



STAROSTWO POWIATOWE W KĘTRZYNIE

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU KĘTRZYŃSKIEGO
(PLAN TRANSPORTOWY)
PROJEKT**

OPRACOWAŁ:
ROMAN CHODARA
NACZELNIK WYDZIAŁU
KOMUNIKACJI I TRANSPORTU

KĘTRZYN - MARZEC 2016

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	2
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	2
1.2. CEL OPRACOWANIA PLANU	4
1.3. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	5
1.4. TRANSPORT PUBLICZNY I JEGO PROBLEMY	6
1.5. KONSULTACJE SPOŁECZNE	7
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	7
2.1. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA	22
2.1.1. LICZBA ORAZ STRUKTURA WIEKOWA I ZAWODOWA MIESZKAŃCÓW	22
3. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	30
3.1. SIEĆ DROGOWA POWIATU KĘTRZYŃSKIEGO	30
3.2. INWESTYCJE DROGOWE	40
3.3. OBECNA SIEĆ KOMUNIKACYJNA	41
3.4. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	47
3.5. ŚRODKI TRANSPORTU	49
3.6. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	50
4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KĘTRZYŃSKIEGO.....	53
4.1. SZKOLNICTWO W POWIECIE KĘTRZYŃSKIM	53
4.2. ZAKŁADY PRACY POWIATU KĘTRZYŃSKIEGO	57
4.3. OCHRONA ZDROWIA, OPIEKA SPOŁECZNA	60
4.4. KULTURA, ROZRYWKA, OBIEKTY ZABYTKOWE	62
4.5. SPORT, TURYSTYKA, REKREACJA	63
5. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	64
5.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA	64
5.2. KOSZTY URUCHOMIENIA PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	67
6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	68
6.1. ROLA ORGANIZATORA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	68
6.2. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM.....	69
7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	70
7.1. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	70
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	71
8.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	71
8.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE	72
8.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	75
8.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	77
8.5. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	78
9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA ...	78
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	80
11. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU.....	81
12. CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU.....	83

1. WSTĘP

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego został określony w art. 12 ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684).

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

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza,

że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

1.2. Cel opracowania planu

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

Plan transportowy opracowany został w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440) oraz w oparciu o przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 12 ust. 5 ww. ustawy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684).

W wyniku przeprowadzonych analiz, potrzeb oraz oczekiwań społecznych w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomicznych, organizacyjnych i administracyjnych, zbudowana została sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Powiatu Kętrzyńskiego.

Sieć komunikacyjna obejmuje wszystkie gminy wiejskie powiatu kętrzyńskiego, a także gminę miejską Kętrzyn. Plan sieci komunikacyjnej wraz z przebiegiem linii komunikacyjnych został przedstawiony w części graficznej planu.

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

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.

Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

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

Lp.	Pojęcie	Opis
5	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych/wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
6	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

1.4. Transport publiczny i jego problemy

Rozwój motoryzacji stał się bardzo widoczny. Zwiększona ilość pojazdów zauważalna jest w każdej z gmin powiatu kętrzyńskiego, co powoduje zanieczyszczenie powietrza oraz wypadki drogowe. Niestety w związku z dynamicznym rozwojem motoryzacji nie idzie w parze rozwój infrastruktury. Prowadzone są czynności mające na celu budowę nowych dróg oraz remonty istniejącej sieci drogowej na terenie powiatu kętrzyńskiego, lecz proces ten jest długotrwały i kapitałochłonny.

Dynamiczny rozwój motoryzacji oraz niedoinwestowanie transportu publicznego spowodowały spadek zapotrzebowania na przewozy jego środkami. Efektem takiego stanu rzeczy są zmiany organizacyjne oraz wynikające z nich zmiany metod zarządzania transportem publicznym. Zmiany metod zarządzania zostały wywołane potrzebą szybkiego reagowania i dostosowania się do wymagań rynku, a także rozwojem nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych. System publicznego transportu zbiorowego jest systemem, który powinien posiadać takie cechy jak:

- powszechny dostęp do usług dla każdego,
- bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Organizator zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dąży do tego, aby transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym powiatowych przewozów pasażerskich był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

- możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- rozkładu jazdy, który zapewnia korzystne dla pasażerów godziny podróżowania,
- świadczenie usług poprzez operatora przy odpowiednim standardzie w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Problemy, przed jakimi obecnie stoi organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej wynikają głównie z konieczności

wypracowania takiego modelu jego funkcjonowania, który byłby w stanie sprostać potrzebom przewozowym mieszkańców powiatu kętrzyńskiego, możliwości finansowych organizatora oraz możliwościom technicznym przewoźników. Oczekiwania mieszkańców są coraz większe, natomiast możliwości finansowe i taborowe operatora nie zawsze za nimi nadążają.

Podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest więc jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Istotnym elementem usług przewozowych w publicznym transporcie jest ich cena. Ogólne uwarunkowania nie pozwalają spełniać oczekiwań w zakresie obniżenia cen biletów za korzystanie z usług transportu publicznego. Poprawę funkcjonowania transportu publicznego oraz jego priorytetu w ruchu drogowym, poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

1.5. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kętrzyńskiego, 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 kętrzyńskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Powiat kętrzyński położony jest w północnej części województwa warmińsko – mazurskiego. Zajmuje powierzchnię 1 213 km² i liczy 65 253 mieszkańców. Od zachodu graniczy z powiatami bartoszyckim i olsztyńskim, od południa z powiatem mrągowskim, od wschodu z powiatami giżyckim i węgorszewskim. Północna granica powiatu stanowi granica państwowa z Rosją (Obwód Kaliningradzki, Rejon Prawdinsk). W skład powiatu wchodzi 6 gmin:

- Gmina wiejska Barciany,
- Gmina miejska Kętrzyn
- Gmina wiejska Kętrzyn
- Gmina miejsko-wiejska Korsze
- Gmina miejsko-wiejska Reszel
- Gmina wiejska Srokowo.

Mapa Nr 1. Powiat Kętrzyński

Powiat Kętrzyński



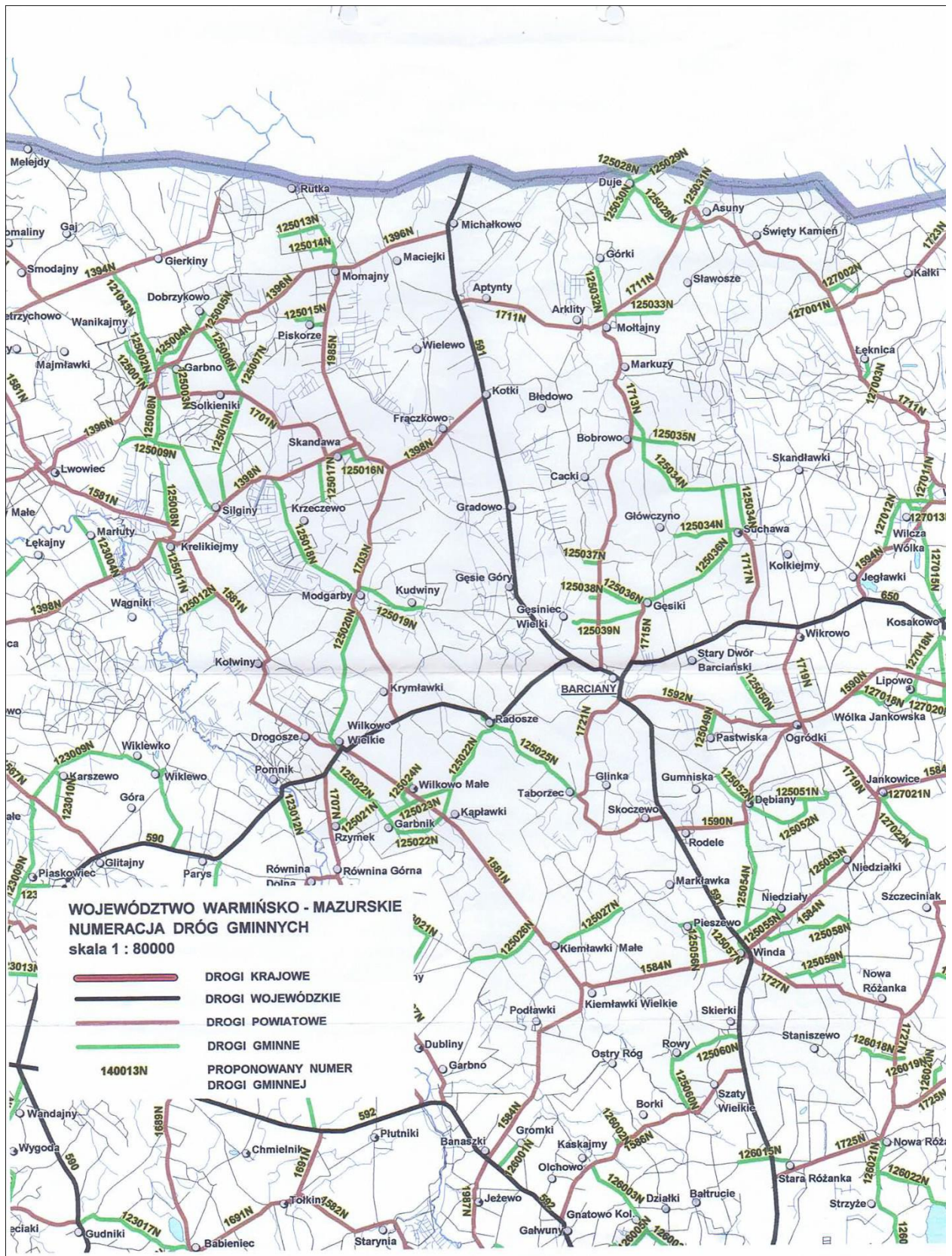
Źródło: www.starostwo.ketrzyn.pl

Mapa Nr 2. Gminy powiatu kętrzyńskiego



Źródło: Google.pl

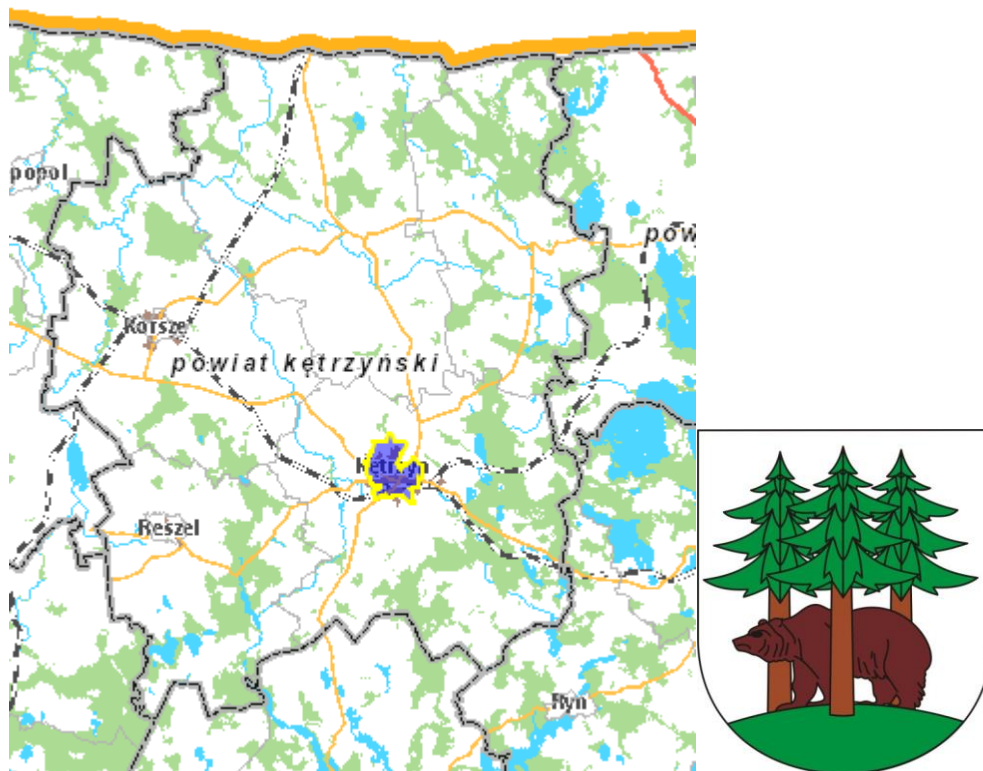
Mapa Nr 4. Sieć dróg w gminie Barciany



Źródło: www.barciany.pl

Gmina Miejska Kętrzyn

Mapa Nr 5. Położenie gminy miejskiej Kętrzyn na tle Powiatu Kętrzyńskiego



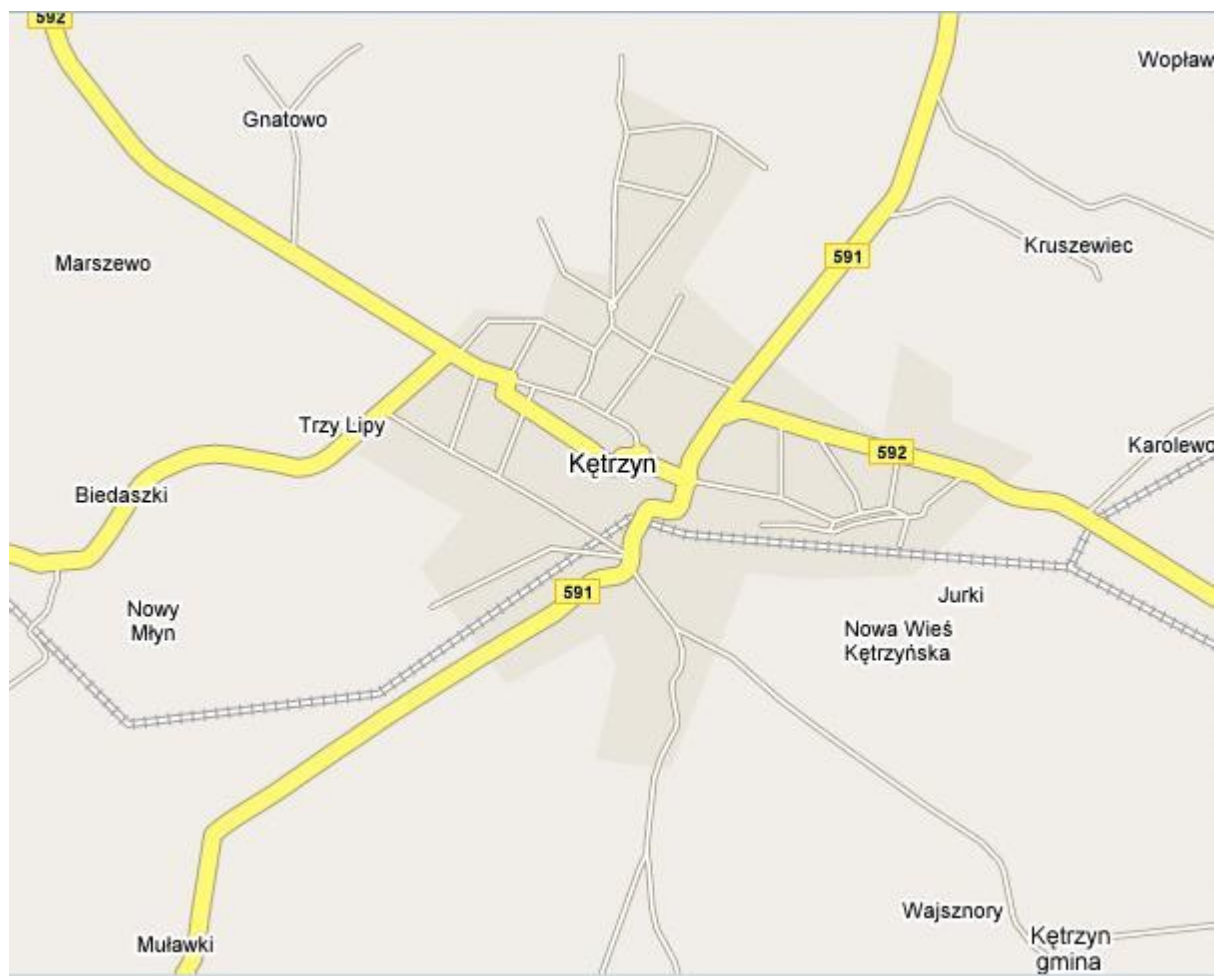
Źródło: www.geoportal.gov.pl

Kętrzyn położony jest w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego. Jest on siedzibą powiatu kętrzyńskiego, w skład którego wchodzi: miasto Kętrzyn, gmina Kętrzyn, miasto i gmina Reszel, miasto i gmina Karsze, gmina Barciany i gmina Srokowo. Miasto Kętrzyn rozciąga się na powierzchni 10,34 km², co stanowi 0,85% powierzchni powiatu kętrzyńskiego. Graniczy tylko z jedną gminą – gminą Kętrzyn, która otacza miasto ze wszystkich stron.

Kętrzyn oddalony jest od stolicy województwa, Olsztyna, o około 90 km, położony jest natomiast w sąsiedztwie Mrągowa i Giżycka (odległość od tych miejscowości wynosi ok. 30 km) oraz leży na szlaku turystycznym Gierłoż – Święta Lipka.

Kętrzyn jest niewielkim miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 27 924 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS), z czego 52,2% stanowią kobiety, a 47,8% mężczyźni. W latach 2002-2014 liczba mieszkańców zmalała o 2,4%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,4 lat i jest nieznacznie większy od średniego wieku mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Kętrzyn ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -67. 63,8% mieszkańców Kętrzyna jest w wieku produkcyjnym, 16,0% w wieku przedprodukcyjnym, a 20,2% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym. W mieście funkcjonuje komunikacja miejska.

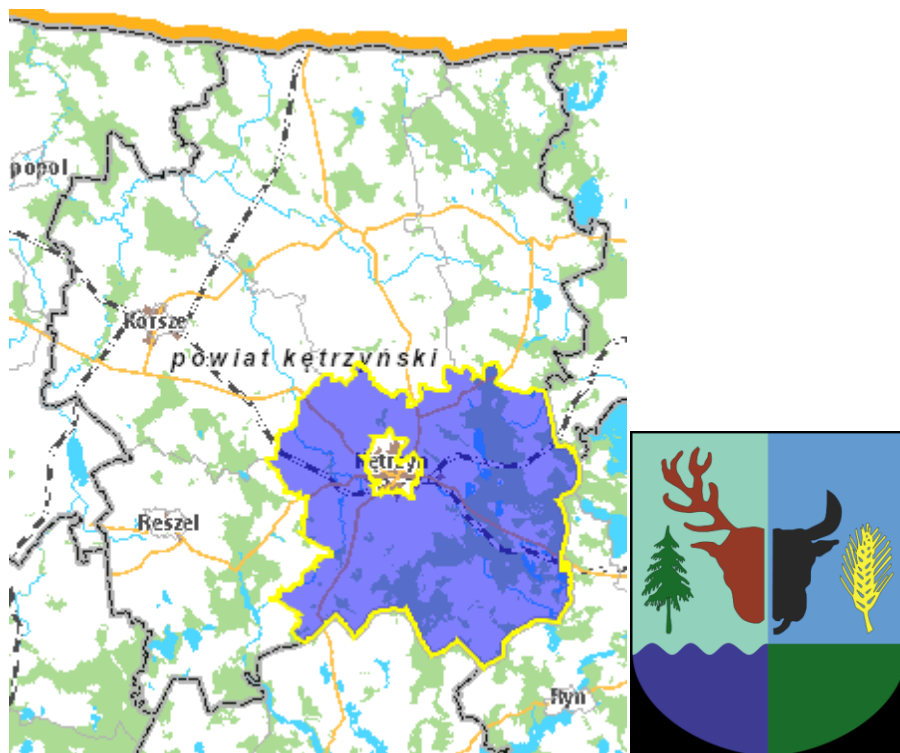
Mapa Nr 6. Połączenia komunikacyjne Kętrzyna



Źródło: www.miastoketrzyn.pl

Gmina wiejska Kętrzyn

Mapa Nr 7. Położenie Gminy wiejskiej Kętrzyn na tle Powiatu Kętrzyńskiego.



Źródło: www.geoportal.gov.pl

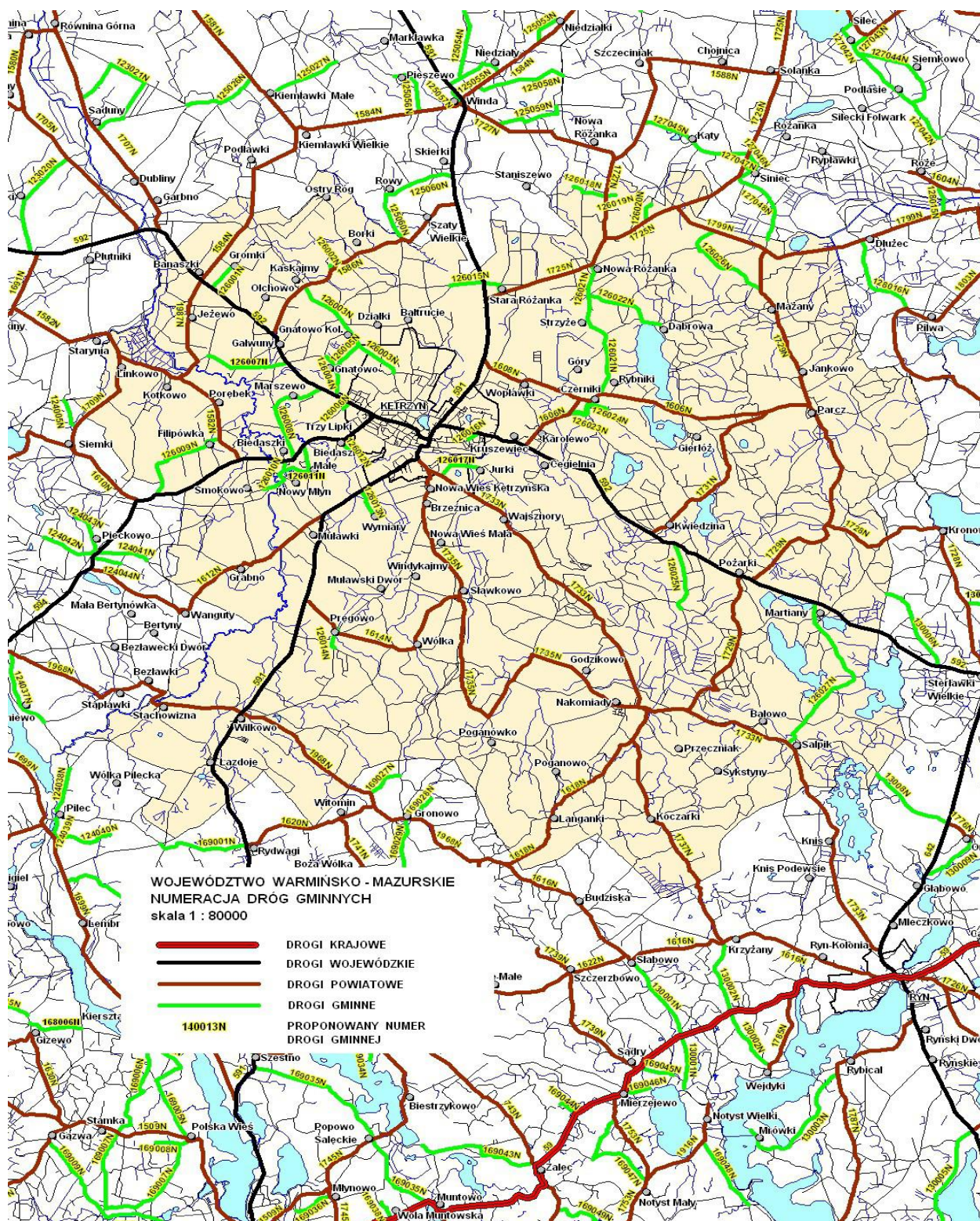
Gmina Kętrzyn zajmuje powierzchnię 285,73 km², co stanowi 23,56% powierzchni powiatu kętrzyńskiego. Położona jest w południowo-wschodniej części powiatu kętrzyńskiego, w północnej części województwa warmińsko – mazurskiego. Granice terytorialne gminy przebiegają następująco:

- północ - gmina Srokowo i Barciany (powiat kętrzyński)
- wschód - gmina Węgorzewo i gmina Giżycko (powiat węgorzewski i powiat giżycki),
- południowy wschód - gmina Ryn (powiat giżycki),
- południe - gmina Mrągowo (powiat mrągowski),
- zachód - gmina Reszel i gmina Korsze (powiat kętrzyński).

Gmina liczy 8 466 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

Na terenie gminy znajduje się 79 miejscowości i 23 sołectwa: Biedaszki, Czerniki, Filipówka, Gałwuny, Gnatowo, Jezewo, Koczarki, Kruszewiec, Langanki, Linkowo, Mażany, Muławki, Nakomiady, Nowa Różanka, Nowa Wieś Kętrzyńska, Pożarki, Pręgowo, Salpik, Sławkowo, Stara Różanka, Wajsznory, Wilkowo oraz Wopławki.

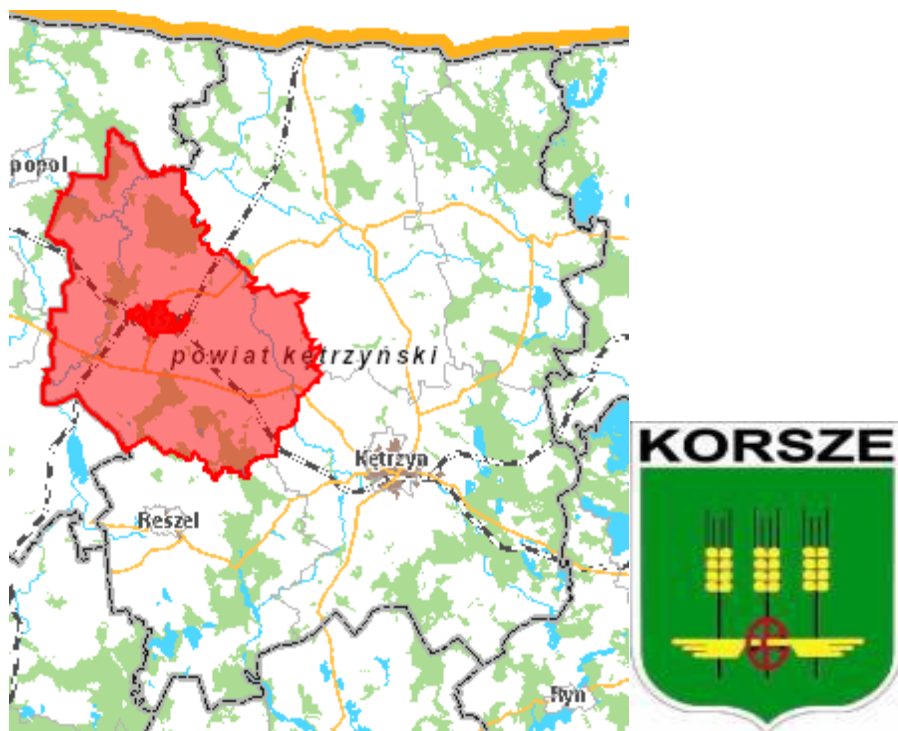
Mapa Nr 8. Trasy komunikacyjne Gminy Kętrzyn



Źródło: www.gminaketrzyn.pl

Gmina miejsko-wiejska Korsze

Mapa Nr 9. Położenie gminy Korsze na tle Powiatu Kętrzyńskiego



Źródło: www.geoportal.gov.pl

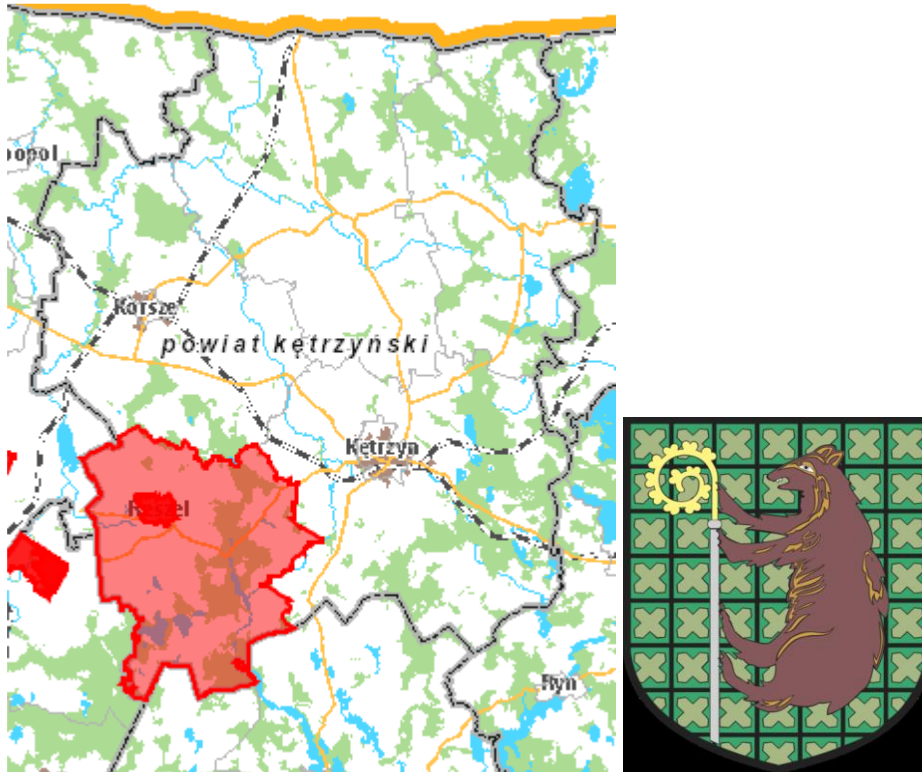
Gmina Korsze położona jest w środkowo-zachodniej części powiatu kętrzyńskiego, województwa warmińsko-mazurskiego. Od zachodu i północnego zachodu graniczy z gminami Sępól i Bisztynek (powiat bartoszycki). Od północnego wschodu z gminą Barciany, od południowego wschodu z gminą Kętrzyn, a od południa z gminą Reszel – wszystkie należące do powiatu kętrzyńskiego. Gmina Korsze zajmuje powierzchnię równą 249,84 km², co stanowi 20,6% powierzchni powiatu kętrzyńskiego i 1% powierzchni województwa warmińsko-mazurskiego.

Gmina liczy 10 267 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS). Gmina składa się z miasta Korsze i 22 sołectw: Babieniec, Błogoszewo, Bykowo, Dłużec Wielki, Garbno, Glitajny, Gudniki, Gudziki, Kałwagi, Karszewo, Kraskowo, Łankiejmy, Parys, Piaskowiec, Płutniki, Podlechy, Prosna, Saduny, Sajna Wielka, Sątoczno, Suśnik oraz Tołkiny.

Korsze jest bardzo małym miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 4514, z czego 50,8% stanowią kobiety, a 49,2% mężczyźni. W latach 2002-2014 liczba mieszkańców zmalała o 6,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 38,4 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Korsze ma ujemny przyrost naturalny wynoszący - 25. 65,8% mieszkańców Korsza jest w wieku produkcyjnym, 18,7% w wieku przedprodukcyjnym, a 15,4% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Gmina miejsko-wiejska Reszel

Mapa Nr 11. Położenie gminy Reszel na tle Powiatu Kętrzyńskiego



Źródło: www.geoportal.gov.pl

Gmina Reszel położona jest w południowo-zachodniej części powiatu kętrzyńskiego w województwie warmińsko-mazurskim. Stanowi 14,7% powierzchni powiatu kętrzyńskiego, równocześnie jest to najmniejsza gmina powiatu o powierzchni 178,7 km². Granice terytorialne gminy przebiegają następująco:

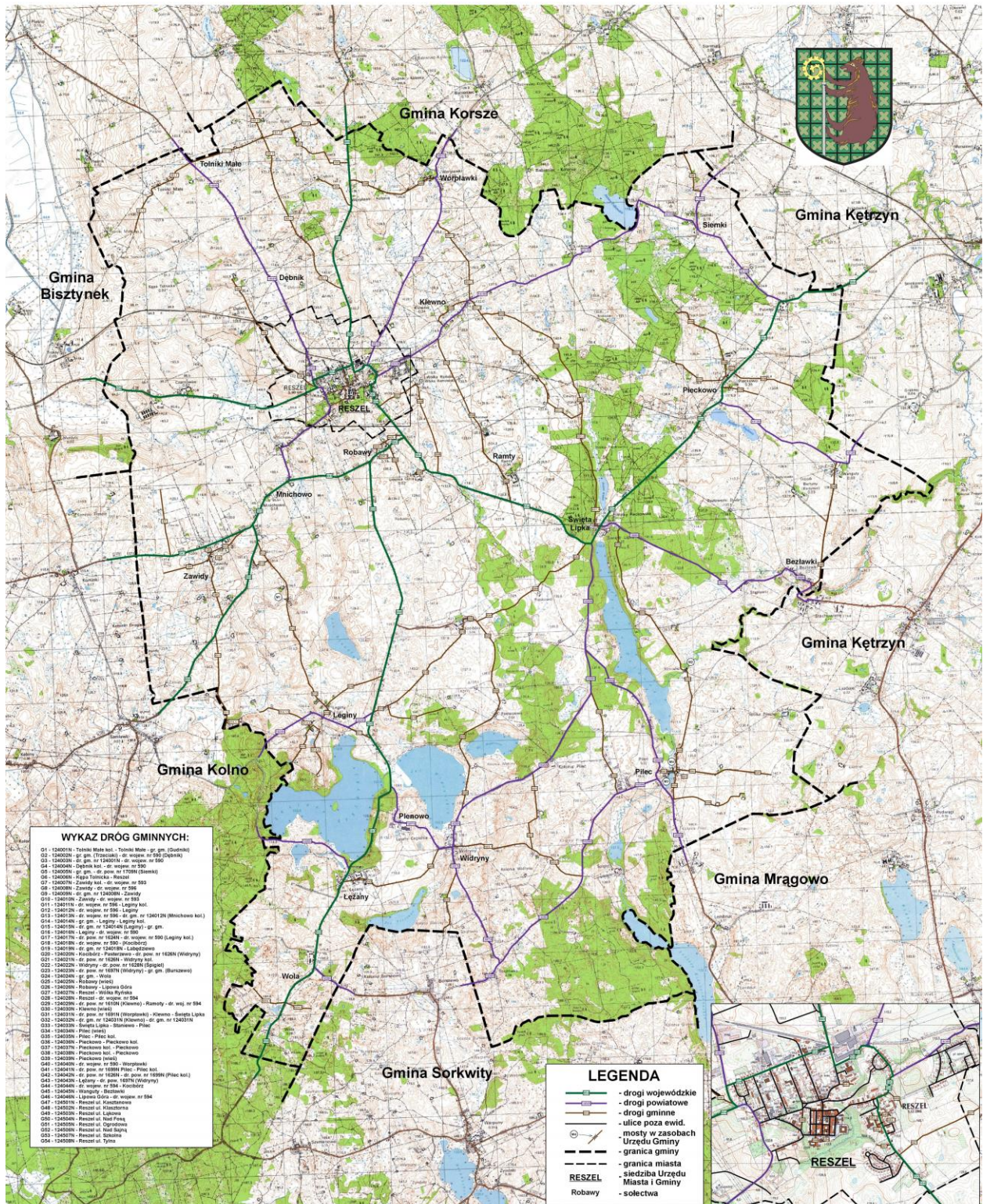
- północ - gmina Korsze (powiat kętrzyński),
- wschód - gmina Kętrzyn (powiat kętrzyński),
- południowy wschód - gmina Mrągowo (powiat mrągowski),
- południe - gmina Sorkwity (powiat mrągowski),
- południowy zachód - gmina Kolno (powiat olsztyński),
- zachód - gmina Bisztynek (powiat bartoszycki).

Gmina liczy 7 834 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS). Składa się z miasta Reszel i 20 sołectw: Bezlawki, Czarnowiec, Dębnik, Klewno, Kocibórz, Leginy, Łężany, Mnichowo, Pieckowo, Pilec, Plenowo, Ramty, Robawy, Siemki, Święta Lipka, Tolniki Małe, Widryny, Wola, Worpławki, Zawidy.

Reszel jest bardzo małym miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 4753, z czego 52,2% stanowią kobiety, a 47,8% mężczyźni. W latach 2002-2014 liczba mieszkańców zmalała o 9,4%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,2 lat i jest nieznacznie większy od średniego wieku mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Reszel ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -10. 63,7% mieszkańców Reszla jest w wieku produkcyjnym, 14,5% w wieku przedprodukcyjnym, a 21,8% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Mapa Nr 12. Sieć dróg w gminie Reszel

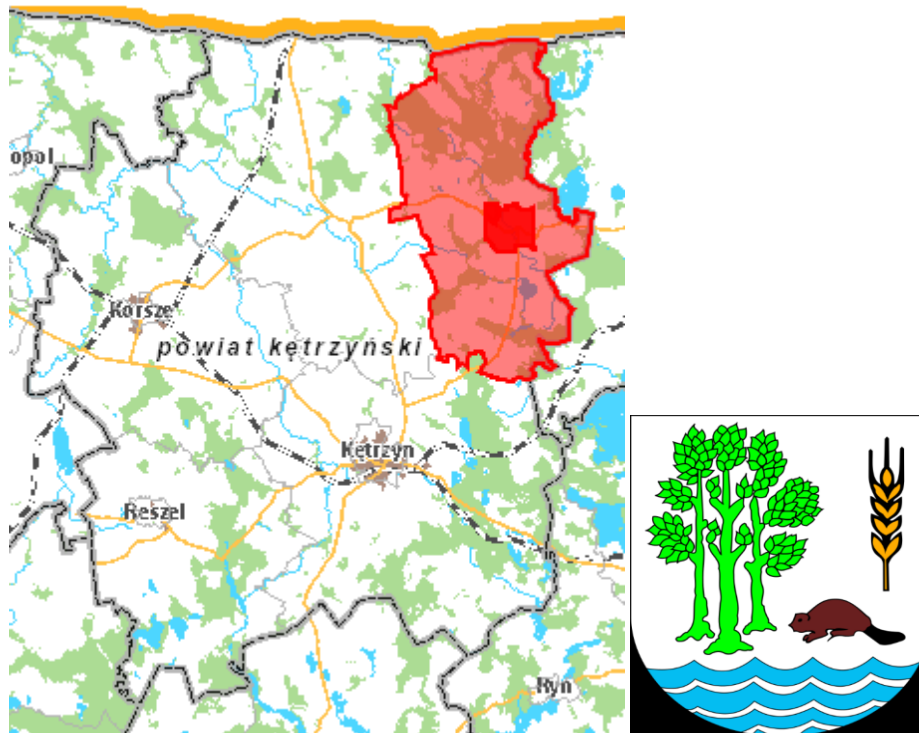
MAPA DRÓG MIASTA I GMINY RESZEL



Źródło: www.ugreszel.pl

Gmina wiejska Srokowo

Mapa Nr 13. Położenie gminy Srokowo na tle Powiatu Kętrzyńskiego



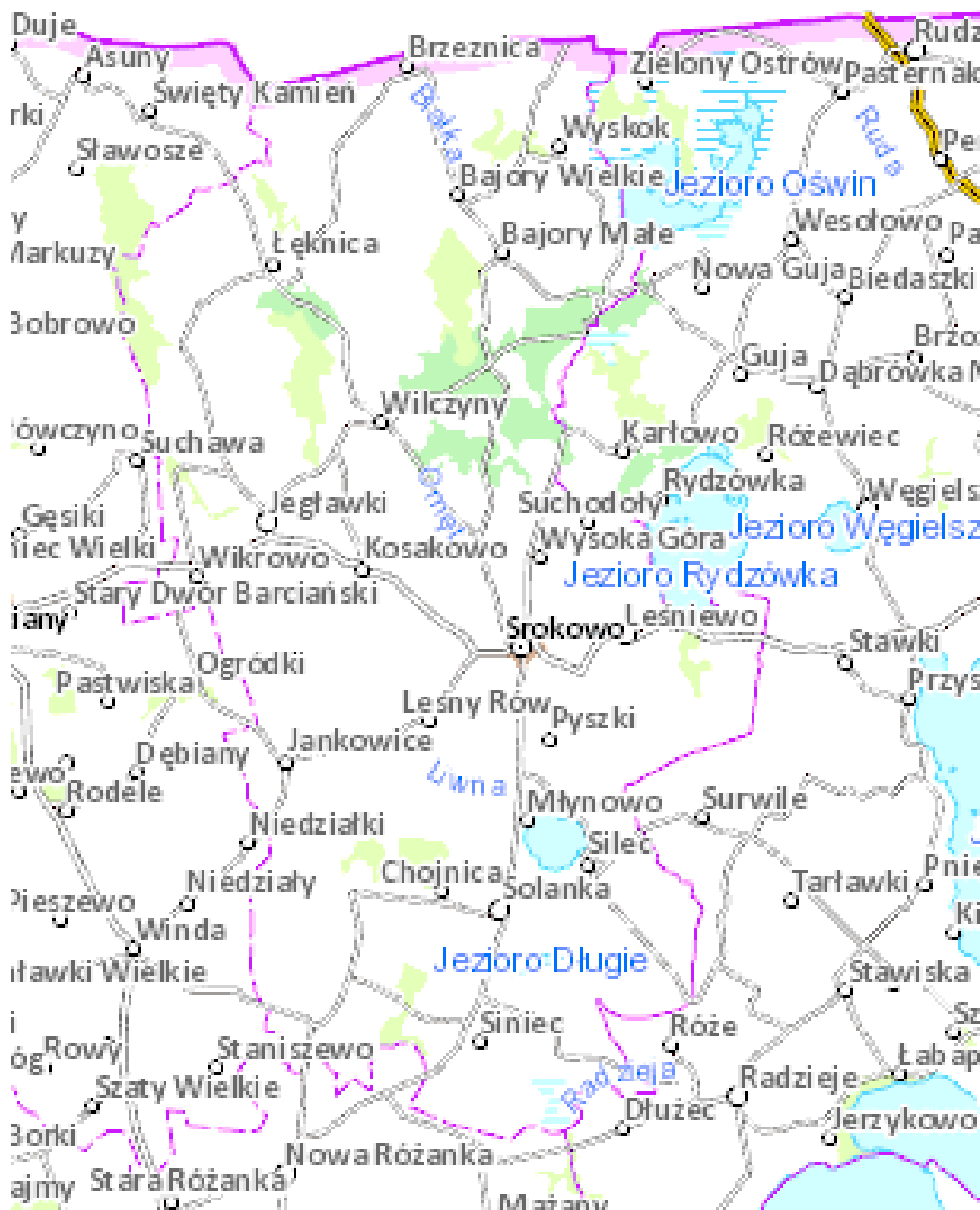
Źródło: www.geoportal.gov.pl

Gmina Srokowo położona jest w północno-wschodniej części powiatu kętrzyńskiego, w województwie warmińsko-mazurskim. Od zachodu graniczy z gminą Barciany, od południa z gminą Kętrzyn – obie gminy leżą na terenie powiatu kętrzyńskiego. Natomiast od wschodu graniczy z gminą Węgorzewo (powiat węgorzewski). Od północy opisywana gmina graniczy z Rosją – Obwodem Kaliningradzkim. Gmina Srokowo zajmuje powierzchnię równą 194,16 km², co stanowi 16% powierzchni powiatu kętrzyńskiego i 0,8% województwa warmińsko-mazurskiego.

Gmina liczy 3 969 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS), z czego 49,5% stanowią kobiety, a 50,5% mężczyźni. Na przestrzeni ostatnich lat w gminie Srokowo obserwowany jest stopniowy spadek liczebności mieszkańców. Gmina ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -9. 65,9% mieszkańców gminy jest w wieku produkcyjnym, 17,7% w wieku przedprodukcyjnym, a 16,4% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

W skład gminy Srokowo wchodzi obecnie 35 miejscowości dwunastu sołectw: Bajory Wielkie, Jankowice, Kosakowo, Leśniewo, Leśny Rów, Łęknica, Silec, Siniec, Solanka, Srokowo, Wilczyny, Wyskok.

Mapa Nr 14. Układ drogowy gminy Srokowo



Źródło: www.gminasrokowo.pl

2.1. Charakterystyka demograficzna, społeczna i gospodarcza

2.1.1 Liczba oraz struktura wiekowa i zawodowa mieszkańców

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców kształtowane są przez wiele czynników demograficznych i gospodarczych, dlatego analiza w zakresie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego musi uwzględniać tendencje w zakresie sytuacji demograficznej danej społeczności oraz rozwoju gospodarczego regionu. Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców, odsetek poszczególnych grup wiekowych, ruch naturalny i migracyjny. Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Niewielki wzrost liczby mieszkańców w powiecie, ponad 5% przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także dodatnie saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

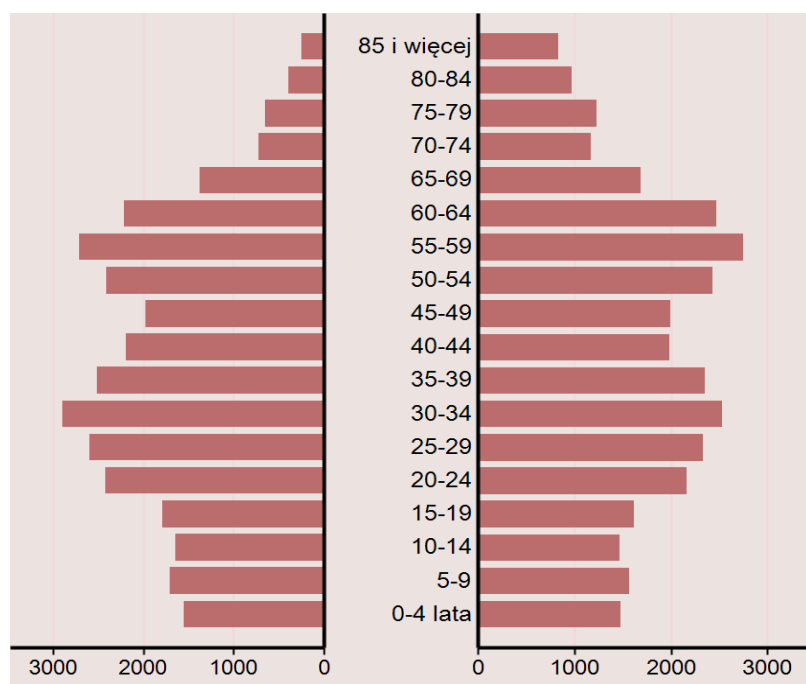
Powiat kętrzyński ma 65040 mieszkańców, z czego 50,8% stanowią kobiety, a 49,2% mężczyźni. W latach 2002-2014 liczba mieszkańców zmalała o 3,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,8 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Powiat kętrzyński ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -98. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,5 na 1000 mieszkańców powiatu kętrzyńskiego. 64,5% mieszkańców powiatu kętrzyńskiego jest w wieku produkcyjnym, 17,4% w wieku przedprodukcyjnym, a 18,1% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności Powiatu Kętrzyńskiego w roku 2014.

Wykres Nr 1. Liczba ludności według wieku i płci (rok 2014)

Mężczyźni

Kobiety



Źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowe GUS

Poniższa tabela obrazuje liczbę ludności w poszczególnych jednostkach administracyjnych wchodzących w skład powiatu kętrzyńskiego.

Tabela Nr 1. Liczba ludności w podziale na gminy

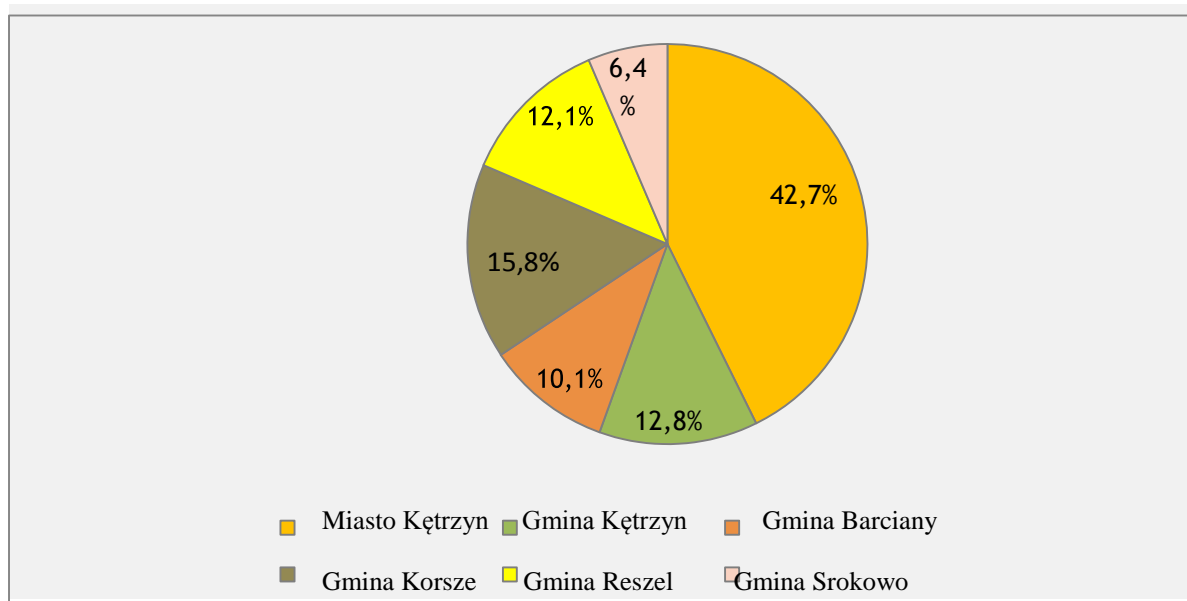
Jednostka terytorialna	2010	2011	2012	2013	2014	Dynamika (2010=100)
Polska	38 259 866	38 538 447	38 533 299	38 495 659	38 478 602	100,6
woj. warmińsko-mazurskie	1 453 782	1 452 596	1 450 697	1 446 915	1 443 967	99,3
powiat kętrzyński	66 964	66 642	66 325	65 735	65 040	97,1
Miasto Kętrzyn	28 519	28 363	28 256	28 051	27 924	97,9
Gmina Kętrzyn	8 443	8 470	8 472	8 439	8 466	100,0
Gmina Barciany	6 790	6 753	6 758	6 671	6 580	96,9
Gmina Korsze	10 610	10 579	10 473	10 388	10 267	96,8
Gmina Reszel	8 241	8 155	8 088	7 968	7 834	95,1
Gmina Srokowo	4 361	4 322	4 278	4 218	3 969	91,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Łączna liczba mieszkańców powiatu kętrzyńskiego, zgodnie z danymi GUS, wyniosła w 2014 r. 65 040 osób, natomiast gęstość zaludnienia 54 osoby na km². Patrząc na zmiany liczby ludności od 2010 roku, widoczny jest coroczny spadek liczby mieszkańców prawie we wszystkich gminach powiatu kętrzyńskiego, poza gminą Kętrzyn, gdzie liczba mieszkańców utrzymuje się prawie na tym samym poziomie.

Biorąc pod uwagę udział procentowy mieszkańców poszczególnych gmin w łącznej liczbie mieszkańców powiatu, największą grupę stanowią mieszkańcy gminy miejskiej Kętrzyn – ponad 42%. Najmniejszą gminą pod względem liczby ludności w powiecie jest gmina Srokowo, jej mieszkańcy stanowią 6,4%.

Wykres Nr 2. Procentowy udział liczby mieszkańców poszczególnych gmin do łącznej liczby mieszkańców powiatu kętrzyńskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Istotnym elementem przy analizowaniu procesów demograficznych jest struktura płci danej jednostki terytorialnej. Obserwuje się większy udział kobiet w strukturze ludności na obszarach bardziej rozwiniętych, zurbanizowanych, natomiast na obszarach wiejskich przeważają mężczyźni. W przypadku powiatu kętrzyńskiego udział kobiet ogółem wyniósł 50,9%. Widoczne jest niewielkie zróżnicowanie gmin powiatu pod tym względem wynikające z charakteru poszczególnych jednostek. Najwyższy odsetek został odnotowany w mieście Kętrzyn - 52,3%, natomiast najniższy udział kobiet w ogólnej liczbie mieszkańców wyniósł 49% i jest to wartość dla gminy Barciany.

Procesy demograficzne są również analizowane pod kątem struktury wiekowej danej grupy społecznej. Udział ludności ogółem w rocznikach w przedziale 0-19 oraz 20-34 łącznie w całym obszarze powiatu jest niższy niż udział w województwie. Porównując dane do ludności w kraju, wartości te są na podobnym poziomie – różnica 0,1 pkt. procentowego. W mieście Kętrzyn udział analizowanej grupy wiekowej wyniósł w 2014 r. 40,4%. Jest to wartość o 8 pkt. procentowych niższa niż w gminie Kętrzyn. Biorąc pod uwagę najstarszą grupę wiekową, to największy jej udział został odnotowany w gminie Reszel – 15,7%, następnie w mieście Kętrzyn 14,8%, są to wartości niższe niż średnia dla Polski.

Szczegółowa struktura wieku i udział kobiet w poszczególnych grupach wiekowych została zaprezentowana w poniższej tabeli.

Tabela Nr 2. Struktura wieku i płci w Powiecie Kętrzyńskim w 2014 r. [%]

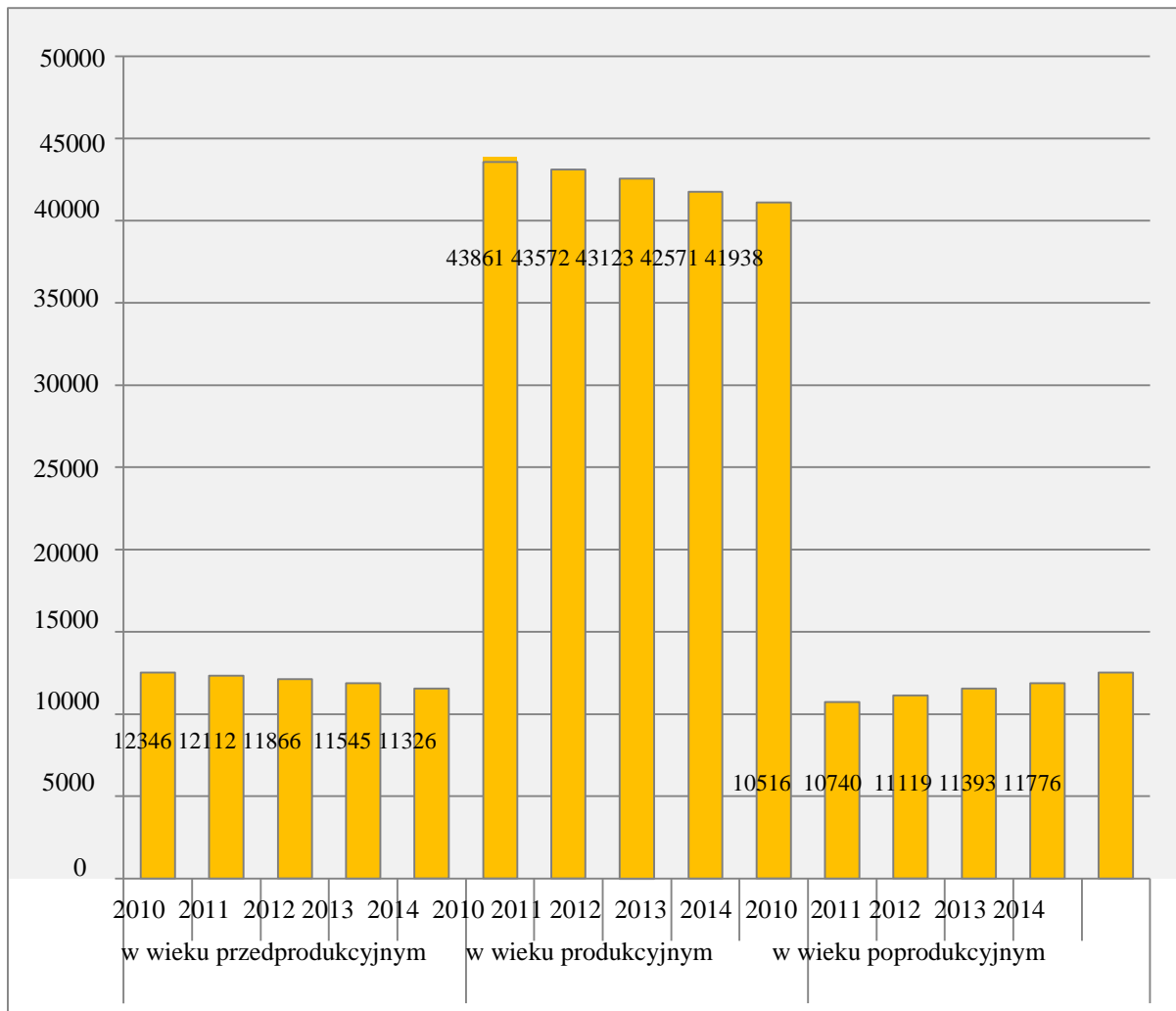
Jednostka	Ogółem					Udział kobiety w poszczególnych grupach wiekowych					
	0-19	20-34	35-54	55-64	65+	0-19	20-34	35-54	55-64	65+	Ogółem
Polska	20,5	23,1	27,2	14,4	14,8	48,7	49,2	49,9	52,7	61,5	51,6
woj. warmińsko-mazurskie	21,5	23,8	27,5	14,4	12,8	48,7	48,5	49,3	52,0	62,2	51,0
powiat kętrzyński	20,1	23,4	27,6	15,2	13,7	47,6	47,3	49,4	51,6	63,8	50,9
Miasto Kętrzyn	18,0	22,4	27,5	17,3	14,8	48,1	48,5	51,3	54,1	62,8	52,3
Gmina Kętrzyn	23,7	24,7	28,3	12,3	11,0	48,1	46,0	47,5	47,9	63,4	49,1
Gmina Barciany	22,3	24,1	26,7	13,6	13,3	44,5	46,9	48,2	46,3	64,8	49,0
Gmina Korsze	21,9	24,8	27,5	13,8	12,0	48,0	45,7	48,2	50,1	65,9	49,9
Gmina Reszel	18,8	22,8	27,5	15,2	15,7	47,4	47,8	49,0	50,4	65,0	51,2
Gmina Srokowo	20,4	24,0	28,4	13,9	13,3	47,9	47,2	46,2	51,0	62,5	49,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Struktura wieku wg grup ekonomicznych ludności powiatu kętrzyńskiego jest zbliżona do struktury w Polsce i w woj. warmińsko-mazurskim. Należy jednak zauważyć, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym był w 2014 r. na terenie powiatu niższy niż w kraju i województwie odpowiednio o 0,6 i 1,4 pkt. procentowego. Wśród porównywanych powiatów, powiat kętrzyński odznacza się najmniejszym procentowym udziałem ludności w wieku przedprodukcyjnym – 17,6% i najwyższym udziałem osób w wieku produkcyjnym – 65%. Ponadto na terenie Powiatu Kętrzyńskiego w latach 2010-2014 odnotowano spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o istnieniu negatywnego zjawiska, jakim jest starzenie się społeczeństwa oraz niekorzystnej, ze względu na niską względną liczebność najmłodszej grupy, prognozę rozwoju tejże struktury.

Gminą, w której udział osób w wieku poprodukcyjnym jest najniższy jest gmina Kętrzyn (13,7%), natomiast najwyższy udział został odnotowany w mieście Kętrzyn (19,4%). W związku z tym proces starzejącego się społeczeństwa w większym stopniu dotyczy miasta Kętrzyn niż gminy otaczającej go.

Wykres Nr 3. Struktura wieku według grup ekonomicznych w Powiecie Kętrzyńskim w latach 2010-2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Wskaźnikiem, który obrazuje starzenie się społeczeństwa jest także współczynnik obciążenia demograficznego, czyli stosunek liczby ludności w wieku przed- i poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym. Zbyt wysokie wartości tego wskaźnika mogą być niekorzystne m.in. z punktu widzenia finansów publicznych (mała liczba osób płacących podatki przy dużej liczbie osób korzystających ze świadczeń pomocy społecznej, ochrony zdrowia itp.). W przypadku Powiatu Kętrzyńskiego wskaźnik obciążenia demograficznego wyniósł 53,9 i jest to wartość w stosunku do kraju i woj. warmińsko-mazurskiego odpowiednio o 3,7 i 0,7 pkt. procentowego niższa. Gminy Powiatu Kętrzyńskiego są pod tym względem w niewielkim stopniu zróżnicowane między sobą. Najwyższa wartość współczynnik obciążenia

demograficznego była charakterystyczna dla ośrodków o cechach miejskich, czyli gminy Reszel (55,6) oraz miasta Kętrzyn (54,7). W przypadku tych dwóch jednostek należy również zwrócić uwagę na stosunek osób w wieku poprodukcyjnym do osób w wieku przedprodukcyjnym, który wynosi dla gminy Reszel 117,7, a dla miasta Kętrzyn 121,3. Są to wartości wyższe niż średnia krajowa, która osiągnęła poziom 101,2. Spośród badanych gmin najkorzystniejszą wartością analizowanego współczynnika charakteryzuje się gmina Kętrzyn, gdzie wynosi on 64,9. Poniższa tabela obrazuje strukturę ludności według grup ekonomicznych.

Tabela Nr 3. Struktura wieku według grup ekonomicznych w 2014 r.

Jednostka	Ludność w wieku						
	W wieku przedprodukcyjnym [%]	w wieku produkcyjnym [%]	w wieku poprodukcyjnym [%]	przedprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	przed- i poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym
Polska	18,2	63,4	18,4	28,6	29,0	57,6	101,2
woj. warmińsko-mazurskie	19	64,7	16,3	29,4	25,3	54,6	86,0
powiat kętrzyński	17,6	65	17,4	27,1	26,8	53,9	98,7
Miasto Kętrzyn	16,0	64,6	19,4	24,7	30,0	54,7	121,3
Gmina Kętrzyn	21,1	65,3	13,6	32,3	20,9	53,2	64,9
Gmina Barciany	19,2	64,7	16,1	29,6	24,8	54,4	83,7
Gmina Korsze	19,2	65,8	15	29,1	22,8	51,9	78,3
Gmina Reszel	16,4	64,3	19,3	25,5	30,1	55,6	117,7
Gmina Srokowo	17,7	66,3	16,0	26,8	24,1	50,9	89,8

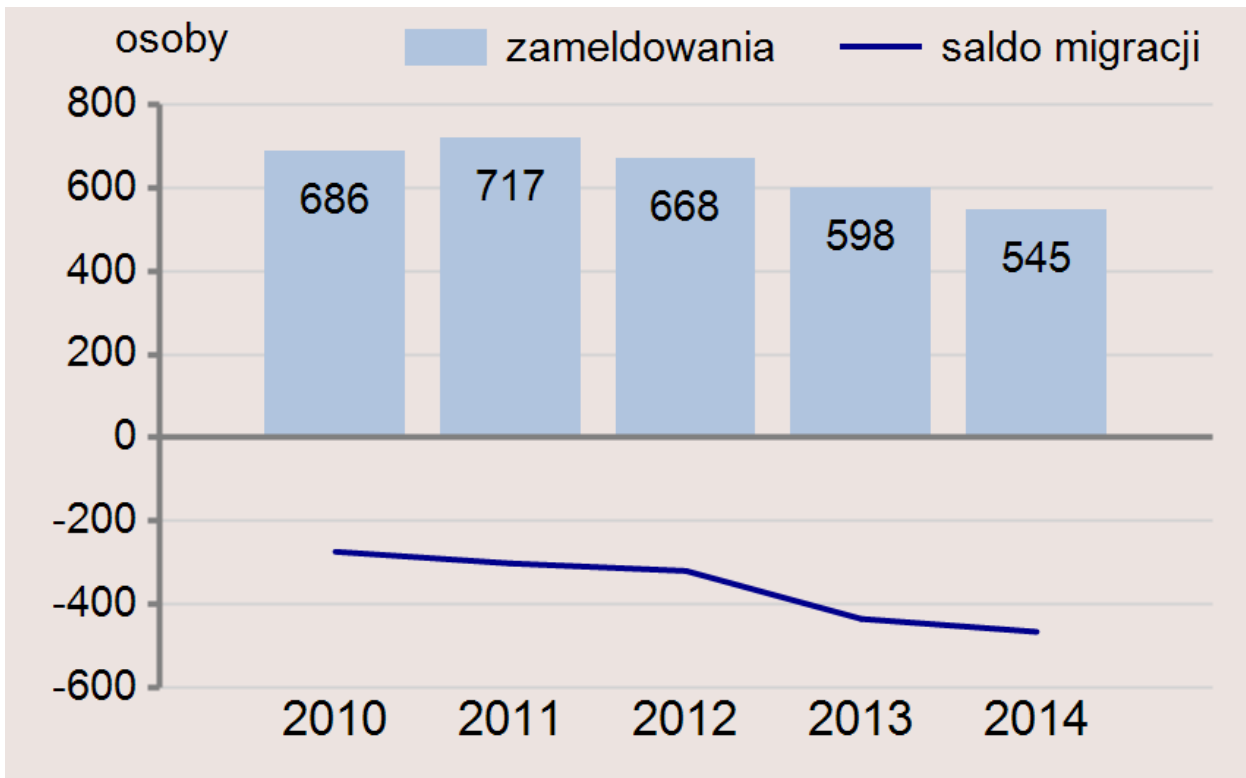
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Ruch naturalny i wędrowniczy

Zmiany liczby ludności wynikają z obserwowanego ruchu naturalnego i wędrowniczego (migracyjnego). Na ruch naturalny wpływ mają preferowany model rodziny (2+1, 2+2), styl życia, wydłużenie trwania życia, rozwój społeczno-gospodarczy danej jednostki. Migracje natomiast są w dużej mierze warunkowane czynnikami ekonomicznymi jak np. możliwości znalezienia pracy.

W latach 2010-2014 przyrost naturalny w Powiecie Kętrzyńskim był ujemny. W roku 2010 liczba urodzeń na 1 000 mieszkańców wyniosła 10,0, natomiast w 2014 była to liczba o 2,3 mniejsza. Zgonów na 1 000 mieszkańców odnotowano natomiast odpowiednio w 2010 r. 9,8, a w 2014 r. 11,5. Wartość przyrostu naturalnego wynosiła w 2010 r. -0,2‰, a w 2014 r. wzrosła do poziomu -2,8‰. Była to wartość znacznie niższa niż przyrost naturalny w województwie warmińsko-mazurskim i kraju, który wyniósł odpowiednio -0,2‰ i -0,46‰.

Wykres Nr 4. Migracje ludności na pobyt stały w Powiecie Kętrzyńskim



Źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca GUS

Bezrobocie

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych GUS w Powiecie Kętrzyńskim liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 6 216 osób i wyniosła w 2014 roku 30,1% (30,9% wśród kobiet i 29,4% wśród mężczyzn). Jest to znacznie więcej od stopy bezrobocia dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie więcej od stopy bezrobocia dla całej Polski.

Co więcej, w latach 2010-2013 zaobserwowano tendencję rosnącą. Kobiety stanowią nieco mniej niż połowę bezrobotnych powiatu kętrzyńskiego. Jeśli chodzi o wiek bezrobotnych, to najliczniejsze są osoby młode (do 24 roku życia). Jednocześnie odsetek bezrobotnych osób z najstarszej grupy wiekowej w ogólnej liczbie bezrobotnych rośnie.

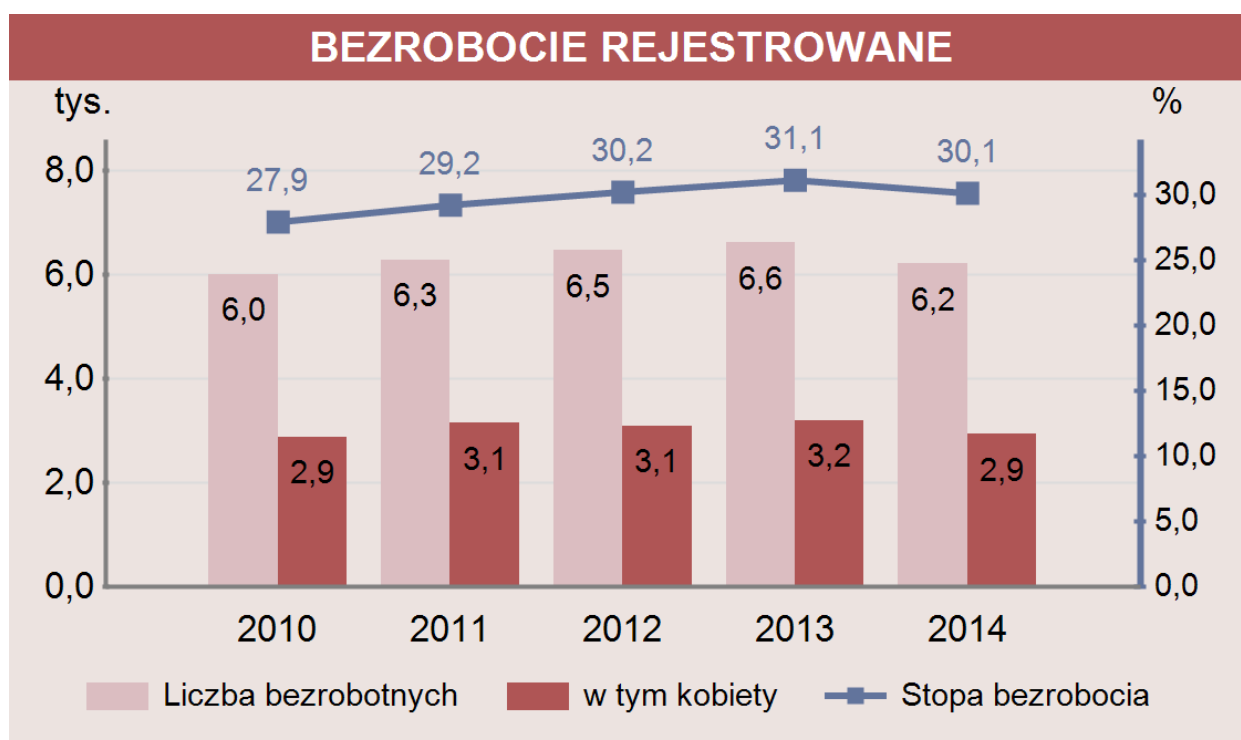
Obecnie obserwuje się spadek bezrobocia, co dobrze rokuje na wielkość popytu na usługi transportu publicznego. Od początku analizowanego okresu zaobserwować można stopniowy wzrost liczby osób bezrobotnych, przy czym największa procentowa różnica występuje w gminie Reszel oraz gminie Kętrzyn (odpowiednio 11,79% i 11,71%). Mniej więcej połowa bezrobotnych Powiatu Kętrzyńskiego to osoby z terenów wiejskich.

Tabela Nr 4. Liczba osób bezrobotnych w Powiecie Kętrzyńskim

Jednostka terytorialna	Rok				
	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	1954706	1982676	2136815	2157883	1825180
woj. warmińsko-mazurskie	105942	107333	113223	115873	98139
powiat kętrzyński	6009	6292	6469	6618	6216
Miasto Kętrzyn	1986	2122	2138	2283	2093
Gmina Kętrzyn	767	821	806	828	959
Gmina Barciany	880	926	959	937	770
Gmina Korsze	1225	1209	1314	1299	1208
Gmina Reszel	678	753	790	797	732
Gmina Srokowo	473	461	462	474	454

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Wykres Nr 5. Stopa bezrobocia w powiecie kętrzyńskim



Źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca GUS

Liczba ludności w wieku mobilnym (18-44 lata) wynosiła 25465, czyli 61% ludności w wieku produkcyjnym w 2014 r. Liczba pracujących kobiet wynosiła 4836 – co stanowi 55% ogółu pracujących w 2014 r.

W skład Powiatu wchodzi trzy gminy wiejskie (Barciany, Kętrzyn i Srokowo) oraz dwie miejsko- wiejskie (Korsze, Reszel), podczas gdy jedyną gminą miejską jest Kętrzyn. Pomimo to na terenie powiatu nieznacznie przeważa ludność mieszkająca w miastach (w roku 2014 - 57,17%). Liczebność osób zamieszkałych na wsi wśród bezrobotnych była większa niż tych z miast. Patrząc na powiaty porównywane można zauważyć, że odsetek bezrobotnych zamieszkałych na wsi w liczbie bezrobotnych ogółem w powiecie kętrzyńskim sytuuje się pomiędzy poziomami dla powiatów referencyjnych, a jednocześnie nieznacznie powyżej średniej wojewódzkiej.

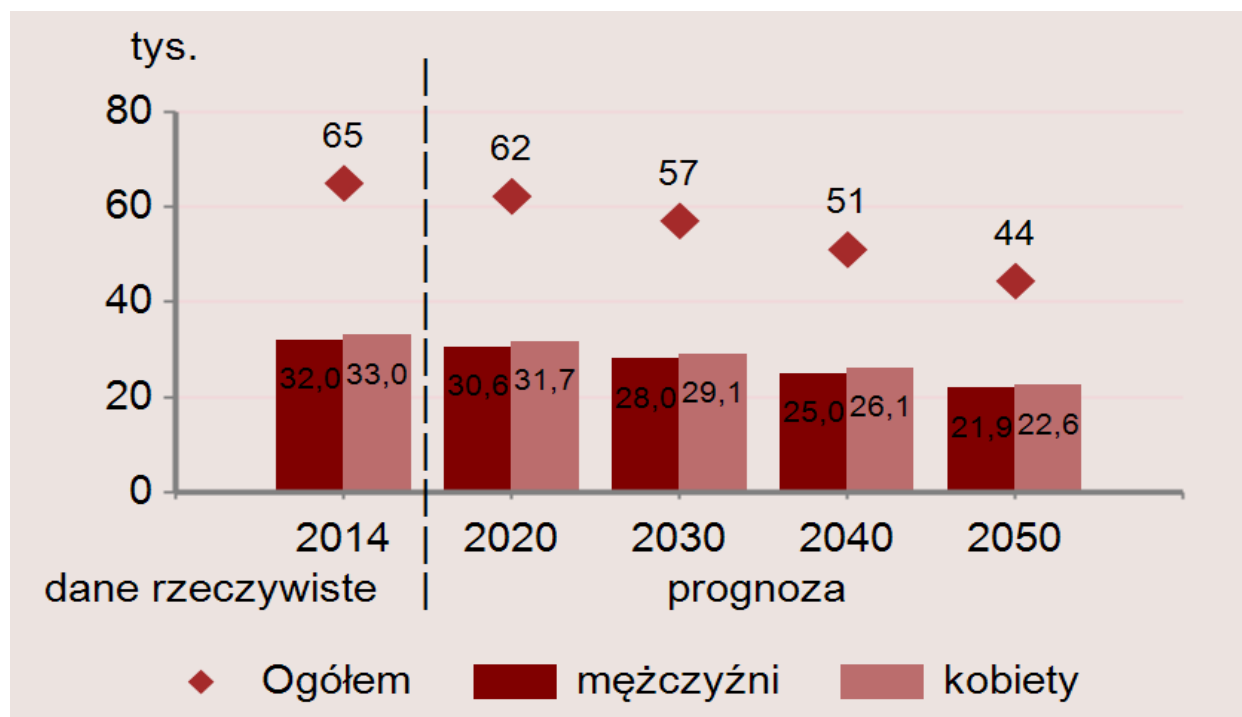
Tabela Nr 5. Bezrobotni zamieszkali na wsi

Jednostka	Liczba osób					% bezrobotnych ogółem				
	2009	2010	2011	2012	2014	2009	2010	2011	2012	2013
Polska	856432	874488	938975	954830	812090	43,81	44,11	43,94	44,25	44,50
woj. warmińsko-mazurskie	52272	53225	56096	57675	49695	49,34	49,59	49,54	49,77	50,60
powiat kętrzyński	3185	3312	3465	3446	3318	53,00	52,64	53,56	52,07	53,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

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 kętrzyńskim.

Wykres Nr 6. Ludność w 2014 r. oraz prognoza ludności na lata 2020-2050 wg płci.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Według prognozy GUS liczba ludności w powiecie kętrzyńskim będzie malała – w porównaniu do roku 2014, w roku 2030 liczba ta będzie mniejsza o blisko 8000 osób, a w roku 2050 liczba ta będzie mniejsza o ponad 20000 osób.

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. Wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

3. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

3.1. Sieć drogowa powiatu kętrzyńskiego

Łączna długość dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w Powiecie Kętrzyńskim na koniec 2014 r. wynosiła prawie 1 100 km. Drogi gminne stanowiły ponad 40%, z czego jedynie 19,20% miało nawierzchnię utwardzoną, drogi powiatowe ponad 43%, z czego 77,46% miało nawierzchnię utwardzoną oraz drogi wojewódzkie ponad 16%. Wszystkie drogi wojewódzkie w gminach powiatu na koniec 2014 r. posiadały nawierzchnię utwardzoną.

Analizując odsetek dróg powiatowych o nawierzchni utwardzonej w poszczególnych gminach należy stwierdzić, że wahał się on od 69% (gmina Barciany) do 96% (miasto Kętrzyn). Największym odsetkiem dróg gminnych o nawierzchni utwardzonej w ogólnej liczbie dróg gminnych odznaczało się miasto Kętrzyn (88%). W pozostałych gminach ww. wskaźnik wahał się od 13% (gminy: Barciany i Srokowo) do 18% (gmina Korsze).

Najdłuższą siecią dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych na koniec 2014 r. charakteryzowała się gmina Barciany (271,93 km), najkrótszą natomiast miasto Kętrzyn (56 km). Odsetek dróg gminnych, na koniec 2014 r. w gminach Powiatu Kętrzyńskiego wahał się od 21,62% (gmina Korsze) do 48,63% (miasto Kętrzyn). Odsetek dróg powiatowych, na koniec 2014 r., w analizowanych gminach wahał się od 33,7% (gmina Reszel) do 56,4% (gmina Kętrzyn). Odsetek dróg wojewódzkich natomiast w analizowanych gminach, na koniec 2014 r., od 9,14% (gmina Srokowo) do 22,9% (gmina Reszel).

Tabela Nr 6. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne w gminach Powiatu Kętrzyńskiego oraz % dróg nawierzchni utwardzonej wg typu własności na koniec 2014 r.

Jednostka	w km			% dróg o nawierzchni utwardzonej		
	wojewódzkie	powiatowe	gminne	wojewódzkie	powiatowe	gminne
miasto Kętrzyn	8,02	20,75	27,23	100	96	88
gmina Kętrzyn	40,80	104,90	40,18	100	74	17
gmina Barciany	34,70	119,83	117,40	100	69	13
gmina Korsze	34,90	90,90	89,10	100	82	18
gmina Reszel	44,70	65,90	85,00	100	79	14

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kętrzyńskiego

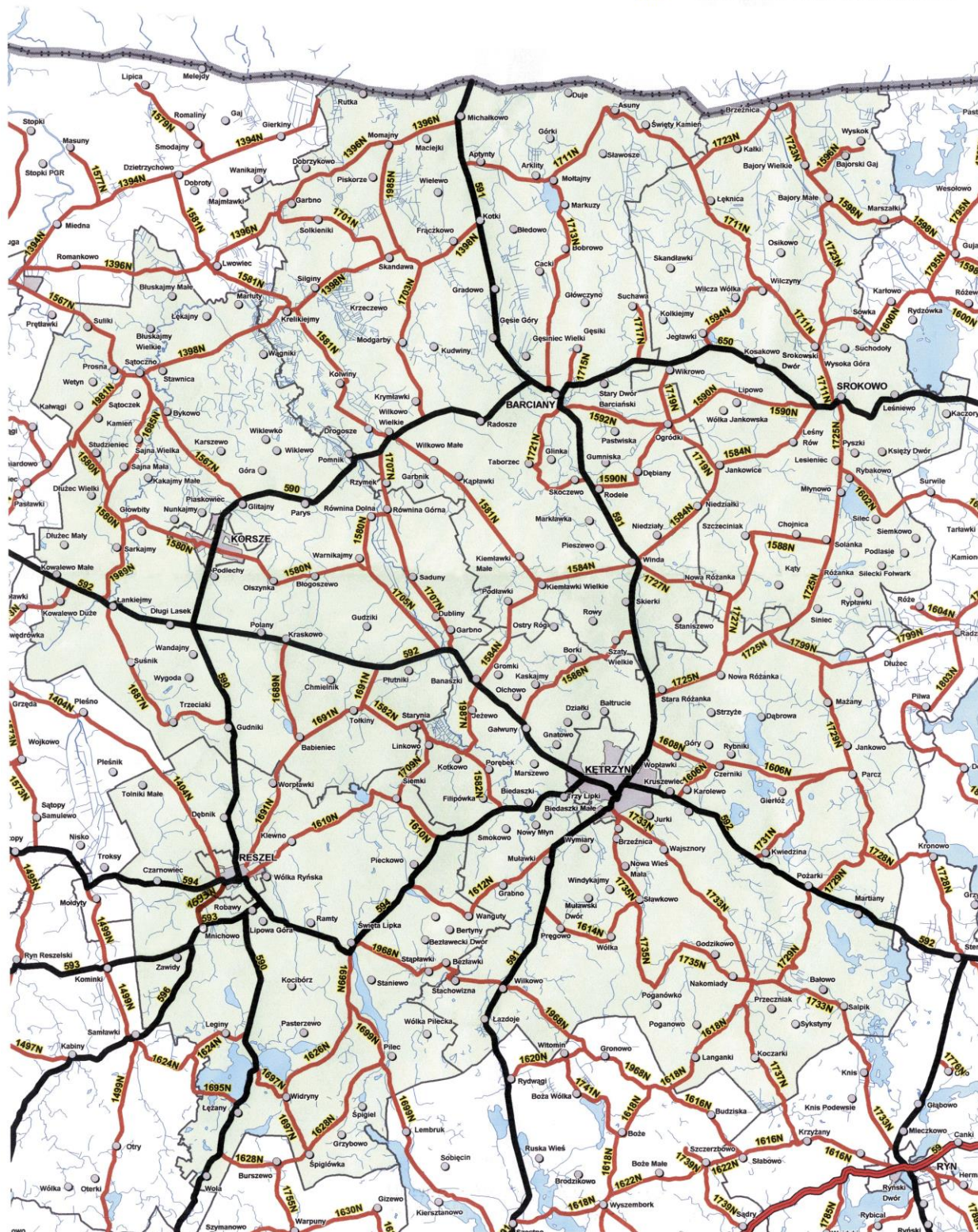
Jednostka	w km			% dróg o nawierzchni utwardzonej		
	wojewódzkie	powiatowe	gminne	wojewódzkie	powiatowe	gminne
gmina Srokowo	15,66	73,66	82,00	100	84	13
powiat kętrzyński	178,78	475,94	440,91			

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez gminy

Mapa Nr 15. Sieć dróg powiatowych

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE
NUMERACJA DRÓG POWIATOWYCH

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE
- PROPONOWANY NUMER DROGI POWIATOWEJ



Źródło: www.starostwo.ketrzyn.pl

Przez Powiat Kętrzyński przebiega pięć dróg wojewódzkich (tabela). Drogi te mają znaczenie zarówno komunikacyjne (dojazdy do pracy, dojazdy turystyczne) jak również transportowe. Uzupełnieniem sieci dróg wojewódzkich są drogi powiatowe, głównym węzłem tych dróg jest miasto Kętrzyn. Sieć drogowa Powiatu Kętrzyńskiego ma duże znaczenie również ze względu na sąsiedztwo Wielkich Jezior Mazurskich.

Tabela Nr 7. Wykaz dróg wojewódzkich w Powiecie Kętrzyńskim

Nr drogi	Przebieg	Długość drogi
DK590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	59,78 km
DK591	GRANICA PAŃSTWA - Barciany	56,86 km
DK592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn Giżycko	72 km
DK593	Miałkowo-Reszel	78 km
DK594	Biszynek - Robany - Kętrzyn	35,38 km
DK596	Mnichowo - Biskupiec	24 km
DW650	St. Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Gołdap	79,93 km

Źródło: www.zdw.olsztyn.pl

Prezentowany obszar posiada również połączenia komunikacyjne ponadnarodowe, a ruch ten umożliwiają 3 przejścia graniczne drogowe i kolejowe położone na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w tym jedno na terenie powiatu kętrzyńskiego (Skandawa).

Tabela Nr 8. Wykaz przejść granicznych w województwie warmińsko-mazurskim

Rodzaj przejścia	Miejscowości	Odległość od Kętrzyna
drogowe	Bezledy - Begriatowosk	60 km
drogowe	Gronowo - Mamonowo	120 km
drogowe	Gołdap - Gusiew	90 km
kolejowe (nieczynne)	Głomno - Begriatowosk	65 km
kolejowe	Skandawa - Żeleznodorożnyj	30 km
kolejowe	Braniewo - Mamonowo	130 km

Źródło: www.wm.strazgraniczna.pl

Przejścia graniczne mają znaczenie dla różnych grup użytkowników, umożliwiając realizację potrzeb mieszkańców terenów przygranicznych, w tym w zakresie handlu i turystyki.

Najslabiej rozwinięta pozostaje komunikacja kolejowa. Miejscowości Powiatu Kętrzyńskiego nie posiadają właściwie takich połączeń. Funkcjonują linie - gospodarcza i okresowa. Ta pierwsza (Korsze - Ełk) łączy przejścia graniczne Głomno, Skandawę oraz Trakiszki, jest linią lokalną o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h. Druga linia (Kętrzyn - Węgorzewo, nr 259) obsługuje sezonowy ruch pasażerski (znaczenie turystyczne). Do Kętrzyna można dojechać także linią kolejową z Olsztyna. Teren Powiatu Kętrzyńskiego obsługiwany jest również przez komunikację autobusową.

Mieszkańcy Powiatu Kętrzyńskiego korzystają z dróg powiatu kętrzyńskiego przemieszczając się własnym środkiem transportu, bądź komunikacją publiczną. Możliwości przemieszczeń w granicach Powiatu oceniane są przeciętnie w odniesieniu do transportu indywidualnego (średnia ocena 3,1) oraz słabo w odniesieniu do transportu publicznego (2,3). Postrzeganie możliwości przemieszczeń w Obszarze jest zróżnicowane. Transport indywidualny ma najlepsze warunki wg mieszkańców gminy Barciany (3,5), najgorzej warunki te postrzegają mieszkańcy gminy wiejskiej Kętrzyn. Nie zaskakuje, iż transport publiczny najwyżej oceniają mieszkańcy miasta Kętrzyn (2,7), to tu zbiegają się najważniejsze linie komunikacji zbiorowej. Najgorsza sytuacja panuje w ocenie mieszkańców gminy Barciany (1,9).

Widać wyraźnie wiodącą rolę miasta rdzeniowego Powiatu w organizacji połączeń transportu publicznego, pozostały obszar jest znacznie gorzej obsługiwany przez ten rodzaj transportu. Jednocześnie mieszkańcy zgłaszają potrzebę rozbudowy sieci połączeń publicznych, zarówno w zakresie komunikacji wewnątrz Powiatu, jak i w odniesieniu do połączeń w granicach województwa warmińsko-mazurskiego.

Trzonem gospodarczym Powiatu pozostaje miasto Kętrzyn, pozostałe ośrodki miejsko-gminne i gminne pełnią niewielką rolę gospodarczą. Największe miasto Powiatu przyciąga najwięcej osób z otaczającej gminy Kętrzyn (80 osób / 1000 mieszkańców). Im dalej od rdzenia tym mniejsze jego znaczenie- dojazdy do pracy obejmują 46 osób / 1 000 mieszkańców z gminy Srokowo, 38 - z gminy Barciany, 31 - z gminy Reszel oraz tylko 23 osoby z gminy Korsze.

W powiecie kętrzyńskim sieć dróg powiatowych zlokalizowana jest na terenie pięciu gmin: Barciany, Kętrzyn, Korsze, Reszel i Srokowo oraz trzech miast: Kętrzyn, Korsze i Reszel. Łączna długość sieci dróg powiatowych wynosi 474,918 km.

Tabela Nr 9. Drogi powiatowe

Lp.	Numer drogi	Przebieg	Ilość km
1	1396N	Sępapol-Lwowiec-Michałkowo	11,921
2	1398N	Sątoczno-Skandawa-dr. woj.(591)Kotki	15,900
3	1404N	Pałuzy-Grzęda-Reszel	4,077
4	1567N	Szczurkowo-Wodukajmy-Sępapol-Glitajny	10,842
5	1573N	Dr. Woj. 592 –Grzęda-Sątopy Samulewo	1,591
6	1580N	Studzieniec-Korsze-Równina Górna	13,948
7	1581N	Dzietrzychowo-Drogosze-Kiemławki Wielkie	17,496
8	1582N	Tołkiny-Filipówka (dr. Woj. Nr 594)	7,840
9	1584N	Droga woj. Nr 592-Jeżewo-Winda-Jankowice-Srokowo	19,502
10	1586N	Gałwuny-Borki-Skierki (dr. Woj. Nr 591)	7,477
11	1588N	Dr. Nr 1727N (Nowa Różanka)-Szczeciniak-Solanka	6,375
12	1590N	Rodele-Ogródki-Srokowo	10,612

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kętrzyńskiego

Lp.	Numer drogi	Przebieg	Ilość km
13	1592N	Barcian-Ogródki	4,435
14	1594N	Jegławki-Wilczyny	4,020
15	1596N	Bajory Wielkie-Wysok	2,640
16	1598N	Bajory Małe-Marszałki-Guja-Prynowo-Wilkowo	3,440
17	1600N	Wysoka Góra-Karłowo-dr. Nr 1799N	1,750
18	1602N	Dr. Nr 1725N-Lesieniec-Surwile-Kamionek Wielki-Pozezdrze	3,626
19	1606N	Karolewo-Parcz	7,745
20	1608N	Wopławki-Cerniki	2,800
21	1610N	Reszel-Pudwągi	9,151
22	1612N	Pieckowo-Wanguty-Muławki	6,774
23	1614N	Dr. Woj. Nr 591-Pręgowo-Sławkowo	5,138
24	1618N	Szestno-Nakomiady	5,655
25	1624N	Samławki-Leginy	2,378
26	1626N	Widryny-dr. Nr 1699N	5,035
27	1628N	Dr. Woj. Nr 590-Pilec	6,261
28	1685N	Sątoczno-Dłużec Wielki	5,274
29	1687N	Łankiejmy-Gudniki-(dr. Woj. Nr 590)	10,586
30	1689N	Kraskowo-Babieniec	3,464
31	1691N	Dzikowina-Reszel	9,487
32	1693N	Reszel-Mnichowo	1,415
33	1695N	Dr. Nr 1624N-Lężany	1,812
34	1697N	Dr. Woj. Nr 590-Widryny-Śpiglówka	4,450
35	1699N	Święta Lipka-Szestno	6,422
36	1701N	Garbno-Skandawa	5,264
37	1703N	Skandawa-Krymlawki	6,605
38	1705N	Warnikajmy-Garbno	4,989
39	1707N	Drogosze-Garbno	8,794
40	1709N	Linkowo-Siemki	3,171
41	1711N	Aptynty-Asuny-Święty Kamień-Wilczyny-Srokowo (dr. woj. Nr 650)	23,746
42	1713N	Mołtajny-Barciany	9,115
43	1715N	Gęsiki-Barciany	1,792
44	1717N	Suchawa-Dr. woj. Nr 650	2,400
45	1719N	Dr. woj. Nr 650-Ogródki-Jankowice	5,023
46	1721N	Barciany-Taborzec-Skoczewo	5,135
47	1723N	Dr. Nr 1711N-Brzeźnica-Wysoka Góra	15,986
48	1725N	Barciany-Srokowo	12,603
49	1727N	Winda-Nowa Różanka	6,424
50	1728N	Dr. Nr 1729N-Kronowo-Sterławki Wielkie-Tros	2,500
51	1729N	Suchodoły-Parcz-Požarki-Nakomiady	15,601
52	1731N	Gierłoż-Kwiedzina	5,164
53	1733N	Kętrzyn-Nakomiady-Ryn	12,762

Lp.	Numer drogi	Przebieg	Ilość km
54	1735N	Kętrzyn-Sławkowo-Nakomiady	12,626
55	1737N	Dr. Nr 1618N-Koczarki-Krzyżany	3,238
56	1799N	Perły (dr. woj. Nr 63)-Przystań-Radzieje-Suchodoły-Dr. Nr 1725N	4,323
57	1968N	Święta Lipka-Wilkowo-Gronowo-Dr. Nr 1618N	10,768
58	1981N	Dr. woj. Nr 592 (Sporwiny)-Sątoczno	3,888
59	1985N	Momajny-Skandawa	4,491
60	1987N	Jezewo-Kotkowo	3,089
61	1989N	Główny-Lankiejmy	3,780
		Ogółem:	434,616

Tabela Nr 10. Wykaz dróg powiatowych (ulic) na terenie Miasta Kętrzyn

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość (m)
1	3801N	Asnyka	291
2	3802N	Broniewskiego	327
3	3803N	Budowlana	746
4	3804N	Chrobrego	1160
5	3805N	Cukrownicza	221
6	3806N	Curie-Skłodowskiej	350
7	3810N	Dworcowa	1016
8	3811N	Górna	553
9	3812N	Jagiełły	1386
10	3813N	Kajki	456
11	3814N	Kasprowicza	602
12	3815N	Kasztanowa	203
13	3816N	Kaszubska	279
14	3817N	Kołątaja	275
15	3818N	Kołobrzeska	133
16	3820N	Kościuszki	498
17	3821N	Kraszewskiego	363
18	3823N	Kwiatowa	178
19	3824N	Lanca	83
20	3826N	Limanowskiego	1105
21	3827N	Linki	113
22	3837N	Obrońców Westerplatte	794
23	3838N	Ogrodowa	1701
24	3840N	Orkana	246
25	3842N	Osińskiego	138
26	3843N	Pięiężnego	175
27	3849N	Pomorska	341
28	3851N	Poznańska	1263

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość (m)
29	3852N	Rataja	48
30	3854N	Reymonta	454
31	3859N	Sienkiewicza	361
32	3861N	Słoneczna	149
33	3862N	Słowackiego	205
34	3865N	Szkolna	70
35	3866N	Szpitalna	485
36	3867N	Targowa	125
37	3869N	Wiejska	170
38	3872N	Wilcz	168
39	3873N	Wileńska	312
40	3874N	Willowa	369
41	3875N	Wojska Polskiego	581
42	3876N	Wyspiańskiego	152
43	3877N	Zamkowa	171
44	3878N	Zbożowa	649
45	3880N	Zjazdowa	179
46	3881N	Żeromskiego	591
		Razem:	20235

Tabela Nr 11. Wykaz dróg powiatowych (ulic) na terenie miasta Korsze.

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość (m)
1	1580N	Kościuszki	755
2	1580N	Szkolna	1735
3	1580N	Wolności	1410
4	3883N	Kopernika	240
5	3884N	Nowy Świat	100
6	3885N	Ogrodowa	655
7	3886N	Elizy Orzeszkowej	820
8	3887N	Powstańców Warszawy	210
9	3888N	Raławicka	290
10	3889N	Słoneczna	276
11	3890N	Słowackiego	140
12	3891N	Wiejska	579
13	3892N	Wileńska	609
14	3893N	Zielona	206
15	3894N	Zwycięzców	284
16	1580N	Wylotowa	937
		Razem:	9246

Tabela 12. Wykaz dróg powiatowych (ulic) na terenie miasta Reszel

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość (m)
1	3895N	1-go Maja	744
2	3896N	Bohaterów	207
3	3897N	Chopina	210
4	3898N	Chrobrego	145
5	3899N	Dąbrowskiego	355
6	3900N	Gałczyńskiego	570
7	3901N	Generała Zajączka	283
8	3902N	Jagielli	190
9	3903N	Kajki	140
10	3904N	Kochanowskiego	225
11	3905N	Kolejowa	440
12	3906N	Konopnickiej	195
13	3907N	Kopernika	310
14	3908N	Krasickiego	320
15	3909N	Kraszewskiego	175
16	3932N	Krótka	90
17	3910N	Księcia Witolda	78
18	3911N	Łukasińskiego	345
19	3912N	Mazurska	280
20	3913N	Mickiewicza	260
21	3914N	Norwida	190
22	3915N	Nowa	85
23	3916N	Nowowiejskiego	110
24	3917N	Okrag	245
25	3934N	Paderewskiego	45
26	3935N	Pieniężnego	560
27	3918N	Płowce	435
28	3919N	Podmiejska	280
29	3920N	Podzamcze	145
30	3921N	Pola	380
31	3936N	Raławicka	1074
32	3937N	Rataja	150
33	3922N	Reymonta	175
34	3924N	Sienkiewicza	85
35	3925N	Słowackiego	215
36	3926N	Spichrzowa	135
37	3927N	Wojska Polskiego	340

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość (m)
38	3928N	Wyspiańskiego	73
39	3929N	Zientary-Malewskiej	255
40	3930N	Zwycięzców	220
41	3931N	Bez nazwy	62
		Razem:	10821

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

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

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Stan techniczny nawierzchni na drogach powiatowych

Według oceny wizualnej oraz przeglądów dróg, stan techniczny nawierzchni sieci dróg powiatowych kształtuje się następująco:

Stan zadawalający	27%	Nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane, dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń, nawierzchnie nie wymagające remontu
Stan ostrzegawczy	39%	Nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagane zaplanowanie remontu/przebudowy
Stan krytyczny	34%	Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont lub przebudowa

Stan techniczny nawierzchni ulic w miastach kształtuje się , jak poniżej:

Stan zadawalający	52%	Nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane, dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń, nawierzchnie nie wymagające remontu
Stan ostrzegawczy	31%	Nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagane zaplanowanie remontu/przebudowy
Stan krytyczny	17%	Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont lub przebudowa

3.2. Inwestycje drogowe

Najważniejsze inwestycje drogowe w latach 2013-2015 zrealizowane były na drogach powiatowych. Wartość zadań realizowanych na drogach powiatowych wyniosła 2 343 799,25 zł. W ramach przebudowy wykonano nowe chodniki i krawężniki, przeprowadzone zostały roboty kanalizacyjne i nawierzchniowe, a także powstało bardzo dobrze widoczne oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu. Równocześnie najwięcej inwestycji drogowych wykonano w tym czasie w mieście Kętrzyn, m.in.:

- Budowa drogi powiatowej nr 3826N ul. Limanowskiego w Kętrzynie,
- Przebudowa nawierzchni ulicy powiatowej Marii Curie-Skłodowskiej i skrzyżowania z ulicami powiatowymi Kajki, Szpitalnej i gminną Diehla w Kętrzynie,
- Przebudowa ulic: Kasprowicza, Kraszewskiego, Dworcowej, Reymonta i Orkana w Kętrzynie.

Investycje drogowe planowane w latach 2015-2020

Planowane do realizacji inwestycje drogowe obejmować będą kompleksową przebudowę dróg wraz z infrastrukturą drogową oraz modernizację nawierzchni poprzez położenie nowych nakładek asfaltowych na drogach.

Tabela Nr 13. Planowane inwestycje na terenie powiatu kętrzyńskiego

Lp.	Gmina	Nazwa zadania
1.	Korsze	Przebudowa drogi powiatowej nr 1580N Studzieniec-Korsze-Równina Górna na odcinku Główny-Korsze
2.	Barciany	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1581N Dzierzychowo-Drogosze-Kiemławki Wielkie na odcinku Drogosze- Kiemławki Wielkie
3.	Barciany	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1584N Droga woj. Nr 592-Jezewo-Winda-Jankowice-Srokowo na odcinku Droga woj. Nr 592-Podławki-Kiemławki Wielkie
4.	Srokowo	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1584N Droga woj. Nr 592-Jezewo-Winda-Jankowice-Srokowo na odcinku Jankowice-Srokowo
5.	Kętrzyn	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1608N Droga woj. Nr 591-Wopławki-Czerniki
6.	Reszel	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1697N Droga woj. Nr 590-Widryny-Śpiglówka na odcinku Droga woj. Nr 590-Plenowo-Widryny
7.	Barciany	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1707N Drogosze-Garbno na odcinku od km 0+00 do km 8+794
8.	Kętrzyn	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1709N Linkowo-Siemki na odcinku od km 0+000 do km 3+171
9.	Barciany	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1713N Mołtajny-Barciany na odcinku od km 0+000 do km 9+115
10.	Kętrzyn	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1987N Jezewo-Kotkowo w miejscowości Jezewo – etap II
11.	Reszel	Odtworzenie nawierzchni drogi powiatowej Nr 1699N Święta Lipka-Szestno
12.	Srokowo	Odtworzenie nawierzchni drogi powiatowej Nr 1723N ciąg od drogi powiatowej Nr 1711N Brzeźnica-Wysoka Góra na odcinku Bajory Wielkie-Wysoka Góra
13.	Kętrzyn	Odtworzenie nawierzchni drogi powiatowej Nr 1735N Kętrzyn-Sławkowo-Nakomiady w miejscowości Nakomiady

3.3. 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 kętrzyński nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat

kętrzyński nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu kętrzyńskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę.

W 2015 roku 7 przedsiębiorców prowadziło działalność gospodarczą na podstawie zezwoleń na wykonywanie krajowego drogowego transportu osób, wydanych przez Starostę Kętrzyńskiego. Starosta Kętrzyński wydał także 2 Licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Na obszarze powiatu obsługiwanych jest w oparciu o zezwolenia wydane przez Starostę Kętrzyńskiego 30 linie komunikacyjne o łącznej długości 898 km. Na liniach tych wyznaczonych jest 410 przystanków będących własnością lub w zarządzaniu jednostek samorządu terytorialnego.

Istniejąca komunikacja, w tym rodzaj pojazdów, godziny ich odjazdów, częstotliwości kursów oraz ich dostosowanie do potrzeb społecznych przy uwzględnieniu planu zagospodarowania przestrzennego powiatu w większości przypadków zaspakajają zapotrzebowanie społeczności powiatu. Mankamentem jest komunikacja w dni wolne od pracy. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kętrzyńskiego.

Tabela Nr 14. Zezwolenia wydane przez Starostę Kętrzyńskiego

Lp	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby				Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
						Dni robocze	soboty	Niedziele i święta	Rezem		
1	3	Kętrzyn	Św. Kamień	Barciany-Mołatjny	37	6	4	4	10	0:55	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
2	18	Kętrzyn	Silginy	Korsze	44	5	0	0	5	1:07	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
3	19	Kętrzyn	Kętrzyn	Kiemławki Wielkie-Barciany	52	5	0	0	5	1:15	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
4	20	Kętrzyn	Kętrzyn	Ogródki-Srokowo	57	4	0	0	4	1:30	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
5	26	Kętrzyn	Kętrzyn	Langanki-Koczarki	40	4	0	0	4	0:57	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kętrzyńskiego

Lp	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby				Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
						Dni robocze	soboty	Niedziele i święta	Rezem		
6	27	Kętrzyn	Reszel	Święta Lipka	22	10	3	3	13	0:35	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
7	34	Kętrzyn	Łankiejmy	Kraskowo-Korsze	32	9	1	1	10	0:45	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
8	38	Karolewo	Łankiejmy	Kętrzyn-Korsze	34	11	0	0	11	0:40	Prywatny Przewóz Osób Bronisław Michałowski ul. Adama Mickiewicza 2/6 11-430 Korsze
9	39	Korsze	Korsze	Reszel-Święta Lipka-Kętrzyn	60	1	0	0	1	2:55	Prywatny Przewóz Pasażerski Mieczysław Suliga ul. Słoneczna 6/12 11-430 Korsze
10	40	Reszel	Prosna	Korsze	26	6	0	0	6	0:41	Prywatny Przewóz Pasażerski Mieczysław Suliga ul. Słoneczna 6/12 11-430 Korsze
11	51	Reszel	Kętrzyn	Święta Lipka	20	5	5	0	10	0:29	M.Maziec Sp. z o.o. ul. Marii Konopnickiej 6 11-320 Jeziorany
12	52	Kętrzyn Osiedle Piastowskie	Cmentarz Nowa Wieś Kętrzyńska		7	24	24	0	24	0:21	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” Sp. z o.o. Plac Słowiański 2 11-400 Kętrzyn
13	53	Kętrzyn ul. Rataja	Karolewo	Kruszewiec	7	10	0	0	10	0:20	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” Sp. z o.o. Plac Słowiański 2 11-400 Kętrzyn
14	54	Kętrzyn	Krelikiejmy	Barciany-Momajny	55	4	0	0	4	1:10	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
15	56	Kętrzyn	Parcz	Gierłoż	10	2	0	0	2	0:15	Przedsiębiorstwo Komunikacji w Bartoszczach SA ul. Kętrzyńska 64 11-200 Bartoszyce
16	59	Kętrzyn	Kętrzyn	Sławkowo-Windykajmy	12	1	0	0	1	0:23	Przedsiębiorstwo Komunikacji w Bartoszczach SA ul. Kętrzyńska 64 11-200 Bartoszyce
17	61	Kętrzyn	Mołtajny	Barciany	30	8	0	0	8	0:37	Transport Osobowy Jolanta Winckiewicz ul. Cicha 10 11-100 Lidzbark Warmiński

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kętrzyńskiego

Lp	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby				Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
						Dni robocze	soboty	Niedziele i święta	Razem		
18	62	Kętrzyn	Kętrzyn	Barciany-Ogródki	59	1	0	0	1	1:33	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
19	63	Kętrzyn	Kętrzyn	Kaskajmy	42	1	0	0	1	1:11	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
20	64	Kętrzyn	Kętrzyn	Kotkowo	42	3	0	0	3	1:10	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
21	65	Kętrzyn	Karolewo	Kruszewiec	4	5	0	0	5	0:07	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
22	66	Kętrzyn	Kętrzyn	Sławkowo	20	2	0	0	2	0:40	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
23	67	Kętrzyn	Srokowo	Nowa Różanka	25	5	0	0	5	0:35	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
24	68	Kętrzyn	Srokowo	Barciany	35	3	0	0	3	0:45	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
25	69	Kętrzyn	Leśniewo	Srokowo	28	1	0	0	1	0:40	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
26	70	Kętrzyn	Mołtajny	Barciany	31	1	0	0	1	0:45	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
27	71	Kętrzyn	Kętrzyn	Święta Lipka	17	0	0	2	2	0:55	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” Sp. z o.o. Plac Słowiański 2 11-400 Kętrzyn
28	72	Kętrzyn	Kętrzyn	Mażany	37	3	0	0	3	0:56	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kętrzyńskiego

L p	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby				Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
						Dni robocze	soboty	Niedziele i święta	Razem		
29	73	Kętrzyn	Martiany	Karolewo	13	1	0	0	1	0:20	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. Z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie ul. Bydgoska 24 11-400 Kętrzyn
30	74	Reszel	Kętrzyn	Święta Lipka	20	5	5	0	10	0:29	M.Maziec Sp. z o.o. ul. Marii Konopnickiej 6 11-320 Jeziorany

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kętrzynie

Przez obszar powiatu kętrzyńskiego przebiegają linie połączeń autobusowych wojewódzkich oraz międzywojewódzkich, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Tabela Nr 15. Trasy linii autobusowych w połączeniach wojewódzkich i ogólnokrajowych wg zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Nr zezwolenia	Przewoźnik	Od	Do	Liczba kursów w dobie	Średnia długość kursu (km)
25	JÓZEF SOKALSKI PRZEWOZY PASAŻERSKIE, BISKUPIEC	OLSZTYN	KĘTRZYN	2	87,8
157	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	BARTOSZYCE	7	44,8
158	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	SĄTOPY	1	30,5
159	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	GRZĘDA	1	30,9
209	BUS-KOM PKS Spółka z o. o, SZCZYTNO	SZCZYTNO	KĘTRZYN	6	74,1
269	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	BISZTYNEK	RESZEL	1	18,0
270	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	RESZEL	BISZTYNEK	2	18,0
300	OLESZKIEWICZ Sp. z o.o, Węgorzewo	OLSZTYN	WĘGORZEWO	6	123,0
301	OLESZKIEWICZ Sp. z o.o, Węgorzewo	OLSZTYN	WĘGORZEWO	2	123,0
308	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	OLSZTYN	3	123,0
326	PRYWATNY PRZEWÓZ PASAŻERSKI MIECZYŚLAW SULIGA, KORSZE	KORSZE	BARTOSZYCE	6	28,7
351	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OLSZTYNIE SA, OLSZTYN	OLSZTYN	RESZEL	1	69,2
387	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	BARTOSZYCE	RESZEL	3	36,4
391	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	OLSZTYN	2	123,0
392	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	OLSZTYN	1	123,0

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kętrzyńskiego

Nr zezwolenia	Przewoźnik	Od	Do	Liczba kursów w dobie	Średnia długość kursu (km)
393	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	OLSZTYN	2	123,0
399	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	KĘTRZYN	9	36,1
418	Łukasz Kozoń "WOJTEX" Przewozy Pasażerskie, Bisztynek	RESZEL	OLSZTYN	4	68,4
456	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	GÓROWO IŁAWECKIE	KĘTRZYN	2	69,3
457	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	LIDZBARK WARMIŃSKI	GIŻYCKO	2	97,4
471	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	BARTOSZYCE	KĘTRZYN	2	45,2
474	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W BARTOSZYCACH SA, BARTOSZYCE	BARTOSZYCE	RESZEL	2	36,4
531	BOGDAN STEPANIUK PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE "CARO", DOBRE MIASTO	OLSZTYN	KĘTRZYN	8	87,8
551	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OLSZTYNIE SA, OLSZTYN	OLSZTYN	KĘTRZYN	2	87,8
552	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OLSZTYNIE SA, OLSZTYN	OLSZTYN	RESZEL	1	69,2
590	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	BISKUPIEC	RESZEL	2	30,2
596	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	RESZEL	6	32,0
597	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	RESZEL	3	32,0
598	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	RESZEL	2	32,0
610	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	RESZEL	1	32,0
613	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	BISKUPIEC	RESZEL	6	30,2
615	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	WYSZEMBORK	KĘTRZYN	1	23,7
616	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	KĘTRZYN	4	27,4
617	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	BARTOSZYCE	2	76,1
618	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	KĘTRZYN	14	27,4
623	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	BISKUPIEC	RESZEL	7	30,2
625	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	RESZEL	KOLNO	2	14,0
627	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	RUCIANE NIDA	KĘTRZYN	1	62,6
628	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	KĘTRZYN	7	27,4
629	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	ŚWIĘTA LIPKA	2	24,9
630	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	RESZEL	3	32,0
631	PKS MRĄGOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRĄGOWO	MRĄGOWO	BARTOSZYCE	2	76,1

Nr zezwolenia	Przewoźnik	Od	Do	Liczba kursów w dobie	Średnia długość kursu (km)
638	PKS MRAĞOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRAĞOWO	GIŻYCKO	KĘTRZYN	6	30,8
639	PKS MRAĞOWO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, MRAĞOWO	GIŻYCKO	BARTOSZYCE	2	75,6
655	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	OLSZTYN	2	87,4
656	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	OLSZTYN	3	87,4
657	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	OLSZTYN	5	87,4
666	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KORSZE	BARTOSZYCE	1	28,7
669	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	KĘTRZYN	8	36,1
720	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	OLSZTYN	1	87,4
744	Firma Handlowo-Uslugowa „RIK” PIOTR RYSIK, LIDZBARK WARMIŃSKI	BARTOSZYCE	KORSZE	8	29,0
748	Firma Handlowo-Uslugowa „RIK” PIOTR RYSIK, LIDZBARK WARMIŃSKI	BARTOSZYCE	KĘTRZYN	16	45,2
749	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	WĘGORZEWO	OLSZTYN	3	123,0
760	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	RYN	4	21,7
761	VEOLIA TRANSPORT Spółka z o. o, TORUŃ	KĘTRZYN	GRONOWO	2	18,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

3.4. Sieć kolejowa w powiecie

Na terenie powiatu kętrzyńskiego znajduje się słabo rozwinięta sieć połączeń kolejowych. Z punktu widzenia rozwoju sieci transportowej istotne jest, że połączenia te, a także via Baltica (przebiegająca przez Ełk w kierunku Warszawy) oraz linia kolejowa Ełk-Korsze-Olsztyn-Iława należąca do sieci Ten-T, są priorytetowe dla Unii Europejskiej. W okresie programowania 2014-2020 środki UE będą w znacznie większym stopniu kumulowane na rozwoju transeuropejskich sieci (TEN), w tym transportowych (TEN-T). Przez powiat kętrzyński przebiega ważna linia kolejowa Korsze-Ełk łącząca przejścia graniczne w Głomnie i Skandawie z Trakiszkami. Projektowany układ sieci kolejowych klasyfikuje tę linię kolejową jako linię lokalną. Długość czynnej sieci kolejowej, służącej przewozom pasażerskim na terenie powiatu kętrzyńskiego uległa w ostatnich latach zmianom. Zaprzestano wykonywania przewozów pasażerskich na niżej wymienionych liniach z uwagi na znikome potoki podróżnych:

1. Korsze – Skandawa
2. Korsze – Bartoszyce

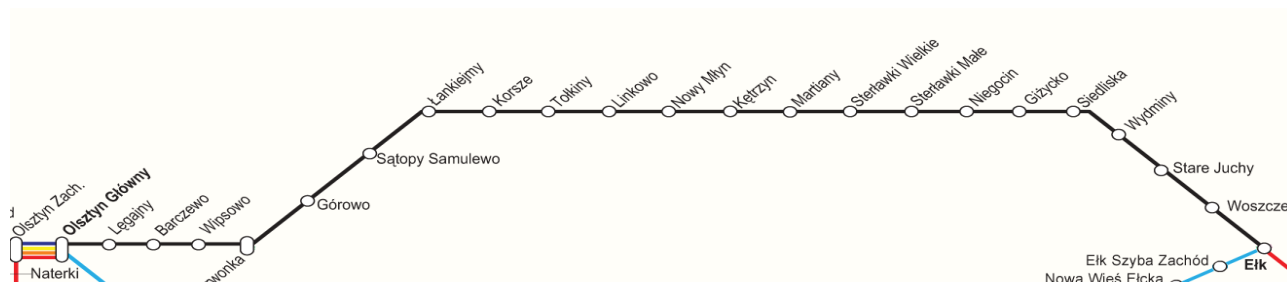
Mapa 16. Sieć kolejowa w powiecie kętrzyńskim, na której wykonywane są przewozy pasażerskie

Zdjęcie Nr 1. Dworzec Kolejowy w Kętrzynie



Źródło: www.miastoketrzyn.pl

Wykres Nr 7. Sieć kolejowa w powiecie kętrzyńskim



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Tabela Nr 16. Rozkład jazdy w Powiecie kętrzyńskim

Kurs	OD	DO
R 90830	Kętrzyn	Elk
R 90809	Kętrzyn	Olsztyn Główny
18104	Kętrzyn	Szczecin Główny
R 90819	Kętrzyn	Olsztyn Główny
R 90800	Kętrzyn	Elk
16115	Kętrzyn	Wrocław Główny
51104	Kętrzyn	Białystok

Kurs	OD	DO
R 90815	Kętrzyn	Olsztyn Główny
R 90802	Kętrzyn	Ełk
15105	Kętrzyn	Gdynia Główna
R 90804	Kętrzyn	Ełk
R 90817	Kętrzyn	Olsztyn Główny
R 90833	Kętrzyn	Korsze
81104	Kętrzyn	Białystok
R 90806	Kętrzyn	Ełk
R 90820	Korsze	Olsztyn Główny
R 90830	Korsze	Ełk
R 90822	Korsze	Olsztyn Główny
R 90808	Korsze	Olsztyn Główny
18104	Korsze	Szczecin Główny
R 90818	Korsze	Olsztyn Główny
R 90800	Korsze	Ełk
51104	Korsze	Białystok
16115	Korsze	Wrocław Główny
R 90814	Korsze	Olsztyn Główny
R 90802	Korsze	Ełk
R 90804	Korsze	Ełk
R 90816	Korsze	Olsztyn Główny
81104	Korsze	Białystok
R 90806	Korsze	Ełk

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP

Na podstawie powyższego rozkładu można wyróżnić liczbę docelowych kursów pociągów do poszczególnych miast, które przejeżdżają przez powiat kętrzyński:

- Olsztyn Główny 6
- Ełk 5

3.5. Środki transportu

Środki transport do przewozu osób podzielić można na indywidualne środki transport oraz środki transportu zbiorowego. Do pierwszej grupy można zaliczyć np.: rowery, motorowery, motocykle oraz samochody osobowe. Do drugiej natomiast autobusy (wszelkich rozmiarów od mikrobusów, po autobusy duże), autokary oraz trolejbusy. Specyficzną funkcję w indywidualnych przewozach osób pełnią taksówki. Innym ciekawym środkiem transport wykorzystywanym do przewozu osób jest autobus torowy. Łączy on niektóre zalety transportu szynowego i transportu drogowego. Przewoźnicy realizujący przewóz osób w powiecie kętrzyńskim dysponują 87 autobusami. Poniższa tabela przedstawia zestawienie posiadanych środków transportu do przewozu osób przez poszczególnych przewoźników.

Tabela Nr 17. Ilość pojazdów, którymi realizowany jest regularny przewóz osób

Lp.	Przewoźnik	Liczba autobusów		
		9 – 17 miejsc	18 – 50 miejsc	powyżej 50 miejsc
1	ARRIVA Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu Oddział w Kętrzynie, ul. Bydgoska 24, 11-400 Kętrzyn	0	19	7
2	Przedsiębiorstwo Komunikacji w Bartoszycach SA ul. Kętrzyńska 64 11-200 Bartoszyce	0	1	5
3	Transport Osobowy Jolanta Winckiewicz ul. Cicha 10 11-100 Lidzbark Warmiński	1	23	1
4	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” Sp. z o.o. Plac Słowiański 2 11-400 Kętrzyn	0	2	6
5	M.Maziec Sp. z o.o. ul. Marii Konopnickiej 6 11-320 Jeziorany	0	5	0
6	Prywatny Przewóz Osób Bronisław Michałowski ul. Adama Mickiewicza 2/6 11-430 Korsze	2	4	4
7	Prywatny Przewóz Pasażerski Mieczysław Suliga ul. Słoneczna 6/12 11-430 Korsze	0	4	2

Źródło: opracowanie własne

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

Starosta Kętrzyński, jako organizator publicznego transportu zbiorowego określa połączenie komunikacyjne stolicy powiatu Kętrzyna ze wszystkimi miejscowościami, w których mają siedzibę władze gminne jako priorytet (wariant podstawowy). Powiat kętrzyński planuje uruchomić połączenia na liniach wariantu podstawowego w każdym przypadku.

Kolejnym kryterium w opracowaniu planu jest zwiększenie dostępności transportowej i zabezpieczenie podstawowych potrzeb społeczeństwa w zakresie możliwości przemieszczania się po obszarze powiatu (wariant uzupełniający). Powiat kętrzyński planuje uruchomić linie wariantu uzupełniającego pod warunkiem braku innych przewozów na tych liniach, partycypacji finansowej gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadania możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Istnieje również możliwość uruchomienia wariantu międzypowiatowego, który umożliwi wykonywanie przewozów łączących powiat kętrzyński z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie takich połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Sieć komunikacyjną połączeń o charakterze użyteczności publicznej, stanowią według niniejszego planu połączenia komunikacyjne:

- mające istotne znaczenie z punktu widzenia mieszkańców, zapewniające dojazd do miejsc, w których zlokalizowane są najważniejsze ośrodki użyteczności publicznej,
- proponowana konstrukcja sieci autobusowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej, umożliwi osobom uprawnionym korzystanie z przysługujących im w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego ustawowych ulg, na wszystkich funkcjonujących dotychczas powiatowych liniach komunikacyjnych.

Ze względu na specyficzny kształt powiatu wydzielono pięć sieci komunikacyjnych (sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub części tego obszaru):

- pierwsza obejmuje obszar Kętrzyna i gminy Kętrzyn;
- druga rozmieszczona na obszarze gminy Reszel;
- trzecia obejmuje obszar gminy Korsze;
- czwarta obejmuje obszar gminy Barciany;
- piąta obejmuje obszar gminy Srokowo

W ramach tych sieci planuje się utworzyć następujące linie, na których będą realizowane usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

I sieć:

- linia komunikacyjna P012808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Langanki, Koczarki;
- linia komunikacyjna P022808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Kaskajmy;
- linia komunikacyjna P032808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Kotkowo;
- linia komunikacyjna P042808 Kętrzyn – Karolewo przez Kruszewiec;
- linia komunikacyjna P052808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Sławkowo
- linia komunikacyjna P062808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Mażany;
- linia komunikacyjna P072808 Kętrzyn – Martiany przez Karolewo;
- linia komunikacyjna P082808 Kętrzyn Osiedle Piastowskie – Cmentarz Nowa Wieś;
- linia komunikacyjna P092808 Kętrzyn ul. Rataja – Karolewo;
- linia komunikacyjna P102808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Siemki, Grabno;
- linia komunikacyjna P112808 Kętrzyn – Parcz przez Gierłoż;
- linia komunikacyjna P122808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Sławkowo, Windykajmy;

II sieć:

- linia komunikacyjna P132808 Kętrzyn – Święta Lipka;
- linia komunikacyjna P142808 Kętrzyn – Reszel przez Świętą Lipkę;
- linia komunikacyjna P152808 Reszel – Kętrzyn przez Świętą Lipkę;
- linia komunikacyjna P162808 Reszel – Prosna przez Korsze;
- linia komunikacyjna P172808 Reszel – Reszel przez Kętrzyn;
- linia komunikacyjna P182808 Wola – Reszel;
- linia komunikacyjna P192808 Leginy – Reszel;
- linia komunikacyjna P202808 Śpigiel – Reszel;
- linia komunikacyjna P212808 Klewno – Reszel;
- linia komunikacyjna P222808 Worpławki – Reszel;
- linia komunikacyjna P232808 Tolniki Małe – Reszel;
- linia komunikacyjna P242808 Wanguty – Reszel;
- linia komunikacyjna P252808 Młyn Grodzki – Reszel;
- linia komunikacyjna P262808 Reszel – Kętrzyn.

III sieć:

- linia komunikacyjna P272808 Kętrzyn – Silginy przez Korsze;
- linia komunikacyjna P282808 Kętrzyn – Łankiejmy przez Kraskowo, Korsze;
- linia komunikacyjna P292808 Karolewo – Łankiejmy, przez Korsze;
- linia komunikacyjna P302808 Korsze – Korsze przez Reszel, Świętą Lipkę;

IV sieć:

- linia komunikacyjna P312808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Kiemławki Wielkie, Barciany;
- linia komunikacyjna P322808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Ogródki, Srokowo;
- linia komunikacyjna P332808 Kętrzyn – Święty Kamień przez Barciany, Mołtajny;
- linia komunikacyjna P342808 Kętrzyn – Krelikiejmy przez Barciany, Momajny;
- linia komunikacyjna P352808 Kętrzyn – Kętrzyn przez Barciany, Ogródki;
- linia komunikacyjna P362808 Kętrzyn – Mołtajny przez Barciany;

V sieć:

- linia komunikacyjna P372808 Kętrzyn – Srokowo przez Nową Różankę;
- linia komunikacyjna P382808 Kętrzyn – Srokowo przez Barciany;
- linia komunikacyjna P392808 Kętrzyn – Leśniewo przez Srokowo;
- linia komunikacyjna P402808 Srokowo – Kętrzyn przez Siniec

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego został uchwalony 24 września 2013 roku, a zaktualizowany 26 sierpnia 2015 roku. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat kętrzyński nie planuje uruchomienia linii na trasach zaplanowanych przez marszałka. Powiat kętrzyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów. Na obszarze powiatu kętrzyńskiego Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego zaplanował połączenie kolejowe Olsztyn-Korsze-Ełk oraz linie autobusowe:

- Olsztyn – Barczewo – Biskupiec – Reszel – Kętrzyn,
- Olsztyn – Barczewo – Biskupiec – Mrągowo – Kętrzyn,
- Kętrzyn – Korsze – Bartoszyce,
- Giżycko – Kętrzyn – Bartoszyce,
- Kętrzyn – Srokowo - Węgorzewo

4. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KĘTRZYŃSKIEGO

W celu określenia zapotrzebowania na przewozy w powiecie kętrzyńskim oraz jego kształtowania się w przyszłości konieczna jest analiza czynników determinujących popyt na

transport publiczny. Obserwacja struktury geograficznej i demograficznej powiatu pozwoli na określenie generatorów ruchu różnych grup mieszkańców oraz na ich podstawie stworzenie planu transportowego zgodnie z potrzebami społeczeństwa. W związku z tym niezbędne jest zaplanowanie sieci publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej pod kątem takich generatorów ruchu jak:

- szkolnictwo (ruch w celach edukacyjnych),
- zakłady pracy (ruch w celach zarobkowych),
- ochrona zdrowia, opieka społeczna,
- kultura, rozrywka, obiekty zabytkowe,
- sport, turystyka, rekreacja.

4.1. Szkolnictwo w powiecie kętrzyńskim

Jednym z najważniejszych czynników wpływających na przemieszczanie jest szkolnictwo. 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. Usytuowanie placówek oświatowych w powiecie kętrzyńskim oraz mieście Kętrzyn wiąże się bezpośrednio ze ściśle określonymi potrzebami przewozowymi dzieci i młodzieży, głównie dotyczy to podróżowania na odcinku dom - szkoła - dom.

Na terenie Powiatu Kętrzyńskiego tylko w nielicznych gminach znajdują się szkoły ponadgimnazjalne, dlatego duża część młodych mieszkańców powiatu, po ukończeniu gimnazjum jest zmuszona dojeżdżać do szkół zlokalizowanych w mieście Kętrzyn, co sprawia, że głównym sposobem przemieszczania winien być transport publiczny. Realizacja podróży związana z trasą dom-nauka-dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają placówki oświatowe występujące na terenie powiatu kętrzyńskiego wraz z liczbą uczniów do nich uczęszczających. Takie dane pozwolą na określenie zapotrzebowania na przewozy w dłuższej perspektywie.

Łącznie na terenie Powiatu Kętrzyńskiego funkcjonuje 22 szkoły podstawowe, w których kształciło się 3695 uczniów. Najwięcej szkół podstawowych zlokalizowanych jest w Mieście Kętrzyn (6 szt.), najmniej w Mieście i Gminie Reszel oraz Gminie Srokowo (po 2 szt.). W badanym okresie w Mieście Kętrzyn oraz Gminie Kętrzyn miał miejsce niewielki wzrost liczby uczniów (odpowiednio 13,1% i 3,5%), natomiast w pozostałych gminach powiatu kętrzyńskiego zanotowano niewielkie spadki liczby uczniów. Jednakże analizując cały obszar powiatu kętrzyńskiego liczba uczniów zwiększyła się nieznacznie (o 1,6%). Szkół gimnazjalnych funkcjonuje 18, w tym 1 specjalna, do których uczęszcza 1833 uczniów, natomiast szkół ponadgimnazjalnych i policealnych funkcjonuje 20, do których uczęszcza 2450 uczniów.

Tabela Nr 18. Liczba szkół podstawowych i uczniów w 2014 roku

Lp.	Jednostka	Liczba szkół	Liczba uczniów
1	Miasto Kętrzyn	6	1747
2	Gmina Kętrzyn	4	437
3	Gmina Barciany	4	392

Lp.	Jednostka	Liczba szkół	Liczba uczniów
4	Gmina Korsze	4	569
5	Gmina Reszel	2	356
6	Gmina Srokowo	2	194
	Powiat	22	3695

Źródło: opracowanie własne

Tabela Nr 19. Liczba uczniów szkół podstawowych w latach 2010-2014

Lp.	Jednostka	2010	2011	2012	2013	2014
1	Miasto Kętrzyn	1537	1528	1572	1583	1747
2	Gmina Kętrzyn	422	446	444	446	437
3	Gmina Barciany	398	410	409	382	392
4	Gmina Korsze	622	583	574	543	569
5	Gmina Reszel	424	380	372	347	356
6	Gmina Srokowo	236	226	219	192	194
	Powiat	3639	3573	3590	3493	3695

Źródło: opracowanie własne

W powiecie kętrzyńskim funkcjonuje 18 szkół gimnazjalnych, do których w 2014 roku uczęszczało 1833 uczniów. W badanym okresie na obszarze powiatu kętrzyńskiego zmniejszyła się liczba uczniów (o 24,7%). Największy bo aż 40,3% spadek liczby uczniów gimnazjów nastąpił w Mieście i Gminie Reszel.

Tabela Nr 20. Liczba szkół gimnazjalnych i uczniów w 2014 roku

Lp.	Jednostka	Liczba szkół	Liczba uczniów
1	Miasto Kętrzyn	6	847
2	Gmina Kętrzyn	2	204
3	Gmina Barciany	4	193
4	Gmina Korsze	4	284
5	Gmina Reszel	1	184
6	Gmina Srokowo	1	121
	Powiat	18	1833

Źródło: opracowanie własne

Tabela Nr 21. Liczba uczniów szkół gimnazjalnych w latach 2010-2014

Lp.	Jednostka	2010	2011	2012	2013	2014
1	Miasto Kętrzyn	962	869	867	876	847
2	Gmina Kętrzyn	243	221	203	193	204
3	Gmina Barciany	251	221	202	193	193
4	Gmina Korsze	383	350	310	306	284
5	Gmina Reszel	305	296	248	211	184
6	Gmina Srokowo	154	138	124	121	121
	Powiat	2298	2095	1954	1900	1833

Źródło: opracowanie własne

W poniższej tabeli zaprezentowano wykaz szkół i placówek zlokalizowanych na terenie Powiatu Kętrzyńskiego w podziale na typy jednostek.

Tabela Nr 22. Wykaz szkół i placówek oświatowych na terenie Powiatu Kętrzyńskiego

Miejscowość	Nazwa szkoły, placówki
Przedszkola	
Kętrzyn	Miejskie Przedszkole Integracyjne "Malinka" w Kętrzynie, ul. Obrońców Westerplatte 16
Kętrzyn	Przedszkole "Mały Prymusik" w Kętrzynie, ul. Królowej Bony 10
Kętrzyn	Przedszkole Niepubliczne "KLUCZYK", ul. Reja 8
Kętrzyn	Przedszkole Niepubliczne "Miś Uszatek", ul. Moniuszki 3
Kętrzyn	Przedszkole Niepubliczne "Puchatek" Kętrzyn, ul. Gen. W. Sikorskiego 46
Kętrzyn	Przedszkole Niepubliczne "Słoneczko", ul. Obrońców Westerplatte 18
Kętrzyn	Przedszkole Niepubliczne "KRASNAL", ul. Chrobrego 12
Barciany	Przedszkole Niepubliczne "BIEDRONKA", ul. Kościelna 3
Karolewo	Przedszkole Niepubliczne "Kubuś", Karolewo 7
Korsze	Przedszkole Miejskie, ul. Wolności 7
Reszel	Przedszkole Niepubliczne "Słoneczko", ul. Wojska Polskiego 1
Szkoła podstawowa	
Kętrzyn	Szkoła Podstawowa nr 3 w Kętrzynie, ul. Bydgoska 1
Kętrzyn	Szkoła Podstawowa Nr 4 im. Stanisława Moniuszki w Kętrzynie, ul. Moniuszki 1
Kętrzyn	Szkoła Podstawowa nr 1 im. Feliksa Nowowiejskiego w Kętrzynie, ul. Kopernika 12
Kętrzyn	Niepubliczna Szkoła Podstawowa "KLUCZ", ul. Asnyka 8
Kętrzyn	Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 6 w Specjalnym Ośrodku Szkolno - Wychowawczym w Kętrzynie, ul. Klonowa 2B
Kętrzyn	Zespół Szkół Nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi, ul. Kazimierza Wielkiego 12
Winda	Szkoła Podstawowa w Windzie
Miejscowość	Nazwa szkoły, placówki
Barciany	Szkoła Podstawowa im. Straży Granicznej w Barcianach, ul. Nowa 1A
Drogosze	Szkoła Podstawowa w Drogoszach
Mołtajny	Szkoła Podstawowa w Mołtajnach
Biedaszkki	Szkoła Podstawowa w Biedaszkach
Kruszewiec	Szkoła Podstawowa w Kruszewcu
Nakomiady	Szkoła Podstawowa w Nakomiadach
Wilkowo	Szkoła Podstawowa w Wilkowie
Garbno	Szkoła Podstawowa, Garbno 36
Korsze	Szkoła Podstawowa w Korszach, ul. Kościuszki 12
Łankiejmy	Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w ZS Łankiejmach, Łankiejmy 10
Sątoczno	Szkoła Podstawowa w Sątocznie
Reszel	Szkoła Podstawowa nr 3, ul. Marii Konopnickiej 2
Leginy	Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Leginach, Leginy 61
Srokowo	Szkoła Podstawowa w Srokowie z Filią w Solance, ul. Szkolna 3
Solanka	Szkoła Podstawowa w Srokowie, Filia w Solance, ul. Szkolna 3
Gimnazjum	
Kętrzyn	Gimnazjum nr 2 w Kętrzynie, ul. Wojska Polskiego 9
Kętrzyn	Gimnazjum dla Dorosłych w Kętrzynie, ul. Ogrodowa 2a
Kętrzyn	Prywatne Gimnazjum w Kętrzynie, ul. Asnyka 8
Kętrzyn	Gimnazjum Specjalne Nr 4 w Specjalnym Ośrodku Szkolno – Wychowawczym, ul. Klonowa 2B
Kętrzyn	Zespół Szkół Nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi, ul. Kazimierza Wielkiego 12
Kętrzyn	Zespół Szkół Nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi, ul. Kazimierza Wielkiego 12
Winda	Gimnazjum Publiczne w Windzie
Barciany	Gimnazjum Publiczne w Barcianach, ul. Nowa 1A
Drogosze	Gimnazjum Publiczne w Barcianach, ul. Nowa 1A
Mołtajny	Gimnazjum Publiczne w Barcianach, ul. Nowa 1A
Karolewo	Gimnazjum, Karolewo 9
Wilkowo	Gimnazjum Gminne w Wilkowie
Garbno	Gimnazjum, Garbno 36
Korsze	Gimnazjum w Korszach, ul. Kościuszki 12
Łankiejmy	Gimnazjum im. Mikołaja Kopernika w ZS Łankiejmach, Łankiejmy 10
Sątoczno	Gimnazjum w Sątocznie
Reszel	Gimnazjum nr 1, ul. Chrobrego 5a

Miejscowość	Nazwa szkoły, placówki
Srokowo	Gimnazjum nr 1 w Srokowie, ul. Szkolna 3
Zasadnicza szkoła zawodowa	
Kętrzyn	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna Nr 4 Dla Uczniów z Upośledzeniem Umysłowym w Stopniu Lekkim w Specjalnym Ośrodku Szkolno - Wychowawczym w Kętrzynie, ul. Klonowa 2B
Kętrzyn	Zasadnicza Szkoła Zawodowa, ul. Poznańska 21
Karolewo	Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Karolewie
Reszel	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 1, ul. Łukasińskiego 3
Liceum ogólnokształcące	
Kętrzyn	II Prywatne Liceum Ogólnokształcące, ul. Asnyka 8
Kętrzyn	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Stopka" w Kętrzynie, ul. Wojska Polskiego 12
Kętrzyn	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Kętrzynie, ul. Ogrodowa 2a
Kętrzyn	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych, ul. Poznańska 21
Kętrzyn	Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych, ul. Poznańska 21
Kętrzyn	II Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół im. Marii Curie Skłodowskiej w Kętrzynie, ul. Wojska Polskiego 12
Kętrzyn	I Liceum Ogólnokształcące, ul. Powstańców Warszawy 2
Reszel	Liceum Ogólnokształcące, ul. Łukasińskiego 3
Liceum profilowane	
Kętrzyn	I Liceum Profilowane w Zespole Szkół im. Marii Curie Skłodowskiej w Kętrzynie, ul. Wojska Polskiego 12
Technikum	
Kętrzyn	Technikum Nr 2, ul. Poznańska 21
Kętrzyn	Technikum Nr 1 w Zespole Szkół im. Marii Curie Skłodowskiej w Kętrzynie, ul. Wojska Polskiego 12
Karolewo	Technikum w Karolewie
Reszel	Technikum, ul. Łukasińskiego 3

Źródło: Wykaz szkół i placówek oświatowych według województw, Kuratorium Oświaty w Olsztynie, 2015

Szkoły ponadgimnazjalne i inne placówki oświatowe

Na terenie Powiatu Kętrzyńskiego działają następujące szkoły ponadgimnazjalne:

- Zespół Szkół Ogólnokształcących im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Kętrzynie (organ prowadzący – powiat kętrzyński),
- Zespół Szkół im. Marii Curie Skłodowskiej w Kętrzynie (organ prowadzący – powiat kętrzyński),
- Zespół Szkół im. Macieja Rataja w Reszlu (organ prowadzący – powiat kętrzyński),
- Powiatowe Centrum Edukacyjne w Kętrzynie (organ prowadzący – powiat kętrzyński),
- Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego (ZSCKR), Zasadnicza Szkoła Zawodowa Karolewie (organ prowadzący – minister właściwy do spraw rolnictwa).

W skład Zespołu Szkół Ogólnokształcących im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Kętrzynie wchodzi gimnazjum oraz liceum ogólnokształcące.

Zespół Szkół im. Marii Curie Skłodowskiej w Kętrzynie składa się z liceum ogólnokształcącego, technikum oraz liceum profilowanego (szkoła wygaszana zgodnie z ustawą o systemie oświaty).

Szkołą ponadgimnazjalną, która znajduje się poza Kętrzynem jest Zespół Szkół im. Macieja Rataja w Reszlu.

Powiatowe Centrum Edukacyjne w Kętrzynie posiada ofertę edukacyjną zarówno dla młodzieży jak i osób dorosłych.

Dorośli mogą skorzystać z oferty edukacyjnej Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych (wieczorowe-zaoczne) bądź Szkoły Policealnej dla Dorosłych

Drugą szkołą ponadgimnazjalną zlokalizowaną poza Kętrzynem jest Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Karolewie. Charakter szkoły wpisuje się w jedną z inteligentnych specjalizacji promowanych w woj. warmińsko-mazurskim jakim jest produkcja żywności.

Na terenie Powiatu Kętrzyńskiego działają również szkoły prowadzone przez podmioty niepubliczne:

- Szkoła Policealna Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Kętrzynie
- II Prywatne Liceum Ogólnokształcące w Kętrzynie
- Szkoła Policealna dla Dorosłych w Kętrzynie
- Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Kętrzynie
- Policealne Studium Farmaceutyczne w Kętrzynie

Na terenie Powiatu zlokalizowana jest również Powiatowa Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Kętrzynie.

Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych i policealnych systematycznie spada. Liczba uczniów szkół zlokalizowanych na terenie Powiatu Kętrzyńskiego Powiatu spadła w 2014 r. w porównaniu do roku 2010 o 28,4%. Był to największy spadek spośród wszystkich porównywanych jednostek.

Tabela Nr 23. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych i policealnych

Jednostka	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	2036577	2002511	1934578	1781667	1502695
woj. warmińsko-mazurskie	81635	78503	75037	69032	66437
powiat kętrzyński	3372	3273	2825	2609	2450

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL

Na terenie Kętrzyna działa także jedna szkoła wyższa – jest to Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie Wydział Zamiejscowy w Kętrzynie.

Liczba studentów na przestrzeni lat 2008-2014 spadła o 49%.

Ważnym podmiotem działającym na terenie Powiatu Kętrzyńskiego jest również Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie.

4.2. Zakłady pracy powiatu kętrzyńskiego

W Mieście Kętrzyn rozwija się przemysł elektrotechniczny i maszynowy, odzieżowy, meblarski, przetwórstwo rolno-spożywcze oraz produkcja opakowań i ozdób świątecznych. Kętrzyn posiada aktualne Plany Zagospodarowania Przestrzennego dotyczące około 80% powierzchni miasta. Do strategicznych podmiotów gospodarczych na terenie Kętrzyna należy:

- Philips Lighting Poland S.A. - producent nowoczesnych i energooszczędnych opraw oświetleniowych oraz systemów sterowania oświetleniem,
- Zakład Przemysłu Odzieżowego „Warmia”,
- Spółdzielnia Pracy Produkcyjno-Handlowa „Majonezy” – wojewódzki lider na rynku majonezów,
- MTI - Furninova Polska Sp. z o.o. - producent mebli tapicerowanych.

Gospodarka Gminy Kętrzyn opiera się głównie o rolnictwo. Ponad 40 gospodarstw rolnych z terenu gminy posiada powierzchnię powyżej 50 ha. Podmioty zajmujące się pozarolniczą działalnością gospodarczą należą do branży mechaniki pojazdowej, usług transportowych, robót budowlanych i elektromechaniki.

Najbardziej znaczące firmy i przedsiębiorstwa na terenie gminy:

- "PETRO-PŁOCK" Sp. z o. o. - Rozlewnia Gazu Propan-Butan w Kruszewcu,
- Stacja Przesypowa Cementu i Wapna w Karolowie,
- Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjno-Handlowe "DABO" w Kruszewcu - budownictwo mieszkaniowe i ogólnoużytkowe usługi budowlane, handel materiałami budowlanymi,
- Przedsiębiorstwo Budownictwa Inżynieryjnego "BIO-STAN" s.c. w Kruszewcu - usługi transportowe, roboty budowlane, ziemne, drogowe,
- "Wilcze Gniazdo" j.v. Sp. z o. o. w Gierłozie - działalność turystyczna.

Miasto i Gmina Reszel wyróżnia się gospodarczo sezonowym sektorem usług turystycznych i okoloturystycznych oraz wysokim poziomem produkcji rolnej. Na terenie gminy zlokalizowany jest kompleks pielgrzymkowy w Świętej Lipce.

Inwestycje prowadzone w gminie ukierunkowane są na działania proekologiczne w zakresie ochrony środowiska, poprawy jakości wód oraz oczyszczania ścieków. Do głównych podmiotów gospodarczych gminy należą:

- Spółka Akcyjna "REMA", producent obrabiarek do drewna,
- "Mebelplast" S.A. Zakład Produkcyjny Reszel,
- MŁYNOMAG – Myszkowska, Rezanko, Stępień Sp.J.,
- "Ceramika Łęczany" – producent ceramiki budowlanej.

Do wyróżnianych zakładów produkcyjnych na terenie **Miasta i Gminy Korsze** zalicza się:

- Zakład Sieci Rybackich S.A.,
- Zakład Pracy chronionej MASPEX spółka z Wadowic,
- PKP wraz ze spółkami obsługującymi tabor kolejowy oraz przewozy pasażerskie i towarowe.

Gmina Srokowo posiada typowo rolniczy charakter. Wśród istniejących w gminie firm i przedsiębiorstw gminy, do największych należą:

- Nadleśnictwo Srokowo,
- Zakład Elektromechaniki Dźwigowej - instalatorstwo elektryczne oraz produkcja materiałów budowlanych,
- PHU "Chemiroł" s.c. - sprzedaż środków ochrony roślin i nawozów sztucznych,
- Handel Artykułami Przemysłowymi L. Siewruk - nawozy płynne, transport materiałów płynnych i sypkich,
- Zakład Usług Leśnych „Kornik” P. Iwaniura - działalność usługowa związana z leśnictwem.

Gmina Barciany również posiada typowo rolniczy, przygraniczny krajobraz. Gmina jest producentem pszenicy, rzepaku, bobiku, żywca wieprzowego i wołowego oraz mleka. Działalność pozarolnicza skupia się głównie wokół świadczenia usług bytowych oraz handlu.

Ze względu na swoje przygraniczne położenie, dla rozwoju Powiatu Kętrzyńskiego, duże znaczenie ma również Warmińsko – Mazurski Oddział Straży Granicznej, który daje zatrudnienie znacznie liczbie mieszkańców powiatu. Z tą jednostką związane jest Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie będące jednym z trzech tego typu ośrodków działających na terenie Polski

Tabela Nr 24. Najważniejsze podmioty gospodarcze powiatu kętrzyńskiego

Lp.	Nazwa podmiotu	Liczba zatrudnionych
1	Warmińsko – Mazurski Oddział Straży Granicznej w Kętrzynie	1586
2	Philips Lighting Poland S.A. Oddział w Kętrzynie	630
3	MTI-Furninova Polska Sp. z o.o. w Kętrzynie	554
4	WARMIA S.A. w Kętrzynie	300
5	Magnetic Systems Technology sp. z o. o. sp. k. w Kętrzynie	155
6	"REMA" Spółka Akcyjna w Reszlu	142
7	"Mebelplast" Spółka Akcyjna Zakład Produkcyjny w Reszlu	95
8	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Komunalnik” sp. z o. o. w Kętrzynie	93
9	Miejskie Wodociągi i Kanalizacja sp. z o. o. w Kętrzynie	65
10	Majonezy Spółdzielnia Pracy Produkcyjno-Handlowa w Kętrzynie	50
11	Placówka Straży Granicznej w Barcianach	44
12	Wielobranżowe Przedsiębiorstwo Komunalne sp. z o.o w Kruszewcu	42
13	Gospodarstwo Rolne „Stokłosy” Andrzej Bilip Brzeźnica 11-420 Srokowo	18
14	Handel Artykułami Przemysłowymi Leszek Siewruk	15
15	Zakład Produkcyjno– Usługowy „MARYTEX” Maria Seebeck	12
16	Prywatne Gospodarstwo Rolne Leszek Boruch	brak danych
17	Zakład Usług Leśnych „Drzewko” Katarzyna Lubera	10
18	Zakład Usług leśnych „Kornik” Paweł Iwaniura	10
19	Młynomąg Spółka Jawna Myszkowska, Rezanko, Stępień	17

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Urzędów Gmin

W roku 2014 miasto Kętrzyn charakteryzowało się największą liczbą podmiotów na 10 000 mieszkańców w wieku produkcyjnym spośród gmin powiatu, nieznacznie ustępując średniej dla całej Polski. Najmniejszymi wartościami cechowały się gminy Barciany, Srokowo i Korsze.

Tabela Nr 25. Instytucje publiczne

Lp.	Nazwa instytucji	Adres	Miejscowość
1	Starostwo Powiatowe	Plac Grunwaldzki 1	11-400 Kętrzyn
2	Urząd Miasta	ul. Wojska Polskiego 11	11-400 Kętrzyn
3	Urząd Miejski	ul. Adama Mickiewicza 13	11-430 Korsze
4	Urząd Gminy	ul. Rynek 24	11-440 Reszel
5	Urząd Gminy	ul. Tadeusza Kościuszki 2	11-400 Kętrzyn
6	Urząd Gminy	ul. Szkolna 3	11-410 Barciany
7	Urząd Gminy	Plac Rynkowy 1	11420 Srokowo
8	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej	Plac Słowiański 1A	11-400 Kętrzyn
9	Komenda Powiatowa Policji	ul. Wojska Polskiego 5	11-400 Kętrzyn
10	Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego	Plac Grunwaldzki 1	11-400 Kętrzyn
11	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 5	11-400 Kętrzyn
12	Powiatowy Inspektorat Weterynarii	ul. Rynkowa 5	11-400 Kętrzyn
13	Sąd Rejonowy	ul. Gen. Władysława Sikorskiego 66	11-400 Kętrzyn
14	Urząd Skarbowy	ul. Powstańców Warszawy 13	11-400 Kętrzyn
15	ZUS Inspektorat	ul. Mikołaja Reja 10	11-400 Kętrzyn
16	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Poczтовая 11	11-400 Kętrzyn

Źródło: opracowanie własne

4.3. Ochrona zdrowia, opieka społeczna

Sytuacja opieki zdrowotnej w poszczególnych gminach powiatu kętrzyńskiego związana jest z ilością placówek ochrony zdrowia w danej gminie. Zaznaczyć należy, że mieszkańcy wszystkich gmin powiatu mogą korzystać z opieki lekarskiej zgodnie z ich własnym wyborem na terenie całego powiatu. Podstawową opiekę zdrowotną zapewniają mieszkańcom przychodnie zlokalizowane na terenie poszczególnych gmin.

Najwięcej przychodni zlokalizowanych jest w mieście Kętrzyn. Gmina Kętrzyn nie posiada przychodni. Na terenie tej gminy znajdują się tylko gabinety lekarskie. Biorąc pod uwagę, że gmina Kętrzyn otacza miasto, jej mieszkańcy korzystają ze służby zdrowia właśnie w placówkach miejskich. Należy zauważyć, że kolejne pod względem zapewnienia dostępu do opieki zdrowotnej są gminy Reszel i Srokowo. W powiecie kętrzyńskim funkcjonuje 39 przychodni oraz 18 aptek. W Mieście Kętrzyn działa Szpital Powiatowy, który świadczy usługi zdrowotne dla mieszkańców całego powiatu. W Reszlu działa Zespół Opieki Zdrowotnej wykonujący zadania z zakresu świadczeń pielęgnacyjno-opiekuńczych oraz Samodzielny Publiczny Zakład Opiekuńczo-Pielęgnacyjny.

Lokalizacja placówek ochrony zdrowia, ilość mieszkańców poszczególnych gmin, możliwość korzystania ze szpitala w Kętrzynie wymusza takie usytuowanie linii i rozkładu jazdy aby istniała możliwość skomunikowania placówek.

Poniższa tabela przedstawia placówki opieki zdrowotnej na terenie powiatu kętrzyńskiego.

Tabela Nr 26. Placówki podstawowej opieki zdrowotnej powiatu kętrzyńskiego

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Miejscowość
1	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Eskulap” S.C. A. Głowacki, J. Abramczyk Zespół lekarz POZ	ul. Krótka 4	11-400 Kętrzyn
2	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „OK.MED” S.C. Praktyka Grupowa Lekarzy Rodzinnych Mirosława Stosik, Wiktoria Drelichowska, Jerzy Korejwo	ul. Fryderyka Chopina 1	11-400 Kętrzyn
3	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Alinal-Med. Alicja Nałysnyk-Gacioch, Sylwester Gacioch Spółka Jawna	ul. Wojska Polskiego 3B/3	11-400 Kętrzyn
4	Poradnia Medycyny Rodzinnej Agnieszka Iwaniura	ul. Krótka 4	11-400 Kętrzyn
5	Spółka Cywilna „Medyk” E. Gronek-Kozak, E. Soboń, A. Włotkowska, J. Miryn, N kozak, E. Błzejewska, E. Warno-Snopek, T. Głuszko	ul. Ignacego Daszyńskiego 31	11-400 Kętrzyn
6	NZPOZ „Woj.-Med.” Bogusława Wojtanis	ul. Władysława Reymonta 2	11-430 Korsze
7	NZPOZ „Woj.-Med.” Bogusława Wojtanis	Garbno 17	11-430 Korsze
8	Niepubliczny Zakład Medycyny Rodzinnej „Med.-Kor” Krystyna Badowska-Rechinbach	ul. Władysława Reymonta 2	11-430 Korsze
9	KTM S.C. Katarzyna Jabłońska Tomasz Jabłoński	ul. Juliusza Słowackiego 4	11-440 Reszel
10	Poradnia rodzinna Pro Familia Krajewski, Radomski Spółka Jawna	ul. Kolejowa 2	11-440 Reszel
11	Spółka Cywilna Jarosław Podgórski, Joanna Pleskowicz	ul. Floriana Piotrowskiego 1A/1	11-410 Barciany
12	Spółka Cywilna „Srok-Med.” Monika Ostrowska- Kasprzak, Chocielewski Piotr	ul. Ludowa 2	11-420 Srokowo

Źródło: opracowanie własne

Głównymi instytucjami działającym w obszarze pomocy społecznej na terenie Powiatu Kętrzyńskiego są:

- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Barcianach,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Kętrzynie,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Reszlu,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Korszach,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Srokowie,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kętrzynie.

Na terenie miasta Kętrzyn funkcjonuje również Środowiskowy Dom Samopomocy w Kętrzynie, który przeznaczony jest dla 60 osób niepełnosprawnych oraz Dom Pomocy Społecznej o liczbie 88 miejsc.

4.4. Kultura, rozrywka, obiekty zabytkowe

Do organizacji życia kulturalnego na terenie Powiatu Kętrzyńskiego zostały powołane domy i ośrodki kultury lub świetlice. We wszystkich jednostkach terytorialnych na tym terenie funkcjonują tego typu instytucje.

Tabela Nr 27. Liczba instytucji kultury w powiecie kętrzyńskim (stan na 31.12.2014 r.)

Jednostka	Domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice	Biblioteki	Kina	Muzea
powiat kętrzyński	7	6	1	4
Miasto Kętrzyn	2	1	1	1
Gmina Kętrzyn	1	1	0	2
Gmina Barciany	1	1	0	0
Gmina Korsze	1	1	0	0
Gmina Reszel	1	1	0	0
Gmina Srokowo	1	1	0	1

Źródło: opracowanie własne

Na obszarze Powiatu w 2014 roku działało 7 domów i ośrodków kultury:

- Kętrzyńskie Centrum Kultury,
- Młodzieżowy Dom Kultury w Kętrzynie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Kętrzynie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Barcianach,
- Miejski Ośrodek Kultury w Korszach,
- Miejski Ośrodek Kultury w Reszlu,
- Gminny Ośrodek Kultury w Srokowie.

W całym Powiecie Kętrzyńskim jedynie miasto Kętrzyn posiada kino, które prowadzone jest przez Kętrzyńskie Centrum Kultury. W kinie znajduje się nowoczesna, klimatyzowana sala z 164 miejscami, w której oprócz projekcji filmów organizowane są także spektakle teatralne oraz koncerty.

W Powiecie Kętrzyńskim (miasto Kętrzyn, gmina Kętrzyn, gmina Srokowo) znajdują się cztery muzea:

- Muzeum im. Wojciecha Kętrzyńskiego,
- Muzeum Mazurskie w Owczarni,

Warto zauważyć także, że w powiecie nie ma teatru. Spektakle teatralne odbywają się w kinie lub w amfiteatrze, natomiast najczęściej wystawy sztuki organizowane są w domach i ośrodkach kultury.

Powiat kętrzyński kryje różne niespodzianki, do których niewątpliwie należą interesujące zabytki architektury, są wśród nich zamki, pałace, dwory oraz kościoły.

Możliwość tak tworzenia, kultywowania oraz korzystania z wszelkich dóbr kultury wymaga zapewnienia powszechnego dostępu do obiektów i imprez. Publiczny transport zbiorowy musi spełniać tę rolę, a jego organizacja i sieć komunikacyjna winna tak być zorganizowana aby służyła również rozwojowi kultury.

4.5. Sport, turystyka, rekreacja

Najwięcej obiektów sportowych posiada miasto Kętrzyn. Koordynatorem działań związanych z upowszechnianiem sportu jest Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji. Ośrodek dysponuje taką infrastrukturą sportową jak: kompleks rekreacyjno-sportowy (hala mistrzów, hala widowiskowo-sportowa, stadion miejski, lodowisko, kompleks basenów „Kętrzynianka”), stado ogierów oraz korty tenisowe.

W halach można uprawiać wiele dyscyplin sportu, takich jak: piłka nożna, piłka siatkowa, piłka ręczna, koszykówka, sztuki walki, tenis stołowy, boks czy taekwondo. W kompleksie znajduje się również sala korekcyjna, siłownia, sala fitness, sauna oraz sala bilardowa. W halach odbywają się także imprezy kulturalne, m.in. występy zespołów artystycznych czy kabaretowe.

W mieście Kętrzyn znajduje się także nowoczesny kompleks basenów. Składa się on z 2 zespołów basenowych: sportowego i rekreacyjnego. Baseny uatrakcyjnione zostały zjeżdżalnią, gejzerami oraz masażami wodnymi. Na terenie obiektu dostępne są korty ziemne: dwa na otwartej przestrzeni i dwa zadaszone oraz pole do minigolfa. W sąsiedztwie basenów znajdują się obiekty Stada Ogierów, które oferuje miłośnikom koni jazdę w siodle, zwiedzanie najdłuższej stajni w Europie, przejażdżki powozami po okolicy, a także kuligi. Obiektami będącymi Centrum Kultury są też wąpienia Amfiteatr oraz Zamek. W Amfiteatrze odbywają się koncerty, kabarety i inne imprezy masowe. Na Zamku aktualnie znajduje się Galeria Sztuki, biblioteka publiczna, czytelnia oraz sala reprezentacyjna, w której odbywają się kameralne przedstawienia i spotkania.

W roku 2014 MOSiR poszerzył ofertę działalności o nowoczesny obiekt sportowy przy Szkole Podstawowej nr 4 z salą bilardową, przy której powstanie Międzynarodowe Centrum Bilardowe, z salami fitness oraz salą sportową.

Organizatorem większości imprez sportowych w mieście jest Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji. Do najatrakcyjniejszych imprez w mieście Kętrzyn można zaliczyć: Pokazy Konne, Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej Chłopców, Festyn Lotniczy na Lotnisku Wilamowo, Międzynarodowy Turniej Tańca Towarzyskiego, a także imprezy bilardowe rangi ogólnopolskiej.

Infrastruktura sportowa w gminach wiejskich Powiatu Kętrzyńskiego ogranicza się głównie do boisk i sal sportowych przyszkolnych. Większość tych obiektów sportowych jest ogólnodostępna. Gmina Reszel wyróżnia się tym, że na jej terenie istnieje tor motocrossowy. Odbywające się tutaj zawody przyciągają wielu kibiców tego sportu.

Powyższe przykłady ukazują, że w Powiecie Kętrzyńskim występuje ogrom czynników generujących potrzebę przemieszczania się ludności, zarówno mieszkańców jak i turystów w celach turystyczno – sportowo –rekreacyjnych.

Aby w pełni wykorzystać wszystkie walory powiatu kętrzyńskiego, powiatowe przewozy pasażerskie będą tak dostosowane, aby w ramach ich usług stworzyć korzystne warunki dostępu do atrakcji turystycznych i sportowych powiatu kętrzyńskiego oraz chronić walory ekologiczne poprzez ograniczanie samochodów osobowych, zachęcając ludzi do korzystania z transportu publicznego.

Tabela Nr 28. Obiekty turystyczno – sportowe powiatu kętrzyńskiego

Lp.	Nazwa obiektu	Lokalizacja
1	Zamek Krzyżacki	Kętrzyn ul. Plac Zamkowy 1
2	Amfiteatr	Kętrzyn ul. Michała Kajki 2
3	Kompleks „Kętrzynianka”	Kętrzyn ul. Szpitalna 1
4	Hala Widowiskowo - Sportowa	Kętrzyn ul. Kazimierza Wielkiego 12A
5	Basen	Kętrzyn ul. Poznańska 21

Lp.	Nazwa obiektu	Lokalizacja
6	Stadion Miejski	Kętrzyn ul. Bydgoska 20
7	Hala Mistrzów	Kętrzyn ul. Stanisława Moniuszki 1

Źródło: opracowanie własne

5. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

Obecnie powiat kętrzyński jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane wyłącznie przez przedsiębiorców prywatnych działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosowanych zezwoleń wydanych przez Starostę Kętrzyńskiego. Refundacja biletów ulgowych odbywa się ze środków urzędów marszałkowskich.

5.1. Źródła i formy finansowania

Powiat kętrzyński będzie finansował usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

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

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

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania, jak poniżej:

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

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu.

Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6%, w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zaznaczyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora.

Zgodnie a rat. 53 ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów.

Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

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

Wypłata przyznana operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

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

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

1. Przychody ze sprzedaży biletów.
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych.

Na wysokość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty.
 - a) Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów,
 - b) Częstotliwość kursowania
 - c) Jakość taboru
2. Wielkość popytu na usługi przewozowe.
3. Poziom cen biletów.

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

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniami z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa.. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów

obliczona wg cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województwa a przewoźnikami.

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

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

Powiat Kętrzyński nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych jest dodatnia z tym, że opłacalność wykonywania poszczególnych kursów jest zróżnicowana. Deficytowe kursy bilansowane są przychodami z kursów rentownych. Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie porannego oraz popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym przychody ze sprzedaży biletów są największe. 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 (kredyty, leasing), ogólne koszty oraz amortyzacja.

Powiat Kętrzyński podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu we wszystkich gminach powiatu, tak aby linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar gmin, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów. Jest to bardzo ważne, jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu powiatu. Jako, że linie obsługują znaczne obszary gmin, wyręczając tym samym ich wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, do czego zobowiązuje ich między innymi ustawa o samorządzie gminnym, pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu powinny zostać zawarte porozumienia, na mocy których gminy te będą partycypować w kosztach organizacji przewozów powiatowych.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół oraz osób dorosłych do zakładów pracy.

Podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadzać będzie takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić naprzeciw potrzebom, z drugiej nie pozwala na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania. Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucić na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich organizator winien na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy. Aby czynić to skutecznie

należy sukcesywnie, co najmniej raz w roku, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napelnienia taboru lub badania ankietowe.

Wykonywanie powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie kętrzyńskim poprzez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów, dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 53 w związku z art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

5.2. Koszty uruchomienia przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu kętrzyńskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub części sieci. Wymaga to także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych, ekonomicznych i finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe – brak wydatku dla budżetu powiatu – natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat kętrzyński. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

W poniższej tabeli zestawiono szacunkowe koszty poszczególnych modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela Nr 29. Koszty uruchomienia publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy + uzupełniający	Model „bezkosztowy” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 4 703 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku wynosi 1 567 938 km, przy założeniach: Liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH

Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu na tyle skuteczny, aby korzystanie z niego spełniało oczekiwania społeczne, a jego rozwiązania techniczno-organizacyjne pozostawały przyjazne środowisku. Ponadto jako organ administracji publicznej w realizowaniu tego zadania swoimi rozwiązaniami chce przyczynić się do optymalnego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kętrzyńskiego pogłębiając tym samym zaufanie społeczne.

Aktualne potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu kętrzyńskiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspakajane są dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników prywatnych opierających swą działalność na zasadach komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kętrzyńskiego z uwzględnieniem dostępności do obiektów użyteczności publicznej takich jak: urzędy, szkoły, zakłady pracy, obiekty handlowe, kulturowe, kościoły i inne.

6.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Kętrzyńskiego jest Starosta Powiatu Kętrzyńskiego, zaś w przewozach gminnych - Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

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

Powiat Kętrzyński jest organizatorem przewozów na 40 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie Powiatu Kętrzyńskiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. Ponieważ Starostwo Powiatowe w Kętrzynie nie posiada własnego taboru autobusowego, dlatego też musi wykonywać czynności takie jak:

- a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);
- b. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

6.2. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 75 %- transport publiczny oraz 25 %- transport indywidualny. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w Polsce- powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 %:50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności.

Oprócz usprawnienia komunikacji publicznej w Powiecie Kętrzyńskim należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- zintegrowanych węzłów przesiadkowych w punktach w których będzie to zasadne

W tym miejscu istotną kwestią, którą należy poruszyć jest odpowiednia organizacja Systemu Informacji dla Pasażera, który będzie dopełnieniem integracji obydwu systemów transportu i może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.

7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

7.1. 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 kętrzyński rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.3. niniejszego planu.

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

8.1. Standard usług przewozowych

Standard usług przewozowych w transporcie publicznym kształtowany jest przez czynniki takie jak:

- rozwiązania taryfowe
- system informacji
- rozkład jazdy
- standard taboru
- zintegrowane węzły przesiadkowe

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

Należy podkreślić, że ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego ma tu ogromne znaczenie. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

W tym zakresie wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

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

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

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

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

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

Postuluje się aby do 2025 roku sukcesywnie zwiększać liczbę autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych- najmniej 85-90% całego taboru.

Operatorzy powinni być zobowiązani do sukcesywnej wymiany taboru na nowy. Przeciętny wiek taboru nie może być większy niż 8-10 lat, natomiast pojedynczy pojazd nie może być starszy niż 15-20 lat.

Operatorzy powinni być zobowiązani do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (np. awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 15-20 minut.

8.2. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie

W wyniku procesów naturalnych oraz działalności człowieka, do atmosfery przedostają się rozmaite substancje. Zjawisko to nazywamy emisją zanieczyszczeń, a miejsce, w którym ono następuje określa się mianem źródła emisji.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza jest miejsce wytworzenia substancji zanieczyszczających. Z punktu widzenia źródeł emisji wyszczególnia się emisję ze źródeł punktowych (emitory zakładów przemysłowych), powierzchniowych (sektor bytowo-gospodarczy) oraz liniowych (transport samochodowy).

Emisja zanieczyszczeń jest przyczyną wzrostu stężeń tych substancji w atmosferze, które poprzez ruchy powietrza mogą być przenoszone na znaczne odległości. Atmosfera umożliwia również przedostawanie się zanieczyszczeń do innych elementów środowiska oraz organizmów ludzi i zwierząt. Napływ zanieczyszczeń z powietrza do receptorów nosi nazwę immisji, a wielkość stężeń zanieczyszczeń określana jest jako wielkość lub poziom immisji. Badania zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego (immisji) prowadzą Stacje Sanitarно-Epidemiologiczne oraz Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska. Ocenę jakości powietrza przeprowadza się pod kątem ochrony zdrowia ludzi i ochrony roślin. Analiza danych z roku

2015 pozwala wnioskować, że jakość powietrza w powiecie jest na ogół dobra. Stężenie średnioroczne dwutlenku siarki i dwutlenku azotu nie przekraczały wartości dopuszczalnych. Lokalnie mogą występować sytuacje niekorzystne dla zdrowia mieszkańców, kiedy występuje zwiększona emisja spalin samochodowych, zanieczyszczeń przemysłowych lub zanieczyszczeń powstających przy niepełnym spalaniu paliw stałych w paleniskach domowych i w starych wyeksploatowanych kotłowniach, zwłaszcza w zabudowie miejskiej.

Postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatacją przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu.

Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin, które kategoryzowane są w skali od EURO 1 do EURO 5. Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak : tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu kętrzyńskiego, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru.

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrach miast,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem,
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrów miast, do miejsc pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,

8.3. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

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

- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

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

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

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

8.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi bieżą linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

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

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Kętrzyńskiego.

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

8.5. Rola Planu Transportowego

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

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w powiecie
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrach miast,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

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

9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

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

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,

- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

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

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

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

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

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

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

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim w siedzibach gmin powiatu kętrzyńskiego, niezależnie od tego informacje w zakresie transportu publicznego można uzyskać na dworcu PKP w Kętrzynie.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym

usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej planowane jest w perspektywie długofalowej. W przypadku Powiatu Kętrzyńskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe i nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Kętrzyńskiego priorytetem jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji dla pasażera i to na nim należałoby się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Wskazując kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Kętrzyńskim należy pamiętać, że pełni on i będzie pełnił funkcję socjalną.

Organizator transportu publicznego powinien w taki sposób przygotować ofertę aby była ona atrakcyjna dla wszystkich użytkowników, a nie tylko osób starszych i dzieci które nie mają innego wyboru i korzystają z komunikacji publicznej w wyniku braku alternatywy. Zwiększenie atrakcyjności przewozowej oferty publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców Powiatu Kętrzyńskiego przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów.

Kolejnym ważnym zadaniem jest konieczność podnoszenia standardów pojazdów komunikacji publicznej, tak aby odpowiadały one potrzebom mieszkańców powiatu.

Istotnym aspektem jest też sposób sprzedaży biletów. Dalszy rozwój i stopniowe unowocześnianie tego systemu powinno mieć na celu wprowadzenie kart elektronicznych na których będą kodowane bilety. Rekomenduje się też utworzenie obiektów w stolicy każdej z gmin aby umożliwić wszystkim mieszkańcom kupno biletu poza pojazdem komunikacji

publicznej. Takie rozwiązanie wpłynie na usprawnienie całego systemu komunikacji autobusowej jak również będzie dużym ułatwieniem dla mieszkańców.

Do najważniejszych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie należą:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową.
- Stopniowe unowocześnianie taboru.
- Rozbudowa obecnej siatki połączeń, w celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej komunikacji publicznej, co w efekcie przyczyni się do pozyskania nowych użytkowników.
- Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.
- Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
- Dostosowanie taboru do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

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

11. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU

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

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

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

Tabela Nr 30. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Zakres	Termin realizacji
Przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	Do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji, przetargu lub bezpośredniego zawarcia umowy	Do 29 lipca 2016 r.
Przeprowadzenie postępowania koncesyjnego, przetargowego lub bezpośredniego zawarcia umowy	Do 10 grudnia 2016 r.
Monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	Okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
Weryfikacja zapisów planu	Okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
Przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnieni pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	Okresowa, nie rzadziej niż raz na 5 lat
Przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	Do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)
Integracja transportu gminnego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	Do roku 2020

12. CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU