

SPIS TREŚCI

I.	Wprowadzenie	4
II.	Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej	5
	<u>Sytuacja społeczno-gospodarcza Elbląga w 2003 r.</u>	5
	• Zagospodarowanie przestrzenne miasta	5
	• System transportu publicznego	7
	• Demografia i gospodarka	12
	• Sfera społeczna	14
	• Stan środowiska naturalnego	15
	• Poziom bezpieczeństwa drogowego	16
	<u>Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu</u>	17
	• Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające ze Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego	17
	• Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z Uchwały Rady Miasta Elbląga z dnia 15 marca 2001 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Elbląga 2001-2015 ze zmianami w oparciu o tworzone materiały planistyczne	18
	• Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z Uchwały Rady Miasta Elbląga z dnia 4 września 2003 r. w sprawie uchwalenia „Programu Rozwoju Elbląga; wieloletniego planu inwestycyjnego na lata 2004-2008	20
	• Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga	22
	• Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z Programu Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla miasta Elbląga na lata 2000-2010 r.	24

•	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z rodzajów wydatków kwalifikujących się do refundacji w ramach Zintegrowanego Programu Rozwoju Regionalnego	25
•	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010 r.	26
	<u>Analiza SWOT transportu publicznego w Elblągu</u>	26
•	Silne strony	26
•	Słabe strony	27
•	Szanse	27
•	Zagrożenia	27
III.	Delimitacja obszaru realizacji programu	28
IV.	Program na lata 2004 – 2006 i 2007 – 2013	29
	<u>Cel</u>	29
	<u>Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego</u>	29
•	Kolej regionalna	29
•	Regionalne przewozy autobusowe	29
•	Tramwaj	30
•	Autobus	34
	<u>Integracja transportu publicznego z indywidualnym</u>	35
	<u>Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego</u>	37
V.	Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta i innych dokumentów wyznaczających rozwój transportu publicznego	38
•	PKP kolej regionalna – węzeł integracyjny	38
•	Tramwaj	40
•	Autobusy	41
•	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	42

VI.	Oczekiwane wskaźniki osiągnięć programu	43
VII.	Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Elblągu	45
VIII.	System wdrażania	46
IX.	Sposoby monitorowania	46
	• System monitorowania projektu	46
	• Sposoby oceny realizacji programu	47

I. Wprowadzenie

„Zintegrowany program rozwoju transportu publicznego w Elblągu na lata 2004-2013” opracowany został jako kolejny dokument operacyjny uszczegóławiający „Strategię Rozwoju Elbląga 2001-2015”.

W celu realizacji strategii zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu publicznego zakłada się tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczeniu uciążliwości transportu dla środowiska.

Niniejszy program określa zadania przewidziane do realizacji na lata 2004-2006 z perspektywą do 2013r.

Przyjęty przez Radę Miejską program rozwoju transportu publicznego w Elblągu będzie podstawą do ubiegania się o środki na planowane zadania w zakresie Infrastruktury Transportu Publicznego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) 2004-2006 finansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

W ramach działania 1.1 ZPORR wsparcie może być udzielane na odnowę i rozwój infrastruktury transportu zbiorowego odpowiadającego wymogom środowiska (tramwaje) jak również zakup środków transportu zbiorowego.

II. Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej

Sytuacja społeczno-gospodarcza Elbląga w 2003 r.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta

Elbląg jest miastem położonym nad rzeką o tej samej nazwie, w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, w pobliżu Zalewu Wiślanego, na najkrótszym szlaku z zachodu Europy do Obwodu Kaliningradzkiego i państw nadbałtyckich.

Elbląg jest położony 60 km od Gdańska, 50 km od granicy polsko – rosyjskiej i 100 km od Kaliningradu przy drogach krajowych nr 7 Chyżne – Kraków – Warszawa – Gdańsk i nr 22 (Malbork – Elbląg – Grzechotki – Kaliningrad).

Promienisto-koncentryczny układ przestrzenny miasta determinuje istniejący, względnie zwarty, układ ulic i układ komunikacyjny. Elbląg posiada 207 km dróg, w tym:

- 30 km dróg wojewódzkich i krajowych;
- 101 km dróg powiatowych;
- 76 km dróg gminnych.

System drogowy obejmuje 619 skrzyżowań, w tym 23 wyposażone w sygnalizację świetlną.

Istniejący układ drogowy miasta wymaga rozbudowy i modernizacji poprzez budowę sprawnych, bezkolizyjnych połączeń drogowych z systemem dróg tranzytowych o znaczeniu krajowym i europejskim, budowę systemu obwodnic wewnętrznych wyprowadzających ruch z centrum miasta, budowę dróg w osiedlach „Zielonego Elbląga” (Modrzewina, Krasny Las, Bielany) i modernizację wewnętrznych układów transportowych.

Działania te są konsekwentnie realizowane zgodnie ze Strategią Rozwoju Elbląga.

Główny układ uliczny miasta tworzą:

- ul. Warszawska – Al. Tysiąclecia – Al. Grunwaldzka – ul. Pasłęcka;
- ul. Rycerska – ul. Poczтовая – ul. Robotnicza – ul. Browarna – ul. Mazurska;
- ul. Hetmańska – ul. 12 lutego – ul. Królewiecka

- ul. Nowodworska – Trasa Unii Europejskiej – ul. Brzeska – al. Piłsudskiego (fragment północnej obwodnicy Elbląga) ze zjazdem w ul. Radomską, ul. Stawidłową i ul. Warszawską do drogi wojewódzkiej nr 500, w kierunku do drogi krajowej nr S7
- ul. płk. Dąbka;
- al. Odrodzenia – ul. Ogólna – ul. Fromborska;
- ul. Armii Krajowej – ul. Grota Roweckiego – ul. Grobla św. Jerzego – ul. Bema – ul. Łęczycka – ul. Rawska;
- ul. Fromborska.

Elbląg graniczy z obszarami gmin: Elbląg, Milejewo i Tolkmicko.

Miasto pełni ważną funkcję węzła transportu lądowego (transport miejski, regionalny transport autobusowy, regionalny transport kolejowy). W sezonie na kanale elbląsko-ostródzkim funkcjonuje także żegluga śródlądowa o charakterze turystyczno-rekreacyjnym. Kanał ten łączy Elbląg, Małdyty, Iławę i Ostródę. Całkowita trasa kanału wynosi 129,8 km, a odcinek Elbląg – Ostróda 82 km.

Port w Elblągu obsługuje międzynarodowe połączenie przybrzeżnej żeglugi zalewowo-bałtyckiej na trasie Elbląg-Kaliningrad, przewożąc ponad 25 tys. pasażerów rocznie.

Do podstawowych elementów elbląskiego węzła transportowego o znaczeniu regionalnym należy zaliczyć:

- drogi krajowe: S7 (Warszawa – Elbląg – Gdańsk) i S22 (Malbork – Elbląg – Grzechotki – Kaliningrad);
- drogi wojewódzkie: nr 503 Elbląg – Frombork – Braniewo, 504 Elbląg – Frombork – Braniewo i 509 Elbląg – Młynary;
- linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym;
- sieć regionalnych połączeń autobusowych;
- port śródlądowy i morski.

Elbląg jest obecnie na etapie kształtowania układu dróg rowerowych i podsystemu rowerowego z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Łączna długość ścieżek rowerowych wynosi 10,1 km.

System transportu publicznego

System transportu publicznego miasta Elbląga tworzą dwa podsystemy:

- sieć linii autobusowych;
- sieć linii tramwajowych.

Podsystemy te są zintegrowane. Komunalny transport zbiorowy jest organizowany przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu – spółkę z o.o. miasta Elbląg.

Poza systemem komunalnego transportu zbiorowego funkcjonuje kolej regionalna, która jest organizowana przez PKP Przewozy Regionalne, spółkę z o.o. i regionalna komunikacja autobusowa, organizowana przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu, spółkę z o.o.

W komunalnym transporcie zbiorowym w Elblągu obowiązuje model organizacyjny, zakładający oddzielenie działalności organizatorskiej od przewozowej i konkurencję w wykonywaniu przewozów. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu, spółka z o.o. – organizator – wyłonił w przetargu przedsiębiorstwa świadczące na jego rzecz usługi przewozowe. W 2003 r. usługi w zakresie transportu zbiorowego wykonywało 4 przewoźników o następującym udziale w przewozach, mierzonych liczbą wozokilometrów:

- **przewoźnik komunalny:** **26%;**
 - Tramwaje Elbląskie, spółka z o.o.:
- **przewoźnicy prywatni:** **74%;**
 - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu, spółka z o.o. (leasing pracowniczy): 21%;
 - Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Elblągu, spółka z o.o. (spółka pracownicza) 28%;
 - Autobusowe Linie Prywatne, spółka z o.o.: 25%.

Zakres działania ZKM w Elblągu

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu, zapewniając zintegrowaną ofertę przewozową, organizuje usługi na obszarach:

- Miasta Elbląga;
- Gminy Elbląga;
- Gminy Milejewo.

Tabor

Przewoźnicy do obsługi sieci komunikacyjnej ZKM w Elblągu dysponowali, według stanu na dzień 31 grudnia 2003 r.:

- 80 autobusami, w tym:
 - 13 proekologicznymi niskopodłogowymi;
- 37 tramwajami.

Średni wiek taboru przewoźników autobusowych jest zróżnicowany i wynosi:

- 9 lat w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Elblągu (dotyczy autobusów eksploatowanych na liniach ZKM w Elblągu)
- 10 lat w Przedsiębiorstwie Komunikacji Autobusowej w Elblągu;
- 14 lat w Autobusowych Liniach Prywatnych.

Układ linii

ZKM w Elblągu, według stanu na dzień 31 grudnia 2003 r., realizował obsługę przewozową na 25 liniach, w tym:

- 20 autobusowych (14 eksploatowanych wyłącznie na obszarze Elbląga i 6 na obszarze gminy Elbląg i Milejewo), w tym:
 - 18 zwykłych;
 - 1 linii nocnej;
 - 1 linii sezonowej;
- 5 tramwajowych.

Linie autobusowe i tramwajowe we wszystkie dni tygodnia kursują ze zróżnicowaną częstotliwością.

Spośród linii autobusowych dziennych kursujących przez okres całego roku:

- w dni powszednie w godzinach szczytu przewozowego:
 - 7 linii kursuje z częstotliwością do 20 min;
 - 4 linie kursują z częstotliwością 21-30 min;
 - 7 linii kursuje z częstotliwością powyżej 30 min.
- w soboty w południe:
 - 6 linii kursuje z częstotliwością do 30 min;
 - 6 linii kursuje z częstotliwością powyżej 30 min;

- 2 linie kursują z częstotliwością powyżej 60 min;
- w niedziele w południe:
 - 4 linie kursują z częstotliwością do 30 min;
 - 7 linii kursuje z częstotliwością powyżej 30 min;
 - 2 linie kursują z częstotliwością powyżej 60 min;

Spośród linii tramwajowych:

- w dni powszednie w godzinach szczytu przewozowego wszystkie linie kursują z podstawową częstotliwością co 20 min, w godz. 5-20;
- w soboty i niedziele tramwaje także z częstotliwością co 20 min.

Pozostałe dane charakteryzujące komunikację miejską w Elblągu przedstawiają się następująco:

Parametr	Wielkość rzeczywista	Wielkość zalecana / średnia*	Czy wielkości zalecane/średnie są spełnione
Długość tras ogółem [km]	88	-	
- w tym w komunikacji autobusowej	73	-	-
- w tym w komunikacji tramwajowej	15	-	
Długość linii ogółem [km]	231	-	
- w tym w komunikacji autobusowej	196	-	-
- w tym w komunikacji tramwajowej	35	-	
Liczba przystanków [szt]	287	-	
- w tym w komunikacji autobusowej	222	-	-
- w tym w komunikacji tramwajowej	65	-	
Pokrycie pow. miasta trasami komunikacji autobusowej [km/km ²]	0,91	2,0-2,5 1,16*	Nie
Wskaźnik równomierności pokrycia pow. miasta trasami i liniami w komunikacji autobusowej	2,68	2,0-3,0	Tak
Długość tras autobusowych /1000 mieszkańców	0,56	0,83*	Poniżej średniej
Długość linii autobusowych /1000 mieszkańców	1,50	2,31*	Poniżej średniej
Wskaźnik gęstości przystanków komunikacji autobusowej na 1 km trasy	3,04	2,54*	Powyżej średniej
Średnia odległość między przystankami w komunikacji autobusowej [km]	0,33	0,4-0,6 0,47*	Nie Poniżej średniej
Prędkość eksploatacyjna komunikacji autobusowej [km/h]	17,9	19,8*	Poniżej średniej
Pokrycie pow. miasta trasami komunikacji tramwajowej [km/km ²]	0,19	2,0-2,5 0,26*	Nie Poniżej średniej
Wskaźnik równomierności pokrycia pow. miasta trasami i liniami w komunikacji tramwajowej	2,33	2,5-3,0	Tak
Długość tras tramwajowych /1000 mieszkańców	0,12	0,12*	Wartość średnia
Długość linii tramwajowych /1000 mieszkańców	0,27	0,26*	Wartość średnia
Wskaźnik gęstości przystanków komunikacji	4,33	3,22*	Powyżej średniej

tramwajowej na 1 km trasy			
Średnia odległość między przystankami w komunikacji tramwajowej [km]	0,23	0,4-0,6 0,37*	Poniżej średniej
Prędkość eksploatacyjna komunikacji tramwajowej [km/h]	12,4	16,3*	Poniżej średniej

* System analiz samorządowych. Monitoring usług publicznych w miastach. T II. Analiza porównawcza. Związek Miast Polskich. Poznań 2003

Przewozy

W 2003 r. elbląska komunikacja miejska wykonała 5,053 mln wozokm na całym obszarze działania (4,902 mln wozokm na terenie miasta Elbląga, tj. 97%), w tym:

- 3,762 mln wozokm w komunikacji autobusowej (74%), z czego 96% na terenie miasta Elbląga;
- 1, 291 wozokm w komunikacji tramwajowej (26%), całość w granicach miasta.

Autobusy i tramwaje przewiozły w 2003 r. na całym obszarze działania ZKM w Elblągu 26,85 mln osób, w tym autobusy 19,10 (71%) i tramwaje 7,75 mln (29%).

Wykorzystanie zdolności przewozowej

Wykorzystanie zdolności przewozowej pojazdów komunikacji miejskiej (procent wykorzystania nominalnej pojemności) przedstawia się następująco:

- tramwaje:
 - w dniu powszednim: od 29 do 62% (przeciętnie 41%);
 - w sobotę: od 17 do 42% (przeciętnie 28%);
 - w niedzielę: od 14 do 30% (przeciętnie 22%);
- autobusy (linie dzienne):
 - w dniu powszednim: od 33 do 141% (przeciętnie 78%);
 - w sobotę: od 26 do 158% (przeciętnie 80%);
 - w niedzielę: od 25 do 108% (przeciętnie 59%)
- autobusy (linia nocna): 4,82%.

Jakość usług ZKM w Elblągu

Badania jakości usług przewozowych w 2003 r. wykazały następujące udziały kursów:

- niewykonanych: 0,14 %;

- przyspieszonych o więcej niż 2 min: 0,03 %;
- opóźnionych do 3 min: 0,08 %.

W okresie 1995-2003 zdecydowanie poprawiła się ocena jakości usług komunikacji miejskiej w Elblągu dokonana przez mieszkańców miasta:

ocena/rok	Procent odpowiedzi	
	1995	2003
dobra	19,0	48,0
średnia	54,3	43,0
zła	19,4	2,7

Sytuacja ekonomiczno-finansowa elbląskiej komunikacji miejskiej

Koszty komunikacji miejskiej organizowanej przez ZKM w Elblągu wyniosły w 2003 r. 25 813 060,82 zł. Na koszty te składały się:

- zapłaty za świadczone usługi przewozowe: 23 022 123,62 zł (89%)
- pozostałe koszty 1 830 980,57 zł (7%);
- koszty własne organizatora: 959 956,63 zł (4%).

Struktura przychodów ZKM w Elblągu w 2003 r. była następująca:

- przychody ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych: 14 717 386,36 zł (97%);
- zapłata z budżetu Elbląga gminy: 84 308,40 zł (0,55%);
- pozostałe przychody: 309 777,38 zł (2,45%).

Razem przychody: 15 111 472,14zł (100,00%).

Dopłata do kapitału zapasowego ZKM w Elblągu 10 070 000 zł (39%).

Udział przychodów ze sprzedaży biletów okresowych osiągnął w 2003 r. 21,5% przychodów z biletów.

PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o.

System przewozów kolejowych, organizowany przez PKP Przewozy Regionalne, spółkę z o.o., obejmuje połączenia o znaczeniu:

- międzynarodowym (z Kaliningradem);
- krajowym (z Białymstokiem, Gdańskiem, Gdynią, Sopotem, Koszalinem, Łęborkiem, Olsztynem, Słupskiem i Szczecinem);
- regionalnym (z Kadynami, Tolkmickiem, Fromborkiem, Braniewem, Malborkiem, Małdytami, Morągiem, Pasłękiem i Tczewem).

Ze stacji Elbląg w dniu powszednim odjeżdża 41 pociągów, w sobotę 39, natomiast w niedzielę 34 pociągi. Sześć pociągów realizuje wyłącznie połączenia sezonowe.

Regionalne Przewozy Autobusowe PKS w Elblągu

PKS w Elblągu realizuje pasażerskie usługi przewozowe w:

- regionalnym transporcie drogowym;
- miejskim transporcie drogowym organizowanym przez ZKM w Elblągu;
- krajowym transporcie drogowym.

W skład przedsiębiorstwa wchodzi:

- jednostka macierzysta w Elblągu (72 autobusy obsługujące: 1 linię krajową, 67 linii regionalnych i 5 linii w ramach systemu transportu publicznego, organizowanego przez ZKM w Elblągu)
- oddziały w:
 - Braniewie (27 autobusów obsługujących 55 linii regionalnych);
 - Nowym Dworze Gdańskim (37 autobusów obsługujących 46 linii regionalnych);
 - Orneć (10 autobusów obsługujących 28 linii regionalnych);
 - Pasłęku (27 autobusów obsługujących 63 linie regionalne).

Autobusy PKS w Elblągu wykonują rocznie 9,440 mln wozokm.

Demografia i gospodarka

Miasto Elbląg liczy 128 016 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2002 r.).

Przekrój demograficzny wskazuje, iż większość, tj. 64,5%, stanowią ludzie w wieku produkcyjnym. Zdecydowanie niekorzystnym zjawiskiem jest wyższa od przeciętnej krajowej stopa bezrobocia wynosząca 25%.

Na lokalnym rynku pracy podstawowe znaczenie mają przemysł (61% zatrudnionych) oraz handel i naprawy (12% zatrudnionych). Łącznie w Elblągu funkcjonuje około 12,5 tys. podmiotów gospodarczych. W ostatnim dziesięcioleciu miasto rozwija przedsiębiorczość, powstają głównie prywatne podmioty gospodarcze, które dominują obecnie na rynku (około 92% ogółu podmiotów).

Do dominujących przedsiębiorstw w Elblągu należą:

- „Alstom Power Sp. z o.o.;
- „Alstom Power Flawsystems” Sp. z o.o. ;
- „Elbrewery” Company LTD;
- Elzam Holding;
- Mazurskie Meble International Sp. z o.o.;
- EPWiK – spółka z o.o.
- EPEC – spółka z o.o.;
- Tramwaje Elbląskie;
- Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania;
- Elbląskie Zakłady Energetyczne;
- Elektrociepłownia Elbląg – spółka, z o.o.;
- PPUP „Poczta Polska”;
- Elbląska Spółdzielnia Mleczarska;
- PSS Społem;
- HDZ Elbląg „Hypernowa”
- „Wolność” Sp. z o.o.;
- Polcotex;
- PP-H „Stolpłył”;
- Blanche Polska – spółka z o.o.;

Zatrudnienie w podmiotach gospodarczych wg sekcji i sektorów własności w Elblągu w 2002 r. przedstawia się następująco (2002 r.):

Sekcje PKD	Ogółem osób	[%]
Ogółem	17 799	100,0
Przemysł	10 773	60,5
Budownictwo	1 443	8,1
Handel i naprawy	2 176	12,2
Hotele i restauracje	190	1,0
Transport, składowanie, łączność	1 167	6,6
Obsługa nieruchomości i firm	1 352	7,6
Pozostałe	698	4,0

Sfera społeczna

Rozwój transportu publicznego zdeterminowany jest polityką zrównoważonego rozwoju miasta oraz realizowanymi politykami: społeczną i komunikacyjną, których celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego poziomu ruchliwości komunikacyjnej niezależnie od statusu materialnego i miejsca zamieszkania. Jednym z podstawowych kryteriów decydujących o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców i zakresie stosowanych ulg i zwolnień w opłatach jest wiek.

Struktura wiekowa mieszkańców Elbląga przedstawia się następująco (2002 r.):

Wiek [lata]	Liczba osób	[%]
Do 2	3469	2,71
3 – 6	5042	3,94
7 – 14	13075	10,21
15 – 17	6190	4,84
Kobiety 18 – 59	40847	31,91
Mężczyźni 18 – 64	41670	32,55
Kobiety(pow.60) i Mężczyźni (pow. 65)	17723	13,84

Pozostałe czynniki determinujące rozwój transportu publicznego w Elblągu to¹:

- przeciętne wynagrodzenie brutto (w 2002 r.): 2281,22 zł;
- liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 12.942;
- liczba bezrobotnych bez prawa do zasiłku: 10.513;

¹ Urząd Miasta Elbląga. Wydział Strategii i Rozwoju Miasta.

– stopa bezrobocia:	25,3%;
– liczba oddanych mieszkań:	441;
– liczba pozwoleń na budowę:	839;
– liczba zarejestrowanych pojazdów:	40 722;
– liczba zarejestrowanych samochodów osobowych:	29 639;
– liczba zarejestrowanych autobusów	397;
– liczba zarejestrowanych pojazdów na 1000 mieszkańców:	231,7;
– liczba szkół podstawowych:	21;
– liczba uczniów szkół podstawowych:	9 594;
– liczba gimnazjów:	12;
– liczba uczniów gimnazjów:	5 405;
– liczba liceów ogólnokształcących:	11;
– liczba uczniów liceów ogólnokształcących:	3 960;
– liczba szkół zawodowych:	59;
– liczba uczniów szkół zawodowych:	6 900
– liczba uczelni wyższych wraz z filiami:	6;
– liczba studentów:	6 425.

Stan środowiska naturalnego

Dwutlenek siarki (SO₂)

Głównym źródłem dwutlenku siarki w powietrzu jest energetyka. Z tego też powodu zaobserwować można zmienność sezonową stężeń w ciągu roku. Nie notuje się jednak przekroczeń stężeń dopuszczalnych (40µg/m³). Największe stężenia występują w rejonie skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Rawską.

Dwutlenek azotu (NO₂)

Na obecność dwutlenku azotu w powietrzu największy wpływ ma komunikacja samochodowa oraz energetyka. Najwyższe stężenia średnioroczne dwutlenku azotu odnotowuje się w centrum (około 35µg/m³, w okolicach około 1,5 km od centrum (25-35µg/m³) i okolicach sąsiadujących z Gronowem Górnym (25-35µg/m³). Dopuszczalne stężenie: 40µg/m³.

Pył zawieszony PM 10

Dopuszczalna wartość: $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Na wysokość stężenia zapylenia w powietrzu duży wpływ mają energetyka oraz procesy produkcyjne, zwłaszcza przeładunki materiałów sypkich. Największe stężenie ($35\text{-}40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) występuje w rejonie otoczonym ulicami: Warszawską, Elektryczną, Grochowską i Robotniczą, tj. w rejonie lokalizacji największych zakładów przemysłowych: Hanyang ZAS, Alstom Power., Elbrewery Co. Ltd., Elektrociepłownia sp. z o.o. i Mazurskie Meble) oraz w rejonie około 2 km od centrum miasta i w rejonie ulic sąsiadujących z Gronowem Górnym.

Tło opadu pyłu

Dopuszczalna wartość: $200 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{rok}$. Na wysokość stężenia zapylenia w powietrzu duży wpływ mają energetyka oraz procesy produkcyjne, zwłaszcza przeładunki materiałów sypkich. Największy opad pyłu przyjmuje się, że występuje w rejonie ulic: Robotnicza, Odrodzenia, Dolna, Dworzec Kolejowy Elbląg Zdrój ($150\text{-}170 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{rok}$) oraz w odległości około 1 km od wymienionego rejonu i na terenach sąsiadujących z Gronowem Górnym ($100\text{-}150 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{rok}$).

Tlenek węgla

Poziom stężenia tlenku węgla w miejscu jego największego występowania (około 1,5 km od centrum miasta) nie przekracza 3% wartości dopuszczalnej ($2000 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Poziom bezpieczeństwa drogowego

W 2003 r. na terenie miasta Elbląga odnotowano poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w porównaniu do roku 2002. Liczba wypadków zmalała o 27,5%, a liczba kolizji o 1,7%.

W 2003r. odnotowano 74 wypadki w których zginęły 3 osoby, a 87 odniosło rany. Odnotowano także 1401 kolizji. Zdarzeń drogowych z udziałem tramwajów nie odnotowano. Najwięcej zdarzeń drogowych odnotowano na następujących ulicach:

- Al. Grunwaldzka;
- ul. płk. Dąbka
- ul. Królewiecka;
- Al. Tysiąclecia;
- ul. Robotnicza;

Do najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w Elblągu w 2003 r. należały skrzyżowania:

- ul.Brzeska – ul.Robotnicza – ul.Piłsudskiego (w trakcie przebudowy)
- ul. Hetmańska - Al. Tysiąclecia;
- ul.Armi Krajowej – ul.12 lutego – ul.Grota Roweckiego
- ul. Browarna - ul. Robotnicza;
- ul. Pionierska - ul. płk. Dąbka;

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające ze Strategii Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko - Mazurskiego

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającymi ze Strategii Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko - Mazurskiego, są następujące cele strategiczne polityki transportowej regionu:²

- ochrona środowiska przez modyfikację struktury transportowej i ograniczenie zanieczyszczenia środowiska spalinami, dymami, hałasem itp.;
- włączenie województwa do głównej sieci infrastruktury transportowej w Polsce oraz transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych;
- poprawa spójności przestrzennej, polegająca na włączeniu układu transportowego regionu w powstającą wielką obwodnicę Bałtyku;
- zwiększenie dostępności transportowej oraz wewnętrznej spójności regionu przez modernizację dróg krajowych:
 - nr 7: Elbląg – Ostróda – Olsztynek – Nidzica (relacji: Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne);
 - nr 22: droga ekspresowa Elbląg – Grzechotki (relacji: Czarlin – Malbork – Elbląg – Grzechotki) i przejścia granicznego w Grzechotkach;
- modernizacja układu drogowego, obejmująca doprowadzenie części dróg wojewódzkich do parametrów klasy „G”;
- utwardzenie dróg powiatowych i gminnych o podstawowym znaczeniu dla gminy;
- dążenie do uruchomienia w miejsce likwidowanych linii kolejowych połączeń alternatywnymi środkami transportu (autobusy szynowe);

² Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Olsztyn, lipiec 2000.

- powstanie, w ramach inicjatyw lokalnych, lotniska w Elblągu;
- utrzymywanie stałej dbałości o stan toru wodnego wiodącego przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu;
- poprawa dostępności komunikacyjnej dla rozwojowych obszarów miejskich;
- realizowanie inwestycji przyjaznych dla środowiska przyrodniczego;
- rozbudowa morskiego przejścia granicznego w Elblągu wraz z budową terminalu dla odpraw statków handlowych;
- utrzymanie sprawności i kompleksowości zagospodarowania Kanału Elbląsko – Ostródzkiego;
- budowa ścieżek rowerowych w miastach i na trasach prowadzących do ośrodków wypoczynku;
- ograniczenie uciążliwości emisji powietrza ze źródeł rozproszonych;
- preferowanie transportu przyjaznego środowisku;
- umieszczanie edukacji ekologicznej w programach nauczania na wszystkich etapach;
- uwzględnianie edukacji ekologicznej dorosłych (szkolenia, popularyzacja wydawnictw, doszkalaćcie nauczycieli w zakresie działań proekologicznych).

**Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu
wynikające z Uchwały Rady Miasta Elbląga z dnia 15 marca 2001 r.
w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Elbląga 2001-2015 ze zmianami
w oparciu o tworzone materiały planistyczne**

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającymi z Uchwały Rady Miasta Elbląga z 2001 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Elbląga 2001-2015³, są:

- wizja Elbląga jako miasta konkurencyjnego w kraju i w Europie Bałtyckiej, dobrze zorganizowanego, wyposażonego w infrastrukturę o wysokich standardach, tworzącego dobre warunki rozwoju gospodarczego, bezpiecznego i stwarzającego bezpieczne oraz wygodne możliwości życia mieszkańców
- wizja Elbląga jako miasta ludzi aktywnych i wykształconych.

³ Uchwała nr XXI/664/2001 Rady Miasta Elbląga z dnia 15 marca 2001 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Elbląga 2001-2015

- wybrane cele bezpośrednio:
 - podniesienie konkurencyjności miasta;
 - restrukturyzacja i rozwój obszarów miejskich;
 - uczynienie Elbląga znanym ośrodkiem turystycznym;
 - uczynienie Elbląga miastem przyjaznym środowisku naturalnemu;
 - uczynienie Elbląga miastem atrakcyjnym do zamieszkania.
- wybrane cele szczegółowe:
 - stworzenie dogodnych połączeń transportowych z zewnętrznym układem transportowym;
 - stworzenie sprawnego systemu transportowego w mieście;
 - oferowanie wysokiej jakości usług komunalnych i szerokiej oferty usług miejskich;
 - stworzenie z Elbląga miasta zapewniającego bezpieczeństwo publiczne;
- wybrane priorytety:
 - rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności województwa, w tym rozbudowa i modernizacja sieci transportowych, tworzenie sprawnych, bezkolizyjnych połączeń drogowych z systemem dróg tranzytowych o znaczeniu krajowym i europejskim przez:
 - budowę północnej obwodnicy miasta;
 - przebudowę węzła komunikacyjnego Elbląg – Wschód (droga krajowa nr 7 i 22);
 - budowę wiaduktu łączącego obszar ulic Dębowa – Akacyjowa z miastem;
 - budowę układu obwodowego miasta
 - budowę drogi łączącej Elbląg (port w Elblągu) z obszarem Zalewu Wiślanego (w kierunku Suchacz, Kadyny, Tolkmicko);
 - rozbudowę i modernizację drogi wojewódzkiej nr 50 (w ciągu ul. Grunwaldzkiej);
 - modernizację tras wylotowych z Elbląga;
 - budowa przedłużenia ul. płk. Dąbka jako głównej osi transportowej łączącej miasto z osiedlami „Zielonego Elbląga” (Modrzewina Północna, Krasny Las, Bielany);
 - modernizacja ul. Fromborskiej.
 - realizacja zadań i przedsięwzięć zapewniających sprawny system transportowy w mieście przez:

- budowę obwodnic wewnętrznych wyprowadzających ruch z centrum miasta (obwodnicy Starego Miasta, zachodniej (przemysłowej), centralnej (ul. Związku Jaszczurczego);
- budowę wiaduktu łączącego dzielnice położone po obu stronach linii kolejowej (w ciągu ulicy Akacjowej);
- modernizację ulic: 12 Lutego, Armii Krajowej, Teatralnej, Grota-Roweckiego, Ogólnej, Mazurskiej;
- modernizację mostów i kładek;
- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego - przebudowa skrzyżowań, budowa azyli i innych urządzeń dla pieszych;
- budowę zatok postojowych i przystankowych;
- budowę dróg w nowych osiedlach mieszkaniowych;
- budowę parkingów wielopoziomowych na obrzeżach centrum miasta;
- budowę i modernizację oświetlenia ulicznego;
- rozbudowę i modernizację systemu komunikacji zbiorowej:
 - podejmowanie działań na rzecz promowania komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla przewozów osobowych;
 - modernizację istniejących torowisk m.in. w ciągu ul. Robotniczej;
 - budowę nowych torowisk tramwajowych w ciągu ul. płk. Dąbka i Ogólnej;
 - unowocześnianie taboru tramwajowego.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z Uchwały Rady Miasta Elbląga z dnia 4 września 2003 r. w sprawie uchwalenia „Programu Rozwoju Elbląga; wieloletniego planu inwestycyjnego na lata 2004-2008

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającymi z Uchwały Rady Miasta Elbląga w sprawie uchwalenia „Programu Rozwoju Elbląga; wieloletniego planu inwestycyjnego na lata 2004-2008⁴ są następujące działania w ramach projektów współfinansowanych przez:

⁴ Uchwała Nr IX/168/2003 z dnia 4 września 2003 r. Rady Miasta Elbląga w sprawie uchwalenia „Programu Rozwoju Elbląga; wieloletniego planu inwestycyjnego na lata 2004-2008.

W stosunku do materiałów planistycznych zostały wprowadzone zmiany polegające na tym, że inwestycje transportowe, których realizacja pierwotnie planowana była przy wykorzystaniu Funduszu Spójności będą realizowane w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Dwie inwestycje dotyczące „Modrzewiny” zostały zgłoszone jako jedno zadanie.

- Fundusze Strukturalne Unii Europejskiej i Fundusz Spójności:
 - realizacja zadania „Obszar Modrzewiny”, przez kompleksowe etapowe zrealizowanie szeregu inwestycji infrastrukturalnych koniecznych, aby ten teren mógł być wykorzystywany dla celów związanych z rozwojem miasta;
 - kontynuacja procesów przebudowy i modernizacji systemu dróg w mieście, decydujących o poprawie powiązań miasta z zewnętrznymi układami drogowymi, międzynarodowymi, krajowymi i regionalnymi;
 - dalsza rozbudowa i modernizacja transportu publicznego w mieście;
- Fundusz Spójności:
 - rozbudowa i modernizacja systemów transportu miejskiego;
 - realizacja budowy ekologicznej linii tramwajowej w Elblągu przez:
 - budowę nowej linii tramwajowej od pętli Ogólna (z uwzględnieniem likwidacji tej pętli) i budowę nowej pętli przy ul. Fromborskiej;
 - zakup nowego, nowoczesnego, ekologicznego taboru tramwajowego (6 jednostek).
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego za pośrednictwem Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego;
 - realizacja zadania „Modrzewina” poprzez budowę systemu infrastruktury drogowej dla nowych terenów inwestycyjnych i strefy przemysłowo-usługowej i mieszkaniowej w Elblągu przez:
 - budowę drogi powiatowej – przedłużenie ul. płk. Dąbka od ul. Ogólnej do ulicy Fromborskiej w wydzielonym pasem rozdzielczym dla tramwaju;
 - budowę mostu na rzece Babica;
 - przebudowa i modernizacja systemu dróg miejskich w Elblągu przez:
 - przebudowę i modernizację układu komunikacyjnego obejmującego ul. Rycerską i Pocztową, fragmentu ul. Armii Krajowej, łącznie z przebudową skrzyżowań, powiązanych z systemem komunikacyjnym o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym;
 - modernizację ciągu drogi wojewódzkiej nr 503;
 - przebudowę dwóch skrzyżowań w ciągu ul. Armii Krajowej i Pocztowej oraz Robotniczej, Królewieckiej i Pocztowej.
 - realizacja zadania „Wyspa Spichrzów” i modernizacja infrastruktury transportowej w Elblągu przez rozbudowę i modernizację układów komunikacyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury technicznej dla obszaru

położonego

w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Elbląg, tzw. Wyspy Spichrzów w powiązaniu z układem tzw. nowego mostu na rzece Elbląg i ul. Radomskiej.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającymi ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga⁵, są:

- polityka zrównoważonego rozwoju Elbląga;
- ogólne założenia kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej Elbląga zakładające:
 - maksymalne wykorzystanie dla potrzeb rozwojowych obszarów już zurbanizowanych;
 - restrukturyzację poszczególnych obszarów miasta;
 - zwiększanie różnorodności użytkowania terenów;
 - ochronę dziedzictwa kulturowego i tożsamości przestrzennej miasta;
 - kształtowanie i ochronę systemu terenów ekologicznie ważnych;
 - rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej.
- kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego Elbląga, które podlegają na obecnym etapie modyfikacji; tym nie mniej można stwierdzić, że aktualnie prowadzone są działania zmierzające do:
 - zainwestowania miejskiego na obszarach Modrzewiny Północ o preferowanej funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej, mieszanej i jednorodzinnej, Modrzewiny Południe o preferowanej funkcji przemysłowej oraz Krasnego Lasu i Bielan o preferowanej funkcji mieszkaniowej jednorodzinnej;
 - kształtowania nowoczesnego centrum miasta, ze szczególnym uwzględnieniem terenów Centrum, Śródmieścia Wschód, Nowego Miasta, obszaru dworców i terenu Giełdy Elbląskiej;

⁵ Uchwała Rady Miasta Elbląga Nr XIX/341/96 z dnia 29 sierpnia 1996 r. w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga.

- stworzenia przestrzenno-technicznych warunków rozwoju drobnej przedsiębiorczości (w szczególności na obszarze Zawodzia i Modrzewiny Południe oraz na terenach przemysłowych);
 - stworzenia przestrzenno-technicznych warunków rozwoju dróg ekspresowych i miejsc obsługi podróżnych;
 - przygotowanie zielonych terenów publicznych w obszarze Gór Gęziej i Chrobrego dla potrzeb rozwoju turystyki, wypoczynku i rekreacji;
 - przygotowania terenów i infrastruktury w obszarze Kanału Elbląsko-Ostródzkiego, w połączeniu z racjonalizacją wykorzystania terenów położonych w granicach miasta, poprzez ich modernizację;
 - zagospodarowania dzielnicy Zawodzie w ograniczony sposób, zgodnie ze specyfikacją charakteru tego obszaru, związaną z zabezpieczeniem p/powodziowym;
 - ograniczenia rozwoju miasta w kierunku południowo-wschodnim;
 - traktowania Śródmieścia jako obszaru o strategicznym znaczeniu dla miasta i jego tożsamości;
 - kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w układzie strefowym, opartym na zasadzie stopniowania intensywności zagospodarowania;
 - intensyfikacji procesów urbanizacyjnych, prowadzących do kontynuacji pasmowego układu osadniczego w kierunku północ-południe.
- zapewnienie funkcjonowania transportu publicznego i samochodów osobowych w warunkach zrównoważonego rozwoju przez:
- planowanie rozwoju przestrzennego miasta tak, aby zmniejszyć zapotrzebowanie na transport;
 - koordynację układów transportowych w procesach planowania i inwestowania;
 - wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego i usprawnienie tego transportu m. in. przez wykształcanie odpowiednich węzłów (przystanków, stacji) integracyjnych, poprawę informacji, ułatwienie posługiwania się systemem biletowym, podnoszenie komfortu jazdy, estetyki i czystości pojazdów;
 - poprawę konkurencyjności tramwaju jako pojazdu mniej szkodliwego dla środowiska miejskiego;

- stosowanie środków i sposobów zachęcających do podróży komunikacją zbiorową, w tym taryf;
- promocję wspólnego użytkownika samochodu osobowego (carpooling), ograniczania prędkości jazdy i zmiany przyzwyczajeń w sposobach użytkownika samochodu osobowego;
- tworzenie infrastruktury sterowania ruchem w obszarze miasta, w celu zwiększenia jego bezpieczeństwa i wprowadzenie systemu opłat parkingowych;
- promocję ruchu rowerowego;
- kształtowanie obszarów ruchu pieszego w centrum miasta;
- ustanowienie stabilnego systemu finansowania transportu.

**Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu
wynikające z Programu Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla
miasta Elbląga na lata 2000-2010 r.**

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającymi z Programu Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla miasta Elbląga na lata 2000-2010⁶, są:

- konsekwentne i systematyczne wykonywanie zadań określonych w Strategii Rozwoju Elbląga 1996-2010, w zakresie polityki transportowej miasta, co stworzy możliwość rozwoju komunikacji zbiorowej jako czynnika ograniczającego wzrost komunikacji indywidualnej w mieście, a w szczególności: preferowanie ruchu pieszego i rowerowego, traktowanie tramwaju jako podstawowego środka komunikacji miejskiej, uwolnienie centrum od ruchu tranzytowego, organizowanie ruchu i parkowania;
- sukcesywna modernizacja ulic i torowisk tramwajowych;
- wdrożenie programu budowy dróg rowerowych;
- przywrócenie tramwajowi roli środka podstawowego w przewozach komunikacją zbiorową i przywrócenie rowerowi roli środka transportu indywidualnego;
- propagowanie „Dnia bez samochodu”.

⁶ Program Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla miasta Elbląga na lata 2000-2010. Zarząd Miasta Elbląga. Elbląg 2000.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z rodzajów wydatków kwalifikujących się do refundacji w ramach Zintegrowanego Programu Rozwoju Regionalnego.

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającymi z zasad określających rodzaje wydatków kwalifikujących się do refundacji w ramach ZPORR⁷ są:

- przygotowanie terenu pod budowę, w tym roboty pomiarowe;
- prace ziemne, montażowe i instalacyjne oraz nadzór inżynierski;
- budowa, adaptacja lub modernizacja linii tramwajowych i autobusowych;
- uzupełnienie brakujących relacji skrzyżowanych dla tramwajów na skrzyżowaniach;
- budowa, adaptacja lub modernizacja układu torowego na trasach, pętlach i w zajezdniach;
- modernizacja i niezbędne uzupełnienie układu torowego sieci tramwajowej;
- budowa systemu parkingów „Park & Ride”;
- budowa lub modernizacja urządzeń sterowania ruchem drogowym;
- modernizacja urządzeń i zwiększanie mocy podstacji trakcyjnych zasilających sieć komunikacji tramwajowej, w tym wymiana transformatorów;
- zakup taboru w ramach miejskiego systemu komunikacji publicznej stanowiący integralny element zintegrowanego programu;
- budowa, adaptacja lub modernizacja infrastruktury służącej obsłudze pasażerów;
- budowa lub modernizacja miejsc i stref parkingowych;
- budowa modernizacja lub remont wyposażenia pozwalającego zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów, w tym ścieżek rowerowych;
- budowa, adaptacja i modernizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu publicznego.

⁷ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego. Projekt przygotowany po negocjacjach PWW. Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej. Warszawa, grudzień 2003.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Elblągu wynikające z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010 r.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego w Elblągu, wynikającą z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010⁸, jest dążenie do zmiany w proporcjach wykorzystywania środków transportu przez:

- politykę zrównoważonego planowania miast, której celem powinno być unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności;
- politykę transportu miejskiego zmierzającą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego;
- politykę budżetową i fiskalną zmierzającą do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury;
- politykę konkurencji zapewniającą otwieranie się rynku usług przewozowych;
- politykę badań systemów transportu;
- zasadę subsydiarności, między innymi przez wspieranie zwiększonego wykorzystania „czystych” pojazdów i form transportu publicznego dostępnych dla wszystkich użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych.

Analiza SWOT transportu publicznego w Elblągu

Silne strony

- pełne kompetencje w zakresie organizacji lokalnego transportu pasażerskiego;
- właściwa polityka transportowa miasta sprzyjająca rozwojowi transportu zbiorowego
- wysoka zdolność przewozowa;
- duża liczba przewoźników autobusowych na rynku ;
- korzyści skali;
- dofinansowanie komunikacji zbiorowej z budżetu Miasta Elbląga oraz z gmin ościennych;
- wysoki (85%) udział torów tramwajowych wydzielonych z jezdni.

⁸ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010; czas na podjęcie decyzji. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin. 2002.

Słabe strony

- zdekapitalizowany tabor, przede wszystkim w komunikacji tramwajowej;
- jednotorowe odcinki o dwukierunkowym ruchu tramwajów;
- niski udział (16%) nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów;
- brak nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów;
- wrażliwość komunikacji autobusowej na pogarszanie się warunków (kongestię) w ruchu drogowym.

Szanse

- utrzymanie co najmniej dotychczasowego udziału w realizacji przewozów miejskich;
- wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych zwiększających atrakcyjność korzystania z transportu publicznego i powiązanie ich z polityką parkingową;
- polityka transportowa zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, strefy ruchu uspokojonego)
- skuteczne przeciwdziałanie niekontrolowanemu wzrostowi ruchu samochodów osobowych, mogącemu doprowadzić do znacznego pogorszenia przepustowości dróg i ulic miejskich i wzrostu liczby wypadków.

Zagrożenia

- niekontrolowany wzrost ruchu samochodów osobowych;
- niesprzyjająca rozwojowi transportu publicznego polityka społeczno-gospodarcza państwa;
- postępująca dekapitalizacja taboru i infrastruktury komunikacji miejskiej;
- utrata pasażerów na rzecz samochodu osobowego.

III. Delimitacja obszaru realizacji programu

Podstawą wyznaczenia granic obszaru realizacji zintegrowanego programu rozwoju transportu publicznego w Elblągu są następujące założenia:

- Elbląg jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego (miasto na prawach powiatu) ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego głównie w swoich granicach administracyjnych;
- obszar działania lokalnego transportu publicznego w Elblągu obejmuje także funkcjonalnie z nim powiązane obszary, znajdujące się w granicach administracyjnych gmin Elbląga i Milejewa;
- transport komunalny w Elblągu stanowi najważniejszy podsystem transportu publicznego miasta.

Założenie pierwsze jednoznacznie wyznacza minimum obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Elblągu – odpowiada ono granicom administracyjnym Elbląga. Tak przeprowadzona delimitacja jest jednak niewystarczająca.

Rozwój transportu publicznego wymaga skorelowania z obecnym zagospodarowaniem przestrzennym i z planowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta. Ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Elbląga oraz opracowywanych obecnie planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego wynika, że rozwój miasta, określający rozwój systemu transportu publicznego, będzie zdeterminowany przez:

- inwestycje miejskie na obszarach Modrzewiny Północ (funkcja mieszkaniowa) i Modrzewiny Południe (funkcja przemysłowa i usługowa);
- kształtowanie nowoczesnego centrum miasta i traktowanie Śródmieścia jako obszaru o strategicznym znaczeniu;
- strefowe kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta;
- intensyfikację procesów urbanizacyjnych w kierunku północ-południe.

Biorąc pod uwagę obecne i przyszłe powiązania komunikacyjne, system transportu publicznego obejmować będzie także gminy: Elbląg-Gmina oraz Milejewo – założenie drugie.

Rola kolei regionalnej i regionalnego transportu drogowego ma marginalne znaczenie dla obsługi transportowej miasta – założenie trzecie.

IV. Program na lata 2004 – 2006 i 2007 – 2013

Zintegrowany program rozwoju transportu publicznego jest dokumentem operacyjnym uszczegóławiającym „Strategię Rozwoju Elbląga 2001 – 2015”. Zakłada on zrównoważony rozwój transportu publicznego zapewniający mieszkańcom komfort podróży przy ograniczeniu uciążliwości dla środowiska naturalnego.

Cel.

Zgodnie z Podcelem 1.3. Strategii Rozwoju Elbląga 2001 – 2015 celem rozwoju transportu publicznego w Elblągu jest sprawny system transportowy w mieście. Jednym z głównych zadań dla osiągnięcia tego podcelu jest „rozbudowa i modernizacja systemu komunikacji zbiorowej”.

Zadanie to realizowane będzie poprzez:

- rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego
- integrację transportu publicznego z indywidualnym
- zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.

Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego

Kolej regionalna

Nie przewiduje się znaczącej zmiany roli kolei w obsłudze regionu. Przyjmuje się, że utrzymane zostaną dotychczasowe połączenia krajowe i regionalne. Władze samorządowe będą dążyć do wzrostu jakości oferowanych usług na liniach regionalnych

i obniżenia kosztów ich realizacji, preferując zastępowanie tradycyjnych składów pociągów autobusami szynowymi. Tempo tych zmian zależeć będzie od szybkości otwierania się rynku kolejowych usług przewozowych. Po otwarciu się rynku kolejowych usług przewozowych można liczyć się z nieznacznym wzrostem oferty przewozowej kolei regionalnych.

Regionalne przewozy autobusowe

PKS w Elblągu nie przewiduje w najbliższych latach istotnych zmian w ofercie przewozowej i realizacji programów inwestycyjnych, zmieniających w zasadniczy sposób strukturę majątku przedsiębiorstwa.

W ramach programu rozwoju transportu publicznego w Elblągu nastąpi przebudowa węzła „Elbląg Dworzec PKP”, w celu zapewnienia dogodniejszych i sprawniejszych przesiadek pasażerów komunikacji komunalnej do autobusów PKS i pociągów. Obecnie funkcjonujący parking zostanie dostosowany do zasad parkowania „Park & Ride”. Z uwagi na ograniczoną powierzchnię placu parkingowego przy dworcu zostaną wprowadzone opłaty za parkowanie. Z opłat za parkowanie zostaną zwolnieni posiadacze biletów okresowych komunikacji miejskiej. Ponadto zostanie wybudowany bezpieczny (strzeżony) parking rowerowy.

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
2007-2013	Węzeł „Elbląg Dworzec PKP”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej regionalna, ▪ autobus regionalny, krajowy i międzynarodowy, ▪ tramwaj i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ usprawnienie komunikacji pieszej z przystanków transportu komunalnego do kolei, ▪ parking „park and ride” 	2007-2013	Wydziały UM Elbląga: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategii i Rozwoju ▪ Architektury i Planowania Przestrzennego ▪ Inwestycji ▪ Finansowo-budżetowy Zarząd Dróg PKP Koleje Regionalne PKS Elbląg ZKM w Elblągu	integracja podsystemów transportu publicznego oraz transportu publicznego z indywidualnym, poprawiająca warunki podróży transportem zbiorowym z przesiadaniem się oraz zachęcająca osoby posiadające samochody osobowe do korzystania z transportu publicznego	w trakcie wyliczania

Przewidywane powiązania funkcjonalne podsystemów transportu publicznego (komunikacja miejska, kolej regionalna i autobusowa komunikacja regionalna) nie wymagają integracji taryfowo-biletowej. Koszty wdrożenia i funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego byłyby bowiem znacznie wyższe niż możliwe do osiągnięcia wymierne efekty, w postaci wzrostu popytu na usługi transportu publicznego.

Tramwaj

Biorąc pod uwagę dotychczasową rolę tramwaju oraz analizując jego potencjalną rolę, wynikającą z przedstawionych determinant jego rozwoju, w latach 2004-2013 planuje się rozbudowę sieci komunikacji tramwajowej na trasach wyszczególnionych w tabeli poniżej.

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Tor pojedynczy km	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady mln zł
2004-2006 T1	odcinek ul. Ogólna wraz z modernizacją głowicy wjazdowej przy ul. Browarnej	budowa odcinka dwutorowego i sieci trakcyjnej wzdłuż ul. Ogólnej od skrzyżowania z ul. Odrodzenia i ul. plk. Dąbka do ul. Fromborskiej, budowa torowiska i sieci trakcyjnej na pętli przy ul. Legionów, u zbiegu ul. Ogólnej, Fromborskiej i Legionów, budowa peronów i wiat na przystankach tramwajowych,; wzrost udziału tramwajów w przewozach	4,47	2006	Wydziały UM Elbląga: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategii i Rozwoju ▪ Architektury i Planowania Przestrzennego ▪ Zarząd Dróg ▪ Finansowo-budżetowy Tramwaje Elbląskie ZKM w Elblągu	skrócenie czasu podróży z Pn-Wsch części miasta (Zakrzewo, Osiedle nad Jarem, Bielany, Drewnik i w przyszłości planowanej dzielnicy mieszkaniowej Próchnik do zachodniej, przemysłowej części miasta ekologicznym transportem szynowym, wzrost udziału tramwajów w przewozach, dostosowanie głowicy wjazdowej w zajezdni do parametrów nowego taboru	16,692
	przebudowa torowiska i tracji w ciągu ul. Grunwaldzkiej w osi jezdni	przebudowa w związku z realizacją inwestycji handlowej sieci Leclerc	1,00	2004-2005	j.w. Leclerc	poprawa warunków ruchowych komunikacji tramwajowej, poprawa brd	w trakcie wyliczania
	przesunięcie pętli „Druska”	wybudowanie nowej pętli tramwajowej dwuperonowej w związku z budową wiaduktu łączącego dzielnicę Dębowa (leżącą po połudn. stronie linii kolejowej) z ul. Grunwaldzką		2005		zastąpienie starej pętli tramwajowej nową o lepszych parametrach funkcjonalnych i eksploatacyjnych	finansowane poza programem
	modernizacja układu torowo-sieciowego	modernizacja układu torowo-sieciowego: <ul style="list-style-type: none"> ▪ w ciągu ul. Pocztowej od ul. Robotniczej przez skrzyżowanie z ul. Królewiecką do ul. 1 Maja (łącznie z Placem Słowiańskim). 	0,67	2006	Wydziały UM Elbląga: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategii i Rozwoju ▪ Architektury i Planowania Przestrzennego ▪ Zarząd Dróg ▪ Finansowo-budżetowy Tramwaje Elbląskie ZKM w Elblągu	poprawa stanu torowisk pozwalająca na zwiększenie prędkości komunikacyjnej i zmniejszenie hałasu, poprawa synchronizacji rozkładów jazdy tramwajów na wspólnych odcinkach trasy, wzrost atrakcyjności podróży tramwajami	1,545

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Tor pojedynczy km	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady mln zł
2007-2013 T2	al. Odrodzenia	dwutorowy odcinek w ciągu al. Odrodzenia na odcinku od ul. plk. Dąbka do ul. Mazurskiej wraz z pętlą	2,82	2007+	j.w.	intensyfikacja obsługi komunikacyjnej ekologicznym transportem szynowym, powiązana ze zmniejszeniem intensywności obsługi komunikacją autobusową na oddawanych do użytku odcinkach ulic; wzrost udziału tramwaju w przewozach, wzrost atrakcyjności podróży tramwajami, objęcie komunikacją tramwajową osiedla Zawada, Nad Jarem, Kamionka, Truso	w trakcie wyliczania
	ul. Fromborska - Królewiecka	dwutorowy odcinek w ciągu ul. Fromborskiej od ul. Ogólnej do Królewieckiej oraz w ciągu ul. Królewieckiej od ul. Fromborskiej do skrzyżowania ul. Marymonckiej z al. Piłsudskiego	3,67		j.w.		w trakcie wyliczania
	ul. 12 Lutego (lub Armii Krajowej) i ul. Grota Roweckiego	budowa odcinka w ciągu ul. 12 Lutego od skrzyżowania ul. Teatralnej, ul. Nowowiejskiej i ul. Królewieckiej do ul. Grota Roweckiego (lub Armii Krajowej) i w ciągu ul. Grota Roweckiego od ul. 12 Lutego do ul. Grobla św. Jerzego	2,76		j.w.	dominacja tramwaju w przewozach w relacji śródmieście – północne dzielnice miasta	w trakcie wyliczania
	modernizacja układu torowo-sieciowego	modernizacja układu torowo-sieciowego: ▪ w ciągu ul. 3 Maja od ul. 1 Maja do wjazdu w ul. Grunwaldzką;	1,00	2007+	Tramwaje Elbląskie.	poprawa stanu torowisk pozwalająca na zwiększenie prędkości komunikacyjnej i zmniejszenie hałasu	w trakcie wyliczania
	modernizacja układu torowo-sieciowego	modernizacja układu torowo-sieciowego: ▪ w ciągu ul. Grunwaldzkiej od budynku nr 107 do wjazdu na wyładownię; ▪ w ciągu ul. Obrońców Pokoju od ul. Browarnej do ul. Poprzecznej (łącznie ze skrzyżowaniami).	0,30 0,41	2010+	Tramwaje Elbląskie	poprawa stanu torowisk i sieci oraz zasilania energetycznego pozwalająca na zwiększenie prędkości komunikacyjnej i zmniejszenie hałasu;	w trakcie wyliczania

Realizacja przedstawionych wyżej inwestycji zwiększy intensywność obsługi komunikacją tramwajową centralnych obszarów miasta, przyczyniając się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska, dzięki redukcji liczby linii autobusowych w tym obszarze .

Poprawi się jednocześnie efektywność ekonomiczno-finansowa komunikacji tramwajowej dzięki zwiększeniu intensywności obsługi i zwiększeniu prędkości komunikacyjnej na skutek budowy nowych wydzielonych torowisk w ciągu ulic, które zostaną objęte obsługą komunikacji tramwajowej i modernizacji istniejących na odcinki dwutorowe..

Zakłada się konieczność modernizacji tramwajów. Wraz z realizacją inwestycji w okresach T1 i T2 planuje się zakup 10 fabrycznie nowych, w pełni niskopodłogowych tramwajów.

Wielkość niezbędnych zakupów nowych tramwajów, związanych z rozwojem sieci komunikacji tramwajowej, przedstawiono w tabeli poniżej.

Realizacja zadania	Liczba tramwajów
T1	6
T2	4
Razem w okresie 2004-2013	10

Autobus

Rozwój sieci połączeń autobusowych następować będzie pod wpływem zmian w popycie na usługi przewozowe i realizacji inwestycji w komunikacji tramwajowej. Korekty układu linii autobusowych realizowane będą na podstawie prowadzonych systematycznie badań potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Wraz z oddawaniem kolejnych odcinków torowisk tramwajowych do eksploatacji nastąpi korekta tras i rozkładów jazdy autobusów w taki sposób, aby zapewnić konkurencyjność komunikacji tramwajowej w realizacji podróży mieszkańców.

Zmiana układu tras i rozkładów jazdy autobusów zostanie skoordynowana z zawieraniem nowych umów na świadczenie usług przewozowych (począwszy od 2007 r.), uwzględniających wymóg realizowania zadań przewozowych pojazdami niskopodłogowymi. Udział autobusów niskopodłogowych w ruchu osiągnie 50% do 2007 r. i 100% do 2013 roku.

Rozwój nowych połączeń autobusowych nastąpi w szczególności na obszarze Modrzewina Północ i Modrzewina Południe. Wprowadzanie połączeń autobusowych na tym obszarze będzie realizowane od 2007 roku (skorelowane z oddawaniem kolejnych inwestycji). Autobusy będą obsługiwać tylko połączenia dowozowo-odwozowe do tramwaju.

Zmiana układu tras i rozkładów jazdy oraz uruchomienie komunikacji autobusowej do Modrzewiny nie spowoduje wzrostu liczby wozokilometrów w komunikacji autobusowej - kierowane będą tam pojazdy z linii substytucyjnych obecnie wobec tramwaju.

Realizacja tak sformułowanej taborowej polityki inwestycyjnej w komunikacji autobusowej wymagać będzie uzyskania zgody Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych na zawieranie umów na okres minimum 5. letni, w celu stworzenia odpowiednich warunków odtwarzania taboru dla przewoźników.

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
2004-2006	konkurencyjność podsystemów transportu publicznego	korekta tras i rozkładów jazdy komunikacji autobusowej	2006	ZKM w Elblągu	racjonalizacja wykorzystania zdolności przewozowej w komunikacji autobusowej i tramwajowej	bez nakładów inwestycyjnych
2007-2013	wprowadzenie komunikacji autobusowej do Modrzewiny	uruchomienie nowych linii autobusowych w północnym obszarze miasta	2007+ 2010+	ZKM w Elblągu	zapewnienie dogodnych połączeń komunikacją autobusową do węzłów integracyjnych	j.w.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Integracja transportu publicznego z indywidualnym determinuje rozwój transportu publicznego. Jej celem jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji:

- 75% transport publiczny;
- 25% samochody osobowe.

Wobec rozwoju motoryzacji indywidualnej i powszechnego dążenia do wykorzystania samochodów osobowych w przewozach miejskich, jako minimalne proporcje przyjmuje się:

- 50% transport publiczny;
- 50% samochody osobowe.

Elbląg realizuje budowę dobrze rozwiniętej infrastruktury parkingowej usytuowanej przy pętlach transportu publicznego.

Zakłada się, że integracja transportu publicznego i indywidualnego nastąpi przez:

- realizację (w latach 2007 – 2013, zgodnie z wykazem określonym w tabeli poniżej) węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego wraz z darmowymi parkingami strzeżonymi dla posiadaczy imiennego biletu okresowego;
- synchronizowanie, w miarę możliwości sygnalizacji świetlnej i wprowadzenie systemu inteligentnego zarządzania ruchem z priorytetem dla komunikacji zbiorowe i utworzenie centrum zarządzania ruchem; w latach 2007-2013 systemem tym zostanie objęty obszar zamknięty ulicami: al. Grunwaldzka – al. Tysiąclecia – ul. Poczтовая – ul. Robotnicza – ul. Browarna – ul. Mazurska – al. Odrodzenia – ul. Ogólna – ul. Fromborska – ul. Królewiecka – ul. 12 Lutego – ul. Hetmańska oraz ciąg ulic: gen. Grota Roweckiego – gen. Józefa Bema – Łęczycka do skrzyżowania z ul. Grottgera.;
- wprowadzenie opłat za parkowanie w obszarze Centrum, Śródmieścia i Starego Miasta w latach 2007-2013;
- stworzenie podsystemu transportu rowerowego poprzez budowę ścieżek rowerowych oraz wprowadzenie ułatwień w przewożeniu rowerów koleją regionalną.

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
2007-2013	Węzeł „Odrodzenia”	<ul style="list-style-type: none"> tramwaj i autobus miejski, samochód osobowy, rower 	<ul style="list-style-type: none"> parking „park and ride” 	2007+	Wydziały UM Elbląga: <ul style="list-style-type: none"> Inwestycji; Finansowo-budżetowy Zarząd Dróg ZKM w Elblągu	integracja podsystemów transportu publicznego oraz transportu publicznego z indywidualnym, poprawiająca warunki podróży transportem zbiorowym z przesiadaniem się oraz zachęcająca osoby posiadające samochody osobowe do korzystania z transportu publicznego	w trakcie wyliczania
	Węzeł „Nowa Ogólna”	<ul style="list-style-type: none"> tramwaj i autobus miejski, samochód osobowy, rower 	<ul style="list-style-type: none"> parking „park and ride” 	2007+	Wydziały UM Elbląga: <ul style="list-style-type: none"> Inwestycji Finansowo-budżetowy Zarząd Dróg ZKM w Elblągu	j.w.	w trakcie wyliczania
	Węzeł Dworzec PKP, PKS	<ul style="list-style-type: none"> tramwaj i autobus miejski, samochód osobowy, rower 	<ul style="list-style-type: none"> parking „park and ride” 	2008+	Wydziały UM Elbląga: <ul style="list-style-type: none"> Inwestycji Finansowo-budżetowy Zarząd Dróg ZKM w Elblągu	j.w.	w trakcie wyliczania

Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego

Realizacja programu przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej poprzez:

- usprawnienie transportu zbiorowego
- wykształcenie węzłów integracyjnych
- skrócenie czasu podróży
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zwiększeniu tras tramwajowych w wydzielonych pasach ruchu
- podniesienie komfortu jazdy
- podniesienie estetyki i czystości pojazdów i przystanków
- zwiększenie ilości pojazdów komunikacji miejskiej przystosowanych dla osób niepełnosprawnych

przy jednoczesnym:

- wprowadzaniu opłat za parkowanie w obszarze Centrum, Śródmieścia, Starego Miasta
- realizowaniu polityki bezpłatnego parkowania samochodów i rowerów na strzeżonych parkingach zorganizowanych w systemie „Park & Ride”

Rozwój motoryzacji indywidualnej wymaga jednak zwiększenia zakresu informacji i promocji transportu publicznego oraz stworzenia zachęt do podróży komunikacją miejską, w tym m.in. poprzez:

- wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych zwiększających atrakcyjność korzystania z transportu publicznego i powiązanie ich z polityką parkingową
- ułatwienie posługiwania się systemem biletowym
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

Promocja transportu publicznego będzie polegać na działaniach interaktywnych obejmując:

- akcję edukacyjną dla dzieci i młodzieży w ramach spójnego programu „Wychowanie komunikacyjne”, kładącą szczególny nacisk na ekologię i pozytywną zmianę stosunku do transportu publicznego
- akcję edukacyjną dla mieszkańców wskazującą na zagrożenia niekontrolowanego wzrostu użytkowania samochodów w mieście

- wdrożenie promocji mix, przy wykorzystaniu wszystkich instrumentów promocji tj. reklamy, promocji, sprzedaży, public relations, publicity i loggingu w sposób zachęcający do korzystania z transportu publicznego.

V. Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta i innych dokumentów wyznaczających rozwój transportu publicznego

PKP kolej regionalna – węzeł integracyjny

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2007-2013	„Elbląg dworzec PKP”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej, ▪ autobus regionalny, krajowy i międzynarodowy, ▪ tramwaj i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego: <ul style="list-style-type: none"> ○ poprawa dostępności komunikacyjnej dla rozwojowych obszarów miejskich; ○ realizowanie inwestycji przyjaznych dla środowiska przyrodniczego; ○ preferowanie transportu przyjaznego środowisku; ○ budowa ścieżek rowerowych w miastach; ▪ Strategia Rozwoju Elbląga 2001-2015: <ul style="list-style-type: none"> ○ stworzenie dogodnych połączeń transportowych z zewnętrznym układem transportowym; ○ stworzenie sprawnego systemu transportowego w mieście; ○ oferowanie wysokiej jakości usług komunalnych; ○ podejmowanie działań na rzecz promowania komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla przewozów osobowych; ▪ Program rozwoju Elbląga; wieloletni plan inwestycyjny na lata 2004-2008: <ul style="list-style-type: none"> ○ dalsza rozbudowa i modernizacja transportu publicznego w mieście; ▪ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga ze zmianami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej; ○ wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego przez wykształcenie odpowiednich węzłów (przystanków, stacji integracyjnych);

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
			<ul style="list-style-type: none"> ○ wprowadzenie systemu opłat parkingowych; ○ promocja ruchu rowerowego; ○ zintegrowanie podsystemów komunikacji zbiorowej; ▪ Program Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla miasta Elbląga na lata 2000-2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ wdrożenie programu budowy dróg rowerowych; ▪ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego: <ul style="list-style-type: none"> ○ budowa systemu parkingów Park&Ride; ○ budowa, adaptacja lub modernizacja infrastruktury służącej obsłudze pasażerów; ○ budowa lub modernizacja miejsc i stref parkingowych; ○ budowa adaptacja i modernizacja węzłów integracyjnych; ▪ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ polityka transportu miejskiego dążącą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego.

Tramwaj

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004-2006	<p style="text-align: center;">T1</p> <p>budowa odcinka dwu torowego i sieci trakcyjnej wzdłuż ul. Ogólnej od skrzyżowania z al. Odrodzenia i ul. płk. Dąbka do ul. Fromborskiej, budowa torowiska i sieci trakcyjnej na pętli przy ul. Legionów, budowa peronów i wiat na przystankach tramwajowych</p> <p>przebudowa torów tramwajowych w ciągu ul. Grunwaldzkiej, w związku z realizacją inwestycji handlowej sieci Leclerc</p> <p>modernizacja głowicy wjazdowej przy ul. Browarnej</p> <p>wybudowanie nowej pętli tramwajowej dwuperonowej w związku z budową wiaduktu łączącego dzielnicę Dębowa leżącą po obu stronach linii kolejowej</p> <p>modernizacja układu torowo-sieciowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ w ciągu ul. Pocztowej od ul. Robotniczej przez skrzyżowanie z ul. Królewicką do ul. 1 Maja (łącznie z Placem Słowiańskim). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego: <ul style="list-style-type: none"> ○ poprawa dostępności komunikacyjnej dla rozwojowych obszarów miejskich; ○ realizowanie inwestycji przyjaznych dla środowiska przyrodniczego; ○ preferowanie transportu przyjaznego środowisku; ▪ Strategia Rozwoju Elbląga 2001-2015: <ul style="list-style-type: none"> ○ stworzenie dogodnych połączeń transportowych z zewnętrznym układem transportowym; ○ stworzenie sprawnego systemu transportowego w mieście; ○ oferowanie wysokiej jakości usług komunalnych; ○ modernizacja istniejących torowisk m.in. w ciągu ul. Bema i Robotniczej; ○ budowa nowych torowisk tramwajowych w ciągu ul. Dąbka i Ogólnej; ○ unowocześnienie taboru tramwajowego; ▪ Program rozwoju Elbląga; wieloletni plan inwestycyjny na lata 2004-2008: <ul style="list-style-type: none"> ○ dalsza rozbudowa i modernizacja transportu publicznego w mieście; ○ budowa nowej pętli przy ul. Fromborskiej; ○ zakup nowego, nowoczesnego i ekologicznego taboru tramwajowego (6 jednostek); ○ realizacja zadania „Modrzewina” przez budowę drogi dwujezdniowej z wydzielonym (rozdzielającym) pasem i wydłużenie ul. płk. Dąbka; ○ przebudowa i modernizacja układu komunikacyjnego obejmującego ul. Rycerską i Pocztową, fragment ul. Armii Krajowej, łącznie z przebudową skrzyżowań; ○ przebudowa dwóch skrzyżowań w ciągu ul. Armii Krajowej i Pocztowej oraz Robotniczej, Królewickiej i Pocztowej;
2007-2013	<p style="text-align: center;">T2</p> <p>dwutorowy odcinek w ciągu al. Odrodzenia na odcinku od ul. Ogólnej do ul. Królewickiej</p> <p>dwutorowy odcinek w ciągu ul. Fromborskiej od ul. Ogólnej do Królewickiej oraz w ciągu ul. Królewickiej od ul. Ogólnej do skrzyżowania ul. Marymonckiej z ul. Piłsudskiego</p> <p>budowa odcinka w ciągu ul. 12 Lutego od skrzyżowania ul. Teatralnej, ul. Nowowiejskiej i ul. Królewickiej do ul. Grota Roweckiego (lub Armii Krajowej) i w ciągu ul. Grota Roweckiego od ul. 12 Lutego do ul. Grobka św. Jerzego</p> <p>modernizacja układu torowo-sieciowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ na terenie zajezdni przy ul. Browarnej; ▪ w ciągu ul. 3 Maja od ul. 1 Maja do wjazdu w ul. Grunwaldzką. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga ze zmianami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej; ○ poprawa konkurencyjności tramwaju jako pojazdu mniej szkodliwego dla środowiska miejskiego; ▪ Program Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla miasta Elbląga na lata 2000-2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ traktowanie tramwaju jako podstawowego środka komunikacji miejskiej; ○ sukcesywna modernizacja ulic i torowisk tramwajowych; ○ przywrócenie tramwajowi roli środka podstawowego w przewozach komunikacją zbiorową; ▪ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego: <ul style="list-style-type: none"> ○ budowa, adaptacja lub modernizacja linii tramwajowych, trolejbusowych i autobusowych; ○ uzupełnienie brakujących relacji skrajnych dla tramwajów na skrzyżowaniach; ○ budowa, adaptacja lub modernizacja układu torowego na trasach, pętłach i w zajezdniach; ○ modernizacja i niezbędne uzupełnienie układu torowego sieci tramwajowej; ○ budowa lub modernizacja urządzeń sterowania ruchem drogowym;

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2007-2013	modernizacja układu torowo-sieciowego: <ul style="list-style-type: none"> ▪ w ciągu ul. Grunwaldzkiej od budynku nr 107 do wjazdu na wyładownię; ▪ w ciągu ul. Obrońców Pokoju od ul. Browarnej do ul. Poprzecznej (łącznie ze skrzyżowaniami) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ modernizacja urządzeń i zwiększanie mocy podstacji trakcyjnych zasilających sieć komunikacji tramwajowej, w tym wymiana transformatorów; ○ zakup taboru w ramach miejskiego systemu komunikacji publicznej stanowiący integralny element zintegrowanego programu; ▪ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010: ○ polityka transportu miejskiego dążącą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego.

Autobusy

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004-2006	konkurencyjność podsystemów transportu publicznego	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego: ○ poprawa dostępności komunikacyjnej dla rozwojowych obszarów miejskich; ○ realizowanie inwestycji przyjaznych dla środowiska przyrodniczego; ○ preferowanie transportu przyjaznego środowisku;
2007-2013	wprowadzenie komunikacji autobusowej do Modrzewiny	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Elbląga 2001-2015: ○ stworzenie dogodnych połączeń transportowych z zewnętrznym układem transportowym; ○ stworzenie sprawnego systemu transportowego w mieście; ○ oferowanie wysokiej jakości usług komunalnych; ▪ Program rozwoju Elbląga; wieloletni plan inwestycyjny na lata 2004-2008: ○ dalsza rozbudowa i modernizacja transportu publicznego w mieście; ○ budowa nowej pętli przy ul. Fromborskiej; ○ realizacja zadania „Modrzewina” przez budowę drogi dwujezdniowej z wydzielonym (rozdzielającym) pasem i wydłużenie ul. płk. Dąbka; ○ przebudowa i modernizacja układu komunikacyjnego obejmującego ul. Rycerską i Pocztową, fragment ul. Armii Krajowej, łącznie z przebudową skrzyżowań; ○ przebudowa dwóch skrzyżowań w ciągu ul. Armii Krajowej i Pocztowej oraz Robotniczej, Królewieckiej i Pocztowej; ▪ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga ze zmianami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej; ▪ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego: <ul style="list-style-type: none"> ○ budowa, adaptacja lub modernizacja linii tramwajowych, trolejbusowych i autobusowych; ○ budowa lub modernizacja urządzeń sterowania ruchem drogowym; ▪ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ polityka transportu miejskiego dążącą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2007-2013	Węzeł „Odrodzenia”; Węzeł „Nowa Ogólna”; Węzeł Dworzec PKP, PKS opłaty za parkowanie.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tramwaj i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Społeczno - Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego: <ul style="list-style-type: none"> ○ poprawa dostępności komunikacyjnej dla rozwojowych obszarów miejskich; ○ realizowanie inwestycji przyjaznych dla środowiska przyrodniczego; ○ preferowanie transportu przyjaznego środowisku; ○ budowa ścieżek rowerowych w miastach; ▪ Strategia Rozwoju Elbląga 2001-2015: <ul style="list-style-type: none"> ○ stworzenie dogodnych połączeń transportowych z zewnętrznym układem transportowym; ○ stworzenie sprawnego systemu transportowego w mieście; ○ oferowanie wysokiej jakości usług komunalnych; ○ budowa parkingów wielopoziomowych na obrzeżach miasta; ○ podejmowanie działań na rzecz promowania komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla przewozów osobowych; ▪ Program rozwoju Elbląga; wieloletni plan inwestycyjny na lata 2004-2008: <ul style="list-style-type: none"> ○ dalsza rozbudowa i modernizacja transportu publicznego w mieście; ○ budowa nowej pętli przy ul. Fromborskiej; ▪ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga ze zmianami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej; ○ wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego przez wykształcenie odpowiednich węzłów (przystanków, stacji integracyjnych); ○ wprowadzenie systemu opłat parkingowych; ○ promocja ruchu rowerowego; ○ zintegrowanie podsystemów komunikacji zbiorowej; ▪ Program Zrównoważonego Rozwoju Ochrony Środowiska dla miasta Elbląga na lata 2000-2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ wdrożenie programu budowy dróg rowerowych; ▪ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego: <ul style="list-style-type: none"> ○ budowa systemu parkingów Park&Ride; ○ budowa, adaptacja lub modernizacja infrastruktury służącej obsłudze pasażerów;

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
			<ul style="list-style-type: none"> ○ budowa lub modernizacja miejsc i stref parkingowych; ○ budowa adaptacja i modernizacja węzłów integracyjnych; ▪ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ polityka transportu miejskiego dążącą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego.
2007-2013	synchronizowanie w miarę możliwości sygnalizacji świetlnej i wprowadzenie systemu inteligentnego zarządzania ruchem z priorytetem dla komunikacji zbiorowej, budowa centrum zarządzania ruchem drogowym	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tramwaj i autobus miejski, ▪ samochód osobowy. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Elbląga 2001-2015: <ul style="list-style-type: none"> ○ stworzenie sprawnego systemu transportowego w mieście; ○ oferowanie wysokiej jakości usług komunalnych; ○ działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; ○ budowę parkingów wielopoziomowych na obrzeżach miasta; ○ podejmowanie działań na rzecz promowania komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla przewozów osobowych; ▪ Program rozwoju Elbląga; wieloletni plan inwestycyjny na lata 2004-2008: <ul style="list-style-type: none"> ○ dalsza rozbudowa i modernizacja transportu publicznego w mieście; ▪ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga ze zmianami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej; ○ wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego przez podnoszenie komfortu jazdy; ○ tworzenie infrastruktury sterowania ruchem w obszarze miasta w celu zwiększenia jego bezpieczeństwa; ▪ Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego: <ul style="list-style-type: none"> ○ budowa urządzeń sterowania ruchem drogowym; ▪ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010: <ul style="list-style-type: none"> ○ polityka transportu miejskiego dążącą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego.

VI. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć programu

Wskaźnik	2003	2006	2013
Liczba wozokilometrów w publicznym transporcie drogowym [mln wozokm]:	5,053	4,678	5,178
w tym w komunikacji autobusowej	3,762	3,012	3,262
w tym w komunikacji tramwajowej	1,291	1,666	1,916
Udział komunikacji tramwajowej w pracy przewozowej [%]	26%	36%	37%
Liczba przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie drogowym [mln pas]	26,85	29,20	31,00
w tym w komunikacji autobusowej	19,10	19,32	17,65
w tym w komunikacji tramwajowej	7,75	9,88	13,35
Udział komunikacji tramwajowej w pracy przewozowej [%]	29%	34%	43%
Wskaźniki jakości usług publicznego transportu drogowego			
– kursy niewykonane [%]	0,14	0,01	0,01
– kursy przyspieszone [%]	0,03	0,02	0,01
– kursy opóźnione [%]	0,08	0,05	0,03
Udział biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży biletów publicznego transportu drogowego [%]	21,5	25	50
Udział tramwajów w przejazdach publicznego transportu drogowego [%]	29	36	40
Udział transportu publicznym w podróżach [%]	zostanie określony w badaniach w 2004 r.	zostanie określony w badaniach w 2006 r.	zostanie określony w badaniach w 2013 r.
Liczba autobusów w ruchu,	66	58	62
w tym niskopodłogowych	13	31	62
Liczba tramwajów w ruchu,	19	26	30
w tym niskopodłogowych	0	6	10
Przeciętna prędkość komunikacyjna [km/h]			
w komunikacji autobusowej	22,37	22,00	24,00
w komunikacji tramwajowej	14,88	15,85	17,00
Przeciętna prędkość eksploatacyjna [km/h]			
w komunikacji autobusowej	17,90	16,50	16,00
w komunikacji tramwajowej	12,40	13,00	13,50
Przeciętny czas podróży do miejsca pracy transportem publicznym [min]	zostanie określony w badaniach w 2004 r.	zostanie określony w badaniach w 2006 r.	zostanie określony w badaniach w 2013 r.
Przeciętny czas podróży do miejsca nauki transportem publicznym [min]	zostanie określony w badaniach w 2004 r.	zostanie określony w badaniach w 2006 r.	zostanie określony w badaniach w 2013 r.

VII. Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Elblągu

Realizacja zintegrowanego rozwoju transportu publicznego w Elblągu będzie finansowana z:

- opłat za usługi przewozowe;
- środków z budżetów gmin w ramach refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach;
- środków z budżetów gmin na dofinansowanie nierentownych kursów, których realizacja jest uzasadniona względami społecznymi;
- środków z budżetu miasta na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych i funkcjonalnych;
- środków pochodzących z opłat parkingowych;
- środków z Unii Europejskiej na realizację projektów rozwoju i promocji transportu publicznego.

Podstawą przychodów będzie taryfa opłat za usługi przewozowe. Zakłada się, że będzie to taryfa strefowa w skali całego delimitowanego obszaru i jednolita w skali poszczególnych miast i gmin. Ceny za usługi będą zróżnicowane w zależności od:

- rodzaju linii;
- okresu ważności biletu;
- relacji podróży.

Na finansowanie elbląskiego transportu publicznego w latach 2004 – 2006 składać się będą środki [mln zł]:

Źródła finansowania	2004	2005	2006
Środki ZKM w Elblągu - eksploatacja	24,300	24,600	26,850
Środki inwestycyjne - Tramwaje Elbląskie	-	1,000	-
Środki inwestycyjne z budżetu Miasta Elbląga*	0,600	3,468	11,102
Środki pomocowe z Unii Europejskiej*	-	12,969	30,906
Razem	24,900	42,037	68,858

* przy założeniu 75. procentowego udziału środków z Unii Europejskiej

Plan finansowy ZKM w Elblągu w latach 2004 – 2006 będzie się przedstawiać następująco [mln zł]:

	2004	2005	2006
Przychody ZKM w Elblągu ogółem, z tego:	24,300	24,600	26,850
▪ przychody własne	15,800	15,800	15,900
▪ dopłata budżetu miasta	8,500	8,800	10,950
Wydatki ZKM w Elblągu ogółem, w tym zadania:	24,300	24,600	26,850
▪ finansowanie usług przewozowych	21,600	21,900	24,150*
▪ finansowanie pozostałej działalności organizatorskiej	2,700	2,700	2,700

* włącznie z amortyzacją nowych tramwajów

VIII. System wdrażania

Program rozwoju transportu publicznego będzie realizowany przy zaangażowaniu w pierwszej kolejności następujących podmiotów:

- Gmina Miasto Elbląg;
- Zarządu Komunikacji Miejskiej w Elblągu spółki z o.o.;
- Tramwajów Elbląskich sp. z o.o.

W zakresie zadania dotyczącego realizacji węzła integracyjnego „Elbląg dworzec PKP”, konieczna będzie współpraca z:

- PKP Zakład Infrastruktury Kolejowej;
- PKS w Elblągu.

IX. Sposoby monitorowania

System monitorowania projektu

Wdrożony zostanie system monitorowania, którego podstawą będą:

- badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w tym:
 - potrzeb przewozowych;
 - popytu potencjalnego;
 - popytu efektywnego;

- podziału zadań przewozowych;
- przeciętnego czasu podróży i postrzegania kongestii;
- przyczyn wyboru określonego sposobu podróży;
- znaczenia postulatów przewozowych;
- oceny jakości komunikacji tramwajowej i autobusowej;
- poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej;
- badania jakości usług przewozowych, w tym:
 - przeciętnej prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej;
 - udziału kursów niezrealizowanych;
 - udziału kursów przyspieszonych;
 - udziału kursów opóźnionych;
- badania stanu środowiska naturalnego, w tym:
 - poziomu hałasu;
 - poziomu toksycznych substancji w atmosferze;
- badania poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- badania efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej linii komunikacyjnych i systemów organizacyjnych, w tym:
 - wielkości popytu na poszczególnych liniach i jego struktury;
 - wskaźników pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów osiągniętych w przekroju poszczególnych linii;
 - zakresu i poziomu współpracy podmiotów odpowiedzialnych za transport i środowisko;
 - zjawiska synergii.

Sposoby oceny realizacji programu

Ocena realizacji programu będzie polegać na porównaniu zbudowanych na podstawie wyników badań wskaźników świadczących o:

- zgodności z przyjętym harmonogramem zmian stanu wyjściowego inwestycji;
- zmianie podziału zadań przewozowych;
- zmianie popytu i jego struktury;
- zmianie oceny jakości usług przewozowych;
- zmianie zachowań komunikacyjnych na obszarach objętych planem;

- zmianie preferencji komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie wskaźników eksploatacyjno-ekonomicznych podsystemów objętych planem;
- zmianie liczby wypadków i kolizji na skrzyżowaniach objętych sterowaniem ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego.