

Uchwała Nr .../.../2025
Rady Powiatu w Ostródzie
z dnia 2025 r.

**w sprawie przyjęcia aktualizacji nr 1 Planu zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107, z późn. zm.), w związku z art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 5 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) uchwała się, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się aktualizację nr 1 Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego, w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Staroście Ostródzkiemu.

§ 3

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

UZASADNIENIE

do uchwały Nr .../.../2025 Rady Powiatu w Ostródzie z dnia 2025 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji nr 1 Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego

Zgodnie z art. 11 ust. 2 *ustawy z dnia 10 grudnia 2016 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) „Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.”. Obowiązujący Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego (zwany dalej „Planem transportowym”) został opracowany i uchwalony w roku 2015 (uchwałą Nr XI/91/2015 Rady Powiatu w Ostródzie z dnia 28 października 2015 r.). Od tamtej pory wiele się zmieniło (np. dane demograficzne, podmioty świadczące usługi przewozowe na obszarze Powiatu Ostródzkiego, informacje o drogach publicznych czy przystankach komunikacyjnych), a Plan transportowy nie był poddawany aktualizacji, przez co w sporej części jego zapisy stały się nieaktualne i niedostosowane do obecnych realiów.

Co więcej, Powiat Ostródzki obecnie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla pięciu linii komunikacyjnych, które zostały uruchomione w trybie tzw. zakłóceń (art. 22 ust. 1 pkt 4 *ustawy z dnia 10 grudnia 2016 r. o publicznym transporcie zbiorowym*). Zgodnie z art. 22 ust. 8 ww. ustawy, łączny okres obowiązywania umowy zawartej we wskazanym trybie umowy nie może przekroczyć 2 lat. Po tym okresie koniecznym jest zawarcie umowy w „zwykłym” trybie (zamówienie publiczne bądź bezpośrednie zawarcie umowy), jednakże – aby w takim trybie zawrzeć umowę – dana linia komunikacyjna musi być ujęta w Planie transportowym (art. 24 ust. 2 *ustawy z dnia 10 grudnia 2016 r. o publicznym transporcie zbiorowym*).

Dodatkowo, warto nadmienić, że Gmina Łukta zgłosiła zainteresowanie uruchomieniem dla jej mieszkańców przewozów na linii Ostróda – Zajęczkowo przez Łukę. W tym przypadku nie występują przesłanki do zorganizowania przewozów na przedmiotowej linii w trybie zakłóceń, a rozpoczęcie procedury związanej z uruchomieniem wskazanych przewozów jest niemożliwe z uwagi na brak ujęcia tej linii komunikacyjnej w obecnie obowiązującym Planie transportowym.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 *ustawy z dnia 10 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, „Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.”.

Stosownie do postanowień art. 10 ust. 1 w związku z art. 14 *ustawy z dnia 10 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, opracowany projekt aktualizacji Planu transportowego musi zostać poddany tzw. konsultacjom społecznym (minimum 21 dni na zgłaszanie opinii). Projekt został poddany przedmiotowym konsultacjom w terminie od dnia 18 kwietnia 2025 r. do dnia 13 maja 2025 r. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały omówione w pkt 1.6 projektu aktualizacji Planu transportowego.

Ponadto, w myśl art. 13 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy, starosta przedstawia radzie powiatu projekt Planu transportowego uzgodniony ze starostą sąsiedniego powiatu w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości. W projekcie aktualizacji Planu transportowego jest uwzględniona linia komunikacyjna przebiegająca przez obszar powiatu działdowskiego (linia komunikacyjna 132815). W tym zakresie należy wyjaśnić, że przebieg wskazanej linii komunikacyjnej został uzgodniony ze starostą powiatu działdowskiego podczas prac nad obecnie obowiązującym Planem transportowym z 2015 r., a projektowana aktualizacja Planu transportowego nie wprowadza w przedmiotowym zakresie żadnych zmian.

W celu prawidłowej realizacji zadań Powiatu Ostródzkiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich, podjęcie niniejszej uchwały jest niezbędne i w pełni uzasadnione.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego

AKTUALIZACJA NR 1

Autorami Aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

Spis treści

Użyte w opracowaniu określenia	5
1. Wstęp	7
1.1. Cel planu	7
1.2. Czym jest Plan transportowy	7
1.3. Metodologia tworzenia planu	8
1.4. Zakres Planu transportowego	9
1.5. Podstawy prawne	9
1.6. Konsultacje społeczne	10
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego	11
2.1. Powiat Ostródzki	11
2.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Ostródzkiego	12
2.3. Podstawowe dane demograficzne	17
2.4. Układ drogowy i torowy	22
3. Obecna sieć komunikacyjna	28
3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Ostródzkiego	28
Transport kolejowy	28
Transport drogowy	29
Transport wodny śródlądowy	34
4. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	36
4.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	36
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	38
5.1. Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i województwa	38
5.2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych na obszarze Powiatu Ostródzkiego	41
5.3. Generatory ruchu	41
6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	45
6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych	45
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	46
7.1. Metodologia badań	47
7.2. Metryka respondentów	47
7.3. Wyniki badań	49
7.4. Wskaźnik motoryzacji	53
8. Zasady organizacji rynku przewozów	54

8.1.	Powiat Ostródzki jako organizator publicznego transportu zbiorowego	54
8.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	55
9.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	56
9.1.	Informacje ogólne	56
9.2.	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną	57
9.2.1.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	57
9.2.2.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	58
9.3.	Rozwój elektromobilności w zakresie podwyższenia standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego	59
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej	60
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Ostródzkim	62
12.	Aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego	64
	Wykaz tabel	65
	Wykaz wykresów	65
	Wykaz rysunków	66
	Wykaz załączników	66

Użyte w opracowaniu określenia¹

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.). – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673, z późn. zm);

Gminy – gminy wchodzące w skład Powiatu Ostrodzkiego;

Gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

Komunikacja miejska* – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;

Linia komunikacyjna* – połączenie komunikacyjne na: sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania

pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

Operator publicznego transportu zbiorowego* - 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; tu: PTO Lipnicki Spółka z o.o. Spółka k.;

Organizator publicznego transportu zbiorowego* – 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; tu: Powiat Ostrodzki;

Powiatowe przewozy pasażerskie* – 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;

Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

Plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;

Ustawa o ptz – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285);

Wojewódzkie przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza

¹ Definicje oznaczone * cytowane są z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285).

granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiające przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

Przewoźnik* – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn.zm.), a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731), wykonujący przewóz osób;

Przystanek komunikacyjny* – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251);

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 – 17 lat;

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18–64 lat, dla kobiet – 18–59 lat;

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej;

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18–44 lat;

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni – 45–64 lat, kobiety – 45–59 lat;

Zintegrowany węzeł przesiadkowy* – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego* – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1. Wstęp

1.1. Cel planu

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości świadczonych usług.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu Ostródzkiego dotyczące transportu zbiorowego. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Powiat Ostródzki publicznego transportu zbiorowego, który - zgodnie z wizją rozwoju - dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie w szczególności potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej (osób z niepełnosprawnościami i osób starszych), ochronę środowiska naturalnego oraz ideę zrównoważonego rozwoju.

1.2. Czym jest Plan transportowy

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa o ptz 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 uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów. Pomiedzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o ptz.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska. Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- **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.

Rola planu

Plan transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu: rozwój istniejącej sieci pomiarowej, poprawę jakości powietrza w mieście, poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, popularyzację środków transportu zbiorowego, promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta, stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta, eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu), modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy, poprawę stanu technicznego pojazdów

i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO), ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej, poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej, 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) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

1.3. Metodologia tworzenia planu

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Powiatu Ostródzkiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Ostródzie oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy wojewódzkiego planu transportowego.

Plan transportowy dla Powiatu Ostródzkiego jest dokumentem składającym się z:

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

1.4. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego dla Powiatu Ostródzkiego jest zgodny z art. 12. ust. 1 ustawy o ptz oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. poz. 684).

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje tereny gmin należących do Powiatu Ostródzkiego i zawiera następujące informacje²:

- sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;

- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego Powiatu Ostródzkiego;
- stan zagospodarowania przestrzennego gmin Powiatu Ostródzkiego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą Powiatu Ostródzkiego;
- obecny system transportowy i jego wpływ na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- rentowność linii komunikacyjnych.

1.5. Podstawy prawne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego powstał w szczególności na podstawie następujących przepisów:

- Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. poz. 684).

² Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285).

1.6. Konsultacje społeczne

Niniejszy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego” jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym, które trwały od 18 kwietnia 2025 r. do dnia 13 maja 2025 r.

Konsultacje społeczne projektu dokumentu miały na celu poinformowanie mieszkańców Powiatu Ostródzkiego oraz wszystkich zainteresowanych o przedmiotowym projekcie, a także stworzenie mieszkańcom Powiatu możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego została ogłoszona w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Dokument poddany został konsultacjom w poniższych formach:

- na stronie internetowej biuletynu informacji publicznej Starostwa Powiatowego w Ostródzie pod adresem: www.bip.powiat.ostroda.pl,
- na stronie internetowej Powiatu Ostródzkiego pod adresem: www.powiat.ostroda.pl,
- do wglądu w Wydziale Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Ostródzie w godzinach pracy Wydziału (pok. 408).

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 13 maja 2025 r.:

- drogą elektroniczną na adres e-mailowy: kom.ostroda@powiat.ostroda.pl,
- drogą korespondencyjną na adres: Starostwo Powiatowe w Ostródzie, ul. Jana III Sobieskiego 5, 14-100 Ostróda,
- bezpośrednio w Kancelarii ogólnej – Punkcie obsługi interesanta Starostwa Powiatowego, ul. Jana III Sobieskiego 5, 14-100 Ostróda – w godzinach pracy Starostwa.

W trakcie konsultacji społecznych wpłynął jeden formularz, zawierający 3 uwagi. Zgłoszone uwagi zostały rozpatrzone i stosownie uwzględnione w Planie transportowym.

Uwaga nr 1 dotyczyła dodania miejscowości Kątno do linii komunikacyjnej nr 062815 Ostróda - Stare Jabłonki przez Lubajny. Uwaga nie została uwzględniona – w przypadku podjęcia decyzji o organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przystanek w miejscowości Kątno może zostać uwzględniony w przebiegu linii komunikacyjnej Ostróda - Stare Jabłonki jako jeden z przystanków komunikacyjnych pośrednich, tym samym, nie ma konieczności uwzględniania miejscowości Kątno w nazwie linii komunikacyjnej. Zgodnie z przepisem § 3 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, nazwę linii komunikacyjnej oznacza się poprzez określenie miejscowości, w której położony jest przystanek komunikacyjny początkowy i końcowy oraz co najmniej jeden przystanek komunikacyjny pośredni; warto mieć na uwadze, że wprowadzenie zbyt szczegółowej nazwy linii komunikacyjnej może spowodować brak możliwości organizacji przewozów na danej linii komunikacyjnej w przypadku podjęcia decyzji o rezygnacji z jednego z wymienionych w nazwie linii komunikacyjnej przystanków komunikacyjnych pośrednich.

Uwaga nr 2 dotyczyła propozycji przebiegu linii komunikacyjnej nr 072815 Ostróda - Ostróda przez Lichtajny, Brzydowo. Uwaga została uwzględniona poprzez zmianę nazwy linii komunikacyjnej na "Ostróda - Ostróda przez Brzydowo, Smykowo, Ornowo". W odniesieniu do pozostałych przystanków komunikacyjnych proponowanych w zgłoszonej uwadze zastosowanie mają wyjaśnienia do uwagi nr 1 dotyczące przystanków pośrednich w nazwie linii komunikacyjnej.

Uwaga nr 3 dotyczyła propozycji przebiegu linii komunikacyjnej nr 392815 Ostróda - Wysoka Wieś przez Turznicę, Wygodę. Uwaga została uwzględniona poprzez dodanie nowej linii komunikacyjnej nr 402815 Ostróda - Ostróda przez Turznicę, Wysoką Wieś, Smykówko. W odniesieniu do pozostałych przystanków komunikacyjnych proponowanych w zgłoszonej uwadze zastosowanie mają wyjaśnienia do uwagi nr 1 dotyczące przystanków pośrednich w nazwie linii komunikacyjnej.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego

2.1. Powiat Ostródzki

Powiat Ostródzki leży w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Został utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Siedzibą Powiatu jest miasto Ostróda, leżące nad Jeziorem Drwęckim. Siedziba Powiatu – Ostróda – mieści się w Starostwie Powiatowym przy ul. Jana III Sobieskiego.

W skład Powiatu wchodzi 9 gmin, w tym jedna gmina miejska – Ostróda, trzy gminy miejsko wiejskie – Morąg, Miłakowo, Miłomłyn i pięć gmin wiejskich.

Powiat Ostródzki obejmuje 176629 ha powierzchni i pod względem obszaru zajmuje 22 miejsce w Polsce. Od północy Powiat sąsiaduje z Powiatem elbląskim i lidzbarskim, od wschodu – z olsztyńskim, od południa – z działowskim i nidzickim, a od zachodu – ze sztumskim i iławskim.

Poniższe zestawienie przedstawia główne dane dotyczące Powiatu.

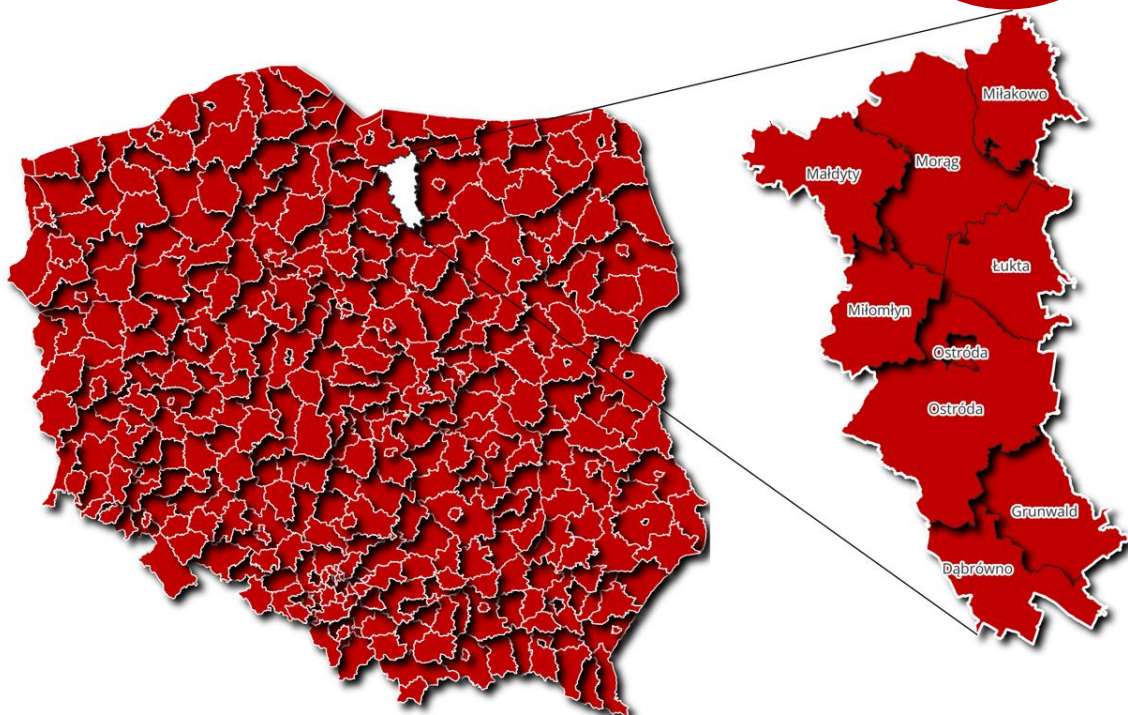
- Powierzchnia Powiatu: 1 767 km²
- Liczba ludności: 99 069 osób
- Gęstość zaludnienia: 56,1 os./km²

Liczba ludności
(GUS, 2023)

99 069 os.

Gęstość zaludnienia
(GUS, 2023)

56,1 os./km²



Rysunek 1. Położenie Powiatu Ostródzkiego i podział administracyjny

Źródło: opracowanie własne.

2.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Ostródzkiego

Administracyjnie Powiat podzielony jest na dziewięć gmin, jedną gminę miejską, trzy gminy miejsko-wiejskie i pięć gmin wiejskich, tj.:

- gminy miejskie: Ostróda
- gminy miejsko-wiejskie: Miłakowo, Miłomłyn, Morąg
- gminy wiejskie: Dąbrówno, Grunwald, Łukta, Małdyty, Ostróda
- miasta: Miłakowo, Miłomłyn, Morąg, Ostróda.

Ostróda – gmina miejska



Miasto określane często jako „Perła Mazur”, słynie, przede wszystkim, z unikatowego w świecie Kanału Ostródzko-Elbląskiego, po którym „statki płyną po trawie”. W samej Ostródzie znajduje się 5 jezior, a tuż przy jego granicach kolejnych 10, przez miasto natomiast przepływa rzeka Drwęca. Bardzo dobre położenie komunikacyjne Ostródy powoduje, że miasto bardzo dynamicznie rozwija się gospodarczo, ale przede wszystkim turystycznie. Miasto położone jest w pobliżu trasy S7 z Warszawy do Gdańska zaś przez miasto przebiega droga krajowa nr 16 łącząca Dolną Grupę koło Grudziądza z Ogródnikami na granicy z Litwą. Droga Krajowa nr 16 w kierunku wschodnim łączy Ostródę ze stolicą województwa – Olsztynem 40 km. W granicach administracyjnych Gminy Miejskiej Ostróda wydzielono łącznie 166 ulic, w tym 129 ulic gminnych o łącznej długości 44 632 km.

- Powierzchnia gminy: 14 km²
- Liczba ludności: 31 336 osób
- Gęstość zaludnienia: 2 214,6 os./km²

Ostróda – gmina wiejska



Gminę Ostróda tworzą 42 sołectwa, w tym 80 miejscowości. Sołectwa gminy Ostróda: Bałcyny, Brzydowo, Durąg, Gierłoż, Giętłewo, Glaznoty, Grabinek, Górka, Idzbark, Kajakowo, Kątno, Klonowo, Kraplewo, Lichtajny, Lipowo, Lubajny, Międzylesie, Morliny, Naprom, Nastajki, Ornowo, Ostrowin, Pietrzwałd, Reszki, Rudno, Ryn, Ryńskie, Samborowo, Smykowo, Smykówko, Stare Jabłonki, Szafranki, Szyldak, Turznica, Tyrowo, Wałdowo, Warlity Wielkie, Wirwajdy, Wygoda, Wysoka Wieś, Zajączki, Zwierzewo.

- Powierzchnia gminy: 401 km²
- Liczba ludności: 15 961 osób
- Gęstość zaludnienia: 39,8 os./km²

Miłakowo – gmina miejsko-wiejska



Gminę Miłakowo tworzy 20 sołectw, tj. Bieniasze, Boguchwały, Głodówko, Gudniki, Henrykowo, Książnik, Mysłaki, Nowe Mieczysławy, Pityny, Polkajny, Ponary, Raciszewo, Roje, Różnowo, Stare Bolity, Stolno, Trokajny, Warkały, Warkalki, Warny.

- Powierzchnia gminy: 159 km²
- Liczba ludności: 4 933 osób
- Gęstość zaludnienia: 31,1 os./km²

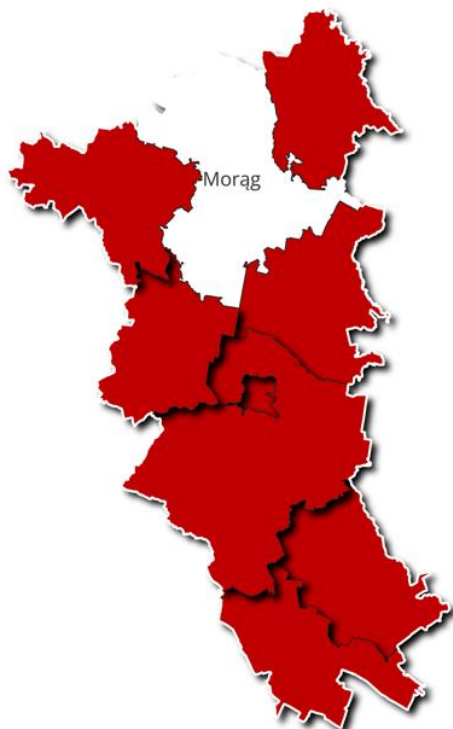
Miłomłyn – gmina miejsko-wiejska



Gminę Miłomłyn tworzy 13 sołectw, tj. Bagieńsko, Boguszewo, Bynowo, Dębinka, Ligi, Liksajny, Liwa, Majdany Wielkie, Malinnik, Tarda, Wielimowo, Winiec, Wólka Majdańska.

- Powierzchnia gminy: 161 km²
- Liczba ludności: 4 748 osób
- Gęstość zaludnienia: 29,5 os./km²

Morąg – gmina miejsko-wiejska



Gminę Morąg tworzy 29 sołectw, tj. Antoniewo, Bogaczewo, Bożęcin, Bramka, Chojnik, Gubity, Gulbity, Jędrychówko, Jurki, Kalnik, Kretowiny, Królewó, Kruszewnia, Łączno, Maliniak, Markowo, Niebrzydowo Wielkie, Nowy Dwór, Raj, Rolnowo, Ruś, Słonecznik, Strużyna, Tątlawki, Wenecja, Wilnowo, Zawroty, Złotna, Żabi Róg.

- Powierzchnia gminy: 311 km²
- Liczba ludności: 23 010 osób
- Gęstość zaludnienia: 73,9 os./km²

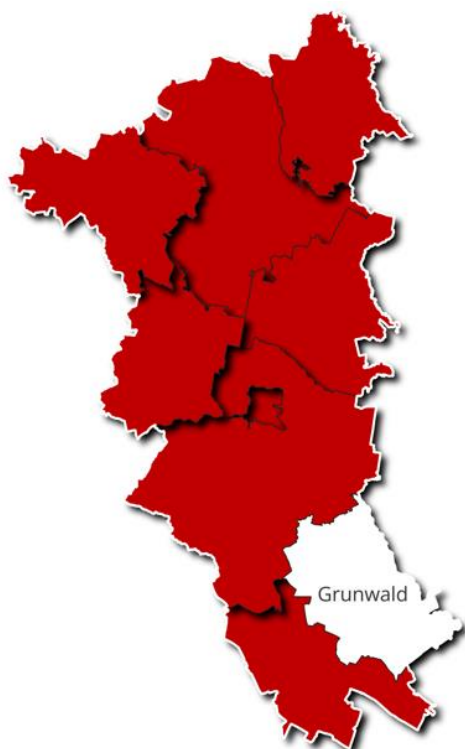
Dąbrówno – gmina wiejska



Gminę Dąbrówno tworzy 18 sołectw, tj. Brzeźno Mazurskie, Dąbrówno, Elgnowo, Gardyny, Jagodziny, Leszcz, Lewał Wielki, Łogdowo, Marwałd, Odmy, Okragłe, Osiekowo, Ostrowite, Samin, Saminek, Tułodział, Wądzyn, Wierzbica.

- Powierzchnia gminy: 166 km²
- Liczba ludności: 3 871 osób
- Gęstość zaludnienia: 23,4 os./km²

Grunwald – gmina wiejska



Gminę Grunwald tworzy 21 sołectw, tj. Domkowo, Dylewo, Frygnowo, Gierzwałd, Głądy, Góry Łubiańskie, Grunwald, Kiersztanowo, Kiersztanówko, Kitnowo, Korsztyn, Łodwigowo, Marcinkowo, Mielno, Pacółtowo, Rychnowo, Rychnowska Wola, Stębark, Szczepankowo, Zapieka, Zybułtowo.

- Powierzchnia gminy: 180 km²
- Liczba ludności: 5 073 osób
- Gęstość zaludnienia: 28,2 os./km²

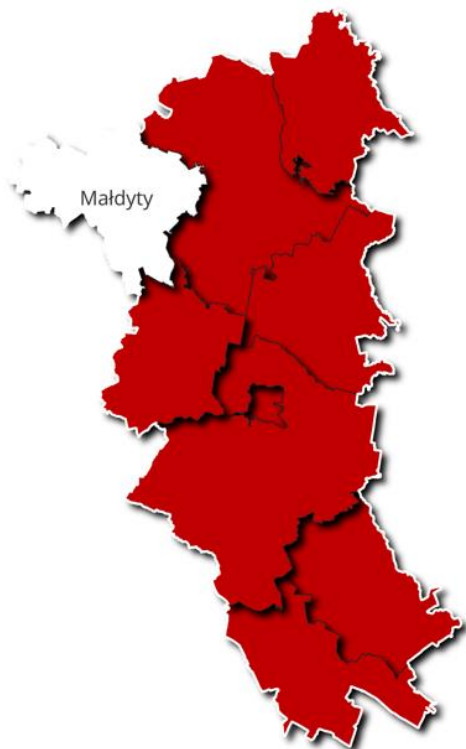
Łukta – gmina wiejska



Gminę Łukta tworzy 19 sołectw, tj. Dag, Florczaki, Ględy, Kojdy, Komorowo, Kotkowo, Kozia Góra, Łukta, Molza, Mostkowo, Nowe Ramoty, Pelnik, Plichta, Ramoty, Sobno, Tabórz, Worliny, Wyniki, Zajączkowo.

- Powierzchnia gminy: 186 km²
- Liczba ludności: 4 372 osoby
- Gęstość zaludnienia: 23,4 os./km²

Małdyty – gmina wiejska



Gminę Małdyty tworzy 21 sołectw, tj. Budwity, Dobrocin, Drynki, Dziśnity, Gumińska Małe, Gumniska Wielkie, Jarnołtowo, Kadzie, Klonowy Dwór, Koszajny, Kreki, Leśnica, Linki, Małdyty, Sambród, Sople, Szymonowo, Wilamowo, Wielki Dwór, Wodziany, Zajezerze.

- Powierzchnia gminy: 189 km²
- Liczba ludności: 5 765 osób
- Gęstość zaludnienia: 30,5 os./km²

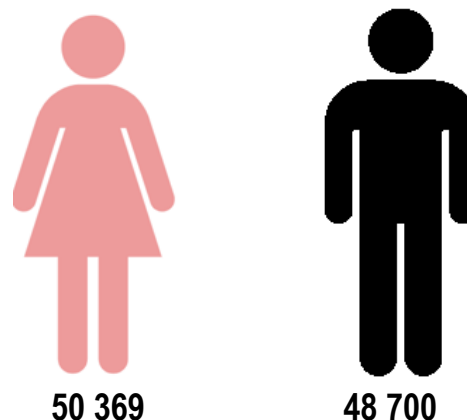
2.3. Podstawowe dane demograficzne

Sytuacja demograficzna Powiatu Ostródzkiego oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej będą ważnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci transportu zbiorowego.

Wśród czynników determinujących popyt na usługi komunikacji zbiorowej na terenie Powiatu Ostródzkiego wymienia się:

- liczbę mieszkańców Powiatu,
- strukturę wiekową mieszkańców Powiatu,
- aktywność zawodową i edukacyjną mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na koniec 2023 roku Powiat Ostródzki zamieszkiwało 99 069 osób, w tym 50,84% kobiet.

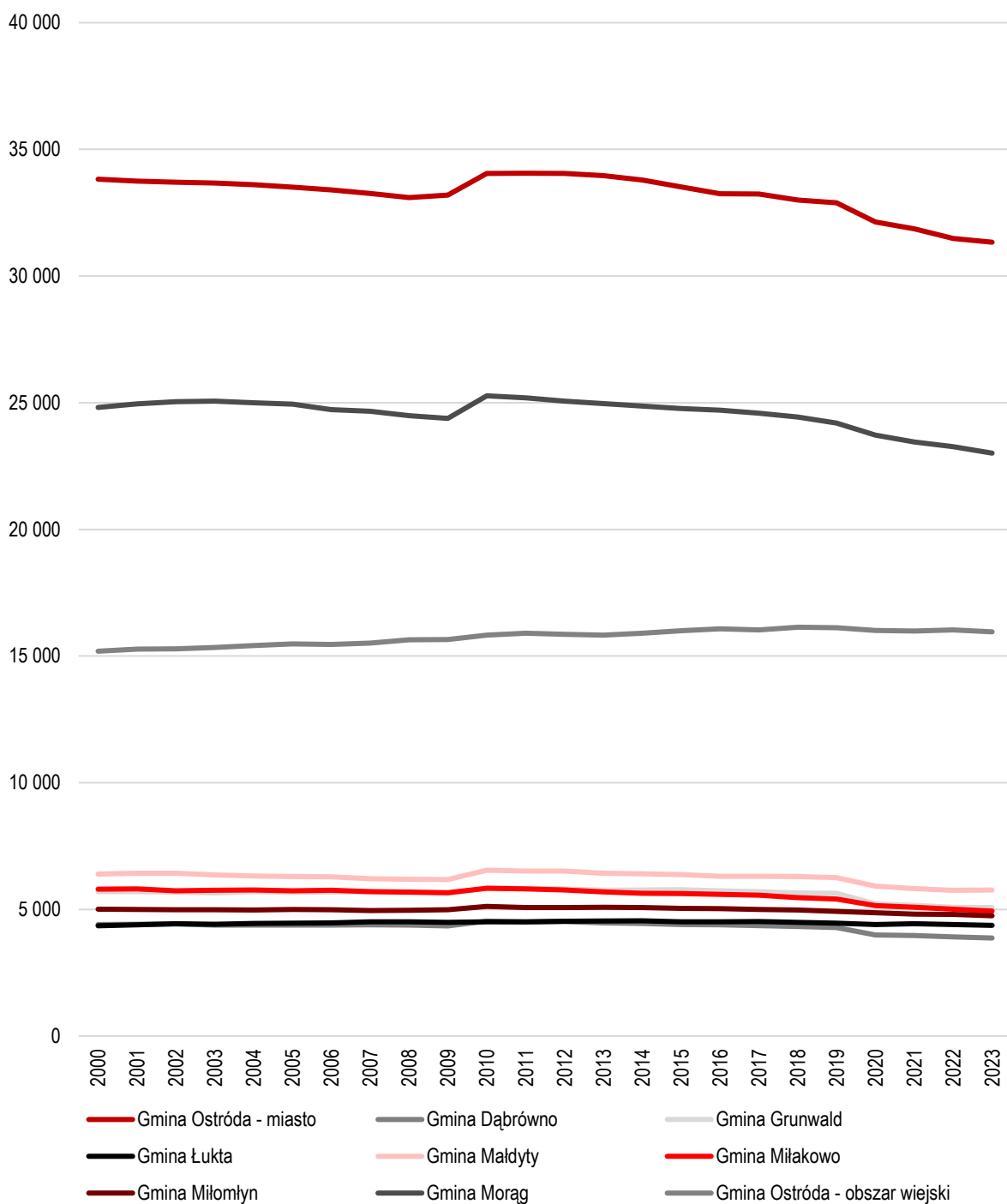


W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym Powiecie Ostródzkim w roku 2023, 2019 oraz 2015, zaś wykres przedstawia zmiany liczby ludności w ciągu 23 lat, gdzie wyraźnie widać, iż największy spadek liczby ludności odnotowany został w gminie Miłakowo – spadek o 869 osób, co stanowi dla tej gminy spadek o 14,98%. Wzrost liczby ludności odnotowano wyłącznie w dwóch gminach: gminie Łukta (o 0,4%) i gminie wiejskiej Ostróda (o 5,06%). W całym Powiecie Ostródzkim w latach 2000-2023 liczba ludności spadła o 6 433 osoby (-6,10%).

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Ostródzkim w podziale na gminy

Nazwa jednostki	Rok 2015	Rok 2019	Rok 2023
Powiat Ostródzki	106 023	104 151	99 069
Ostróda - miasto	33 517	32 888	31 336
Dąbrówno	4 405	4 283	3 871
Grunwald	5 782	5 638	5 073
Łukta	4 512	4 455	4 372
Małdyty	6 370	6 251	5 765
Miłakowo	5 629	5 404	4 933
Miłomłyn	5 042	4 919	4 748
Morağ	24 768	24 199	23 010
Ostróda – obszar wiejski	15 998	16 114	15 961

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 1. Zmiany liczby ludności na przestrzeni 23 lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2023 r.

Prognozy ludności

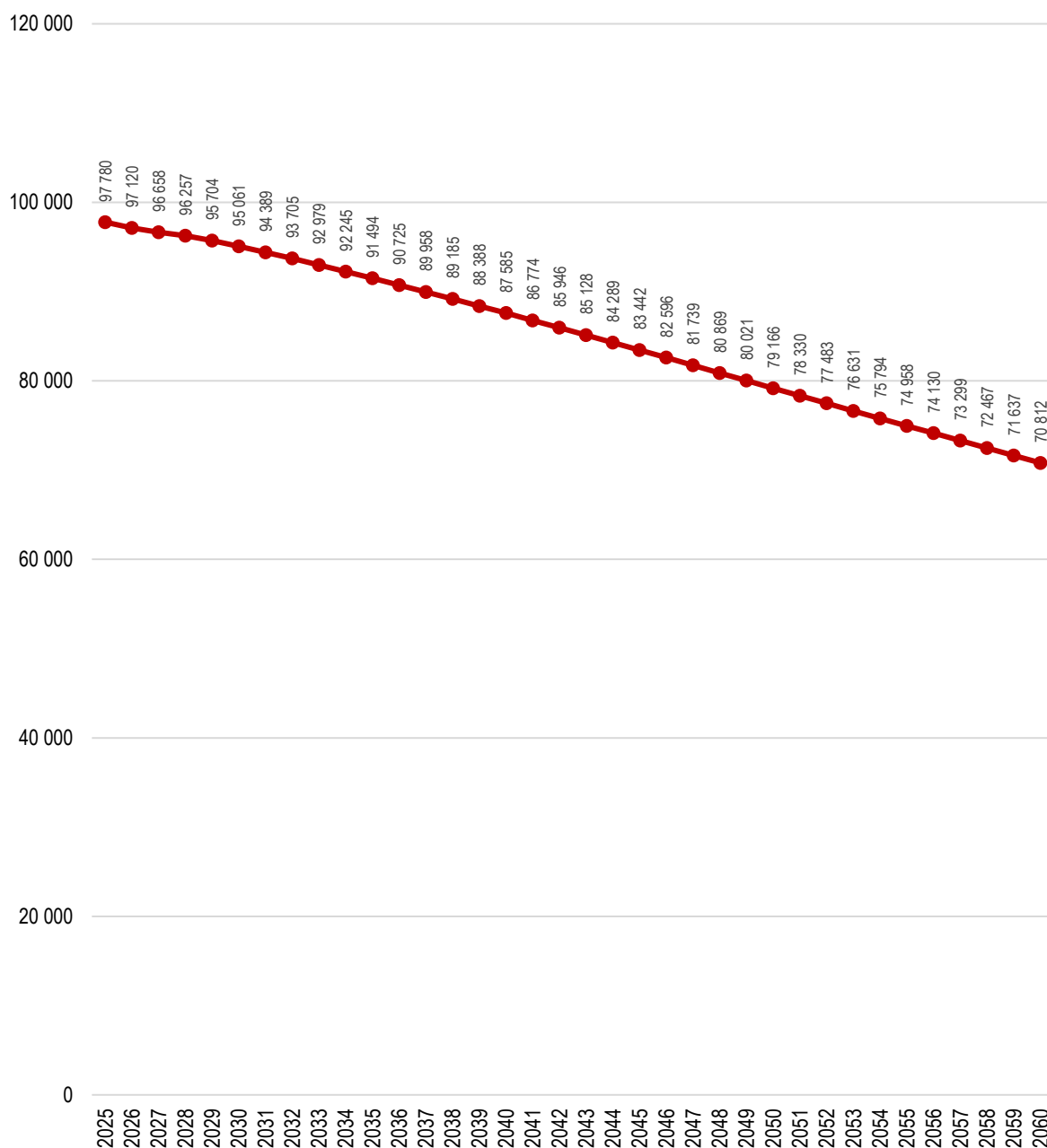
W celu prawidłowego zaplanowania powiatowej sieci komunikacyjnej należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar.

Według prognoz GUS (z 2023 r.) liczba mieszkańców Powiatu Ostródzkiego w 2060 roku będzie wynosiła 70 812 osób, co oznacza spadek liczby ludności względem 2023 roku o 28 257 osób (-28,52%). Prognozę ludności do 2060 roku przedstawiono w tabeli i na wykresie poniżej.

Tabela 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Ostródzkiego oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu

	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Powiat Ostródzki	97 780	95 061	91 494	87 585	83 442	79 166	74 958	70 812
Gmina Ostróda - miasto	30 809	29 857	28 662	27 419	26 109	24 820	23 610	22 425
Gmina Dąbrówno	3 790	3 638	3 403	3 154	2 886	2 604	2 349	2 103
Gmina Grunwald	4 905	4 555	4 180	3 820	3 420	3 066	2 720	2 389
Gmina Łukta	4 206	3 937	3 642	3 318	3 025	2 722	2 428	2 160
Gmina Małdyty	5 548	5 214	4 823	4 417	4 003	3 594	3 167	2 761
Gmina Miłakowo	4 795	4 521	4 176	3 839	3 496	3 102	2 724	2 369
Gmina Miłomłyn	4 581	4 288	3 933	3 584	3 253	2 912	2 611	2 327
Gmina Morąg	22 846	22 304	21 668	21 030	20 370	19 619	18 854	18 165
Gmina Ostróda - obszar wiejski	16 300	16 747	17 007	17 004	16 880	16 727	16 495	16 113

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2023-2060, Główny Urząd Statystyczny, 2023 r.



Wykres 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Ostródzkiego do 2060 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2023-2060, Główny Urząd Statystyczny, 2023 r.

Struktura demograficzna

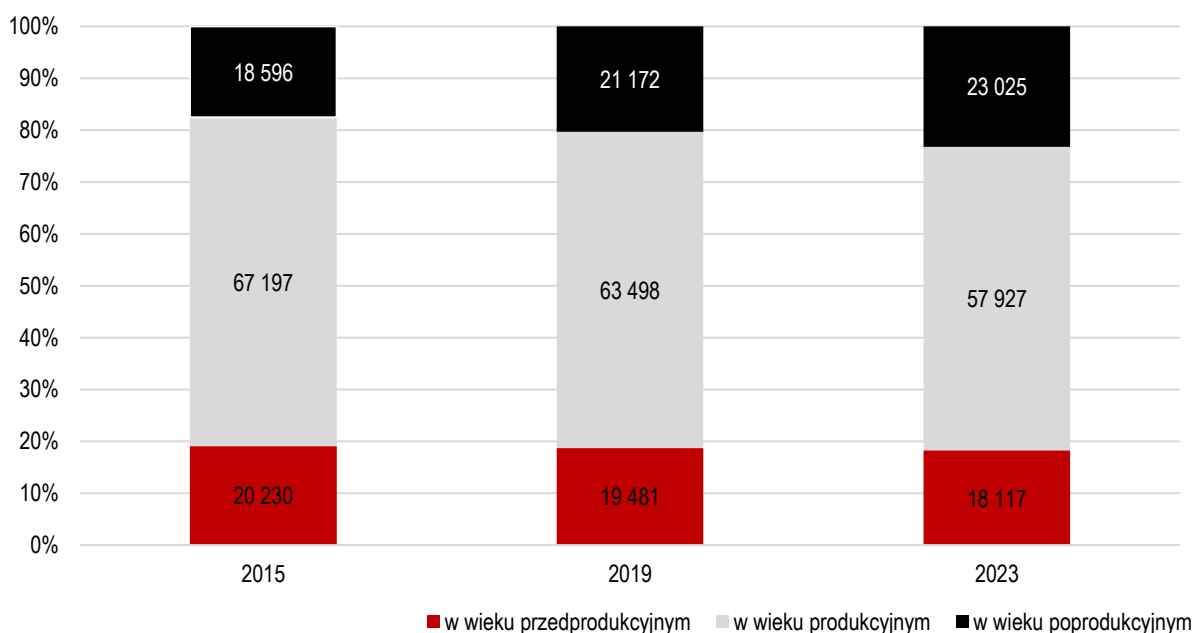
Na poniższym wykresie przedstawiono strukturę demograficzną mieszkańców Powiatu Ostródzkiego, która została ukazana w podziale na trzy grupy wiekowe:

- przedprodukcyjny – przedział wiekowy 0-17 lat;
- produkcyjny – przedział 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lata (mężczyźni);
- poprodukcyjny – 0 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Tabela 3. Struktura demograficzna Powiatu Ostródzkiego i poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu

	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku produkcyjnym mobilnym	w wieku produkcyjnym niemobilnym	w wieku poprodukcyjnym
Powiat Ostródzki	18 117	57 927	34 589	23 338	23 025
Ostróda - miasto	5 220	17 734	10 282	7 452	8 382
Dąbrówno	696	2 317	1 336	981	858
Grunwald	1 026	3 017	1 859	1 158	1 030
Łukta	864	2 661	1 588	1 073	847
Małdyty	1 121	3 372	2 022	1 350	1 272
Miłakowo	841	2 961	1 796	1 165	1 131
Miłomłyn	872	2 836	1 708	1 128	1 040
Morąg	4 246	13 339	8 129	5 210	5 425
Ostróda – obszar wiejski	3 231	9 690	5 869	3 821	3 040

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2023 r.



Wykres 3. Zmiany struktury ludności według grup ekonomicznych w Powiecie Ostródzkim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2023 r.

W Powiecie Ostródzkim, tak jak w całej Polsce i Europie, występuje zjawisko „starzenia się” społeczeństwa. W ciągu ostatnich lat liczba osób w wieku poprodukcyjnym znacząco się zwiększyła, natomiast liczba osób w wieku przedprodukcyjnym

zdecydowanie spadła. To kluczowa informacja na etapie sporządzania niniejszego Planu transportowego – zmniejszy się w przyszłości liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilkanaście lat także do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w

przypadku osób starszych – do placówek zdrowia czy na zakupy).

Jeżeli taki trend zostanie utrzymany to na przestrzeni najbliższych lat można spodziewać się zmiany podziału modalnego w podróżach między gminami Powiatu Ostródzkiego.

Prognozy demograficzne GUS (z 2023 r.) wskazują, iż w najbliższych latach zajdą na terenie Powiatu Ostródzkiego niekorzystne zmiany w strukturze demograficznej – zwiększy się o ponad 12% liczba ludności w wieku poprodukcyjnym względem roku 2023, natomiast liczebność najmłodszej grupy wiekowej spadnie o ponad 40%.

Tabela 4. Prognozowana struktura demograficzna Powiatu Ostródzkiego do 2060 roku

	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Ogółem	97 780	95 061	91 494	87 585	83 442	79 166	74 958	70 812
0-17	17 351	15 099	13 195	12 069	11 840	11 533	10 956	10 153
18-59/64	56 610	55 011	52 615	48 749	43 708	39 178	36 133	34 129
60+/65+	23 819	24 951	25 684	26 767	27 894	28 455	27 869	26 530

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2023-2060, Główny Urząd Statystyczny, 2023 r.

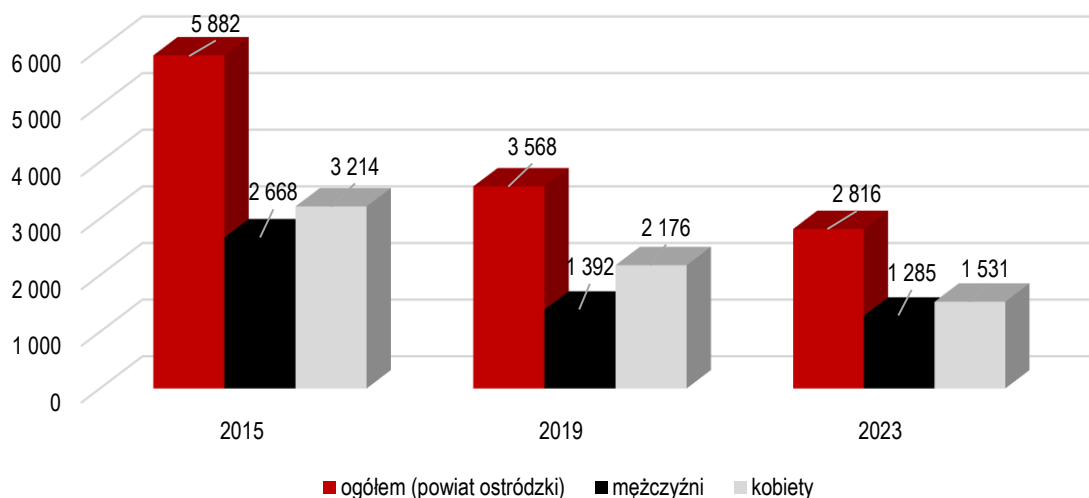
Gęstość zaludnienia oraz stopień bezrobocia

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie Powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej i dlatego elementy te zostały uwzględnione przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są: struktura funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców Powiatu.

Według danych na rok 2023 średnia gęstość zaludnienia Powiatu Ostródzkiego była równa 56,1 osoby na 1 km².

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców całego Powiatu Ostródzkiego wynosiło w 2023 roku 2 816 osób. Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, ponieważ nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się, dlatego zmiany stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży.

Stan ilościowy bezrobotnych zarejestrowanych w Powiecie Ostródzkim, uwzględniający liczbę bezrobotnych ogółem oraz w podziale na mężczyzn i kobiet, przedstawia poniższy wykres.



Wykres 4. Stan bezrobocia w Powiecie Ostródzkim w latach 2018-2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Podsumowanie

Powiat Ostródzki składa się z dziewięciu gmin. W ostatnich latach liczba ludności w Powiecie Ostródzkim zmniejszyła się, a według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego tendencja ta nadal będzie utrzymywana i liczba ludności będzie stale się zmniejszać, przy jednocześnie postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie rokrocznie spada, jednakże

zmniejszająca się liczba ludności oraz „starzejące się” społeczeństwo mogą sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.4. Układ drogowy i torowy

Układ drogowy

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa. Ważną cechą Powiatu Ostródzkiego jest dobre położenie komunikacyjne – przez Powiat przebiegają główne szlaki komunikacyjne województwa warmińsko-mazurskiego, w tym trasa europejska E77 północ-południe, przebiegająca przez kraje Europy Środkowej i Wschodniej. W Ostródzie krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne: Poznań-Olsztyn i Warszawa-Gdańsk (drogi krajowe: S5, S7; i nr 15 oraz 16).

Ważnym wskaźnikiem opisującym stan i spójność sieci drogowej jest gęstość określana jako ilość km dróg na 100 km² ogólnej powierzchni. Według rocznika statystycznego na koniec 2023 roku gęstość sieci w Polsce była równa 136,5 km/100km² biorąc pod uwagę drogi miejskie i zamieszkane o twardej nawierzchni³, co oznacza wzrost o 46,7 km/100km² względem 2013 roku. W obrębie Powiatu Ostródzkiego znajdują się drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie oraz krajowe o łącznej długości 888,453 km.

Przez Powiat Ostródzki przebiegają:

- **Droga ekspresowa S7** – o długości 53 541 m;
- **Droga ekspresowa S5** – o długości 12 329 m;

Drogi krajowe⁴

Droga krajowa to jedna z kategorii dróg publicznych, umożliwiających krajową i międzynarodową komunikację kołową pomiędzy dużymi miastami oraz ogólnodostępnymi przejściami granicznymi, która jest rekomendowana do ruchu długodystansowego i tranzytowego. Łączna długość dróg krajowych w powiecie wynosi 35,057km, w tym:

- K7 – długości 4 459 m;
- K15 – długości 11 405 m;
- K16 – długości 19 193 m.

Drogi wojewódzkie⁵

Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Długość dróg wojewódzkich zlokalizowanych na terenie Powiatu wynosi ogółem 155,179 km. Poniższe zestawienie przedstawia długości poszczególnych dróg wojewódzkich przebiegające na terenie Powiatu Ostródzkiego.

- W519 – długości 17 722 m;
- W526 – długości 1 516 m;
- W527 – długości 37 120 m;
- W528 – długości 22 132 m;
- W530 – długości 2 636 m;
- W531 – długości 6 318 m;

³ Według Głównego Urzędu Statystycznego, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica>

⁴ J.W.

⁵ J.W.

- W537 – długości 24 489 m;
- W542 – długości 25 490 m;
- W593 – długości 5 132 m;
- W619 – długości 12 614 m.

Drogi powiatowe

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zarząd Dróg Powiatowych zarządza siecią 698,217 km dróg powiatowych. Poniższa tabela przedstawia zestawienie określające długość dróg Powiatu Ostródzkiego.

Tabela 5. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Ostródzkiego

Numer drogi	Przebieg	Długość [m]
1160N	Łęпно-Podągi-dr W 528	2545
1162N	Godkowo – Ząbrowiec – Gudniki – Miłakowo	6287
1164N	Ząbrowiec – Lesiska – Miejski Dwór (dr. P 1162N)	3201
1166N	Strużyna – Warkalki	4088
1168N	Miłakowo – Wapnik	6250
1170N	Stare Bolity – Książnik – Niegławki	6926
1172N	Złotna – Jurki	4358
1174N	Łączno-Jurki	2335
1176N	Jurki – Gulbity	2503
1178N	Morąg – Bogaczewo	4182
1179N	Drulity – Marzewo – Sambród – Małdyty	7591
1180N	Morąg – dr. Nr 1199N	6448
1182N	Połowite – Gumiska Wlk.	7622
1183N	Godkowo – Strużyna – Niebrzydowo Wlk. – dr P 1180N	20782
1184N	Bajdy – Sadławki – Wlk. Dwór	2267
1186N	Wilamowo – Słonecznik – Prośno	17904
1188N	Kupin – Wólka Majdańska	3232
1189N	Strużyna – Jurki – Maliniak	11317
1190N	Mazanki – Płękity – Liksajny	12894
1191N	Markowo – Zbożne	6826
1192N	Liksajny – Winiec	5238
1193N	dr P 1162N- Warkalki – dr W 528	6656
1194N	dr P 1307N (Zalewo) – Miłomłyn	5601
1195N	Niebrzydowo Wlk. – Boguchwały	8372
1197N	Oś. Wypoczynkowy Kretowiny – dr nr. P 1199N	2551
1199N	Pieszkowo – Boguchwały – Zawroty	20596
1201N	Miłakowo – Kalisty	9600
1203N	Wilnowo – Mostkowo – Jonkowo – Gutkowo	8115
1205N	Kreki – Koszajny – Sadławki	2142
1207N	Budwity – Jarnołtowo – dr W519 (Zalewo)	7059
1209N	Jarnołtowo – Mazanki	1299
1211N	Sambród – Morąg	15455
1213N	dr P1211N – Kieluty Dobrocin – Wenecja	12984
1215N	Morąg – Wola Kudypska	6524
1216N	Złotowo – Pietrzwałd – Ryn	9574
1217N	Morąg – Bożęcin	6233
1219N	Bramka – Tarda – Miłomłyn – Samborowo	32189
1220N	Prątnica – Jagodziny	215
1221N	Żabi Róg – Florczaki	3023
1223N	dr P 1221N – Gubity – Kozia Góra – dr nr P 1203N (Ględy)	7647
1224N	Rumienica – Lewa Wlk – dr P 1255N (Dąbrówno)	6640
1225N	Tabórz – Zawady Małe	9568
1226N	Napromek – Czerlin – Jagodziny	1317
1227N	dr K 7 – Jańskowo	3044
1228N	dr P 1245N – Zwierzewo – Lubajny	5459

1229N	Bynowo – Zalewo	2948
1230N	Warlity Wielkie – Ostróda – Lubajny – Stare Jabłonki – Mańki	18136
1232N	Wirwajdy – Smykowo – Szyldek – Olsztynek	22653
1233N	Wirwajdy – Lipowo – Zajączki – Wygoda	18805
1235N	Smykówko – Klonowo	11448
1237N	Ostróda – Brzydowo	6602
1239N	Smykowo – Naprom – Smykówko	6805
1241N	Lichtajny – Grabin	4242
1243N	Ostróda – Tułodział	23685
1245N	Warlity Wielkie – Ostróda	1494
1249N	dr P 1230N – Idzbark dr K 7	2578
1251N	Durąg – Rychnowo	2951
1253N	Rychnowo – Pacółtowo – Zybułtowo – Wierzbowo - Kłęczkowo-Komorniki	19646
1255N	Dąbrówno – Tuczek – Płońsk – Gródki	4485
1256N	Dębnie – Rumian – Lewa Wlk.	430
1257N	dr P 1235N – Marwał – Jabłonowo	10677
1258N	Elgnowo – dr P 1257N	4457
1259N	dr P 1257N – Samin – Leszcz – dr W 542	13454
1260N	dr P 1253N(Pacółtowo)- Olsztynek	2453
1261N	Frygnowo – Łodwigowo – dr P 1264N	13183
1262N	Gierzwałd – Kiersztanowo	3735
1263N	Brzeźno Mazurskie – Grzybiny – Myśłeta – Turza Wlk.	1905
1264N	Leszcz – Jankowice – Rączki – Moczysko	7553
1265N	Gardyny – Lipówka – dr P 1542N	2110
1266N	Samin – Stębark	6107
1266N	P1266S	2699
1267N	Wierzbica – Gutowo – Rybno	5487
1268N	Lewa Wlk. – dr P 1255N	3102
1284N	Od W 542	40
1401N	dr W593 – Raciszewo – Kalisz – Gołogóra	9007
1585N	Mielno – Rączki – dr P 1264N	5621
1918N	dr P 1213N – Kamionka – Królewo – dr W527	6838
1920N	dr W528 – Stolno	1927
1922N	Kroplewo – Lichtajny	1689
1924N	Szczepankowo – Gierzwałd – Pacółtowo	9037
1928N	dr W526 – Połowite – Jarnołtowo – Zajezerze	12626
1957N	dr W 537 – Jagodziny – Lewa Wlk.	10824
1959N	Pityny – Włodowo	5064
1961N	ul. S. Jaracza	2879
1963N	dr P 1232N – Dziadyk – Ryn – Głądy	7083
1965N	Zawroty – Szeląg (dr W 530)	10781
3001N	ul. Garnizonowa	345
3001N	ul. Garnizonowa	223
3004N	ul. F. Chopina	222
3005N	ul. B. Chrobrego	1220
3006N	ul. Demokracji	565
3008N	ul. Filtrowa	196
3009N	ul. Konstytucji	258
3010N	ul. G. Gizewiusza	794
3011N	ul. Graniczna	612
3012N	ul. Grunwaldzka Ostróda – Rychnowo	14407
3014N	ul. Kolejowa	209
3015N	ul. M. Kopernika	343
3016N	ul. Armii Krajowej	273
3017N	ul. W. Kętrzyńskiego	375
3018N	ul. 3-go Maja	843
3019N	ul. J. Herdera	253

3022N	ul. T. Kościuszki	406
3025N	ul. Gen. Sikorskiego	237
3026N	ul. Jana Pawła II	377
3027N	ul. C. Mrongowiusza	584
3027N	ul. C. Mrongowiusza	117
3027N	ul. C. Mrongowiusza	46
3029N	ul. A. Mickiewicza	968
3031N	ul. Kardynała Wyszyńskiego	458
3032N	ul. 11-go Listopada	1678
3032N	ul. 11 Listopada	47
3032N	Droga P3032T	72
3033N	ul. Parkowa	1095
3034N	ul. Partyzantów	495
3035N	ul. S. Pieniężnego	1608
3037N	ul. Marszałka Piłsudskiego	473
3038N	ul. J. Poniatowskiego	358
3041N	ul. K. Pułaskiego	331
3043N	ul. W. Reymonta	145
3045N	ul. Spokojna	717
3045N	ul. Spokojna	123
3046N	ul. J. Słowackiego	994
3047N	ul. H. Sienkiewicza	478
3048N	ul. J. Sowińskiego	310
3049N	ul. Sportowa	155
3050N	ul. J. Stapińskiego	436
3051N	ul. Drwęcka	776
3051N	ul. Drwęcka	91
3051N	ul. Drwęcka	180
3052N	ul. 21-go Stycznia	898
3053N	ul. Szosa Elbląska	1890
3054N	Plac Tysiąclecia PP	413
3054N	Plac Tysiąclecia PP	226
3054N	Plac Tysiąclecia PP	177
3055N	ul. Warmińska	186
3056N	ul. S. Wyspiańskiego	285
3057N	ul. Zakole	516
3058N	ul. S. Żeromskiego	463
3059N	ul. Niepodległości	256
3060N	al. Parkowa	88
3061N	ul. J. Bema	218
3062N	ul. K. Chodkiewicza	322
3063N	ul. Dworcowa	520
3064N	ul. J. Herdera	73
3065N	ul. W. Jagiełły	133
3066N	ul. Kajki	167
3067N	ul. Kolejowa	177
3068N	ul. Kościelna	63
3069N	ul. T. Kościuszki	504
3070N	ul. Z. Krasińskiego	372
3071N	ul. Kujawska	508
3072N	ul. Kwiatowa	268
3073N	ul. Leśna	1046
3074N	ul. Marszałka Piłsudskiego	558
3075N	ul. Mazowiecka	182
3076N	ul. A. Mickiewicza	1535
3077N	ul. Ogrodowa	427
3077N	m. Morąg	137
3078N	ul. Osińskiego	138

3079N	ul. M. Rataja	155
3080N	ul. W. Reymonta	60
3081N	ul. Samulewskiego	148
3082N	ul. H. Sienkiewicza	520
3083N	ul. Sierakowskiego	63
3084N	ul. Szkolna	158
3085N	ul. Szpitalna	217
3086N	ul. K. Pułaskiego	736
3087N	ul. Śląska	457
3088N	ul. Warmińska	596
3089N	ul. Zamkowa	392
3090N	ul. Zawiszy	244
3091N	ul. Kaszubska	232
3092N	ul. Bez nazwy	345
3105N	ul. Jagiełły	2350
RAZEM		698217

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnianych przez Zarząd Dróg Powiatowych – jednostkę organizacyjną Powiatu Ostródzkiego działającą w formie jednostki budżetowej, <https://zdp.ostroda.pl/o-nas/> [dostęp: 17.02.2025 r.].

Drogi gminne

Droga gminna zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.) to droga o znaczeniu lokalnym niezaliczona do innej kategorii, stanowiąca uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym

potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Wszystkie drogi gminne w powiecie mają łączną długość 1009,8 km, w tym 288,1 km o nawierzchni twardej, 253,8 km o nawierzchni twardej ulepszonej i 467,9 km o nawierzchni gruntowej.

Układ kolejowy

Powiat posiada również dogodne połączenia kolejowe. Przez Powiat Ostródzki przebiegają dwie linie kolejowe – nr 220 i nr 353. Przez Ostródę wiedzie linia kolejowa z Olsztyna do Wrocławia, która w pobliskiej łławie krzyżuje się z trasą Warszawa-Gdańsk. Przez gminy Małdyty i Morąg przebiegają kolej z Olsztyna do Elbląga.

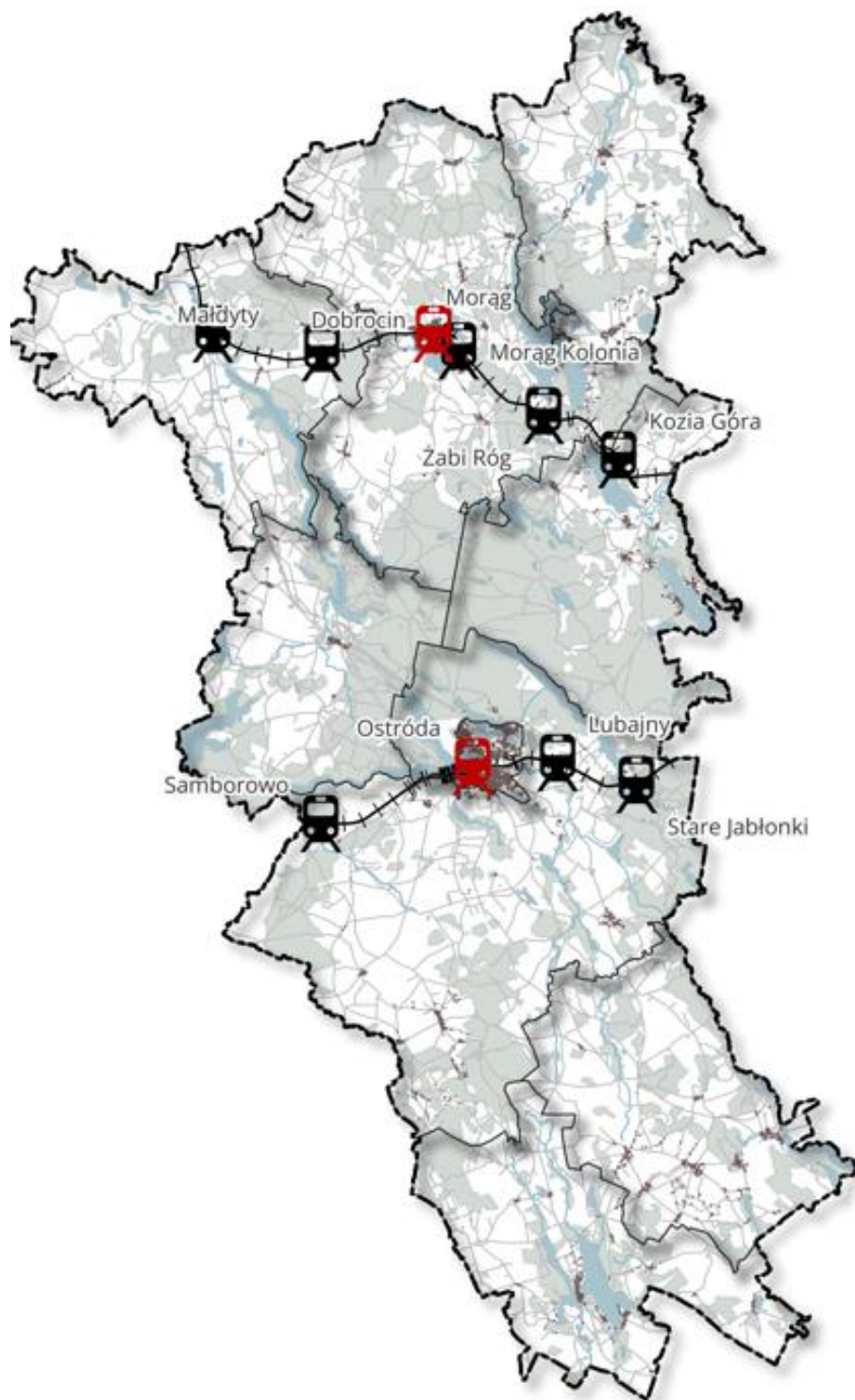
- Linia kolejowa nr 353: Poznań Wschód – Skandawa (Granica Państwa) o całkowitej długości 392,456 km, łączy stację Poznań Wschód z Granicą Państwa. Na terenie Powiatu Ostródzkiego linia ta biegnie na odcinku 20 km od Samborowa przez Ostródę, Lubajny do Starych Jabłonek. Linia jest zelektryfikowana, dwutorowa, znajduje się w średnim stanie technicznym i nie występują na niej ograniczenia dotyczące typów pojazdów kolejowych, które mogą się po niej poruszać. Linia posiada średnio niski wskaźnik wykorzystania przepustowości.

- Linia kolejowa nr 220: Olsztyn – Bogaczewo o długości 85,081 km, łączy stację Olsztyn Główny ze stacją Bogaczewo. Na terenie Powiatu Ostródzkiego linia ta biegnie na odcinku 26,5 km od Koziej Góry przez Żabi Róg, Morąg Kolonię, Morąg, Dobrocin do Małdyt. Na całej długości linia jest jednotorowa; znajduje się w stanie dobrym, jest w całości zelektryfikowana (od 1994 roku) i nie występują na niej ograniczenia dotyczące typów pojazdów kolejowych, które mogą się po niej poruszać. Linia posiada niski wskaźnik wykorzystania przepustowości.

Na terenie Powiatu Ostródzkiego zinwentaryzowano dwa główne dworce kolejowe, tj.:

- 14-100 Ostróda, ul. Słowackiego 13;
- 14-300 Morąg, ul. Dworcowa 16;

oraz osiem mniejszych stacji i przystanków kolejowych.



Rysunek 2. Układ sieci i infrastruktury kolejowej na terenie Powiatu Ostródzkiego

Źródło: opracowanie własne.

3. Obecna sieć komunikacyjna

3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Ostródzkiego

Transport kolejowy

Zgodnie z opisem ujętym w rozdziale 2.4, dotyczącym układu sieci transportowej, na terenie Powiatu Ostródzkiego przebiegają dwie linie kolejowe. Obecnie jest na nich prowadzony ruch pasażerski organizowany przez Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego (POLREGIO S.A.) oraz przez ministra właściwego do spraw transportu (pociągi dalekobieżne PKP Intercity S.A.).

Tabela 6. Tabela odjazdów pociągów z Dworca Kolejowego w Ostródzie

Liczba połączeń realizowanych w ciągu dnia	Stacja docelowa
17	Olsztyn Główny
5	Poznań Główny
2	Bydgoszcz Główna
2	Wrocław Główny
16	Ława Główna
9	Toruń Główny
11	Jabłonowo Pomorskie
1	Kraków Główny
1	Giżycko
9	Toruń Główny
2	Gdynia Główna
6	Inowrocław

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://portalpasazera.pl/Plakaty> [dostęp: 27.03.2025 r.].

Tabela 7. Tabela odjazdów pociągów z Dworca Kolejowego w Morągu

Liczba połączeń realizowanych w ciągu dnia	Stacja docelowa
14	Olsztyn Główny
13	Elbląg
4	Szczecin Główny
1	Warszawa Wschodnia
7	Malbork
6	Gdynia Główna
2	Białystok

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://portalpasazera.pl/Plakaty> [dostęp: 27.03.2025 r.].

Transport drogowy

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej – publiczny transport zbiorowy, którego organizatorem jest Powiat Ostródzki

Na system komunikacyjny na obszarze Powiatu Ostródzkiego składają się przewozy, dla których organizatorem, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest Starosta Ostródzki (powiatowe przewozy pasażerskie) oraz pozostałe przewozy, dla których organizatorami są burmistrzowie, wójtowie, marszałkowie oraz minister właściwy do spraw transportu.

Powiat Ostródzki pełni rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego łącznie na 5 liniach komunikacyjnych⁶.

Przewozy realizowane są dni robocze, od poniedziałku do piątku, przy czym część kursów nie jest realizowana podczas ferii zimowych bądź okresu wakacyjnego.

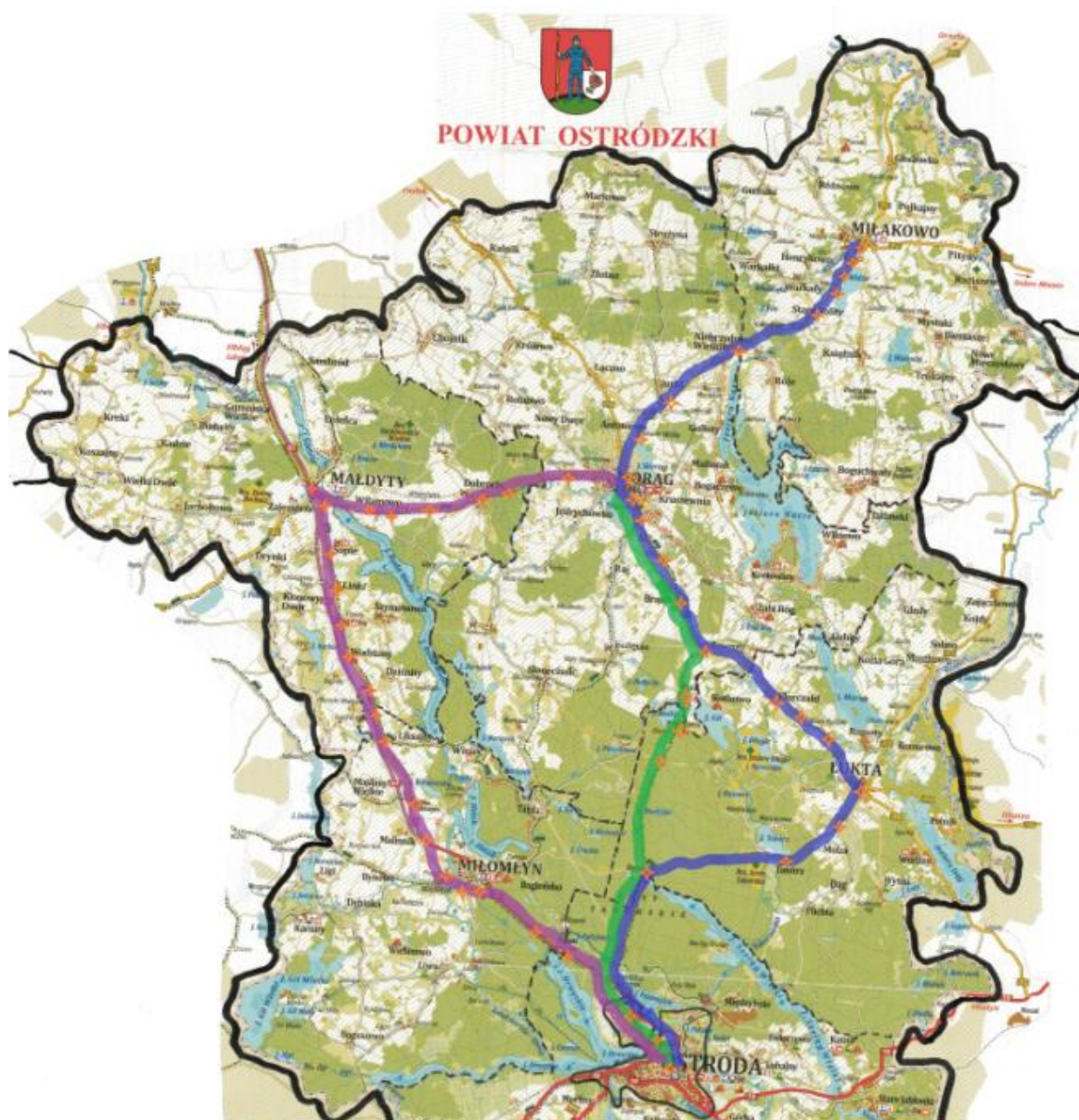
Operatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Ostródzkiego jest przedsiębiorstwo PTO Lipnicki Spółka z o.o. Spółka k. Operator realizuje swoje przewozy na podstawie zawartych dwóch umów, tj.: umowa zawarta w dniu 14 sierpnia 2024 r. oraz umowa zawarta w dniu 30 stycznia 2025 r., których przedmiotem jest świadczenie usług w powiatowych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym.

Tabela 8. Wykaz linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Ostródzki w 2025 r.

Oznaczenie linii	Z	DO	Przebieg trasy
U022815 (OSD10)	Ostróda	Morąg	Ostróda – Morąg przez Miłomłyn, Małdyty
	Morąg	Małdyty	Morąg – Ostróda przez Małdyty, Miłomłyn
U032815 (OSD20)	Ostróda	Morąg	Ostróda – Morąg przez Ruś
	Morąg	Małdyty	Morąg – Ostróda przez Ruś
U012815 (OSD30)	Ostróda	Miłakowo	Ostróda – Miłakowo przez Łukę, Morąg
	Miłakowo	Ostróda	Miłakowo – Ostróda przez Morąg, Łukę
U042815 (OSD40)	Bednarki	Samorowo	Bednarki – Samorowo przez Kraplewo, Ostródę
	Samorowo	Bednarki	Samorowo – Bednarki przez Ostródę, Kraplewo
U052815 (OSD50)	Ostrowin	Zwierzewo	Ostrowin – Zwierzewo przez Ostródę
	Zwierzewo	Ostrowin	Zwierzewo – Ostrowin przez Ostródę

Źródło: <https://www.powiat.ostroda.pl/strefa-interesanta/rozklady-jazdy-ptz.html> [dostęp: 21.02.2025 r.].

⁶ <https://www.powiat.ostroda.pl/strefa-interesanta/rozklady-jazdy-ptz.html> [dostęp: 21.02.2025 r.].



Rysunek 3. Mapa linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Ostródzki. Część I

Źródło: Źródło: <https://www.powiat.ostroda.pl/strefa-interesanta/rozklady-jazdy-ptz.html> [dostęp: 21.02.2025 r.].



Rysunek 4. Mapa linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Ostrołęcki. Część II

Źródło: Źródło: <https://www.powiat.ostroda.pl/strefa-interesanta/rozklady-jazdy-ptz.html> [dostęp: 21.02.2025 r.].

W ramach sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizowanej przez Powiat Ostrołęcki w 2024 roku (od 02.09.2024 r. do 31.12.2024 r.) zrealizowano łącznie 84 844 wzkm, w tym:

- OSD10 Ostrołęka – Morąg przez Miłomłyn, Małdyty – 39 360 wzkm;
- OSD20 Ostrołęka – Morąg przez Ruś – 19 920 wzkm;
- OSD30 Ostrołęka – Miłakowo przez Łukę, Morąg – 25 564 wzkm.

Na rok 2025 zaplanowano realizację łącznie 353 683,2 wzkm, w tym:

- OSD10 Ostrołęka – Morąg przez Miłomłyn, Małdyty – 115 776 wzkm;
- OSD20 Ostrołęka – Morąg przez Ruś – 60 480 wzkm;
- OSD30 Miłakowo przez Łukę, Morąg – 77 616 wzkm;
- OSD40 Samborowo – Bednarki przez Ostrołękę, Kraplewo - 58 990,4 wzkm;
- OSD50 Zwierzewo – Ostrowin przez Ostrołękę - 40 820,8 wzkm.

Pozostałe funkcjonujące przewozy na terenie Powiatu to przewozy komercyjne (funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę).

Według stanu na dzień 10 kwietnia 2025 roku przyznane zostały 34 zezwolenia przez Starostę Powiatu Ostródzkiego na wykonywanie przewozów regularnych, które są realizowane na obszarze Powiatu Ostródzkiego.

Tabela 9. Wykaz zezwoleń linii komunikacyjnych w przewozach regularnych osób

Lp.	Przewoźnik	Linia	Długość linii	Nr zezw.	Przystanki
1.	PTO LIPNICKI	Morąg – Małdyty	21,5	97	Łącznie – Królew – Kamionka – Chojnik – Sarna – Sambród – Leśnica
2.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Ostróda	29	125	Kajkowo – Lichtajny – Kraplewo – Brzydowo – Smykowo – Rudno – Ornowo
3.	PTO LIPNICKI	Szczepankowo – Stębark - Szczepankowo	45	126	Pancerzyn – Durąg – Głądy – Ryn – Bednarki – Miejska Wola – Dylewo – Kitnowo – Gierzwałd – Frygnowo – Zapieka
4.	PTO LIPNICKI	Morąg – Ostróda	38	129	Silin – Bramka – Bożęcin – Słonecznik – Bartężek – Tarda – Barcinek – Ziemaki – Miłomłyn – Faltyjanki – Piławki
5.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Karnity	21	130	Piławki – Faltyjanki – Miłomłyn – Bynowo – Ligi
6.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Reszki - Ostróda	35	132	Tyrowo – Wirwajdy – Turznica – Reszki – Lipowo – Bałcyny – Naprom – Smykówko – Ryńskie – Morliny
7.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Zajęczki - Ostróda	46	134	Morliny – Ryńskie – Smykówko – Naprom – Bałcyny – Lipowo – Zajęczki – Pietrzwald – Naprom – Smykówko – Nastajki – Ryńskie – Morliny
8.	PTO LIPNICKI	Stębark – Ostróda - Stębark	37	136	Grunwald – Frygnowo- Marcinkowo – Tułodział – Bartki – Dylewo – Jędrychowo – Szczepankowo – Głądy – Durąg – Lichtajny – Kajkowo
9.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Pacółtowo	25	137	Gierzwałd – Korszyn - Kitnowo – Szczepankowo – Głądy – Durąg – Kraplewo - Lichtajny – Kajkowo
10.	PTO LIPNICKI	Kreki - Szymanowo - Kreki	57,5	157	Koszajny – Budyty – Budwity – Jarnołtówko - Zajezerze – Leśnica – Linki – Szymanowo - Wilamowo – Dobrocin
11.	PTO LIPNICKI	Morąg – Morąg	48	158	Morąg Żeromskiego - Plebania Wólka - Jurki – Niebrzydowo Wielkie – Naryjski Młyn - Stare Bolity – Warny – Miłakowo
12.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Dąbrówno - Ostróda	51	160	Górka – Idzbark – Grabin – Ostrowin – Szyldak – Wyżnice – Rychnowo – Wróble – Gierzwałd – Pacółtowo – Zapieka – Frygnowo – Stębark – Grunwald – Samin – Krajewo Wielkie
13.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Dąbrówno - Ostróda	38	161	Kajkowo – Cibory - Lichtajny – Kraplewo - Durąg – Głądy – Szczepankowo – Jędrychowo – Dylewo – Bartki – Tułodział – Marwałd – Wierzbica – Krajewo Wielkie
14.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Elgnowo - Ostróda	34	162	Kajkowo – Cibory - Lichtajny – Kraplewo - Durąg – Głądy – Szczepankowo – Jędrychowo – Dylewo – Bartki – Tułodział – Marwałd – Wierzbica
15.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Zwierzewo	28,5	165	Oda Mickiewicza-Wałdowo-Oda Parkowa- Oda Szosa Elbląska – Oda Olsztyńska –Oda Plebiscytowa - Międzyzlesie – Warlity Wielkie – Mała Ruś – Lubajny
16.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Zajęczki	85	166	Ryńskie – Smykowo – Rudno – Smykowo – Bałcyny – Lipowo – Reszki – Smykówko – Pietrzwald – Wysoka Wieś – Klonowo – Naprom
17.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Ostróda przez Durąg	137,3	167	Oda Czarnieckiego – Grabin – Grabinek – Lichtajny – Kraplewo – Durąg – Szyldak – Brzydowo – Kajkowo – Ornowo – Smykowo – Rudno -
18.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Gierłoż	30	168	Oda Jana Pawła II – Oda Czarnieckiego – Oda 11 Listopada – Tyrowo – Wirwajdy – Turznica – Samborowo

19.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Ostróda	15	169	Kajkowo – Nastajki – Ryńskie – Morliny – Tyrowo – Samborowo
20.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Ostróda	102	170	Smykowo – Rudno – Brzydowo – Ornowo – Kraplewo – Durąg – Lichtajny
21.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Dylewo	50	171	Oda Czarnieckiego – Kajkowo – Cibory – Lichtajny – Durąg – Sztyldek – Pancerzyn – Głądy – Ryn – Bednarki – Szczepankowo – Jędrzychowo
22.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Ostróda	36,9	172	Kajkowo – Lichtajny – Grabinek – Grabin – Ostrowin – Sztyldek – Durąg
23.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Zwierzewo	37	173	Kątno – Stare Jabłonki – Nowe Siedlisko – Lubajny
24.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Kątno	34	174	Morliny – Szafranki – Kajkowo – Cibory – Lichtajny – Grabinek – Grabin – Idzbark – Stare Jabłonki
25.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Zwierzewo	19	175	Górka – Lipowiec – Worniny – Idzbarski Młyn – Idzbark – Lubajny
26.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Jagodziny	34	176	Oda Jana Pawła II – Oda Czarnieckiego – Oda 11 Listopada – Morliny – Ryńskie – Smykowo – Smykówko – Naprom – Pietrzwald – Wysoka Wieś – Klonowo – Wygoda
27.	PTO LIPNICKI	Warlity Wielkie - Ostrowin	26,9	178	Międzylesie - Oda Plebiscytowa - Oda Olsztyńska - Oda Mickiewicza - Oda Jana Pawła II - Oda Czarnieckiego - Oda Grunwaldzka – Górka - Worniny – Idzbark – Grabin - Sztyldek
28.	PTO LIPNICKI	Samborowo – Zwierzewo	27,7	179	Turznica – Wirwajdy – Tyrowo - Oda 11 Listopada - Oda Czarnieckiego - Oda Jana Pawła II - Oda Mickiewicza - Oda Olsztyńska - Lubajny
29.	PTO LIPNICKI	Ostróda - Glaznoty	39,5	180	Oda Jana Pawła II – Oda Czarnieckiego – Oda 11 Listopada – Ornowo – Brzydowo – Kraplewo – Dziadyk – Ryn – Bednarki – Pietrzwald - Wysoka Wieś – Klonowo - Wygoda
30.	PTO LIPNICKI	Zwierzewo - Ostrowin	25	182	Zwierzewo – Lubajny – Oda Mickiewicza – Oda Jana Pawła – Oda Czarnieckiego – Górka - Worniny – Grabin – Sztyldek – Ostrowin
31.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Bednarki - Ostróda	25,4	183	Oda Jana Pawła – Oda Czarnieckiego – Ornowo – Brzydowo – Lichtajny – Kraplewo – Dziadyk – Ryn - Bednarki
32.	PTO LIPNICKI	Żabi Róg – Żabi róg	43	184	Prośno – Białka – Ruś – Zawroty – Żabi Róg – Gubity – Żabi Róg – Kretowiny – Lusajny – Wilnowo
33.	PTO LIPNICKI	Ostróda – Piławki	7	186	Jana Pawła II – Mickiewicza – Szosa Elbląska - Bajka
34.	AMS LOGISTICS Sp. z o.o.	Kreki - Szymanowo	65,4	187	Kreki – Szymanowo; przebieg trasy: Kreki – Koszajny – Wielki Dwór – Budyty – Gumniska Małe – Leśnica – Małdyty – Zajezierze – Dziśnity – Płkity – Wilamowo – Wilamówko – Dobrocin – Szymanowo

Źródło: zasoby Urzędu Powiatowego w Ostródzie.

Infrastruktura przystankowa

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

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) za przystanek uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa

w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o ptz, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Sieć przystanków autobusowych zlokalizowanych na terenie Powiatu Ostródzkiego pokrywa w dość dobrym stopniu obszary zainwestowane, szczególnie o wysokiej gęstości zaludnienia. Jednakże w obszarach poza miastem Ostróda i Morąg zauważalne są braki infrastruktury przystankowej, która obecnie występuje w większości tylko przy głównych szlakach komunikacyjnych.

Zgodnie z uchwałą NR VII/46/2024 Rady Powiatu w Ostródzie z dnia 29 listopada 2024 r. zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Powiatu Ostródzkiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Ostródzki oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków Powiat Ostródzki zarządza przystankami, których wykaz został zaprezentowany w Załączniku nr 1 do niniejszego Planu transportowego.

Transport wodny śródlądowy

Transport wodny śródlądowy (żegluga śródlądowa) – transport towarów lub pasażerów, na statkach żeglugi śródlądowej, w całości lub w części po żeglownych śródlądowych drogach wodnych. Żegluga śródlądowa odbywa się ogólnie w warunkach znacznie bardziej komfortowych niż żegluga morska, co stawia środkiem transportu wodnego śródlądowego znacznie mniejsze wymagania, przez co umożliwia również bardziej uniwersalne ich wykorzystanie. Jedynym poważnym mankamentem jest możliwość uprawiania tej żeglugi na mniejszą skalę, jeśli chodzi o jednorazową ilość transportowanych osób lub ładunków. Specyfiką tej żeglugi jest również występowanie różnorodnych przeszkód – mierzyny, mosty, śluzy itp. Żegluga ta charakteryzuje się stosowaniem statków wodnych o mniejszej autonomiczności, używaniem jednostek pływających o mniejszych parametrach niż na morzu (długość, głębokość, wyporność, moc, ładowność itp.), możliwością wykorzystywania zestawów jednostek pływających – zarówno pchanych, jak i ciągniętych.

Znacznie łatwiej jest zejść na ląd lub wyładować zawartość jednostki, gdyż praktycznie żegluga ta odbywa się bezpośrednio w sąsiedztwie brzegu (cieki) lub w relatywnie niewielkiej odległości (zbiorniki wodne). Wszelkie krytyczne sytuacje – zarówno ze względu na bezpieczeństwo osób i ładunków, jak i niesprawność samego sprzętu pływającego, są mniej groźne z względu na zazwyczaj bliską obecność pełnej infrastruktury cywilizacyjnej (szpitale, warsztaty, środki łączności, transport lądowy, dostępność wszelkich służb), a zagrożenie krytycznymi warunkami pogodowymi jest mniejsze, gdyż nie występują one na tak dużą skalę jak na morzu.

Obecnie Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o. w ramach działalności spółki w zakresie żeglugi śródlądowej służy wyłącznie celom turystycznym i umożliwia korzystanie z transportu wodnego śródlądowego w następujących miejscowościach: Elbląg, Małdyty, Miłomłyn, Siemiany, Zalewo, Iława, Ostróda i Stare Jabłonki.

Statki przepływają czterema trasami⁷, tj.:

- Szlak wodny Miłomłyn – Elbląg;
- Szlak Miłomłyn – Ostróda – Stare Jabłonki;
- Szlak Miłomłyn – Iława;
- Szlak Miłomłyn – Zalewo.

⁷ <https://kanal-elblaski.pl/trasy/szlak-milomlyn-ostroda-stare-jablonki.html>

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

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

Art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz mówi, że starosta uwzględnia w swoim planie zapisy ogłoszonego wojewódzkiego planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” (Aktualizacja nr II) (przyjęty w 2023 roku Uchwałą Nr LIV/826/23 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 7 listopada 2023 r.) zakłada realizację przewozów kolejowych przebiegających przez Powiat Ostródzki. Wśród połączeń, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na sieci połączeń autobusowych wyróżnić należy połączenie **Działdowo – Ostróda** z częstotliwością min. 3 par kursów realizowanych w dni robocze (od poniedziałku do soboty).

Powiat Ostródzki planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi.

Powiat Ostródzki jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski gmin, które mogą zgłaszać potrzeby przewozowe mieszkańców lokalnych społeczności w zakresie wykraczającym poza granice administracyjne poszczególnych gmin oraz o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Starosta Ostródzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, określa połączenie

komunikacyjne stolicy Powiatu Ostródy ze wszystkimi miejscowościami, w których mają siedzibę władze gminne jako priorytet. Kolejnym kryterium w opracowaniu niniejszego Planu transportowego jest zwiększenie dostępności transportowej i zabezpieczenie podstawowych potrzeb społeczeństwa w zakresie możliwości przemieszczania się po obszarze Powiatu. 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.

W myśl ustawy o ptz, Powiat Ostródzki będzie realizował regularny przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, **w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.**

Planowana sieć komunikacyjna składa się z następujących linii, na których będą realizowane usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej:

- linia komunikacyjna 352815 Samborowo – Bednarki przez Ostródę, Kraplewo;
- linia komunikacyjna 362815 Zwierzewo – Ostrowin przez Ostródę;
- linia komunikacyjna 372815 Ostróda – Zajączkowo przez Łukę;
- linia komunikacyjna 382815 Ostróda – Elgnowo przez Marwałd, Durąg;
- linia komunikacyjna 392815 Ostróda – Wysoka Wieś przez Turznicę, Wygodę;
- linia komunikacyjna 402815 Ostróda - Ostróda przez Turznicę, Wysoką Wieś, Smykówko;
- linia komunikacyjna 012815 Ostróda – Dąbrówno przez Rychnowo, Gietrzwałd;
- linia komunikacyjna 022815 Ostróda – Brzeźno Mazurskie przez Dąbrówno;
- linia komunikacyjna 032815 Ostróda – Dąbrówno przez Jagodziny;
- linia komunikacyjna 042815 Ostróda – Lipowo;
- linia komunikacyjna 052815 Ostróda – Gierłoż przez Samborowo;
- linia komunikacyjna 062815 Ostróda – Stare Jabłonki przez Lubajny;
- linia komunikacyjna 072815 Ostróda - Ostróda przez Brzydowo, Smykowo, Ornowo;
- linia komunikacyjna 082815 Ostróda – Mielno przez Stębark;
- linia komunikacyjna 092815 Ostróda – Zwierzewo przez Lubajny;
- linia komunikacyjna 102815 Ostróda – Ostrowin przez Szyldak;
- linia komunikacyjna 112815 Ostróda – Warlity Wlk. przez Międzyzlesie;
- linia komunikacyjna 122815 Ostróda – Gardyny przez Stębark;
- linia komunikacyjna 132815 Dąbrówno – Dąbrówno przez Stębark/Frygnowo, Gardyny, Leszcz;
- linia komunikacyjna 142815 Ostróda – Liwa przez Miłomłyn;
- linia komunikacyjna 152815 Ostróda – Morąg przez Miłomłyn, Małdyty;
- linia komunikacyjna 162815 Ostróda – Karnity przez Miłomłyn;
- linia komunikacyjna 172815 Ostróda – Ostróda przez Boguszewo, Liwę;
- linia komunikacyjna 182815 Miłomłyn – Kreki przez Małdyty;
- linia komunikacyjna 192815 Ostróda – Morąg przez Miłomłyn;
- linia komunikacyjna 202815 Ostróda – Miłakowo przez Morąg;
- linia komunikacyjna 212815 Ostróda – Małdyty przez Morąg;
- linia komunikacyjna 222815 Morąg – Małdyty przez Chojnik, Sambród;
- linia komunikacyjna 232815 Morąg – Małdyty przez Dobrocin;
- linia komunikacyjna 242815 Morąg – Boguchwały przez Żabi Róg;
- linia komunikacyjna 252815 Ostróda – Morąg przez Ruś;
- linia komunikacyjna 262815 Łukta – Kalnik przez Morąg;
- linia komunikacyjna 272815 Miłakowo - Małdyty przez Morąg;
- linia komunikacyjna 282815 Morąg – Małdyty przez Słonecznik;
- linia komunikacyjna 292815 Ostróda – Morąg przez Łukę;
- linia komunikacyjna 302815 Ostróda – Miłakowo przez Boguchwały;
- linia komunikacyjna 312815 Miłakowo - Markowo przez Warkalki
- linia komunikacyjna 322815 Ostróda – Łukta przez Tabórz;
- linia komunikacyjna 332815 Morąg – Głodówko przez Boguchwały;
- linia komunikacyjna 342815 Morąg – Łukta przez Żabi Róg.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1. Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i województwa

Polityka transportowa Unii Europejskiej

„Biała Księga”⁸ poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” (Aktualizacja nr II)⁹

Jak wskazano w pkt. 4.1 starosta w projekcie planu transportowego powinien uwzględnić ogłoszony plan

⁸ Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Bruksela, dnia 28.3.2011

⁹ Uchwała Nr LIV/826/23 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 7 listopada 2023 r.

transportowy opracowany przez marszałka województwa, w tym przypadku Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” (dalej: Plan Transportowy) został opracowany w 2013 r. Po uchwaleniu przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego (Uchwała Nr XXX/582/2013 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 września 2013 r.), Plan Transportowy został opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego dnia 16 października 2013 r., poz. 2874.

W roku 2015 nastąpiła aktualizacja Planu Transportowego, która została uchwalona przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego (Uchwała Nr IX/215/15 z dnia 26 sierpnia 2015 r.) i opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego dnia 14 września 2015 r., poz. 3229.

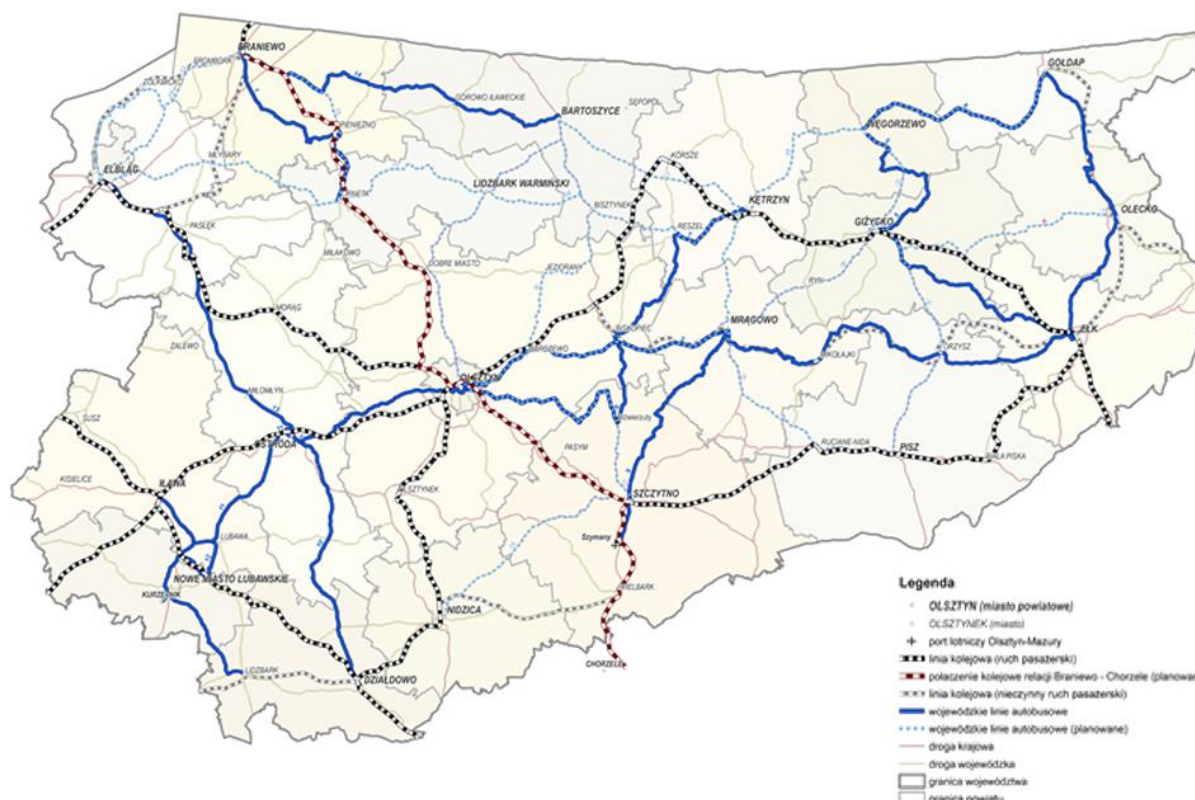
Jak wskazano w zaktualizowanym w 2023 r. Planie transportowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego, intensyfikując działania jako organizator wojewódzkich przewozów kolejowych, Województwo Warmińsko – Mazurskie w wyniku zakończenia inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A. m.in. na liniach kolejowych nr 35, odcinek na terenie woj. warmińsko – mazurskiego Wielbark – Chorzele i nr 221 Braniewo – Olsztyn, planuje rozszerzenie oferty przewozowej w celu zmniejszenia wykluczenia komunikacyjnego. Od rozkładu jazdy 2023/2024 planuje się wprowadzenie bezpośredniego połączenia między północą a południem województwa tj. w relacji Braniewo – Chorzele. Ilość połączeń będzie uzależniona od możliwości technicznych (przepustowość linii, zasoby taboru spalinowego) i każdorazowo ustalana przy konstruowaniu rozkładu jazdy na kolejny rok. Zachodzi również potrzeba aktualizacji danych dotyczących taboru kolejowego, którego ilość zmieniła się w wyniku inwestycji zrealizowanych przez Samorząd Województwa oraz Operatora. Ponadto wprowadzenie nowego instrumentu finansowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w postaci Funduszu rozwoju przewozów autobusowych (Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej),

miało wpływ na decyzje Samorządu Województwa, dotyczące formy i zakresu organizowania tego rodzaju przewozów, co stanowi dodatkowe uzasadnienie dla dokonania aktualizacji Planu Transportowego.

W związku z powyższym Aktualizacja nr II „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” zakłada m.in.: planowaną sieć publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, które zostały wprowadzone w Województwie Warmińsko-Mazurskim po wejściu w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz w zakresie finansowania usług przewozowych autobusowych w oparciu o wprowadzony nowy instrument finansowania – Fundusz rozwoju przewozów autobusowych.

Jednocześnie należy podkreślić, iż wojewódzkie połączenia autobusowe o charakterze użyteczności publicznej w założeniu stanowią uzupełnienie sieci połączeń kolejowych. Na liniach autobusowych, przebiegających po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych, zgodnie z założeniami zaktualizowanego Planu transportowego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, połączenia o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową, w sposób nie zagrażający funkcjonowaniu połączeń kolejowych i nie wpływający ujemnie na ich rentowność.

Planuje się, że zgodnie z założeniami zaktualizowanego Planu transportowego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, w zakresie wojewódzkich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej podstawowym źródłem finansowania pozostaną środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, wpływy ze sprzedaży biletów oraz środki własne województwa przekazywane operatorom autobusowym w ramach zawieranych umów o świadczenie usług publicznych. W okresie planowania Województwo Warmińsko-Mazurskie zamierza promować transport kolejowy, który powoduje mniejsze zanieczyszczenie środowiska naturalnego, jest przyjazny dla osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej oraz jest mniej zawodny niż transport drogowy.



Rysunek 5. Część graficzna planu transportowego – sieć komunikacyjna użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – Sieci komunikacyjne użyteczności publicznej na terenie Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” (Aktualizacja nr II).

„Strategia Warmińsko-Mazurskie 2030”. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego

Strategia Warmińsko-Mazurskie 2030 należy do czwartej generacji dokumentów strategicznych przygotowywanych na poziomie województw w Polsce.

Według wizji zapisanej w ramach przedmiotowej Strategii:

„Warmia i Mazury regionem, w którym warto żyć... „Warto” oznacza z jednej strony sferę korzyści, w jakiej poruszają się zarówno pracodawcy jak i pracownicy, z drugiej zaś strony kojarzy się z wartościowaniem, ocenianiem, a także dokonywaniem wyborów, które powinny być przywilejem wszystkich mieszkańców województwa. „Życie” najpełniej łączy kolejne elementy

egzystencji człowieka, od narodzin, poprzez szkołę i dalszą edukację, pierwszą pracę, rozwój kariery i samorealizację, aż w końcu spokojną starość”.

W celu realizacji założonej wizji rozwoju regionalnego, a także poszczególnych celów rozwojowych przedmiotowa Strategia zakłada m.in.:

- poprawę czasu dojazdu do miast powiatowych, przede wszystkim na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych;
- wspieranie zintegrowanego, czystego i bezpiecznego transportu publicznego oraz aktywnych form mobilności w szczególności w celu poprawy połączeń miast z ich strefami dojazdu;
- rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego.

5.2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych na obszarze Powiatu Ostródzkiego

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządy. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależy od bardzo wielu czynników, m.in.:

- struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przedprodukcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- wieku mieszkańców,
- stopnia motoryzacji,
- gęstości zaludnienia,
- jakości oferty przewozowej,
- dostępności do przystanków,
- jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

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

- **popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

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

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajądą w strukturze społecznej mieszkańców Powiatu w ciągu najbliższych lat. Niepokojące jest zjawisko, na które wskazują omówione we wcześniejszych rozdziałach prognozy demograficzne GUS, wskazujące, iż w ciągu najbliższych 35 lat zmieni się udział ludności w poszczególnych grupach wiekowych. Udział ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się. Coraz mniej ma również być młodych ludzi w wieku przedprodukcyjnym. Wzrastać będzie natomiast grupa ludzi w wieku poprodukcyjnym. W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny, zawarte w dokumencie „Prognoza ludności na lata 2023–2060” wskazują na kontynuację negatywnego trendu demograficznego. W ww. prognozie zostały przedstawione 3 warianty: główny, niski i wysoki. W każdym z wariantów, liczba ludności w Powiecie Ostródzkim do 2060 r. zmniejszy się w sposób znaczący. Zmiany idące w tym kierunku są niekorzystne dla wielu sfer życia, m.in.: oświaty, opieki społecznej, gospodarki, rynku pracy.

5.3. Generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej,

sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

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

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

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

Wśród generatorów ruchu wyróżnić można:

- **Obiekty oświaty** – uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.
- **Obiekty instytucji publicznych i służby zdrowia** – jedną z grup obiektów użyteczności publicznej generujących ruch są szpitale, gminne ośrodki zdrowia, urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne Powiatu Ostródzkiego.
- **Duże zakłady pracy** – zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obowiązkowe i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu.
- **Inne**, w tym m.in.: biblioteki, muzea, ośrodki kultury, stowarzyszenia i klub sportowe.

Do najważniejszych generatorów ruchu na terenie Powiatu Ostródzkiego należą:

1. Szpital w Ostródzie S.A. (powiatowy), ul. Jagiełły 1, 14-100 Ostróda;
2. Szpital Miejski w Morągu Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 16, 14-300 Morąg;
3. Starostwo Powiatowe w Ostródzie, ul. Jana III Sobieskiego 5, 14-100 Ostróda;
4. Starostwo Powiatowe w Ostródzie, Oddział Zamiejscowy w Morągu, ul. 11 Listopada 9, 14-300 Morąg;
5. Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Ostródzie, ul. Jana III Sobieskiego 5, 14-100 Ostróda;
6. Zakład Ubezpieczeń Społecznych, ul. Czarnieckiego 50, 14-100 Ostróda;
7. Urząd Skarbowy w Ostródzie, ul. Olsztyńska 5b, 14-100 Ostróda;
8. Sąd Rejonowy w Ostródzie, ul. Jana III Sobieskiego 12, 14-100 Ostróda;
9. Sąd Rejonowy w Ostródzie, VI Zamiejscowy Wydział Ksiąg Wieczystych oraz VII Zamiejscowy Wydział Karny, ul. Warmińska 17a, 14-300 Morąg;
10. Powiatowy Urząd Pracy, ul. Jana III Sobieskiego 5, 14-100 Ostróda;
11. Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, ul. Jana III Sobieskiego 5, 14-100 Ostróda;
12. Centrum Użyteczności Publicznej oraz Biblioteka Multimedialna Powiatu Ostródzkiego „Przystań z Kulturą”, ul. Jana III Sobieskiego 9, 14-300 Ostróda;
13. Zarząd Dróg Powiatowych, ul. Grunwaldzka 62A, 14-100 Ostróda;
14. Świetlica Terapeutyczna w Ostródzie, ul. Sportowa 1, 14-100 Ostróda;
15. Zespół Placówek Pedagogicznych w Ostródzie (Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Ostródzie oraz Powiatowa Biblioteka Pedagogiczna w Ostródzie), ul. Sportowa 1, 14-100 Ostróda;
16. Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Morągu, ul. Leśna 6, 14-300 Morąg;
17. Ośrodek Rehabilitacyjno-Edukacyjno-Wychowawczy Polskie Stowarzyszenie na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym Koło w Ostródzie, ul. Grunwaldzka 19a, 14-100 Ostróda;
18. Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Dobrocinie, Dobrocin 3, 14-330 Małdyty;
19. Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Szymanowie, Szymanowo 2, 14-300 Morąg;
20. Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Miłakowie, ul. Olsztyńska 9a, 14-310 Miłakowo;
21. Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczo-Rewalidacyjnych w Ostródzie, ul. Grunwaldzka 14, 14-100 Ostróda;

22. Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących im. 9 Drezdeńskiej Brygady Artylerii i Poradni Psychologiczno-Pedagogicznej w Morągu, ul. Kujawska 1, 14-300 Morąg;
23. Zespół Szkół Licealnych w Morągu, ul. 11 Listopada 7, 14-300 Morąg;
24. Zespół Szkół Zawodowych im. S. Staszica i Centrum Kształcenia Ustawicznego w Ostródzie, ul. Wyszyńskiego 2, 14-100 Ostróda;
25. Zespół Szkół Rolniczych im. W. Witosa w Ostródzie, ul. Czarnieckiego 69, 14-100 Ostróda;
26. Zespół Szkół Zawodowych im. S. Petőfi w Ostródzie, ul. Sportowa 1, 14-100 Ostróda;
27. Liceum Ogólnokształcące Nr 1 im. J. Bażyńskiego w Ostródzie, ul. Drwęcka 2, 14-100 Ostróda;
28. Salezjańskie Liceum Ogólnokształcące im. Św. Dominika Savio w Ostródzie;
29. Szkoła Mistrzostwa Sportowego w Ostródzie, ul. Mickiewicza 32, 14-100 Ostróda;
30. DPS w Szyldaku, ul. Gdańska 14, 14-106 Szyldak;
31. DPS w Molzie, Molza 18, 14-105 Molza.

Duże zakłady pracy, centra/galerie handlowe, ośrodki sportu i rekreacji, duże obiekty kulturalne Powiatu Ostródzkiego:

32. Animex Foods Oddział w Morlinach, Morliny 15, 14-100 Ostróda;
33. Wagon Service Ostróda Sp. z o.o., ul. 11 Listopada 26, 14-100 Ostróda;
34. Ostróda Yacht Sp. z o.o., ul. Spokojna 1, 14-100 Ostróda;
35. Model Art Sp. z o.o., ul. 11 Listopada 30D, 14-100 Ostróda;
36. Art Wood Sp. z o.o., ul. Grunwaldzka 51, 14-100 Ostróda;
37. Ekobud Sp. z o.o., ul. Przemysłowa 8, 14-100 Ostróda;
38. PPH Indyk-Mazury Sp. z o.o. Sp. k., ul. Gizewiusza 32, 14-100 Ostróda;
39. Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o., ul. Grunwaldzka 49, 14-100 Ostróda;
40. OSI Food Solutions Poland Sp. z o.o., Górka 15, 14-100 Ostróda;
41. Mazury-Trans Sp. z o.o., Morliny 15, 14-100 Ostróda;
42. Polskie Mięso i Wędliny Łukosz, Lubajny 45, 14-100 Ostróda;
43. Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych RUDNO Sp. z o.o., Rudno 17, 14-100 Ostróda;
44. Mazury Sp. z o.o., ul. Przemysłowa 8, 14-100 Ostróda;
45. Hotel SPA Dr Irena Eris Wzgórza Dylewskie, Wysoka Wieś 22, 14-100 Ostróda;
46. Baltic Composites Sp. z o.o., ul. 11 Listopada 28c, 14-100 Ostróda;
47. Dr Höhn Sp. z o.o., ul. Spokojna 5, 14-100 Ostróda;
48. MLEKOVITA zakład i hurtownia, ul. Przemysłowa 8, 14-300 Morąg;
49. Fabryka Mebli TARANKO, ul. Przemysłowa 21b, 14-300 Morąg;
50. PAGED Morąg S.A., ul. Mazurska 1, 14-300 Morąg;
51. PTO Lipnicki Sp. z o.o. Sp. k., ul. Żeromskiego 43, 14-300 Morąg;
52. WIPASZ S.A., al. Wojska Polskiego 35, 14-300 Morąg;
53. Lactima Sp. z o.o., ul. Kaszubska 6, 14-300 Morąg;
54. Kaczkan Zakład Produkcji Drzewnej Józef Kaczkan Spółka Jawna, Klonowy Dwór 13, 14-330 Mądyty;
55. Hotel Anders, ul. Spacerowa 2, 14-133 Stare Jabłonki;
56. Hotel Willa Port, ul. Mickiewicza 17, 14-100 Ostróda;
57. Hotel Lake Hill Mazury Resort & SPA, ul. Turystyczna 15, 14-100 Ostróda;
58. Zamek Krzyżacki w Ostródzie, ul. Mickiewicza 22, 14-100 Ostróda;
59. Centrum Kultury w Ostródzie oraz Amfiteatr, ul. Mickiewicza 17a, 14-100 Ostróda;
60. Żegluga Ostródzko-Elbląska, Biuro Obsługi Klienta, ul. Mickiewicza 9a, 14-100 Ostróda;
61. Park Collisa, ul. 3 Maja, 14-100 Ostróda;
62. Ostródzkie Centrum Sportu i Rekreacji, ul. Kościuszki 22a, 14-100 Ostróda;
63. Kompleks Sportowo-Rekreacyjny, ul. 3 Maja 21, 14-100 Ostróda;
64. Stadion Miejski OCSiR w Ostródzie, 3 Maja 19, 14-100 Ostróda;
65. Hala sportowa, ul. Piłsudskiego 4, 14-100 Ostróda;
66. Stadion Lekkoatletyczny, ul. Wyszyńskiego 11, 14-100 Ostróda;
67. Boisko Orlik, ul. Piastowska, 14-100 Ostróda;
68. Boisko Orlik, ul. 21 Stycznia, 14-100 Ostróda;
69. Boisko Orlik, ul. Ćwiklińskiej, 14-100 Ostróda;

- 70. Centrum Handlowe BIG Ostróda, Górka 16, 14-100 Ostróda;
- 71. Galeria Mazurska, ul. Jana Pawła II 9, 14-100 Ostróda;
- 72. Centrum Handlowe Port A-Centrum, ul. Składowa 2c, 14-100 Ostróda;
- 73. Kino Narie w Morągu, ul. Mickiewicza 19, 14-300 Morąg;
- 74. Kino w Łukcie, ul. Kościelna 2, 14-105 Łukta.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych

Obecnie Powiat Ostródzki jako jednostka samorządu terytorialnego finansuje usługi o charakterze użyteczności publicznej.

Partycypacja w kosztach poszczególnych gmin, na których realizowane były powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej w 2024 r. kształtowała się następująco:

1. Gmina Miłomłyn 3,33% łącznej kwoty rozliczenia;
2. Gmina Małdyty, Gmina Łukta i Gmina Morąg po 4,72% łącznej kwoty rozliczenia.

Ww. gminy podjęły uchwały w sprawie udzielenia Powiatowi Ostródzkiemu pomocy finansowej w określonych kwotach w zakresie linii OSD10, OSD20 i OSD30. Gmina Miłomłyn nie zgodziła się na współfinansowanie w częściach równych, zatem gmina ta rozliczała się wg liczby wozokilometrów zrealizowanych po jej obszarze, tj. 14 km w każdym kursie. Od stycznia 2025 r. wszystkie 4 gminy zadeklarowały udział we współfinansowaniu – solidarnie.

Powiatowe przewozy pasażerskie korzystają z dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Aktualnie **żadna z linii komunikacyjnych nie jest rentowna**. Na liniach OSD20, OSD30 i OSD40 Powiat Ostródzki korzysta z pełnego dofinansowania, a na liniach OSD10 (Ostróda – Morąg przez Miłomłyn, Małdyty) i OSD50 (Zwierzewo – Ostrowin przez Ostródę) z częściowego.

Zakładany udział dofinansowania:

- z FRPA w 2025 r. na trzy funkcjonujące linie komunikacyjne OSD10, OSD20 i OSD30 – 761 616 zł;
- z FRPA w 2025 r. na dwie nowe linie komunikacyjne – 299 433,60 zł;
- z czterech gmin w 2025 r. na trzy funkcjonujące linie komunikacyjne OSD10, OSD20 i OSD30 – 446 814,72 zł;
- z gminy Ostróda w 2025 r. na dwie nowe linie komunikacyjne OSD40 i OSD50 – 175 667,71 zł.

Poziom wpływ z biletów komunikacyjnych, na poszczególnych liniach komunikacyjnych, szacuje się na poziomie:

- OSD10 – na poziomie ok. 45%;
- OSD20 – na poziomie ok. 22%;
- OSD30 – na poziomie ok. 17%;
- OSD40 – na poziomie ok. 15%;
- OSD50 – na poziomie ok. 35%.

Podsumowując, źródłem finansowania powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej są:

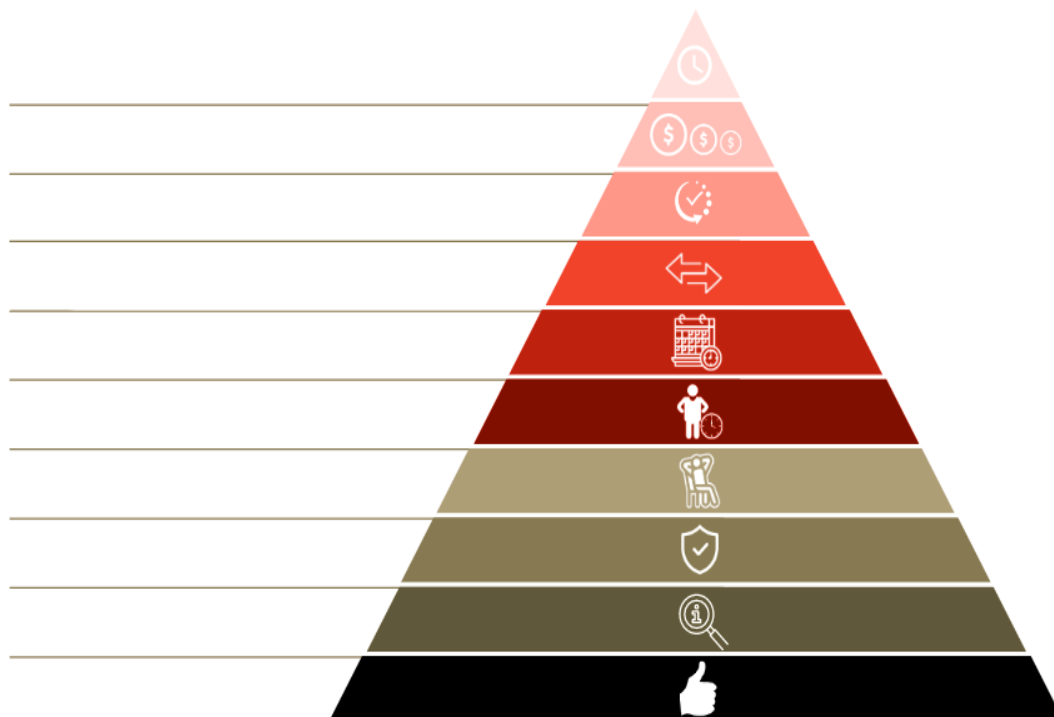
1. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.
2. Dofinansowanie z gmin (pomoc finansowa).
3. Rekompensata z tytułu stosowania ulg ustawowych (budżet państwa).
4. Przychody z biletów i innych opłat.

W najbliższych latach nie planuje się zmiany sposobu finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu, za wyjątkiem skorzystania z możliwych dodatkowych dopłat, jeżeli takowe będą dostępne i możliwe do pozyskania przez Powiat Ostródzki.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu zależą od wielu aspektów. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy.

Wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejścia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.



Rysunek 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, *Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań*.

- czas podróży – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- koszt podróży – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- dostępność – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- bezpośredniość – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- częstotliwość – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- punktualność – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- wygoda, komfort, łatwość korzystania – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- bezpieczeństwo – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,

- dostępność informacji – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- pewność realizacji usług – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

7.1. Metodologia badań

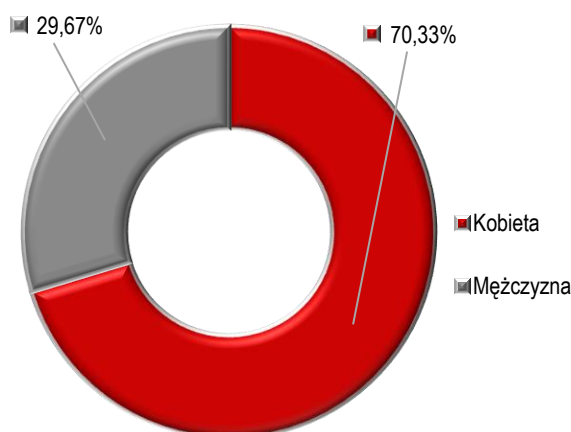
Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych i postulatów transportowych mieszkańców Powiatu Ostródzkiego zostały przeprowadzone w styczniu i lutym 2025 r. poprzez elektroniczną ankietę umieszczoną na stronie Starostwa Powiatowego w Ostródzie (powiat.ostroda.pl) oraz w mediach społecznościowych Powiatu (Facebook).

Dodatkowo, każda z gmin wchodzących w skład Powiatu Ostródzkiego została poproszona o zamieszczenie ankiety na swoich stronach internetowych oraz w mediach społecznościowych. Analogiczna prośba została również przekazana do szkół i innych placówek oświatowych, aby pozyskać informacje na temat preferencji transportowych od różnych grup społecznych.

Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed publicznym transportem zbiorowym. Niniejszy rozdział został opracowany na podstawie tego badania.

7.2. Metryka respondentów

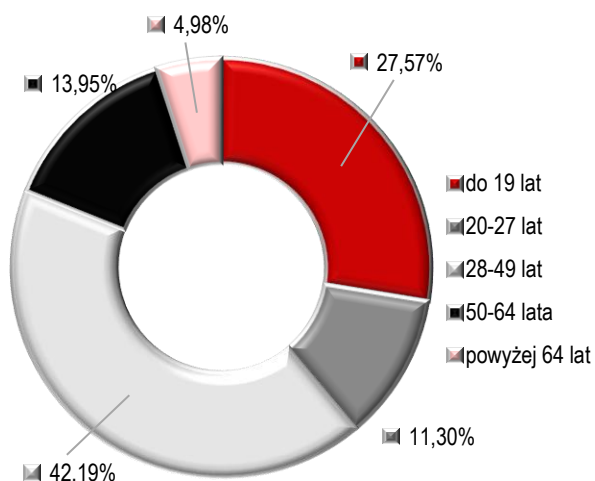
Wśród przebadanej grupy respondentów udział kobiet stanowi 70,33%, zaś mężczyzn – 29,67%.



W badaniu skupiono się na tym, aby zapoznać się z opinią i preferencjami każdej grupy wiekowej Powiatu Ostródzkiego. Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (20-49 lat). 27,57% ankietowanych to osoby młode, które nie ukończyły 19 lat, a zaledwie 4,98% ankietowanych stanowiły osoby po 64 roku życia. Podział ankietowanych ze względu na wiek przedstawia poniższy wykres.

Wykres 5. Podział respondentów ze względu na płeć

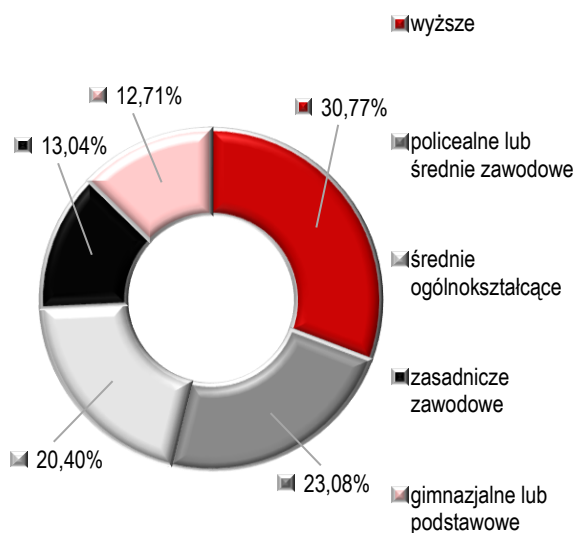
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.



Wykres 6. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

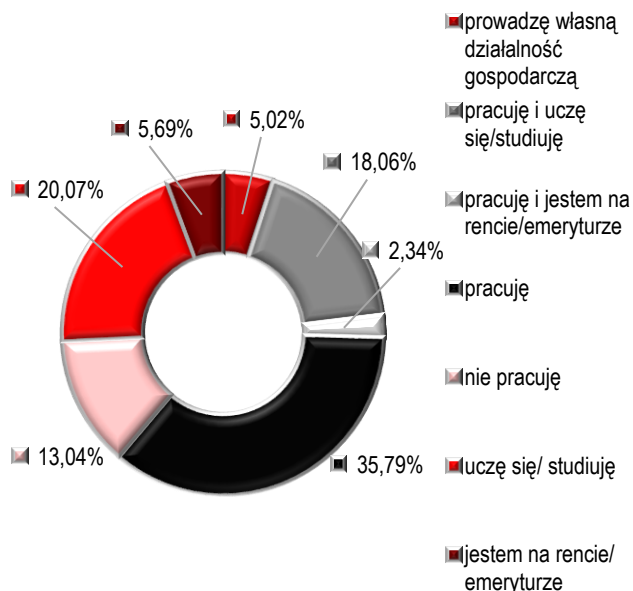
Z kolei na następnym wykresie przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie. Poziom wykształcenia respondentów rozkłada się równomiernie.



Wykres 7. Podział respondentów ze względu na poziom wykształcenia

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Zdecydowana większość ankietowanych to osoby pracujące (łącznie 61,20%), z czego 5,02% prowadzi własną działalność gospodarczą. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową zaprezentowano na poniższym wykresie.



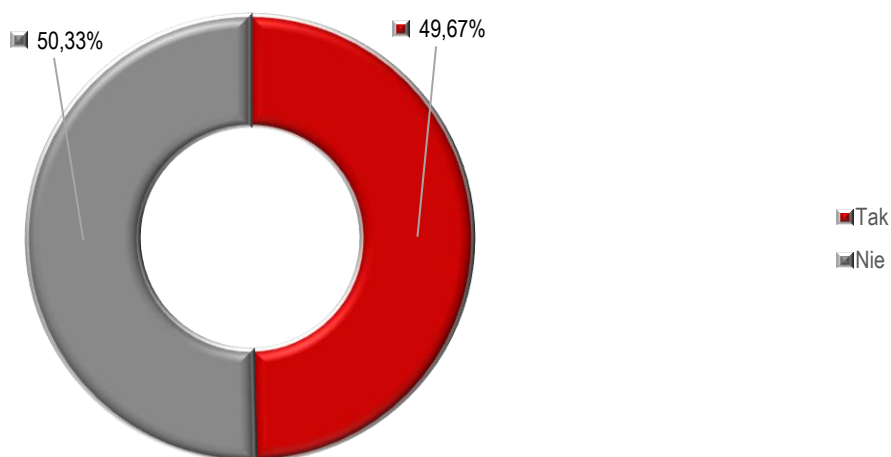
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

7.3. Wyniki badań

Pierwsze pytanie skierowane do ankietowanych odnosiło się do tego, czy posiadają czynne prawo jazdy. Rozkład odpowiedzi był stosunkowo równomierny, gdyż 49,67% z respondentów zadeklarowało, że posiada

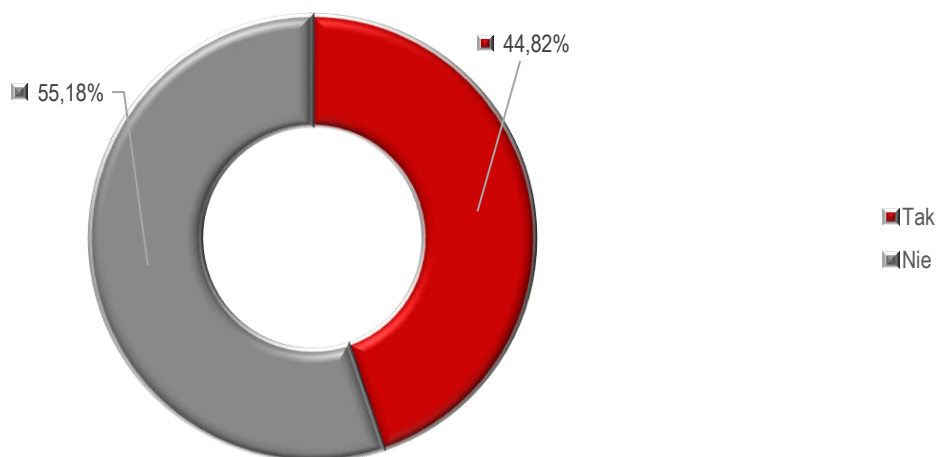
odpowiednie uprawnienia do kierowania samochodem osobowym. Rozkład odpowiedzi został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 9. Pytanie: Czy posiada Pan/i prawo jazdy?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W drugim pytaniu ankietowani zostali zapytani, czy posiadają do samodzielnej, codziennej dyspozycji samochód osobowy. Rozkład odpowiedzi na to pytanie przedstawia poniższy wykres.

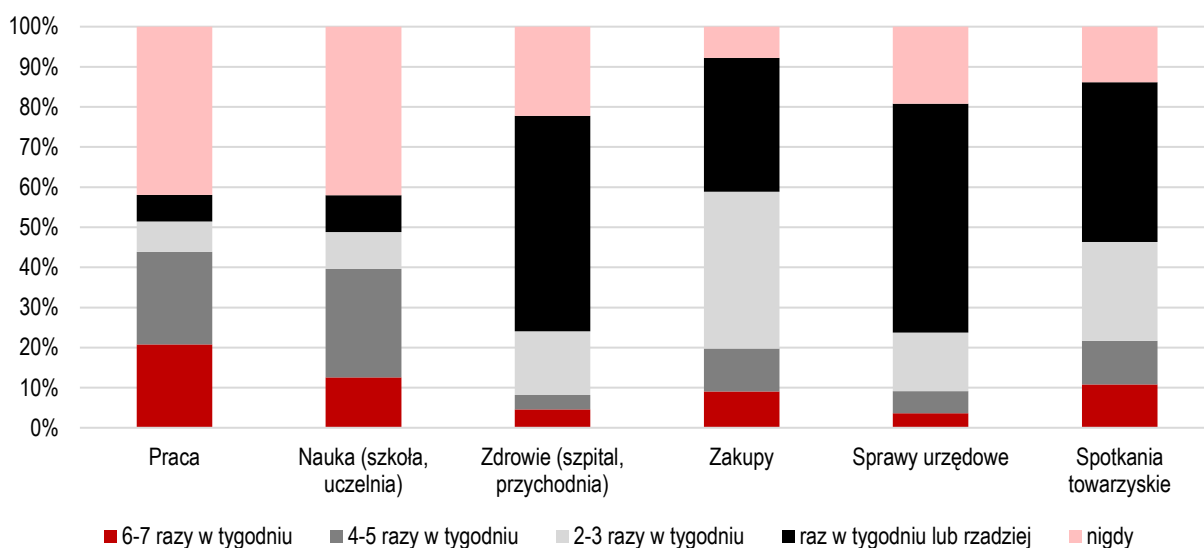


Wykres 10. Pytanie: Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W pytaniu trzecim ankietowani zostali zapytani, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, ale w obrębie Powiatu Ostródzkiego, w celach taki jak

praca, nauka, zdrowie, zakupy, sprawy urzędowe, spotkana towarzyskie i inne. Uzyskane odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.

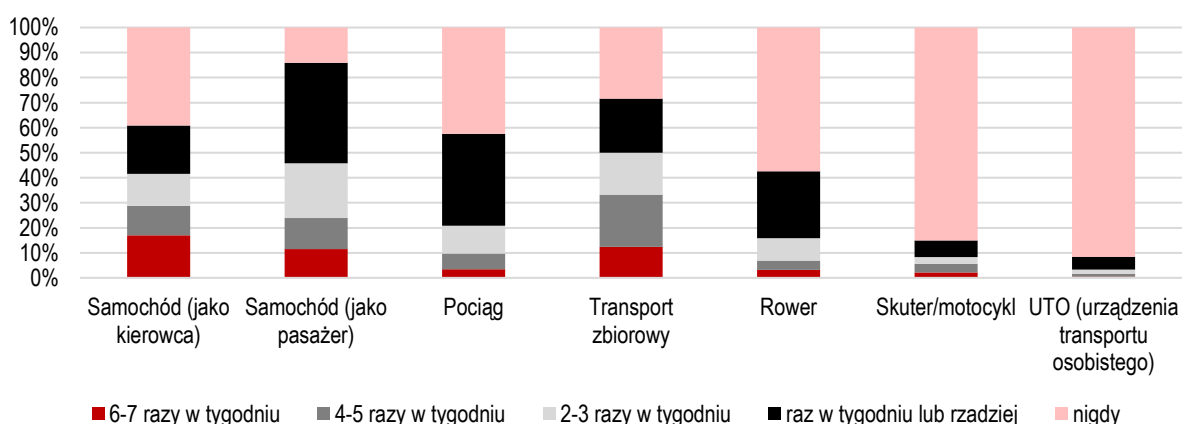


Wykres 11. Pytanie: Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach Powiatu Ostródzkiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Uzyskane wyniki pokazują, że główną motywacją częstych podróży powiatowych (6-7 razy w tygodniu) jest praca. Są to podróże cykliczne, najczęściej w godzinach szczytów przewozowych. Zdecydowana większość mieszkańców jednak nie odbywa częstych podróży poza swoją gminę zamieszkania. Podróże sporadyczne generują takie motywacje jak zdrowie, sprawy urzędowe czy spotkania towarzyskie. Te najczęściej odbywają się poza szczytami komunikacyjnymi.

W pytaniu czwartym ankietowani udzielali odpowiedzi na pytanie, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, ale w obrębie Powiatu Ostródzkiego, przy wykorzystaniu środków transportu takich jak samochód (jako kierowca), samochód (jako pasażer), pociąg, pojazdy transportu zbiorowego, rower, skuter/motocykl czy UTO.



Wykres 12. Pytanie: Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach Powiatu Ostródzkiego, korzystając z poniższych środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

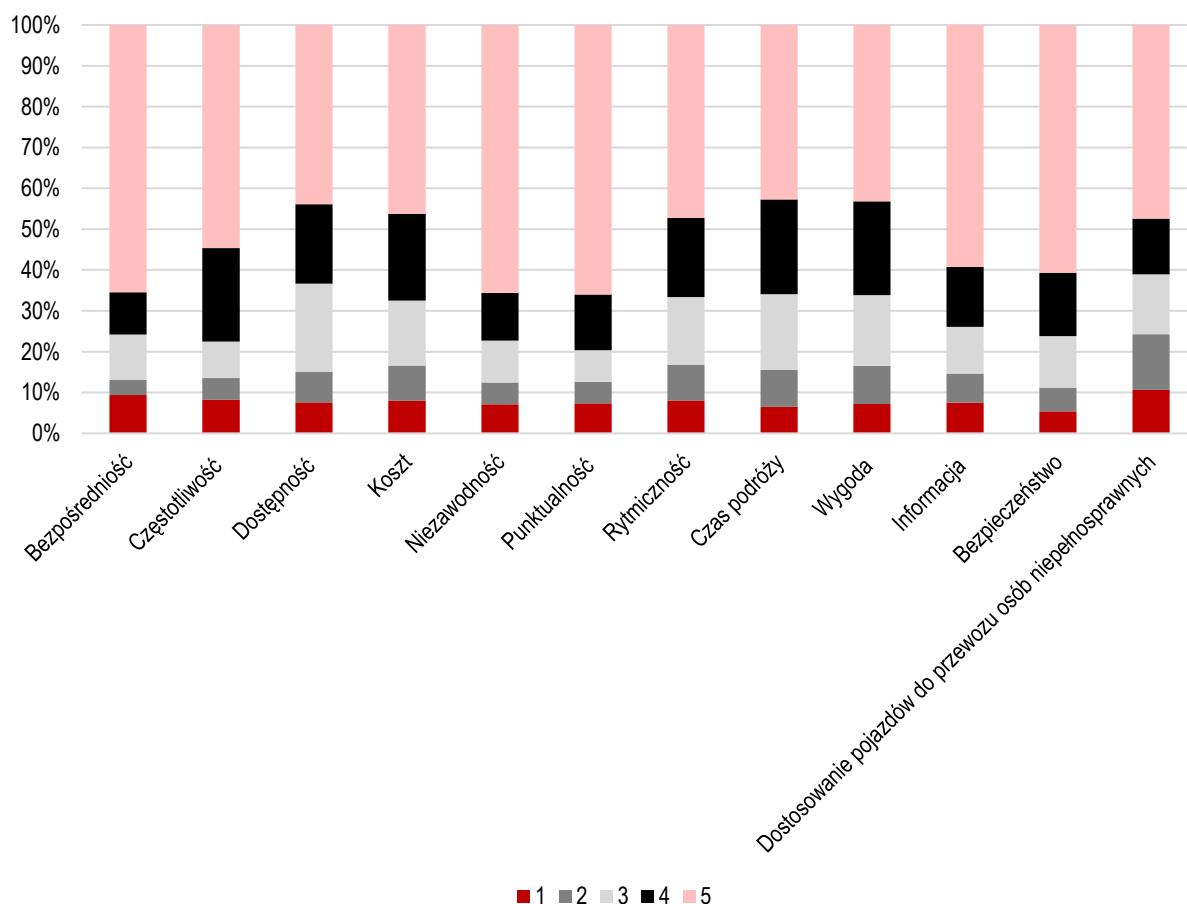
Częste podróże powiatowe odbywane są najczęściej prywatnymi samochodami osobowymi lub autobusami transportu zbiorowego. Należy jednak pamiętać, że niewielki odsetek ankietowanych odbywa regularne podróże powiatowe. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku podróży sporadycznych, gdyż mieszkańcy poruszają się wówczas samochodem osobowym (jako pasażer lub kierowca). Warto zwrócić uwagę, że połączenia kolejowe wybierane są przez mieszkańców Powiatu wyłącznie do podróży incydentalnych. Może to wynikać z niedostosowania sieci i oferty kolejowej do potrzeb przewozów powiatowych.

Piąte pytanie dotyczyło istotności poniższych postulatów transportowych:

- bezpośredniość - możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;
- częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami;
- dostępność - odległość z/do przystanku;
- koszt - wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność - pewność dojechania do celu;

- punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- czas podróży- całkowity czas przemieszczenia się do celu;
- wygoda - komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo – zarówno w pojeździe jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

Ankietowani oceniali istotność dostosowania systemu transportowego w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 – bardzo istotny. Wyniki zostały przedstawione na poniższym wykresie.

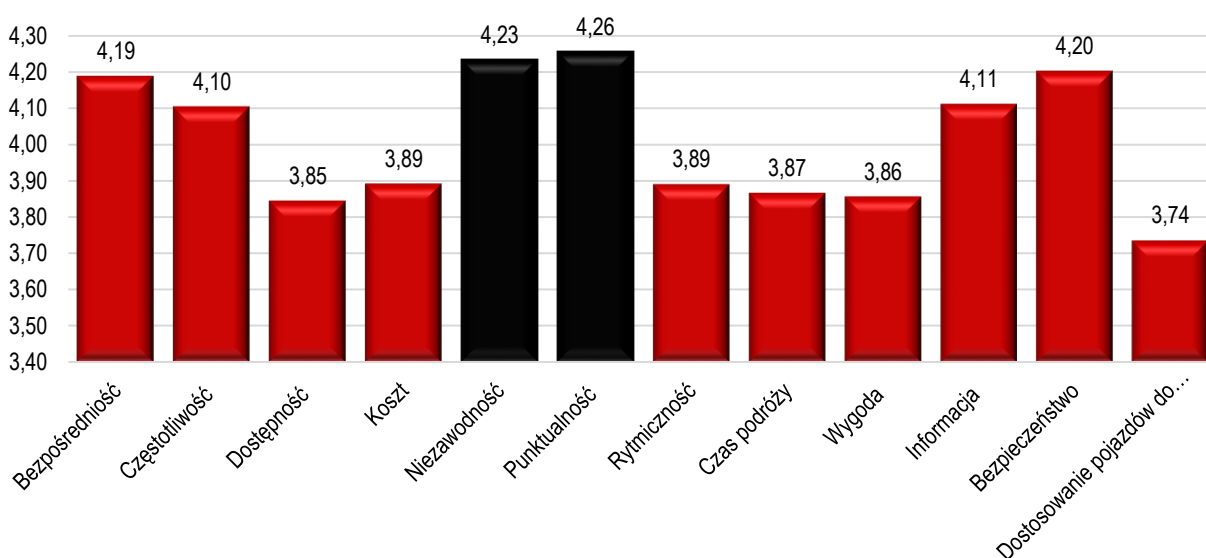


Wykres 13. Pytanie: Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Najistotniejszym postulatem wskazanym przez ankietowanych jest **punktualność, niezawodność i bezpośredniość**. Postulat punktualności otrzymał średnią ocen 4,26; niezawodności – 4,23 a bezpośredniości – 4,19. Na kolejnych miejscach znalazły się: bezpieczeństwo (4,20), informacja – dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe i na przystankach (4,11), częstotliwość (4,10). Najmniej istotne w ocenie ankietowanych okazała się dostosowanie pojazdów do przewozu osób z niepełnosprawnościami (3,74), dostępność - odległość z/do przystanku (3,85) oraz wygoda (3,86).

Uwagę zwraca wyższy wynik niezawodności i punktualności niż czasu podróży. Oznacza to, że pasażerowie mogą zgodzić się na dłuższą podróż pod warunkiem, że zawsze ich podróż będzie przewidywalna i skuteczna. Istotne jest również odniesienie poszczególnych wyników do rezultatu postulatu „koszt”.

Według deklaracji ankietowanych są oni w stanie zapłacić więcej za bezpieczeństwo, niezawodność, bezpośredniość i punktualność, jednak już nie za dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.



Wykres 14. Średnia ocen istotności postulatów transportowych, które zostały wskazane przez ankietowanych

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Podsumowanie

Odpowiedzi ankietowanych z Powiatu Ostródzkiego odpowiadają ogólnym wymaganiom jakościowym stawianym przez podróżnych w całym kraju.

Warto pamiętać, iż wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.

Wyniki badań ankietowych wskazują także, że w przypadku planowania ofert usług przewozowych należy szczególną uwagę zwrócić na różne rodzaje aktywności człowieka, jego styl życia, status materialny, dyspozycje czasowe i inne uwarunkowania, a czasami nawet indywidualne preferencje w zakresie mobilności.

7.4. Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w gminie, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

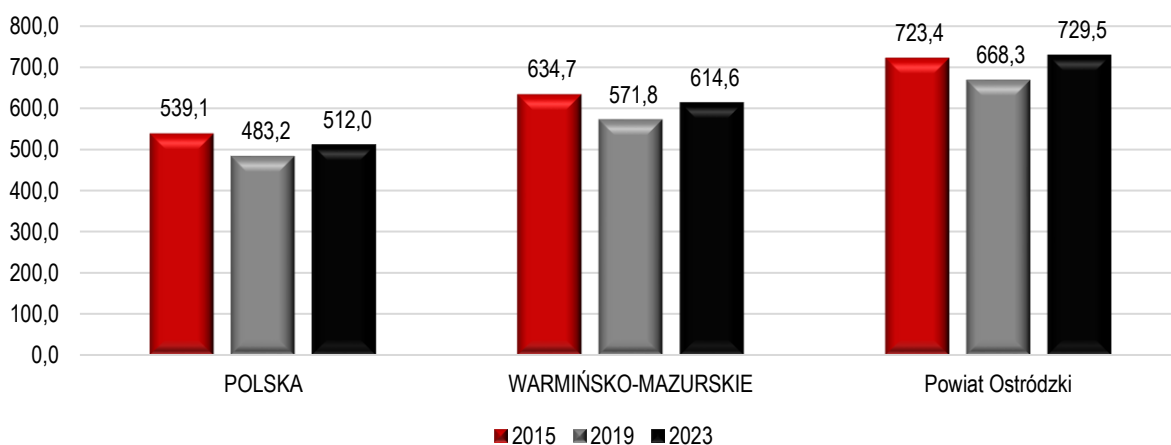
Wskaźnik motoryzacji obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach w przeliczeniu na 1000 osób.

$$\text{wsk. motoryzacji} = \frac{\text{liczba pojazdów}}{\text{liczba ludności}} \cdot 1000$$

W każdym przeanalizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w Powiecie Ostródzkim plasowała się zdecydowanie powyżej wskaźnika motoryzacji w województwie warmińsko-mazurskim i całym kraju. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w Powiecie Ostródzkim przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy Powiatu mają zatem coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej.

Wskaźnik motoryzacji określony na podstawie danych dotyczących liczby samochodów w powiecie wynosił 723,4 samochodów na 1000 mieszkańców w 2015 roku, 668,3 samochodów na 1000 mieszkańców w 2017 roku, a w 2023 roku wskaźnik ten wynosił już 729,5. Opisane powyżej zjawisko stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego na terenie danej jednostki administracyjnej. Działania Powiatu Ostródzkiego będą w miarę możliwości ukierunkowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, częstotliwość kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego.

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie warmińsko-mazurskim i Powiecie Ostródzkim.



Wykres 15. Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Ostródzkim, województwie warmińsko-mazurskim i Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. Powiat Ostródzki jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady zarządzania transportem publicznym jest ustawa o ptz. Ponadto aktami prawnymi regulującymi zarządzanie transportem publicznym są w szczególności:

- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn.zm.),
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, z późn. zm.),
- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320),
- ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2024 r. poz. 566, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 6 marca 2018 - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.),
- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE L 315 z 3.12.2007 r.).

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

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

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

Na obszarze Powiatu Ostródzkiego organizatorem jest Powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje Starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice Powiatu.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest Powiat:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, lub
- któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 3 ustawy o ptz. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Powiat Ostródzki, jako organizator transportu o charakterze użyteczności publicznej, podjął decyzję o zawarciu Umowy z operatorem w trybie zakłóceń na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Umowa na okres od 2 września 2024 r. do 31 grudnia 2024 r. na trzy linie komunikacyjne: OSD10, OSD20 i OSD30, przedłużona aneksem na cały 2025 r.). Nadto w styczniu 2025 r. Powiat Ostródzki zawarł kolejną umowę, w trybie zakłóceń na okres od 1 lutego 2025 r. do 31 grudnia 2025 r.

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

9.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej.

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

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

Źródło: opracowanie własne

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

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

9.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

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

Aktualnie autobusy, którymi świadczone są usługi publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Ostródzkiego, dostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową stanowią około 40% całego taboru.

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej w miarę możliwości powiatowe przystanki komunikacyjne będą dostosowywane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier.

Powiat Ostródzki dąży do dostosowania modernizowanych i nowo budowanych przystanków komunikacyjnych tak, aby charakteryzowały się przede wszystkim:

- utwardzonym, odpowiednio szerokim peronem - ułatwianie wsiadania osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- wyznaczeniem pasów płyt chodnikowych o wyróżniających się względem nawierzchni peronu barwą i fakturą (np. z tzw. guzkami) – postulat ułatwiający korzystanie z przystanków komunikacyjnych osobom niedowidzącym,
- brakiem progów na drodze dojścia – różnice wysokości będą niwelowane rampami,
- lokalizowaniem przystanków komunikacyjnych możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- lokalizowaniem przystanków komunikacyjnych w obrębie ciągów pieszych,
- umożliwieniem, poprzez konstrukcję przystanku, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

Dostępność infrastruktury przystankowej określana jest na podstawie czasu potrzebnego do dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach krajowych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500 – 1000 m, co odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h.

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

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

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi,

polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu

zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

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

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

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

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich dla norm EURO 1-4 oraz Rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 dla normy EURO 5 i EURO 6, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

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

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Najnowszą regulacją Unii Europejskiej jest norma EURO 7, która została przyjęta przez Radę Unii Europejskiej 12 kwietnia 2024 roku. W przypadku pojazdów autobusowych norma Euro 7 będzie obowiązywać od 2028 roku dla nowych typów autobusów i od 2029 roku dla nowo rejestrowanych autobusów.

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

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

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do końca roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się, aby spełniały one normę Euro 6.

Promocja zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych pojazdów

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania

- Zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia.
- Zastosowanie idei carpoolingu, czyli tzw. podwozów sąsiedzkich, pozwoli zmniejszyć liczbę samochodów na drogach.
- Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie, tzw. ecodriving.
- Propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem, a pośrednio pozwoli na zmniejszenie uszczuplania pokładów surowców naturalnych.

9.3. Rozwój elektromobilności w zakresie podwyższenia standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali Unii Europejskiej jest on źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM10 i 28% pyłów PM2.5. Transport drogowy jest odpowiedzialny także za 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO₂ i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach

parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Eksplatacja pojazdów zeroemisyjnych na terenie Powiatu Ostródzkiego pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego. Wzrost liczby floty zeroemisyjnej przyczyni się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, w tym CO₂, do powietrza. Co więcej, przyczynić się to może do ograniczenia emisji dźwięku, który jest wytwarzany przez środki transportu.

Na terenie Powiatu Ostródzkiego usługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie są realizowane przez transport zeroemisyjny. W miarę możliwości finansowych, Powiat Ostródzki wprowadzi do obsługi pojazdy ograniczające szkodliwe emisje zanieczyszczeń do powietrza.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Rozkłady jazdy powiatowego publicznego transportu zbiorowego dostępne są na dworcu, na przystankach komunikacyjnych wymienionych w rozkładach jazdy, na stronie internetowej operatora www.lipnicki.pl oraz na stronie powiat.ostroda.pl w zakładce „Strefa interesanta”.

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na

przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów ww. rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Planowany system informacji pasażerskiej

Powiat Ostródzki, w miarę możliwości finansowych, będzie dążyć do tego, aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

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

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego będą publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,

- w Internecie,
 - w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.
- W poniższej tabeli zestawiono planowane/pożądane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Wykres 16. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	• Nazwa i numer przystanku. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy zawierający: ○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Powiat Ostródzki. • Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Ostródzkim

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Ostródzkiego jest integracja przewozów powiatowych oraz integracja na różnych szczeblach organizatorów. Aspektami integracji będą rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także integracja taryfy i biletów.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego.

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

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam istotną rolę będzie pełnić transport indywidualny,

głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

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

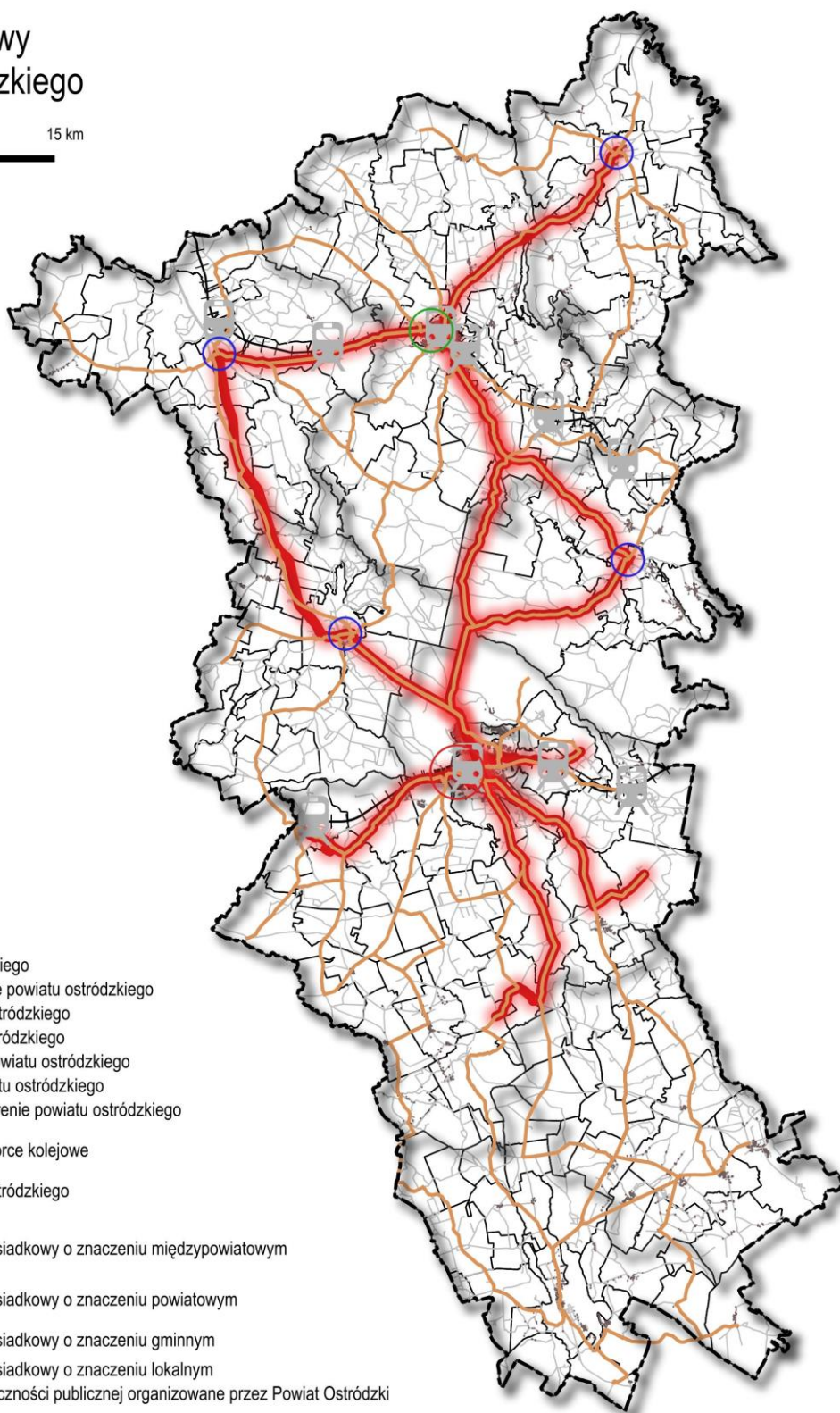
W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Ostródzkiego, jak i poszczególnych gmin dopuszcza się zawieranie przez Powiat Ostródzki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Plan transportowy Powiatu Ostródzkiego

0 5 10 15 km

Legenda

-  Granica powiatu ostródzkiego
-  Jednostki administracyjne powiatu ostródzkiego
-  Sieć kolejowa powiatu ostródzkiego
-  Tereny leśne powiatu ostródzkiego
-  Wody powierzchniowe powiatu ostródzkiego
-  Budynki na terenie powiatu ostródzkiego
-  Rzeki i ciek wodne na terenie powiatu ostródzkiego
-  Przystanki, stacje i dworce kolejowe
-  Sieć drogowa powiatu ostródzkiego
-  Węzeł przesiadkowy
-  Planowany węzeł przesiadkowy o znaczeniu międzypowiatowym
-  Planowany węzeł przesiadkowy o znaczeniu powiatowym
-  Planowany węzeł przesiadkowy o znaczeniu gminnym
-  Planowany węzeł przesiadkowy o znaczeniu lokalnym
-  Linie o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Ostródzki
-  Sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Ostródzkiego



Rysunek 7. Plan transportowy dla Powiatu Ostródzkiego – część graficzna

Źródło: opracowanie własne.

12. Aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o ptz stanowi, że „Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji”. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ostródzkiego.

Ustawodawca przewidział możliwość aktualizowania planów transportowych w zależności od uzasadnionych potrzeb, nie wskazując jednak żadnych konkretnych przypadków ani terminów aktualizacji. Przykładowo, może to nastąpić w sytuacji pojawienia się konieczności wyznaczenia nowej linii komunikacyjnej. Prace nad aktualizacją planu transportowego mogą zostać podjęte przez organizatora także w wyniku wniosków czy skarg innych podmiotów, takich jak pasażerowie (lokalna społeczność), operatorzy i przewoźnicy czy inni organizatorzy. Aktualizacja planu transportowego powinna być zrealizowana bez zbędnej zwłoki i za każdym razem, kiedy zaistnieje taka potrzeba, w trybie przewidzianym przez właściwe przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.¹⁰ Każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej.

¹⁰ źródło: B. Kwiatek, A. Wach, K. Wach, Publiczny transport zbiorowy. Komentarz, Wolters Kluwer, Warszawa 2021

Wykaz tabel

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Ostródzkim w podziale na gminy	17
Tabela 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Ostródzkiego oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu	19
Tabela 3. Struktura demograficzna Powiatu Ostródzkiego i poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu	20
Tabela 4. Prognozowana struktura demograficzna Powiatu Ostródzkiego do 2060 roku	21
Tabela 5. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Ostródzkiego	23
Tabela 6. Tabela odjazdów pociągów z Dworca Kolejowego w Ostródzie	28
Tabela 7. Tabela odjazdów pociągów z Dworca Kolejowego w Morągu	28
Tabela 8. Wykaz linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Ostródzki w 2025 r.	29
Tabela 9. Wykaz zezwoleń linii komunikacyjnych w przewozach regularnych osób	32
Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	56

Wykaz wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności na przestrzeni 23 lat	18
Wykres 2. Prognozy liczby ludności powiatu ostródzkiego do 2060 roku	19
Wykres 3. Zmiany struktury ludności według grup ekonomicznych w Powiecie Ostródzkim	20
Wykres 4. Stan bezrobocia w Powiecie Ostródzkim w latach 2018-2023	21
Wykres 5. Podział respondentów ze względu na płeć	47
Wykres 6. Podział respondentów ze względu na wiek	48
Wykres 7. Podział respondentów ze względu na poziom wykształcenia	48
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	48
Wykres 9. Pytanie: Czy posiada Pan/i prawo jazdy?	49
Wykres 10. Pytanie: Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?	49
Wykres 11. Pytanie: Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu ostródzkiego	50
Wykres 12. Pytanie: Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu ostródzkiego, korzystając z poniższych środków transportu	50
Wykres 13. Pytanie: Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny	51
Wykres 14. Średnia ocen istotności postulatów transportowych, które zostały wskazane przez ankietowanych ..	52
Wykres 15. Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Ostródzkim, województwie warmińsko-mazurskim i Polsce	53
Wykres 16. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji	61

Wykaz rysunków

Rysunek 1. Położenie powiatu ostródzkiego i podział administracyjny	11
Rysunek 2. Układ sieci i infrastruktury kolejowej na terenie powiatu ostródzkiego	27
Rysunek 3. Mapa linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Ostródzki. Część I	30
Rysunek 4. Mapa linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Ostródzki. Część II	31
Rysunek 5. Część graficzna planu transportowego – sieć komunikacyjna użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – Sieci komunikacyjne użyteczności publicznej na terenie Województwa Warmińsko-Mazurskiego.....	40
Rysunek 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	46
Rysunek 7. Plan transportowy dla Powiatu Ostródzkiego – część graficzna	63

Wykaz załączników

Załącznik 1. Wykaz przystanków komunikacyjnych występujących przy drogach powiatowych na terenie powiatu ostródzkiego.....	67
--	----

Załącznik 1. Wykaz przystanków komunikacyjnych występujących przy drogach powiatowych na terenie Powiatu Ostródzkiego¹¹

Lp.	Numer i nazwa drogi powiatowej	Przystanek i jego lokalizacja	Numer	Lokalizacja	
				str. L	str. P
GMINA OSTRÓDA, MIASTO OSTRÓDA					
1	1212 N Tynwałd - Rudzienice - Gierłoż - Turznica	Gierłoż 11+440	02		P
2	1216 N Złotowo - Pietrzwałd - Ryn	Zajączki 8+867	02		P
		Zajączki 9+065	07	L	
		Pietrzwałd 11+340	05	L	
		Bednarka 15+897	03	L	
		Ryn 17+762	01	L	
3	1228 N dr. Nr 1230 N - Zwierzewo - Lubajny	Zwierzewo 3+760	02		P
		Lubajny 5+000	01	L	
		Lubajny 5+075	04		P
		Lubajny 5+430	03	L	
		Zwierzewo 4+540	06		P
4	1230 N Warlity Wielkie - Ostróda - Lubajny - Stare Jabłonki - Mańki	Warlity Wielkie 0+180	23	L	
		Międzylesie 2+630	02		P
		Międzylesie 3+111	25	L	
		Międzylesie 3+144	04		P
		ul. Plebiscytowa 3+655	21	L	
		ul. Plebiscytowa 3+830	06		P
		ul. Plebiscytowa 3+880	19	L	
		ul. Plebiscytowa 4+171	08		P
		ul. Plebiscytowa 4+397	17	L	
		ul. Plebiscytowa 4+960	10		P
		ul. Plebiscytowa 5+009	15	L	
		ul. Plebiscytowa 5+526	13	L	
		ul. Plebiscytowa 5+546	12		P
		Lubajny 7+127	14		P
		Lubajny 7+127	11	L	
		n.ż. Lubajny 7+977	09	L	
		n.ż. Lubajny 8+012	16		P
		Lubajny 8+653	07	L	
		Lubajny 8+520	20		P
		Lubajny 9+754	18		P
		Lubajny 9+784	05	L	
		Lubajny 10+394	03	L	
		Stare Jabłonki 15+957	01	L	
5	1232 N Wirwajdy - Smykowo - Szyldak - Olsztynek	Nastajki 2+760	11	L	
		Nastajki (skrzyż z dr. kraj. nr 15) 4+270	09	L	
		Brzydowo 6+922	13	L	
		Brzydowo 6+958	08		P
		Brzydowo 8+674	07	L	
		Kraplewo 11+399	05	L	

¹¹ Załącznik do Uchwały Nr XXXII/281/2022 Rady Powiatu w Ostródzie z dnia 5 września 2022 r.

		Kraplewo 12+605	02		P
		Ostrowin 20+035	03	L	
		Ostrowin 20+350	01	L	
		Ostrowin Kolonia 21+125	06		P
		Ostrowin 21+785	04		P
6	1233 N Wirwajdy - Lipowo - Zajączki - Wygoda	Wirwajdy 0+051	02		P
		Turznica 1+370	04		P
		Turznica 1+370	03	L	
		Turznica 1+887	06		P
		Reszki 4+380	08		P
		Marynowo 6+833	01	L	
		Zajączki 12+475	14		P
		Zajączki 12+515	05	L	
		Glaznoty 16+308	10		P
		Wygoda 18+768	12		P
7	1235 N Naprom – Klonowo	Naprom 2+080	02		P
		Pietrzwald szkoła 4+090	03	L	
		Pietrzwald 4+910	01	L	
		Wysoka Wieś 8+500	04		P
		Klonowo 12+140	06		P
8	1237 N Ostróda - Brzydowo	Ornowo 3+252	02		P
		Ornowo 3+280	07	L	
		Ornowo 4+086	03	L	
		Brzydowo 5+396	01	L	
		Brzydowo 6+073	05	L	
		Brzydowo 6+090	04		P
9	1239 N Smykowo – Naprom - Smykówko	Smykowo 0+060	02		P
10	1241 N Lichtajny - Grabin	Grabinek 1+830	02		P
		Grabinek 2+300	04		P
		Grabinek 2+610	01	L	
		Grabinek 2+265	03	L	
		Grabinek 3+665	05	L	
11	1243 N Ostróda - Tułodziej	ul. Czarnieckiego 0+114	17	L	
		ul. Czarnieckiego 0+465	02		P
		ul. Czarnieckiego 0+822	04		P
		ul. Czarnieckiego 0+852	15	L	
		ul. Czarnieckiego 1+277	13	L	
		ul. Czarnieckiego 1+295	06		P
		Kajkowo 1+875	11	L	
		ul. Świetlińska 2+516	08		P
		ul. Świetlińska 2+586	09	L	
		Kajkowo 3+611	07	L	
		Cibory 4+485	10		P
		Lichtajny 6+176	05	L	
		Lichtajny 6+316	12		P
		Durąg 10+970	03	L	
12	1245 N dr. Nr 3029 N (ul. Mickiewicza) – dr. Nr 1230 N	ul. Olsztyńska 0+116	02		P
		ul. Olsztyńska 0+175	07	L	
		ul. Olsztyńska 0+412	05	L	
		ul. Olsztyńska 0+472	04		P
		ul. Olsztyńska 0+580	03	L	
		ul. Olsztyńska 1+108	01	L	

		ul. Olsztyńska 1+132	06		P
13	1249 N dr. Nr 1230 N - Idzbark – dr. Nr 3012N	Idzbark 1+300	02		P
		Idzbark 1+639	03	L	
		Idzbark 1+710	04		P
		Idzbark (skrzyż z dr. Nr 3012 N) 2+582	01	L	
14	1251 N Durąg - Rychnowo	Pancerzyn 1+800	01	L	
15	1257 N dr. Nr 1235 N - Marwałd - Jabłonowo	Janowo 1+420	01	L	
		Giętewo 2+760	02		P
16	1961 N Ostróda - Kajkowo	ul. Jaracza Ostróda 0+041	02		P
		Kajkowo 2+883	04		P
		m. Szafranki 0+908	06		P
		m. Szafranki 0+958	05	L	
		m. Szafranki 1+483	08		P
		m. Szafranki 1+533	03	L	
		m. Kajkowo ul. Henrykowska 2+248	10		P
		m. Kajkowo ul. Henrykowska 2+313	01	L	
17	1963 N dr. Nr 1232 N - Dziadyk - Ryn - Głądy	Dziadyk 2+600	01	L	
18	3029 N Adama Mickiewicza	ul. Mickiewicza 0+080	02		P
		ul. Mickiewicza 0+250	05	L	
		ul. Mickiewicza 0+590	04		P
		ul. Mickiewicza 0+590	03	L	
		ul. Mickiewicza 0+910	01	L	
19	3053 N Szosa Elbląska	ul. Szosa Elbląska 0+717	03	L	
		ul. Szosa Elbląska 0+792	02		P
		ul. Szosa Elbląska 1+225	01	L	
20	3032 N 11-go Listopada	ul. 11-go Listopada 0+242	05	L	
		ul. 11-go Listopada 0+305	02		P
		ul. 11-go Listopada 0+722	03	L	
		ul. 11-go Listopada 0+722	04		P
		ul. 11-go Listopada 1+012	01	L	
		ul. 11-go Listopada 1+052	06		P
		ul. 11-go Listopada 1+439	07	L	
		ul. 11-go Listopada 1+604	08		P
21	3026 N Jana Pawła II	ul. Jana Pawła II 0+150	01	L	
		ul. Jana Pawła II 0+234	02		P
22	3052 N 21-go Stycznia	ul. 21-go Stycznia 0+115	03	L	
		ul. 21-go Stycznia 0+295	02		P
		ul. 21-go Stycznia 0+500	01	L	
		ul. 21-go Stycznia 0+500	04		P
23	3018 3-go Maja	ul. 3-go Maja 0+085	02		P
		ul. 3-go Maja 0+555	01	L	
		ul. 3-go Maja 0+580	04		P
24	3033 N Parkowa	ul. Parkowa 0+070	05	L	
		ul. Parkowa 0+070	02		P
		ul. Parkowa 0+590	03	L	
		ul. Parkowa 0+630	04		P
		ul. Parkowa 1+060	01	L	
		ul. Parkowa 1+060	06		P
		ul. Graniczna 0+240	01	L	

25	3011 N Graniczna	ul. Graniczna 0+240	02		P
26	3034 N Partyzantów	ul. Partyzantów 0+045	01	L	
27	3012 N Ostróda – Rychnowo	ul. Grunwaldzka 0+080	02		P
		ul. Grunwaldzka 0+365	29	L	
		ul. Grunwaldzka 0+365	04		P
		ul. Grunwaldzka 0+775	27	L	
		ul. Grunwaldzka 0+875	06		P
		ul. Grunwaldzka 1+122	25	L	
		ul. Grunwaldzka 1+232	08		P
		ul. Grunwaldzka 1+307	23	L	
		ul. Grunwaldzka 1+407	10		P
		ul. Grunwaldzka 1+753	21	L	
		ul. Grunwaldzka 1+873	12		P
		ul. Grunwaldzka 2+364	19	L	
		ul. Grunwaldzka 2+519	14		P
		m. Górka (przy OSI) 3+681	16		P
		m. Górka 4+047	17	L	
		m. Górka 4+202	18		P
		przed skrzyż. do m. Worniny 4+904	15	L	
		przed skrzyż. do m. Worniny 4+974	20		P
		przed skrzyż. do m. Idzbark 5+586	13	L	
		za skrzyż. do m. Idzbark 5+771	22		P
		przed m. Grabin 7+098	11	L	
		przed m. Grabin 7+269	24		P
		m. Grabin 8+767	09	L	
		m. Grabin 8+827	26		P
		za m. Grabin 10+617	28		P
		za m. Grabin 10+652	07	L	
		m. Szyldak 11+309	05	L	
		m. Szyldak 11+445	30		P
		m. Szyldak 11+946	03	L	
		m. Szyldak 12+182	32		P
		skrzyż. do m. Wyżnice 14+232	34		P
		skrzyż. do m. Wyżnice 14+287	01	L	
28	3046 N Juliusza Słowackiego	ul. Słowackiego 0+615	02		P
29	3005 N Bolesława Chrobrego	ul. Chrobrego 0+238	05	L	
		ul. Chrobrego 0+245	02		P
		ul. Chrobrego 0+600	04		P
		ul. Chrobrego 0+655	03	L	
		ul. Chrobrego 1+035	01	L	
		ul. Chrobrego 1+085	06		P
30	3051 N Drwęcka	ul. Drwęcka 0+340	03	L	
		ul. Drwęcka 0+350	02		P
		ul. Drwęcka 0+820	01	L	

		ul. Drwęcka 0+830	04		P
31	3105 N Władysława Jagiełły	ul. Władysława Jagiełły 1+588	01	L	
32	3035 Seweryna Pieniężnego	ul. Pieniężnego 0+544	02		P
GMINA DĄBRÓWNO					
1	1224 N Rumienica - Lewańd Wielki - dr. nr 1255 N (Dąbrówno)	Lewańd Wielki 7+325	01	L	
		Lewańd Wielki 7+355	02		P
		Okragłe 9+518	04		P
2	1253 N Rychnowo - Pacółtowo - Zybułtowo - Wierzbowo - Kłęczkowo - Komorniki	Dąbrowa 23+295	01	L	
3	1255 N Dąbrówno - Tuczek - Płońska - Gródki	Dąbrówno 0+886	01	L	
		Dąbrówno (skrzyż do m. Okragłe) 1+490	02		P
		Wądzyn 3+672	04		P
		Wądzyn 3+672	03	L	
4	1257 N dr. Nr 1235 N - Marwańd - Jabłonowo	Marwańd (skrzyż. do m. Wierzbica) 6+618	04		P
5	1243 N Ostróda – Tułodziad	Dylewo (skrzyż do m. Płachawy) 21+730	20		P
6	1259 N dr. Nr 1257 N - Samin - Leszcz - dr. woj. 542	Saminek 5+993	03	L	
		Leszcz 12+187	01	L	
		Leszcz 12+510	02		P
7	1261 N Frygnowo - Łodwigowo - dr.Nr 1264 N	Łogdowo 7+710	04		P
		Osiekowo 10+292	01	L	
		Osiekowo 10+472	06		P
8	1263 N Brzeźno Mazurskie - Grzybiny - Myśłeta - Turza Wielka	Brzeźno Mazurskie 1+140	03	L	
		Brzeźno Mazurskie 1+725	01	L	
		Brzeźno Mazurskie 1+770	02		P
9	1264 N Leszcz - Jankowice - Rączki- Moczysko	Gardyny (skrzyż do m. Osiekowo) 2+893	05	L	
		Gardyny 4+814	03	L	
		Gardyny (skrzyż z dr. pow. Nr 1253 N) 6+754	01	L	
10	1266 N Samin – Stębarsk – Łodwigowo	Samin 1+165	08		P
		Samin 1+200	03	L	
11	1267 N Wierzbica - Gutowo - Rybno	Wierzbica 0+706	03	L	
		Elgnowo 4+197	01	L	
12	1957 N dr. woj. Nr 537 - Jagodziny - Lewańd Wielki	Jagodziny 0+980	01	L	
GMINA GRUNWALD					
1	1243 N Ostróda - Tułodziad	Głądy 14+454	14		P
		Szczepankowo 16+815	16		P
		Jędrychowo 18+095	01	L	
		Dylewo 19+385	18		P
2	1253 N Rychnowo - Pacółtowo - Zybułtowo - Wierzbowo – Kłęczkowo - Komorniki	Pacółtowo 7+752	03	L	
		Góry Lubiańskie 13+769	01	L	
		Zybułtowo 11+919	02		P
		Lubianek 15+346	04		P
		Lubianek 15+432	07	L	

		Ulnowo 16+129	06		P
		Ulnowo 16+215	05	L	
3	1261 N Frygnowo – Łodwigowo – dr. Nr 1264 N	Grunwald 2+580	03	L	
		Grunwald 2+595	02		P
4	1262 N Gierzwałd – Kiersztanowo	Kiersztanowo 3+390	01	L	
5	1266 N Samin – Stębark – Łodwigowo	Pole Bitwy 4+668	01	L	
		Stębark 5+991	02		P
		Kopiec Jagielly 7+387	04		P
		Łodwigowo 8+732	06		P
6	1585 N Mielno – Rączki – (dr. Nr 1264 N)	Mielno 1+450	03	L	
		Tymawa 3+830	02		P
		Tymawa 4+110	01	L	
7	1924 N Szczepankowo – Gierzwałd – Pacółtowo	Kitnowo 1+290	05	L	
		Kitnowo 2+047	09	L	
		Kitnowo 2+062	04		P
		Kitnowo 3+060	03	L	
		Korsztyn 4+110	07	L	
		Korsztyn 4+130	02		P
		Pacółtowo 8+727	01	L	
GMINA MIŁOMŁYN					
1	1219 N Bramka – Tarda – Miłomłyn – Samborowo	Tarda 13+511	06		P
		Tarda 14+101	09	L	
		Ziemaki 17+544	08		P
		Miłomłyn 17+991	10		P
		Miłomłyn 17+997	07	L	
		Miłomłyn 18+782	05	L	
		Miłomłyn 18+832	12		P
		Miłomłyn 20+013	03	L	
		Miłomłyn 21+843	14		P
		Liwa 22+623	24		P
		Liwa 22+673	17	L	
		Liwa 23+237	26		P
		Liwa 23+257	19	L	
		Liwa 24+203	16		P
		Liwa 26+142	21	L	
		Liwa 26+182	28		P
		Zalewo 27+525	18		P
		Zalewo 28+679	20		P
		Boguszewo 30+059	01	L	
		Boguszewo 30+240	22		P
2	1194 N dr. Nr 1307 N (Zalewo) – Miłomłyn	Bynowo 14+895	02		P
		Bynowo 14+958	05	L	
		Bynowo (skrzyż do m. Dębinka) 15+718	03	L	
		Miłomłyn 17+557	04		P
		Miłomłyn 18+582	01	L	
		Miłomłyn 18+622	06		P
3	1229 N Bynowo – Karnity	1+500	01	L	
4	1188 N Kupin – Wólka Majdańska	Majdany Wielkie 13+890	03	L	
		Wólka Majdańska 15+290	01	L	
5	1192 N Liksajny – Winiec	Liksajny 0+440	01	L	

GMINA MIŁAKOWO					
1	1162 N Godkowo – Ząbrowiec – Gudniki – Miłakowo	Gudniki 9+083	02		P
		Miłakowo 13+750	01	L	
2	1164 N Ząbrowiec – Lesiska – Miejski Dwór (dr. nr 1162 N)	Różnowo 7+570	01	L	
3	1193 N dr Nr 1162 N – Warkałki – dr. woj. 528	Warkałki 0+775	02		P
		Warkałki 2+540	04		P
		Warkały 4+980	01	L	
4	1195 N Niebrzydowo Wielkie – Boguchwały	Naryjski Młyn 0+850	01	L	
		Roje 1+790	02		P
		Ponary 4+280	04		P
5	1199 N Pieszkowo – Boguchwały – Zawroty	Pieszkowo 0+930	09	L	
		Książnik 3+195	02		P
		Książnik 3+900	04		P
		Boguchwały 7+350	06		P
		Boguchwały 8+670	07	L	
		Boguchwały 9+500	05	L	
		Boguchwały 10+850	08		P
6	1201 N Miłakowo – Kalisty – dr. woj. nr 530 – Brzydowo – Boguchwały	Pieszkowo 1+880	05	L	
		Mysłaki 3+620	03	L	
		Bieniasze 5+400	01	L	
		Bieniasze 5+400	04		P
		n. ż. Nieglawki 6+695	02		P
7	1401 N dr. woj. nr 593 – Raciszewo – Kalisty – Gologóra	Raciszewo 3+010	02		P
8	1920 N dr. woj. 528 – Stolno	Stolno 1+710	01	L	
9	1168 N Miłakowo – Wapnik	Polkajny 1+670	02		P
		Kługajny 4+330	01	L	
GMINA MORĄG, MIASTO MORĄG					
1	1172 N Złotna – Jurki	Złotna 1+750	01	L	
2	1180 N Morąg – dr. Nr 1199 N	ul. Wróblewskiego 0+430	03	L	
		ul. Wróblewskiego 0+585	04		P
		Dury 2+200	02		P
		Dury 2+335	01	L	
		Piłag 4+445	05	L	
		Piłag 4+476	06		P
3	1183 N Godkowo – Strużyna – Niebrzydowo Wielkie – dr. nr 1180 N	Strużyna 10+510	02		P
		Strużyna 11+245	03	L	
		Strużyna 12+180	04		P
		Strużyna Kolonia 12+900	10		P
		Niebrzydowo 14+600	06		P
		Gulbity 18+270	08		P
		Gulbity 18+345	05	L	
		Bogaczewo 22+950	01	L	
4	1186 N Wilamowo – Słonecznik – Prośno – Ruś	Słonecznik 9+000	02		P
		Słonecznik 10+180	01	L	
		Słonecznik 10+180	06		P
		Ruś 17+800	04		P
5	1189 N Strużyna – Jurki – Maliniak	Maliniak 10+500	02		P
		Jurki 6+640	04		P
6	1191 N Markowo – Zbożne	Markowo 0+730	02		P
		Złotna 2+340	04		P

		Złotna 3+580	06		P
7	1199 N Pieszkowo – Boguchwały – Zawroty	Wilnowo 12+110	10		P
		Wilnowo 13+840	12		P
		Kretowiny 16+110	14		P
		Żabi Róg 16+900	16		P
		Żabi Róg 18+080	18		P
		Żabi Róg 19+100	03	L	
		Zawroty 20+500	01	L	
8	1211 N Sambród – Morąg	Chojnik 3+640	07	L	
		Chojnik 5+020	04		P
		n.ż. Królewó 7+500	06		P
		Rolnowo 9+085	14		P
		Rolnowo 9+105	15	L	
		Nowy Dwór 11+930	08		P
		Antoniewo 13+790	03	L	
		Morąg 14+855	01	L	
		Szymanowo 12+740	05	L	
9	1213 N dr. nr 1211 N (Rolnowo) – Kielkuty – Dobrocin – Wenecja	Dobrocinek 1+805	03	L	
		Wenecja 12+960	01	L	
10	1215 N Morąg – Wola Kudypska	Jędrzychówko 1+900	01	L	
		Jędrzychówko 2+810	02		P
		Kudypy km 4+690	06		P
		Wola Kudypska 5+210	04		P
11	1219 N Bramka – Tarda – Miłomłyn – Samborowo	Bramka 1+330	06		P
		Bożęcin 3+880	02		P
		Bożęcin 4+510	13	L	
		Słonecznik 7+140	04		P
		Słonecznik 7+885	15	L	
		Bartężek 10+360	11	L	
12	1221 N Żabi Róg – Florczaki	Żabi Róg n.ż. 1+020	03	L	
		Żabi Róg 1+750	01	L	
13	1918 N dr. nr 1213 N – Kamionka – Królewó – dr. woj. Nr 527	Kamionka 2+460	03	L	
		Królewó 5+360	01	L	
		Królewó 6+370	02		P
14	1965 N Zawroty – Szeląg (dr. woj. Nr 530)	Zawroty 0+090	03	L	
		Ruś 2+780	02		P
15	1197 N ośrodek wypoczynkowy Kretowiny – dr. nr 1199 N (Kretowiny)	Kretowiny 0+000	01	L	
		Kretowiny 1+640	02		P
16	1213 N dr. nr 1211 N (Rolnowo) – Kielkuty – Dobrocin – Wenecja	Rolnowo 0+750	05	L	
17	1178 N Morąg - Bogaczewo	ul. Przemysłowa 1+030	02		P
		Bogaczewo 3+560	04		P
		Maliniak skrzyż. z dr. pow. Nr 1189 N 2+709	01	L	
		Maliniak skrzyż. z dr. pow. Nr 1189 N 2+776	06		P

18	Nr 1223 N dr. Nr 1221 N – Gubity – Kozia Góra – dr. Nr 1203 N (Ględy)	Gubity 3+500	02		P
19	Nr 3063 N Dworcowa	ul. Dworcowa 0+060	01	L	
GMINA ŁUKTA					
1	1203 N Wilnowo – Mostkowo – Jonkowo – Gutkowo	Ględy 4+370	02		P
2	1965 N Zawroty – Szeląg (dr. woj. Nr 530)	Białka 3+720	04		P
		Białka 3+720	05	L	
		Prošno 5+680	06		P
		Prošno 5+680	07	L	
		Szeląg 10+660	01	L	
		Szeląg 10+660	08		P
3	1221 N Żabi Róg – Florczaki	n. ż. Florczaki 2+910	02		P
		n.ż. Florczaki 2+910	03	L	
GMINA MAŁDYTY					
1	1179 N Drulity – Marzewo – Sambród – Małdyty	Sambród 9+330	05	L	
		Leśnica 10+710	03	L	
		Leśnica 10+710	02		P
		Małdyty 13+500	01	L	
		Małdyty 13+500	04		P
2	1182 N Połowite – Gumniska Wielkie	Połowite 0+154	08		P
		Połowite 0+190	07	L	
		Kadzie 1+260	03	L	
		Kadzie 1+260	04		P
		Budyty 2+740	02		P
		Budyty 2+740	05	L	
		Budwity 4+310	01	L	
		Budwity 4+310	06		P
3	1186 N Wilamowo – Słonecznik – Prošno - Ruś	Ględy 3+400	02		P
4	1184 N Bajdy – Sadławki - Wielki Dwór	Wielki Dwór 2+920	02		P
5	1190 N Mazanki – Płękity - Liksajny	Płękity 7+760	01	L	
		Szymonowo 9+100	02		P
6	1205 N Kreki – Koszajny - Sadławki	Kreki 0+020	03	L	
		Koszajny 1+490	01	L	
7	1207 N Budwity – Jarnołtowo - dr. woj. Nr 519 (Zalewo)	Jarnołtówko 3+245	02		P
		Jarnołtowo 4+460	01	L	
		Jarnołtowo 5+970	04		P
8	1211 N Sambród - Morąg	Sambród 0+090	02		P
		Sambród 0+090	13	L	
		Sambród 0+580	11	L	
		Sambród 0+580	10		P
		Sarna 2+100	09	L	
		Sarna 2+100	12		P
9	1213 N dr.nr 1211 N – Rolnowo – Kielkuty – Dobrocin - Wenecja	Kielkuty 4+400	02		P
10	1928 N dr. woj. Nr 526 – Połowite – Jarnołtowo - Zajezerze	Wielki Dwór 5+760	02		P
		Wielki Dwór 5+760	03	L	
		Jarnołtowo 8+175	01	L	
		Jarnołtowo 8+175	04		P