

Publikacja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

Strategia zrównoważonego transportu EOF

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
1.1. Kontekst strategiczny materiału	4
1.2. Zrównoważona mobilność w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym.....	5
2. EOF w dokumentach planistycznych	10
2.1. Wytyczne dokumentów wyższego rzędu	10
2.2. Strategie lokalne i subregionalne.....	24
2.3. Podsumowanie	39
3. Diagnoza stanu obecnego	44
3.1. Transport drogowy.....	44
3.2. Transport kolejowy	49
3.3. Transport miejski	53
3.4. Komunikacja rowerowa.....	56
3.5. Analiza SWOT	60
4. Zintegrowane inwestycje terytorialne w obszarze Strategii Zrównoważonego Transportu EOF	63
5. Zasady, kierunki i obszary problemowe stanowiące podstawę strategii interwencji.....	72
6. Plan operacyjny.....	77
6.1. Cel nadrzędny.....	77
6.2. Cele strategiczne	79
6.3. Instrumenty realizacji celów.....	81
6.4. Zadania inwestycyjne i organizacyjno-studialne	85
7. Monitoring i ewaluacja strategii	94
Spis tabel.....	96
Spis rysunków	97
Załącznik 1. Plany operacyjne.....	98

1. Wprowadzenie

Jedną z najistotniejszych płaszczyzn współpracy w ramach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (EOF) jest transport. Integralnym elementem wspierania rozwoju obszaru jest zatem Strategia zrównoważonego transportu EOF, stanowiąca rozwinięcie diagnozy i wskazująca na obszary synergii oraz interakcji pomiędzy wzrostem dostępności i mobilności, a szerszym kontekstem rozwoju społeczno-ekonomicznego. Strategia transportowa uwzględnia zarazem zagadnienia rozwoju trwałego i kontekst społeczny, środowiskowy i ekologiczny, biorąc pod uwagę wszystkie dostępne gałęzie transportu, tj.:

- indywidualny transport drogowy,
- publiczny transport drogowy (autobusy, minibusy),
- publiczny transport kolejowy,
- publiczny transport miejski (tramwaje, autobusy, midibusy, minibusy),
- transport rowerowy (indywidualny, a w dalszej perspektywie również publiczny)
- transport pieszy,
- transport wodny (rosnące znaczenie portu morskiego w Elblągu, ale również w aspektach rekreacyjno-turystycznych jako możliwość komunikacji w obrębie Zalewu Wiślanego),
- transport towarowy.

Materiał analityczny zawiera diagnozę podsystemów transportowych podsumowanych analizą SWOT systemu transportowego EOF oraz identyfikację głównych problemów i potrzeb w zakresie jakości usług transportowych z punktu widzenia użytkowników indywidualnych i pasażerów transportu publicznego oraz interesariuszy rynku przewozu ładunków. Dzięki wysokiemu stopniu uspołecznienia na etapie tworzenia niniejszego dokumentu uwzględniono w nim zagadnienia branży ICT, co było postulatem lokalnych środowisk naukowo-biznesowych. Część o charakterze programowym skonstruowana jest w oparciu o cel główny – wywiedziony z zapisów strategii rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Elbląga i stanowiący jej transpozycję w obszarze transportu – oraz konkretyzujące zamierzenia rozwojowe, tj. cele szczegółowe, priorytety, działania i przedsięwzięcia strategiczne. W części programowej Strategii zrównoważonego transportu EOF wskazano również zestaw działań i instrumentów wraz

z ramowym harmonogramem ich realizacji oraz przyporządkowanym budżetem i podmiotami odpowiedzialnymi. Materiał w tej części odnosi się do horyzontu roku 2020 i koncentruje się na obszarach pozostających w gestii administracji publicznej, sferę zachowań indywidualnych przyporządkowując oddziaływaniu i instrumentom o charakterze regulacyjnym i ekonomicznym.

1.1. Kontekst strategiczny materiału

Konieczność uchwalenia odrębnej strategii branżowej poświęconej problematyce transportu wynika z faktu, że system transportowy determinuje sprawne funkcjonowanie pozostałych elementów danego obszaru. Polityka transportowa jest zbiorem zintegrowanych instrumentów określonych przez władzę publiczną, służących programowaniu rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływaniu na jego sprawne funkcjonowanie. Wymiar strategiczny (długookresowy) polityki transportowej odnosi się do programowania rozwoju systemu transportowego, natomiast wymiar bieżący (krótkookresowy) związany jest z wdrażaniem rozwiązań usprawniających funkcjonowanie systemu transportowego na danym obszarze. Polityka transportowa powinna zatem stanowić rozwinięcie i uszczegółowienie strategii rozwoju danego obszaru w stopniu umożliwiającym realizację przyjętych celów strategicznych i szczegółowych.

Podstawowe kwestie, które powinny zostać uwzględnione w polityce transportowej Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego to:

- dostępność transportowa – wewnętrzna i zewnętrzna;
- wzajemne relacje transportu zbiorowego i indywidualnego;
- rola i znaczenie poszczególnych podsystemów transportu zbiorowego w obsłudze transportowej Obszaru;
- uwzględnienie transportu jako obszaru aktywności gospodarczej i politycznej;
- wyprowadzenie transportu towarowego z miasta Elbląg.

Czynnikiem rozpatrywanym wraz z szeroko rozumianym transportem jest także komunikacja ICT oraz jej integralna część – infrastruktura telekomunikacyjna.

1.2. Zrównoważona mobilność w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym

Pojęcie zrównoważonego transportu odwołuje się do szerszej koncepcji rozwoju zrównoważonego, czyli kształtowania rozwoju regionalnego w sposób uwzględniający dążenie do zachowania równowagi między celami społecznymi, ekonomicznymi a środowiskowymi. Filozofią stojącą u podstaw pojęcia jest ekorozwój, czyli założenie integracji działalności społecznej i gospodarczej z ochroną środowiska przyrodniczego.

Wyraźny w ostatnich latach wzrost rangi czynnika ekologicznego w kształtowaniu systemów transportowych jest efektem m.in. wzrastającej dbałości społeczeństw o ochronę środowiska oraz rozwoju metod pomiarów i oceny ekonomicznej wzajemnych relacji tych dziedzin, jak również poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Elementy te pozwalają na bardziej precyzyjne określanie negatywnych skutków działalności transportowej i skali jego presji środowiskowej.

Z drugiej strony należy jednak pamiętać, że zrównoważony system transportowy nie może tworzyć barier dla mobilności. Powinien więc godzić różne role, zapewniając:

- efektywną obsługę społeczeństwa i gospodarki,
- dostęp do różnych celów aktywności społecznej,
- możliwość wyboru środka transportowego (w tym dla transportu towarowego),
- bezpieczeństwo,
- ochronę środowiska.

Podstawy doktryny transportu zrównoważonego powstały wraz z przeniesieniem zasad ekorozwoju, wypracowanych w ramach Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, na obszar transportu. Według nich rozwój transportu powinien być oparty o¹:

- zasadę dostępu – zgodnie z którą wszyscy mają prawo do dostępu do innych ludzi, miejsc, dóbr i usług;
- zasadę równości – według której kraje, organizatorzy i przedsiębiorstwa powinni zapewnić równość zaspokajania podstawowych potrzeb transportowych wszystkich ludzi i grup społecznych;

¹ Brzeziński A.: Czym może być zrównoważony transport miejski? Wykład wygłoszony w UCBS 29 maja 2014 r.

- gwarancję, że system transportowy jest tworzony i zarządzany zgodnie z zasadami ochrony zdrowia i bezpieczeństwa ludzi;
- odpowiedzialność za oddziaływanie na środowisko naturalne przy realizacji osobistych potrzeb mobilności oraz konsumpcji;
- zintegrowane planowanie, czyli odpowiedzialność decydentów za integrację transportu;
- kwestię pełnego zarządzania kosztami transportu, czyli uwzględnienia ich w aspektach społecznym, ekonomicznym i środowiskowym, oraz sprawiedliwego ich podziału na wszystkich użytkowników.

Punktem odniesienia dla polityki zrównoważonego transportu w Polsce są działania prowadzone przez Unię Europejską od ponad dwóch dekad. W odniesieniu do transportu – zwłaszcza w miastach – obejmuje ona działania zmierzające do zmniejszenia roli samochodu osobowego w podziale zadań przewozowych na rzecz transportu zbiorowego, rowerowego oraz przemieszczeń pieszych. Jej efektem nie ma być ograniczenie mobilności, lecz jej zmiana w kierunku bardziej zrównoważonego sposobu realizacji podróży na obszarach zurbanizowanych.

W komunikacie Komisji „Zrównoważona Europa dla Lepszego Świata: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej”, kongestia transportowa została uznana za jedno z głównych zagrożeń dla rozwoju zrównoważonego. W tym samym komunikacie przedstawiono propozycję tzw. „decouplingu”, polegającego na “zdecydowanym zerwaniu powiązania między wzrostem transportu a wzrostem PKB w celu zmniejszenia zanieczyszczenia oraz innych negatywnych skutków ubocznych rozwoju transportu². Biała Księga “Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” określiła ambitne cele dla europejskiego sektora transportu.

Dokument „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy białej księgi z 2001 r.” (2006) stanowił przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej i starał się uwzględnić zmiany

² A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 15.5.2001, COM(2001)264 Final.

o charakterze strategicznym, takie jak rozszerzenie Unii Europejskiej, przyspieszenie procesów globalizacyjnych, międzynarodową współpracę w związku ze zmianami klimatycznymi oraz wzrost cen paliw i energii.

Zielona Księga Komisji Europejskiej opublikowana w 2007 r. pt. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” zdefiniowała wyzwania transportowe stojące przed miastami Europy. Sprostanie im wymaga optymalizacji wykorzystania różnorodnych środków transportu zbiorowego oraz stworzenia efektywnych i trwałych modeli współpracy z różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, przemieszczenia piesze).

Komunikat „Plan działań na rzecz mobilności miejskiej³” (Action Plan on Urban Mobility) z 2009 zawierał propozycję dwudziestu działań odnoszących się do transportu. W tym dokumencie kluczową rolę przypisano planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Został w nim zaproponowany program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. Przełomem wśród zaproponowanych działań było ukierunkowanie ich na plany zrównoważonej mobilności miejskiej zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W komunikacie „Zrównoważona przyszłość transportu – w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” opublikowanym w 2009 Komisja Europejska dostrzegła potrzebę zdefiniowania ogólnej strategii mobilności, która stanowiłaby ważny element kolejnej Białej Księgi dla transportu. W dokumencie tym zwrócono również uwagę na konieczność rozdzielenia wzrostu gospodarczego i wzrostu emisji gazów cieplarnianych.

Zagadnienia transportu w miastach zostały uwypuklone w Białej Księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...”, w której pojawia się postulat o konieczności integrowania m.in. planowania przestrzennego, systemów cen, wydajnych usług transportu publicznego i infrastruktury dla niezmotoryzowanych środków transportu w ramach planów mobilności miejskiej.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-społecznego i Komitetu Regionów, Plan działania na rzecz mobilności w miastach, Bruksela, 30.9.2009, KOM(2009) 490

Polityka klimatyczna Unii Europejskiej zmierza do radykalnego ograniczenia emisji. Sektor transportu został zidentyfikowany jako obszar, w którym osiągnąć można znaczne efekty do roku 2020. Silna koncentracja osadnictwa i różnych form działalności w miastach jest przyczyną dla której przemieszczenia ludności na obszarach zurbanizowanych w Unii Europejskiej odpowiadają za ok. 40% emisji CO₂ w transporcie drogowym. Cały sektor transportu jest silnie uzależniony od ropy naftowej i jej pochodnych, odpowiadając za 2/3 ogółu zapotrzebowania na ropę naftową w Unii Europejskiej.

Zasada zrównoważonego rozwoju transportu jest zgodna z zaleceniami, między innymi, Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) oraz Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Zawarta jest również w materiałach dotyczących Polityki Transportowej Państwa na lata 2001-2015 oraz w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Tabela 1. Cele europejskiej polityki transportowej i ich znaczenie dla transportu miejskiego

Cel	Opis celu	Znaczenie dla transportu miejskiego
(1)	Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO ₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.	duże
(7)	Wprowadzenie w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR12) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS13, ITS14, SSN i LRIT15, RIS16). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo).	średnie
(8)	Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego.	duże
(9)	Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.	średnie
(10)	Przejsie na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci”	duże



	i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.	
--	---	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Biała Księga - plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM(2011) 144, Bruksela 2011.

Raport „Miasta jutra” (Cities of Tomorrow) definiując pojęcie zrównoważonej mobilności zwraca uwagę na fakt, że transport publiczny stanowi ważny, ale niejedyny jej element. Poza nim, dla osiągnięcia zrównoważonego modelu rozwoju niezbędne jest stworzenie warunków dla rozwoju transportu rowerowego i pieszego, ułatwień w dostępności przestrzeni miejskiej, powiązaniu lokalnych sieci transportowych z sieciami wyższego rzędu, integracji planowania przestrzennego z rozwojem transportu oraz tworzenia węzłów integracyjnych, które powinny uwzględniać kwestie gospodarcze, społeczne i kulturowe.

Inne ujęcie zrównoważonej mobilności wskazuje na jej trzy wymiary, tj. związany z mobilnością i dostępnością przestrzenną, społeczny i środowiskowy. Pierwszy z nich obejmuje usługi transportowe, które determinują dostępność przestrzenną dla ludzi i dóbr. Aspekt społeczny oznacza kształtowanie usług transportowych w sposób nie zakłócający dostępności dla różnych grup społecznych. W ujęciu przestrzennym i ekonomicznym oznacza to konieczność świadczenia usług o charakterze publicznym („public service obligation”). Aspekt środowiskowy powinien zaś uwzględniać negatywne oddziaływanie transportu na środowisko oraz kwestie odnawialności zasobów zużytych na wytworzenie usług transportowych⁴.

Potrzeba planowania zrównoważonej mobilności miejskiej wynika z następujących przesłanek:

- istnieją ciągłe konflikty zachodzące w przestrzeni miejskiej,
- rola i znaczenie miast w europejskim systemie gospodarczym jest kluczowa,
- działalność transportowa wywołuje skutki ekonomiczne, środowiskowe oraz społeczne,
- ograniczenia budżetowe wymuszają hierarchizację celów,
- polityka transportowa i klimatyczna Unii Europejskiej.

⁴ N.L. Sá, J.B. Gouveia: Sustainable mobility – analysis of sustainable mobility measures in cities. [W:] The Sustainable world. Red. C.A. Brebbia. Wyd. WIT Press, Southampton 2010, s. 160

2. EOF w dokumentach planistycznych

2.1. Wytyczne dokumentów wyższego rzędu

2.1.1. Krajowa strategia rozwoju regionalnego na lata 2010-2020

Krajowa strategia rozwoju regionalnego na lata 2010-2020 zakłada zwiększenie konkurencyjności polskich regionów oraz oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na ośrodki peryferyjne. W tym celu istotne znaczenie ma rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej. Działania na rzecz rozwoju transportu zawarte są w celu 1.2.1. „Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów” oraz 2.2.3. „Zwiększanie dostępności i jakości usług komunikacyjnych”. Działania mają być podejmowane w trzech wymiarach: regiony, miasta i obszary wiejskie.

Budowana i modernizowana sieć transportowa ma zapewnić wykorzystanie różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni. Kluczowe znaczenie ma dostępność transportowa w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności głównych miast Polski) oraz wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do głównych ośrodków wzrostu z peryferyjnych części regionów).

Zakłada się przeniesienie akcentu polityki regionalnej z finansowania rozproszonych lokalnych inwestycji transportowych na skoordynowane na poziomie regionalnym działania o większej skali oddziaływania. Zapewnione mają zostać połączenia wewnątrz regionów pomiędzy drugorzędnymi ośrodkami oraz połączenia zapewniające dostęp do obszarów o specyficznych potencjałach np. turystycznym, środowiskowym, kulturowym. W dalszej kolejności, po zapewnieniu dobrych powiązań regionu z ośrodkiem wojewódzkim wpierane będą powiązania komunikacyjne omijające ośrodki wojewódzkie o charakterze tranzytowym oraz zapewniające połączenia pomiędzy miastami wewnątrz i na zewnątrz regionu.

Wzrost dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów stanowi jeden z głównych czynników rozprzestrzeniania procesów rozwojowych w wymiarze regionalnym. Także w wymiarze obszarów wiejskich przyczynia się on do tworzenia warunków dla integracji funkcjonalnej z miastami poprzez włączenie obszarów wiejskich otaczających miasta w procesy rozwojowe.

Założono również poprawę funkcjonowania lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego) poprzez poprawę jakości infrastruktury i taboru, zwiększanie zasięgu oraz wiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego w celu odwrócenia trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego oraz zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów problemowych. Obok rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej mają być prowadzone działania prowadzące do wdrożenia zintegrowanych rozwiązań dotyczących transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz w jak największym stopniu obszary wiejskie. Duże znaczenie będzie miała pomoc dotycząca uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej, szczególnie kolejowych w obrębie regionu, które zapewnią skrócenie czasu dojazdu oraz poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania. Integracja systemów transportu zbiorowego ma polegać na wprowadzeniu w rejonie dużych miast biletów aglomeracyjnych i koordynacji rozkładów jazdy.

Dodatkowo w obszarach przygranicznych ma być rozwijana wspólna infrastruktura i nastąpić integracja gospodarcza i społeczna.⁵

2.1.2. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Ważnym dokumentem strategicznym na poziomie krajowym jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Zgodnie z KPZK jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest „Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej” (cel. 3.). W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju będzie prowadziła przede wszystkim do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych.

Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Wspierane

⁵ Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 13.07.2010.

będą niektóre inwestycje i działania organizacyjne służące poprawie dostępności do głównych miast stanowiących węzły kształtujących się metropolii, ośrodków subregionalnych i obszarów wiejskich, w tym także w zakresie transportu publicznego realizowane w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym.

Drugim kluczowym kierunkiem polityki będzie dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Zakłada się sukcesywne zwiększanie udziału i roli transportu szynowego poprzez tworzenie połączeń między największymi ośrodkami miejskimi oraz połączeń dojazdowych do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowanych z systemami transportu publicznego.

W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury przede wszystkim służącej do obsługi przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi oraz innymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. Zakłada się także odrębne potraktowanie infrastruktury drogowej dla ośrodków w których zlokalizowana jest produkcja materiałów budowlanych. Ponadto prowadzone będą działania w celu poprawy dostępności portów morskich podstawowego znaczenia szczególnie od strony lądu oraz portów uzupełniających takich jak Elbląg.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie dostępności transportowej i telekomunikacyjnej będą realizowane w ramach celów 3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów oraz 3.2. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu. Spośród zapisanych w nich zadań istotnych dla EOF wskazano:⁶

- w zakresie transportu drogowego: budowę dróg S22 Swaróżyn - Elbląg - Grzechotki i S7 na odcinku Gdańsk - Elbląg - Ostróda (do 10.2014 r. wybudowano S22 Elbląg - Grzechotki i S7 Elbląg - Miłomłyn), oraz obwodnic wybranych miast;
- w zakresie transportu kolejowego: modernizację sieci kolejowej w celu zapewnienia szybkich połączeń pomiędzy aglomeracjami (dla regionu elbląskiego największe znaczenie ma linia 204 Malbork – Braniewo – Kaliningrad planowana jako linia konwencjonalna z dopuszczalną prędkością 100-120 km/godz.);

⁶ Na podstawie: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, op. cit. oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, op. cit.



- w zakresie żeglugi: poprawa dostępności portu w Elblągu od strony lądu i morza;
- w zakresie transportu zbiorowego: wspieranie integracji systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu, doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”, pomoc dotycząca uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej, szczególnie kolejowych w obrębie regionu.

2.1.3. Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020

W dokumencie za cel główny przyjęto „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. Ponadto zdefiniowano dwa cele strategiczne:

„Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego” i „Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych” oraz cele szczegółowe:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- bezpieczeństwo i niezawodność,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Do priorytetowych kierunków działań w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury zaliczono:

- rozwój sprawnych i multimodalnych połączeń Warszawy z wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską;
- rozwój efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich;
- rozwijanie wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast (FUA) i jego integracja (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny);



- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi, a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
- wzmacnianie połączeń transportowych Polski Wschodniej z obszarami o większych perspektywach rozwojowych;
- rozwijanie połączeń transportowych usprawniających komunikację z obszarów przygranicznych do ośrodków wzrostu i miejsc pracy oraz w szczególności na obszarach położonych wzdłuż zewnętrznych granic UE, rozbudowa sieci połączeń transgranicznych;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zabezpieczenie miejsca na nowe ciągi piesze i rowerowe;
- rezerwacja terenów pod potencjalne inwestycje infrastrukturalne, które mogą być przedmiotem planowania strategicznego po 2020 r.⁷

⁷ Strategia rozwoju transportu RP do 2020 r. z perspektywą do roku 2030, przyjęta przez Rząd RP dnia 22 stycznia 2013 r.



Rysunek 1. Proponowane lokalizacje multimodalnych platform logistycznych



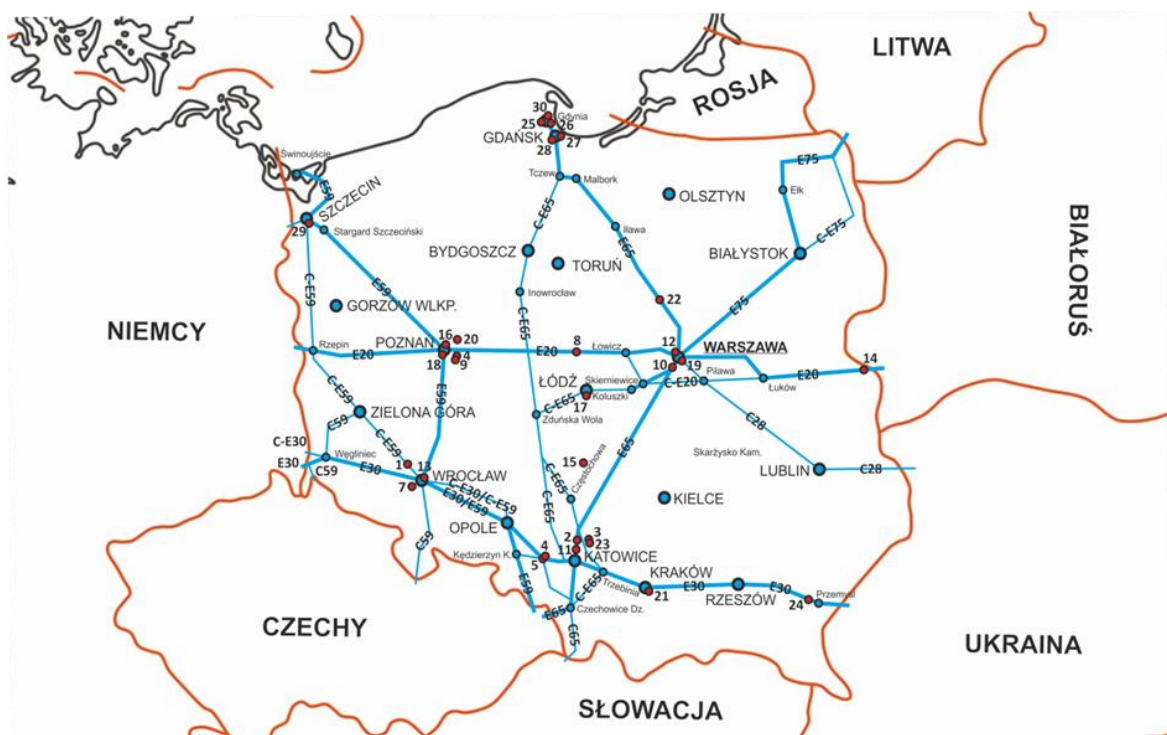
Źródło: Strategia rozwoju transportu RP do 2020 r. z perspektywą do roku 2030, przyjęta przez Rząd RP dnia 22 stycznia 2013 r.

Podkreślono w niej znaczenie przejść granicznych i wykorzystanie przygranicznego położenia z Obwodem Kaliningradzkim FR. Na poziomie krajowym wskazano na Braniewo jako potencjalną lokalizację dla multimodalnych platform logistycznych (Rys. 1).

Obecnie należy wskazać na peryferyzację EOF i całego województwa warmińsko-mazurskiego względem istniejącej i szybko rozwijającej się sieci terminali multimodalnych w Polsce (Rys. 2).



Rysunek 2. Lokalizacja terminali multimodalnych w Polsce na tle podstawowego układu sieci kolejowej



Źródło: Opracowanie własne (stan na 2013 r.).

Na ten czynnik zwrócono uwagę w omawianym dokumencie⁸:

- „(...) największą peryferyjnością cechują się regiony leżące na wschodzie i częściowo na północy kraju, a największą dostępnością cechują się regiony sąsiadujące z granicą z Niemcami i z Republiką Czeską”;
- „Najsłabszą dostępnością charakteryzowały się węzły z województw zachodniopomorskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, podlaskiego i lubelskiego. W przypadku wskaźnika dla ruchu towarowego dysproporcje regionalne były ogólnie wyższe niż dla ruchu pasażerskiego”.

⁸ Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020. MTiGM, Warszawa 2013, s. 26 i nast.

2.1.4. Strategia Rozwoju Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W strategii rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego w zakresie transportu mowa jest o głównych szlakach transportowych łączących województwo z resztą kraju. Podkreślana jest m.in. rola korytarza Bałtyk-Adriatyk (Korytarz VI sieci TEN-T) oraz bliskość autostrady A1 przebiegającej przez sąsiednie województwa pomorskie i kujawsko-pomorskie.⁹ Korytarz ten obejmuje oprócz wspomnianej autostrady linie kolejowe E65 i CE65. Linia E65 przebiega przez województwo warmińsko-mazurskie gdzie zlokalizowane są na niej 2 duże stacje węzłowe Iława i Działdowo. Dla Elbląga korytarz ten, a zwłaszcza autostrada A1 ma większe znaczenie niż dla pozostałej części województwa warmińsko-mazurskiego. Elbląg położony jest 55 km od węzła Swarżyn na A1, zaś pozostałe miasta powiatowe województwa w odległości ponad 70 km od najbliższego węzła tej autostrady.¹⁰

Za ważną oś komunikacyjną uznano Drogę Krajową nr 7 łączącą Trójmiasto z Warszawą przebiegającą przez zachodnią część województwa. Droga S7 na odcinku S7 Gdańsk (Południowa obwodnica Gdańska) – Warszawa stanowi element sieci bazowej TEN-T, podobnie jak S22 (Elbląg – Grzechotki – Federacja Rosyjska)¹¹. Droga ta na odcinku od Elbląga do Miłomłyna została przebudowana na drogę ekspresową.¹² Dla Elbląga i subregionu elbląskiego największe znaczenie ma odcinek Gdańsk - Elbląg - Pasłęk. Natomiast z punktu widzenia władz województwa warmińsko-mazurskiego najważniejsze są odcinki Elbląg - Ostróda i Olsztyn – Nidzica ponieważ w połączeniu z fragmentami DK16 i DK51 oraz DW513 i DW527 stanowią połączenie Olsztyna z Elblągiem i Warszawą. Należy wskazać, że modernizacja odcinka tej drogi od końca południowej obwodnicy Gdańska do obwodnicy Elbląga o długości ok. 40 km ma zakończyć się do 2018 roku.

⁹ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, 2013, Urząd Marszałkowski województwa warmińsko-mazurskiego, Olsztyn.

¹⁰ Obliczenia własne na podstawie aplikacji Google Maps.

¹¹ Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, grudzień 2014, s. 15

¹² Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego... op. cit.

Kolejną ważną osią komunikacyjną wymienioną w strategii jest droga S22 Elbląg –Grzechotki.¹³ Stanowi ona część tzw. Via Hanzeatica (droga międzynarodowa E28). Droga ta prowadzi do największego drogowego przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim.

W zakresie transportu kolejowego subregion Elbląga jest pomijany. Mowa jest jedynie o słabej dostępności kolejowej województwa oraz rozwoju linii kolejowych z Olsztyna do Ełku, Torunia i Działdowa.

Ponadto w dokumencie jako korzystne wymienia się sąsiedztwo dużych portów morskich w Gdańsku i Kaliningradzie, a także porty i przystanie morskie nad Zalewem Wiślanym, w tym port handlowy w Elblągu oraz międzynarodową drogę wodną E70 i śródlądowe drogi wodne o charakterze turystycznym – w tym m.in. Kanał Elbląski.

Jednym z celów zawartych w strategii jest „Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności”. Wśród głównych kierunków działań w omawianym zakresie istotnych dla regionu elbląskiego wymieniono:¹⁴

- w zakresie transportu drogowego: dalszą budowę drogi S7;
- w zakresie transportu kolejowego: modernizację linii kolejowej 221 Braniewo – Olsztyn;
- w zakresie żeglugi: rozwój portu w Elblągu w tym rozbudowa morskiego przejścia granicznego oraz utrzymanie toru wodnego przez Zalew Wiślany i budowę kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną;
- w zakresie transportu lotniczego: modernizację istniejących lotnisk lokalnych, tworzenie nowych lądowisk do obsługi ruchu turystycznego, biznesowego i sanitarnego. W regionie elbląskim jest to lotnisko w Elblągu.

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025 w ramach celu strategicznego 4. „Nowoczesna infrastruktura rozwoju zakłada wspieranie rozwoju zintegrowanych systemów transportu publicznego”.

Ponadto w dokumencie tym obszar interwencji związany ze wzmacnianiem dostępu i wykorzystania oraz jakości informacyjnych i komunikacyjnych technologii został wskazany jako ważny czynnik rozwoju. Zawiera się on, tak jak wskazane wyżej działania, w celu pn.

¹³ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego... op. cit.

¹⁴ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego... op. cit.

„Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności”. Głównym elementem celu strategicznego jest rozwój infrastruktury teleinformatycznej. Kierunek zmian ma dotyczyć ulepszenia infrastruktury technicznej, co umożliwi powszechny i szybki dostęp do Internetu wszystkim mieszkańcom i podmiotom gospodarczym województwa warmińsko-mazurskiego, w tym obszaru EOF.

2.1.5. Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020¹⁵

Za jedno z najważniejszych przeszkód w rozwoju miast Warmii i Mazur uznano w tym dokumencie problemy transportowe, spowodowane 69%-owym wzrostem liczby pojazdów w latach 2007-2012. Jego skutkiem są m.in. zanieczyszczenie powietrza, nadmierny hałas, wypadki z udziałem pieszych i rowerzystów, koszt czasu traconego przez mieszkańców miast na przemieszczanie się¹⁶.

Dokument (projekt dokumentu) kładzie nacisk na kształtowanie zrównoważonych i wydajnych systemów transportowych, które mają istotny udział w podnoszeniu jakości życia. Powinny one dawać użytkownikowi wiele alternatyw wyboru środka transportu (drogowy, rowerowy, szynowy), zapewniając możliwie wysoki poziom integracji i minimalizując negatywne oddziaływanie na środowisko.

Ocena aktualnego stanu spójności przestrzennej warmińsko-mazurskiego z otoczeniem oraz spójności wewnętrznej wskazuje, że region wciąż należy do obszarów o najmniejszej dostępności komunikacyjnej w Europie. Dodatkowo, niezadowalający stan podstawowej infrastruktury drogowej stanowi nadal najistotniejszą barierą rozwoju regionalnej gospodarki, ograniczając zdolność do konkurencyjności podmiotów zlokalizowanych na terenie województwa.

Droga ekspresowa nr 7, stanowiąca część Transeuropejskich Sieci Transportowych, została wskazana w programie jako jeden z najważniejszych korytarzy transportowych województwa. Gminy zlokalizowane wzdłuż niej, a więc znajdujące się w EOF należą do najbardziej

¹⁵ Projekt z 8.04. 2014 r., czeka na zatwierdzenie przez KE

¹⁶ Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 (projekt z 8.04.2014), Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2014, s. 9

konkurencyjnych w regionie. W celu umożliwienia rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych generowanych na tym obszarze istotne jest powiązanie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z tymi drogami. Dokument wskazuje również na ograniczenia w wykorzystaniu potencjału płynącego ze współpracy transgranicznej z Federacją Rosyjską.

W odniesieniu do miast wskazano na konieczność integracji potoków ruchu w subregionalnych ośrodkach wzrostu m.in. poprzez dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb dojazdów do pracy oraz zwiększenie mobilności mieszkańców.

Wśród zidentyfikowanych inteligentnych specjalizacji regionu znalazła się „ekonomia wody” obejmująca np. transport wodny, produkcja jachtów i łodzi motorowych, usługi skutnicze, portowe, pracownice żeglarskie, usługi sternicze, czartery jachtów i łodzi, szkolenia żeglarskie, całe otoczenie wypoczynku nad jeziorami.

Podkreślono niski stopień rozwoju infrastruktury transportu kolejowego na Warmii i Mazurach, wskazując na jedną z najmniej konkurencyjnych sieci linii kolejowych, któremu towarzyszy zły lub średni stan techniczny większości z nich. Podkreślono, że region potrzebuje podniesienia konkurencyjności kolei względem innych środków transportu zarówno poprzez uatrakcyjnienie taboru jak i inwestycji w szeroko pojętą infrastrukturę kolejową, której część pozostaje wyłączona z eksploatacji.

Jednym ze środków zaradczych na problemy związane z nadwyżką siły roboczej oraz stale wysokim bezrobociem w regionie ma być mobilność.¹⁷ W ramach osi „Infrastruktura transportowa” wskazano na priorytet inwestycyjny 7.2. pt. „Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi”.

Celem szczegółowym priorytetu inwestycyjnego i oczekiwanymi rezultatami jest „poprawa dostępności i wewnętrznej spójności oraz przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych w województwie warmińsko-mazurskim”. Rezultatem interwencji w ramach priorytetu inwestycyjnego będą skrócone czasy dojazdu pomiędzy ośrodkami życia społeczno-gospodarczego w województwie.

¹⁷ Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 (projekt z 08.04.2014 r.), Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2014, s. 16

Priorytety inwestycyjne województwa w zakresie infrastruktury drogowej wynikają wprost ze Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku (cel operacyjny 7.4.1. Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności; kierunek działań B. Inwestycje drogowe). Interwencja obejmuje inwestycje w drogi wojewódzkie a w lokalne tylko, gdy stanowią element przedsięwzięć ściśle związanych z rewitalizacją obszarów miejskich (projekty wynikające z ponadlokalnych/lokalnych planów rewitalizacji miast), ze zrównoważoną mobilnością miejską (przebudowa infrastruktury transportu miejskiego) lub gdy zapewniają konieczne połączenie z siecią dróg ekspresowych lub gdy uzupełniają luki w połączeniach transgranicznych albo inwestycje ułatwiające dostęp do usług publicznych wyższego rzędu obszarom znajdującym się w gorszej pod tym względem sytuacji. Preferencje otrzymają projekty drogowe spełniające kryterium kontynuacji ciągu, gotowości do realizacji¹⁸.

W ramach RPO realizowane będą uzgodnione przedsięwzięcia, wynikające ze strategii Miejskich Obszarów Funkcjonalnych Elbląga i Ełku, zawierających strategię ZIT, komplementarne do wsparcia oferowanego przez Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Przykładowe działania/typy przedsięwzięć mogą być następujące¹⁹:

- budowa, przebudowa ważnych dla województwa połączeń drogowych wiążących regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych i z siecią TEN-T, poprawiających dostęp do lotniska regionalnego i centrów logistycznych (drogi wojewódzkie);
- budowa, przebudowa dróg dojazdowych (w tym rowerowych) do miast powiatowych na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych;
- budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna („Mobilny MOF”), Elbląga i Ełku.

W ramach priorytetu 7.3 pt. „Rozwój przyjaznych środowisku i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów i połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej” zidentyfikowano cel szczegółowy pod nazwą

¹⁸ Tamże, s. 116

¹⁹ Tamże, s. 117

„Funkcjonalny system żeglugi na śródlądowych drogach wodnych województwa”. Rezultatem interwencji w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie możliwość sprawniejszego pokonywania budowli hydrotechnicznych wzniesionych na kanałach żeglownych oraz większe bezpieczeństwo żeglugi.

Priorytet inwestycyjny 7.4. pt. „Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, uszczegółowiony jest celem pod nazwą „Stworzenie realnej i konkurencyjnej alternatywy wobec ruchu kołowego i poprawa standardów regionalnych przewozów pasażerskich”. Proponowanym przedsięwzięciem inwestycyjnym jest modernizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo. Łącznie na transport w ramach RPO WiM 2014-2020 zaplanowano środki w wysokości 278,5 mln EUR.

2.1.6. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W „Planie...” wskazano na specyfikę Olsztyna i Elbląga, jako terenów zurbanizowanych, wyróżniających się swoją charakterystyką komunikacyjną spośród całego województwa²⁰. Do zadań Marszałka Województwa, jako organizatora transportu publicznego, zaliczono przede wszystkim „[...] zapewnienie takiej sieci połączeń, która powinna umożliwić mieszkańcom województwa dojazdu z miast powiatowych do miast najistotniejszych w danym podregionie, tj. do Olsztyna (pełniącego również funkcję stolicy województwa), a także do Elbląga oraz do Ełku”²¹.

W świetle wyników badań popytu w transporcie autobusowym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego można stwierdzić, że korytarz Elbląg – Braniewo należy do najważniejszych w całym regionie. Odpowiada mu rozwinięta podaż w postaci oferty różnych przewoźników autobusowych.

²⁰ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2013, s. 15

²¹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2013, s. 90

W kontekście integrowania różnych form transportu, wskazano szczególnie na Olsztyn i Elbląg jako miejsca lokalizacji multimodalnych centrów przesiadkowych.

2.2. Strategie lokalne i subregionalne

2.2.1. Strategia Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (projekt z sierpnia 2014 r.)

W diagnozie poświęconej zagadnieniom transportu i komunikacji EOF (sierpień 2014) wskazano na dobrą dostępność zewnętrzną analizowanego obszaru w kontekście infrastruktury drogowej. Podkreślono przy tym niską jakość oferty pasażerskiego transportu kolejowego w porównaniu do transportu drogowego. Dzięki rozwiniętej infrastrukturze dróg krajowych, na dobrym poziomie jest również dostępność do portu lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku. Strategia EOF uwypukla bliskość zewnętrznej granicy UE, w odniesieniu do transportu drogowego, kolejowego i morskiego.

Inaczej wygląda sytuacja w zakresie dostępności zewnętrznej obszaru, którą uznano w analizowanym dokumencie za „specyficzną”²², ze względu na położenie głównego ośrodka w zachodniej części EOF. W rezultacie czas dojazdu z innych gmin położonych w północnej części EOF jest dłuższy, a problem wzmocniony jest słabiej rozwiniętą siecią drogową.

Uwarunkowania geograficzne i złożony system hydrograficzny sprawiają, że rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej wiąże się z koniecznością budowy i naprawy przepraw mostowych.

Projekt Strategii w części diagnostycznej obejmuje również transport miejski Elbląga, wskazując na konieczność poprawy jego jakości poprzez modernizację infrastruktury tramwajowej i zakup nowego i modernizację używanego taboru. Ma to szczególne znaczenie w kontekście zagadnień związanych z gospodarką niskoemisyjną i równoważeniem podziału zadań przewozowych na terenach zurbanizowanych. Wskazano również na brak rozwiązań zintegrowanego systemu sterowania ruchem w mieście, co poprawiłoby płynność ruchu i pozwoliłoby uprzywilejować pojazdy transportu publicznego.

W zakresie infrastruktury rowerowej podniesione zostały jej ilościowe i jakościowe deficyty w odniesieniu do całego EOF. Drogi rowerowe znajdują się jedynie na obszarze trzech gmin EOF, mianowicie w Elblągu (długość 35,9 km w 2012 r.), Pasłęku (3,3 km w 2012 r.) i Braniewie

²² Strategia Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (Wersja sierpień 2014). Elbląg 2014, s. 12

(1,6 km w 2012 r.). Nie tworzą one jednak zintegrowanego systemu na terenie EOF, nie są również spójne z dość gęstą siecią turystyczno-rekreacyjnych szlaków rowerowych. Częściowa poprawa tego stanu rzeczy nastąpi dzięki realizacji, w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (do 2015 r.) projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”. W jego ramach na obszarze EOF powstanie trasa przebiegająca od granicy z województwem pomorskim przez Elbląg aż po Braniewo.

W projekcie Strategii EOF (Elbląg, sierpień 2014) wskazano projekty oraz typy przedsięwzięć, które będą realizowane w ramach poszczególnych priorytetów i działań. Strategia przygotowuje grunt bezpośrednio pod wydatkowanie środków zewnętrznych, stąd konieczność zawarcia w niej elementów operacyjnych. Zgodnie z tym założeniem, w projekcie Strategii EOF przedstawiono konkretne zamierzenia, które będą realizowane, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru ZIT. W części poświęconej transportowi jest to obszar pt. „MOF dobrze skomunikowany” (Oś 7. Infrastruktura transportowa). Jako typ przedsięwzięć możliwy do realizacji wskazano budowę, przebudowę dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku.

W związku z tym, celem strategicznym jest **„1. Stworzenie wysokiej jakości systemu transportu i komunikacji”**, który obejmuje następujące priorytety:

➤ **Modernizacja i rozbudowa infrastruktury komunikacji drogowej, szynowej, wodnej i lotniczej (priorytet 1.1.)**

W ramach priorytetu 1.1. podstawowymi typami przedsięwzięć mogą być budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku. Zgodnie z zapisem celu tematycznego 7 Umowy partnerstwa „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury”, wsparcie uzyskają inwestycje w tzw. drogi lokalne możliwe jedynie, gdy (...) usprawniają połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodków aktywności gospodarczej, rozwijających się obszarów inwestycyjnych, centrów logistycznych, lotnisk), zapewniają konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych lub gdy uzupełniają luki w połączeniach transgranicznych (w ramach priorytetu inwestycyjnego UE 7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi).

W ramach priorytetów inwestycyjnych UE „4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich typów obszarów, w szczególności na obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonego transportu miejskiego oraz podejmowania odpowiednich działań adaptacyjnych i mitygacyjnych” i „7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T” wskazano takie typy przedsięwzięć jak:

- Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, w tym mostów;
- Budowa, rozbudowa i rewitalizacja infrastruktury zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolei nadzalewowej;
- Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu wodnego, w tym między innymi: budowa nabrzeża, budowa obrotnicy dla statków, rewitalizacja i standaryzacja portów i przystani nad Zalewem Wiślanym i na rzekach, budowa przyczółku promowego w porcie w Tolkmicku;
- Rozbudowa infrastruktury lotniska Elbląg;
- Poprawa warunków transportowych i infrastrukturalnych dla rozwoju transportu multimodalnego; w tym stworzenie w okolicach Braniewa platformy logistycznej o charakterze ogólnodostępnym, zintegrowanej z siecią TEN-T.

➤ **Zintegrowane zarządzanie ruchem z wykorzystaniem ICT (priorytet 1.2.)**

W ramach priorytetu inwestycyjnego UE „2.3 Wzmocnienie zastosowań TIK dla e-administracji, e-learningu, e-integracji i e-zdrowia” realizowane mają być następujące typy przedsięwzięć:

- Projektowanie i wdrażanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem;
- Elbląg – Inteligentne Miasto. Budowa Zintegrowanego Systemu Teleinformatycznego Miasta.

➤ **Stworzenie systemu ścieżek i szlaków rowerowych (priorytet 1.4)**

W ramach priorytetu inwestycyjnego UE „7.3 Rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu miejskiego oraz promowanie mobilności miejskiej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” realizowane mają być następujące typy przedsięwzięć:

- Przebudowa systemu tras rowerowych w Elblągu;
- Budowa systemu ścieżek i szlaków rowerowych na terenie EOF;

Budowa systemu wizualnego i informacyjnego ścieżek i szlaków rowerowych.

Z kolei Priorytet 1.3. omawianego celu strategicznego odnosi się do rozwoju branży ICT poprzez zapewnienie powszechnego dostępu do Internetu i podnoszenie kompetencji cyfrowych.

2.2.2. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2013-2020

Miasto Elbląg posiada plan rozwoju transportu publicznego na lata 2013-2020. Założono w nim m.in.: zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach miejskich z poziomu niespełna 30% w 2011 r. do przynajmniej 40% w 2020 r. oraz sukcesywne nadawanie tramwajowi roli podstawowego środka transportu w śródmieściu i w relacji północ-południe. Osiągnięciu głównego celu będzie służyło podjęcie działań związanych z podnoszeniem poziomu nowoczesności elbląskiej komunikacji miejskiej, poprzez²³:

- inwestycje w podsystem komunikacji tramwajowej w celu zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa podróży, w tym: budowa i modernizacja torowisk (udrożnienie całej sieci dla wszystkich rodzajów wagonów) oraz infrastruktury przystankowej (m.in. likwidacja niebezpiecznych przystanków, bez pełnych peronów przystankowych), wymiana i modernizacja taboru (zwiększenie liczby niskopodłogowych wagonów do przynajmniej 50% stanu - w 10.2014 r. było 8 takich wagonów, w tym 6 całkowicie niskopodłogowych oraz zastosowanie monitoringu wizyjnego w kolejnych, modernizowanych pojazdach);

²³ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2013-2020. Uchwała Nr XIX/501/2012 Rady Miejskiej W Elblągu z dnia 27 listopada 2012 r., s. 4



- zmiany funkcjonowania połączeń komunikacji miejskiej związana ze zwiększeniem roli komunikacji tramwajowej w tym: zmiany tras autobusów oraz zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w latach 2014-2020, obejmujące zmniejszenie pracy eksploatacyjnej komunikacji autobusowej o 184-204 tys. wozokilometrów (18-22 linii) oraz zwiększenie pracy eksploatacyjnej komunikacji tramwajowej o 45-50 tys. wozokilometrów (utrzymanie 5 linii);
- poprawę jakości świadczonych usług w zakresie komunikacji autobusowej (większe ograniczenia w zakresie wieku użytkowanych pojazdów, tabor w pełni niskopodłogowy, poprawa bezpieczeństwa pasażerów poprzez zastosowanie monitoringu wizyjnego w nowych pojazdach, zastosowanie rozwiązań które ułatwią osobom niepełnosprawnym poruszanie się komunikacją miejską);
- doskonalenie systemu informacji pasażerskiej poprzez m.in. rozbudowa dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach (w 10.2014 r. tablice elektroniczne zamontowane były na 3 przystankach tramwajowych), wprowadzenie udogodnień dla osób niepełnosprawnych (system głośnomówiący);
- inwestycje w infrastrukturę przystankową (wymiana lub modernizacja obecnie użytkowanych wiat, ustawianie nowych konstrukcji);
- poprawę efektywności ekonomicznej zbiorowego transportu publicznego przy pomocy nowoczesnych instrumentów (system EKM) oraz wzrost udziału finansowania komunikacji miejskiej przez pasażerów z niecałych 40% do 50%.

W okresie objętym planem (w latach 2014-2020) prognozowany jest spadek popytu na usługi przewozowe organizowane w ramach komunikacji miejskiej o około 2 mln pasażerów. Wynikać to będzie ze spadku liczby mieszkańców oraz wzrostu ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji). Posiadacze samochodów należą do grupy, która tylko sporadycznie korzysta ze środków transportu publicznego. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrum miasta a także poprawy jakości świadczonych usług (m.in. częstotliwość, punktualność, komfort). Do czynników, które mogą spowodować zmianę zachowań komunikacyjnych tej grupy można zaliczyć przede wszystkim:

- rozszerzenie strefy płatnego parkowania, a więc zmniejszenie ilości bezpłatnych miejsc parkingowych w obszarach gdzie zlokalizowane są główne źródła ruchu;
- budowę bezpłatnych, monitorowanych parkingów w rejonie pętli lokalizowanych na peryferiach miasta (system „parkuj i jedź”);
- wprowadzenie priorytetów ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej (sygnalizacja świetlna).

Plan Transportowy odnosi się do dokumentów planistycznych, przede wszystkim do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga. W Studium planowana jest m.in. rozbudowa układu drogowego umożliwiającą ominięcie centrum miasta (przede wszystkim budowa Trasy Północnej i Obwodnicy Wschodniej) oraz rozbudowa sieci tramwajowej i systemu dróg rowerowych.²⁴

2.2.3. Strategia Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych

Na obszarze regionu elbląskiego funkcjonuje Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych, który obejmuje łącznie 7 gmin w tym 5 z województwa warmińsko-mazurskiego. W strategii KZGN jako jeden z priorytetów (priorytet 3.) wymienia się „Dostępność komunikacyjną”. Przyjęto w nim, że powinna nastąpić poprawa dostępności komunikacją wodną, drogową i kolejową do terenów turystyczno-rekreacyjnych obszarów nadzalewowych.

W ramach tego priorytetu przyjęto następujące cele dotyczące transportu: „Dobre wykorzystanie wód morskich i śródlądowych dla międzynarodowego i krajowego transportu wodnego” (cel 1.) i „Dobre połączenia komunikacyjne obszaru nadzalewowego z regionem, krajem i Europą oraz sprawna organizacja przewozów” (cel. 2.). W ramach realizacji tych celów założono następujące działania na terenie gmin południowego wybrzeża Zalewu Wiślanego:²⁵

- w zakresie transportu drogowego: budowa i modernizacja sieci drogowej, w tym: dróg krajowych (ekspresowych S7 i S22 od granicy państwa do węzła na A1 w Swarzędzie),

²⁴ Uchwała Nr XXXIII/825/2006 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 26.10.2006. roku w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Elbląg z późniejszymi zmianami.

²⁵ Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do 2020 roku, Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych w Elblągu, Elbląg, 12.2007.



wojewódzkich (503, 504 i 505), powiatowych (L. 09244 Nowa Pasłęka – Braniewo) i gminnych; budowa chodników i oświetlenia na terenach zwartej zabudowy wsi; budowa obwodnic Pogrodzia, Fromborka i Braniewa; budowa przepraw umożliwiających swobodną żeglugę: przez rzekę Elbląg dla połączenia dzielnicy Modrzewiny z wylotem na Gdańsk (tzw. Trasa Północna) oraz w Osłonce przez rzekę Szkarpawę dla odciążenia drogi nr 502 i uzyskania skrótu z Elbląga na Mierzeję Wiślaną, budowa parkingu buforowego w Tolkmicku;

- w zakresie transportu kolejowego: elektryfikacja linii kolejowej 204 na odcinku Bogaczewo – Braniewo – Kaliningrad; reaktywacja ruchu pociągów na linii 254 (tzw. kolei nadzalewowej) Elbląg – Tolkmicko – Braniewo oraz dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców;
- w zakresie żeglugi: uruchomienie promów przez Zalew Wiślany z Tolkmicka do Krynicy Morskiej (lub/i Kątów Rybackich), z Fromborka do Krynicy Morskiej, z Elbląga do portów rosyjskich i nadzalewowych; modernizacja toru wodnego na odcinku rz. Wisła – rz. Nogat – rz. Elbląg w ramach rewitalizacji międzynarodowej śródlądowej drogi wodnej E-70, budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną oraz budowa toru wodnego od ujścia kanału do ujścia rz. Elbląg; modernizacja dróg wodnych na akwenie Zalewu Wiślanego, w tym pogłębianie toru wodnego w kierunku Bałtyjska, Kaliningradu i innych portów Kaliningradzkiego Zalewu; oczyszczenie dna zalewu z wraków utrudniających żeglugę; modernizacja rz. Wisły Królewieckiej dla ruchu turystyczno-towarowego w tym pogłębianie toru wodnego dla jednostek o zanurzeniu powyżej 1,8 m; przebudowa dwóch mostów w Elblągu na terenie Starego Miasta na mosty zwodzone lub obrotowe dla udostępnienia rz. Elbląg i szlaku na jeziora mazurskie (zrealizowane); zlikwidowanie barier ograniczających wysokość prześwitu przepływu nad rz. Szkarpawą i rz. Wisłą Królewiecką do min. 12 m nad poziom wody; przebudowa mostu nad rz. Nogat w Kępkach dla zwiększenia prześwitu (w celu spełnienia warunków do żeglugi); uruchomienie regularnych rejsów statkami żeglugi pasażerskiej po Zalewie Wiślanym;
- w zakresie transportu lotniczego: budowa lotniska w Elblągu; budowa lądowiska dla helikopterów w Braniewie (planowane jest również utworzenie lądowisk w Stegnie i Nowym Dworze Gdańskim);
- jako inne zadanie wskazano budowę kolejki linowej z Tolkmicka na Mierzeję Wiślaną.

Strategia pośrednio odnosi się także do technologii informacyjnych, co zawarte jest w celu pn. „Wykorzystanie Internetu jako środka podstawowej informacji i komunikacji XXI wieku”. Jednym z priorytetów jest rozwój szerokopasmowego Internetu z wykorzystaniem łączności radiowej.

2.2.4. Strategia Rozwoju Powiatu Elbląskiego

Powiat elbląski nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. W aktualnej strategii powiatu elbląskiego zagadnienia transportowe zawarte są w 4. obszarze priorytetowym p.t. „Infrastruktura techniczna”. Za najważniejsze w zakresie transportu uznano sieć połączeń drogowych, kolejowych i wodnych oraz skomunikowanie z ośrodkami aglomeracyjnymi i przejściami granicznymi. Celem jest rozwinięta infrastruktura techniczna. Założono następujące działania:²⁶

- w zakresie transportu drogowego: przebudowa dróg powiatowych (za priorytety uznano drogi: 1185N Jelonki – Śliwice, 1103N Powodowo – Wysoka, 1103N Helenowo - Jegłownik);
- w zakresie transportu kolejowego: wspieranie utrzymania linii kolejowej 254 (tzw. kolei nadzalewowej);
- w zakresie żeglugi: wspieranie uruchomienia przeprawy promowej Tolkmicko - Krynica Morska wraz z infrastrukturą komunalną w portach i zakupem promu;
- w zakresie transportu lotniczego i zbiorowego nie wskazano zadań.

2.2.5. Strategia Rozwoju Powiatu Braniewskiego

Powiat braniewski nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. W aktualnej strategii rozwoju powiatu braniewskiego jako priorytet w obszarze infrastruktury transportowej zapisano poprawę stanu dróg na terenie powiatu. Za istotny czynnik rozwoju przyjęto przebieg drogi S22 i powstanie przejścia granicznego w Grzechotkach na granicy z Obwodem Kaliningradzkim FR.

W zakresie transportu drogowego założono takie następujące działania: modernizacja dróg związanych z inwestycjami i turystyką, poprawa jakości dróg międzygminnych, powiązanie sieci dróg lokalnych z modernizowaną drogą DK 22. Natomiast dla pozostałych gałęzi transportu nie wskazano konkretnych działań.²⁷

²⁶ Strategia rozwoju powiatu elbląskiego na lata 2007-2015, Elbląg 09.2007.

²⁷ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu braniewskiego 2003-2015, Stare Pole, 11.2003.

2.2.6. Strategia Rozwoju Elbląga

W Strategii Rozwoju Elbląga zagadnienia w zakresie transportu zostały ujęte w celu operacyjnym 3.1. „Zwiększenie dostępności komunikacyjnej”. Wyszczególniono następujące działania wraz z priorytetowymi przedsięwzięciami strategicznymi:

- w zakresie transportu drogowego:
 - rozbudowa komunikacji zewnętrznej miasta. Głównie w aspekcie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz połączenie z A1 poprzez DK7 i DK22 (docelowo drogi ekspresowe);
 - budowa tzw. Trasy Północnej łączącej dzielnicę Modrzewina (Elbląski Park Technologiczny) z DK7, której elementem będą nowe mosty ruchome (zwozdzone lub obrotowe) na rzece Elbląg i kanale Jagiellońskim;
 - budowa obwodnicy wschodniej miasta;
 - przebudowa głównych węzłów komunikacyjnych w mieście;
- w zakresie transportu kolejowego zapisano połączenie nowego terminala portowego z siecią kolejową (zwiększenie multimodalności w obsłudze portu);
- w zakresie żeglugi:
 - zwiększenie roli transportu wodnego w tym rozwój portu morskiego w Elblągu;
 - modernizacja toru wodnego rzeki Elbląg, w tym likwidacja mostu pontonowego w Nowakowie i zastąpienia go nową przeprawą (w ramach tzw. Trasy Północnej);
 - budowa kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną;
 - rozbudowa terminalu towarowego;

Dla transportu zbiorowego wskazano natomiast konieczność zwiększenia znaczenia komunikacji publicznej w tym rozbudowę sieci tramwajowej.²⁸

Ponadto omawiany cel 3.1. Strategii odnosi się także do rozwoju infrastruktury teleinformatycznej, w tym w szczególności sieci szerokopasmowej. Umożliwi to wykorzystanie nowoczesnych form telekomunikacji i intensyfikacji działań związanych z teleinformatyką.

²⁸ Strategia Rozwoju Elbląga 2020+, Urząd Miejski w Elblągu, Elbląg 2014.

2.2.7. Strategia Rozwoju Miasta Braniewa

W uwarunkowaniach transportowych strategii rozwoju miasta Braniewo mowa jest o węźle kolejowym przystosowanym do obsługi pasażerów w komunikacji krajowej i międzynarodowej oraz o placówce PKS, które w pełni zabezpieczają potrzeby mieszkańców. Transport kolejowy nie został uwzględniony w dalszej części opracowania. Za główny problem w zakresie transportu uznano konieczność modernizacji sieci drogowej. Założono, że należy wykorzystać położenie miasta przy granicy z Rosją oraz bliskość drogi S22.

Natomiast jednym z celów strategicznych (cel 3.2.) jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta od strony lądu i Zalewu Wiślanego. Strategia nie uwzględnia konkretnych przedsięwzięć.²⁹ W ramach jego realizacji zakłada się zwiększenie ilości połączeń z innymi ośrodkami miejskimi.

2.2.8. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Pasłęk

Gmina Pasłęk nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. W aktualnej strategii zadania dotyczące transportu zostały zawarte w dwóch celach: „wysoka estetyka miasta i gminy oraz kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni”, a także „wysoka dostępność transportowa dla ludzi i towarów, w tym ekologiczny system transportu publicznego”. W ramach realizacji tych celów założono następujące zadania (większość została już zrealizowana):³⁰

- w zakresie transportu drogowego:
 - modernizacja dróg osiedlowych w mieście Pasłęku;
 - remont dróg gminnych łączących poszczególne wsie;
 - budowa dróg utwardzonych w celu zapewnienia dostępu wszystkich wsi do dróg tego typu;
 - budowa drugiego mostu na rz. Wąskiej w Pasłęku;
- w zakresie transportu zbiorowego:
 - przeniesienie dworca PKS z centrum miasta w okolice dworca PKP;
 - powstanie komunikacji miejskiej;

²⁹ Strategia rozwoju miasta Braniewa do 2020 roku, , Urząd Miasta Braniewo, Braniewo 2007.

³⁰ Strategia rozwoju miasta i gminy Pasłęk 2001-2015, Pasłęk 05.2001.

W zakresie transportu kolejowego, żeglugi i transportu lotniczego nie wskazano konkretnych działań.

2.2.9. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Tolkmicko

Gmina Tolkmicko nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. W aktualnej strategii zadania dotyczące transportu zostały zapisane w kilku celach: „Agroturystyka i turystyka”, „Wykorzystanie nadzalewowego i przygranicznego położenia gminy” oraz „Uzyskanie pełnej infrastruktury technicznej gminy”. W ramach realizacji tych celów zakłada się następujące zadania:³¹

- w zakresie transportu drogowego:
 - budowa i modernizacja dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich na terenie gminy oraz ulic i chodników;
 - budowa parkingów i dróg osiedlowych;
 - budowa obwodnicy wsi Pogrodzie, w ciągu drogi DW504;
- w zakresie żeglugi:
 - odbudowa portów nad Zalewem Wiślanym;
 - budowa przyczółku do przeprawy promowej w porcie w Tolkmicku;
 - utworzenie przejścia granicznego w porcie Tolkmicko.

W zakresie transportu zbiorowego zapisano budowę wiat przystankowych w gminie oraz poprawę systemu komunikacji. Natomiast dla kolei i lotnictwa nie wskazano działań.

³¹ Strategia zrównoważonego rozwoju miasta i gminy Tolkmicko 2005-2015, Tolkmicko 2005.

2.2.10. Strategia Rozwoju Fromborka

Gmina Frombork nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. W aktualnej strategii zadania dotyczące transportu zostały zapisane w kilku celach: „cel III – rozwój turystyki”, „cel V - rozwój portu we Fromborku” i „cel VI – tworzenie warunków dla różnorodnych form przedsiębiorczości na terenie miasta i gminy”. W ramach realizacji tych celów zakłada się następujące działania:³²

- w zakresie transportu drogowego: kontynuowanie działań na rzecz realizacji węzła drogowego Wierzno Wielkie na drodze S22 Elbląg - Kaliningrad;
- w zakresie transportu kolejowego: rewitalizacja linii kolejowej 254 (tzw. kolei nadzalewowej);
- w zakresie żeglugi: rozwój portu pasażerskiego i handlowego we Fromborku oraz zwiększenie jego dostępności drogowej;
- w zakresie transportu zbiorowego: powiązanie przewozów kolejowych po linii 254 z rejsami po Zalewie Wiślanym.

2.2.11. Strategia Gminy Młynary

W strategii gminy Młynary jako cel polityki transportowej wskazano:

- stworzenie spójnego pod względem funkcjonowania i zarządzania systemu transportowego integrującego w ramach jednego układu drogowego drogi różnych kategorii oraz integrującego różne typy i formy transportu (indywidualny i zbiorowy oraz pieszy, rowerowy, kołowy i kolejowy),
- podniesienie standardów i parametrów technicznych dróg do poziomu odpowiadającego ich klasom,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i sprawności funkcjonowania układu drogowego w gminie,
- przeciwdziałanie żywiołowemu wzrostowi potrzeb transportowych,
- poprawa jakości obsługi i stopnia wykorzystania transportu zbiorowego,

³² Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Frombork na lata 2007-2015, Frombork 10.2007.



- przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na warunki życia mieszkańców gminy,
- doprowadzenie do uwzględnienia ustaleń gminnej polityki transportowej w polityce subregionalnej (dokumenty strategiczne i operacyjne powiatu) oraz regionalnej (dokumenty strategiczne i operacyjne województwa).

Do najważniejszych zadań w zakresie polityki transportowej zaliczono:³³

- w zakresie transportu drogowego:
 - modernizację drogi DK22 (S22);
 - stworzenie układu dróg lokalnych zastępującego funkcje DK22 po jej modernizacji na drogę ekspresową (zrealizowane);
 - stworzenie obwodnicy Młynar dla dróg DW505 i DW509;
 - poprawa stanu technicznego dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich;
- w zakresie transportu kolejowego: utrzymanie ruchu na linii kolejowej 204 Bogaczewo - Braniewo;
- w zakresie transportu zbiorowego: organizacja kolejowo-drogowego węzła integracyjnego z programem usługowo-handlowym na stacji Młynary.

2.2.12. Strategia Rozwoju Gminy Markusy

Gmina Markusy nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. Za problem gminy uznano zły stan dróg i brak połączeń komunikacyjnych. Dlatego jako jeden z celów w aspekcie infrastrukturalnym zapisano utrzymanie w dobrym stanie technicznym dróg kołowych. W ramach celów szczegółowych założono następujące działania:³⁴

- w zakresie transportu drogowego: poprawa nawierzchni dróg gminnych;
- w zakresie żeglugi: odtworzenie przystani nad jeziorem Druzno w osadzie Węgle-Żukowo dla obsługi ruchu turystycznego na szlaku Kanału Elbląskiego.

³³ Wizja, misja i cele strategiczne. Programy operacyjne [w:] Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta i gminy Młynary, tom II, 06.2001, Biuro Planowania Przestrzennego w Gdańsku, Gdańsk, s. 44-51.

³⁴ Strategia rozwoju gminy Markusy 2000-2015, 11.2000, Markusy.

2.2.13. Strategia Rozwoju Gminy Godkowo

W strategii gminy Godkowo problematyka transportowa została zawarta w ramach obszaru problemowego „gospodarka lokalna” i priorytetu „wzrost wykorzystania zasobów gospodarczych i przyrodniczych”. Wśród przyjętych celów strategicznych znalazły się: zapewnienie prawidłowej infrastruktury oraz poprawa infrastruktury drogowej. Zakłada się realizację następujących przedsięwzięć:³⁵

- polepszenie stanu dróg i mostów gminnych;
- partnerstwo w realizacji inwestycji drogowych i spójna polityka właścicieli dróg;
- wykonanie ewidencji elektronicznej oraz uzupełnianie dokumentacji technicznej dróg i mostów gminnych.

2.2.14. Strategia Rozwoju Gminy Elbląg

Gmina Elbląg nie posiada strategii rozwoju sięgającej poza 2015 r. Aktualna strategia jest pozbawiona zagadnień związanych z rozwojem transportu.³⁶

2.2.15. Strategia Rozwoju Gminy Pieniężno

Strategia rozwoju gminy Pieniężno obejmuje swym horyzontem czasowym rok 2015. Wskazano w niej pogarszający się stan dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, brak dobrych dróg dojazdowych między wioskami. Za jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy uznano niewystarczającą ilość środków finansowych gminy na budowę i remonty dróg. Diagnozie tej odpowiadają dwa cele szczegółowe w ramach priorytetu „Ład przestrzenny”, mianowicie „Rozwój i modernizacja dróg gminnych oraz współpraca w modernizacji dróg powiatowych

³⁵ Strategia zrównoważonego rozwoju gminy Godkowo na lata 2013-2020, 19.12.2012.

³⁶ Strategia zrównoważonego rozwoju gminy wiejskiej Elbląg, 01.2001, UNDP Umbrella Project, Warszawa.

i wojewódzkich na terenie gminy” i „Działania na rzecz poprawy systemu komunikacji kolejowej i drogowej w gminie”³⁷.

W oparciu o analizę zawartości witryn internetowych i BIP pozostałych gmin stwierdzono, że gminy Milejewo, Rychliki, Płoskinia, Wilczęta, Gronowo Elbląskie nie posiadają aktualnej strategii rozwoju.

2.3. Podsumowanie

W analizowanych dokumentach z poziomu lokalnego w zakresie transportu widoczna jest koncentracja na infrastrukturze drogowej. Stosunkowo sporo miejsca poświęcono rozwojowi żeglugi ze względu na położenie wielu gmin nad Zalewem Wiślanym. Poza dokumentami na poziomie krajowym brak jest działań w kierunku rozwoju towarowego transportu multimodalnego oraz stosunkowo mało w aspekcie integracji transportu zbiorowego (na poziomie lokalnym założono jedynie zwiększenie roli komunikacji miejskiej w Elblągu i Pasłęku oraz stworzenia węzła integracyjnego na stacji w Młynarach). Na poziomie lokalnym (gminy i powiaty) zapisane są działania wspierające utrzymanie linii kolejowych, szczególnie kolei nadzalewowej (por. Tab. 2), o której brak wzmianki w strategii rozwoju województwa.

Celowa byłaby większa integracja transportu zbiorowego i wprowadzenie systemu „parkuj i jedź”. Rozwój tego systemu jest zakładany w KPZK 2030, natomiast nie ma o nim mowy w analizowanych dokumentach na poziomie regionalnym i lokalnym.

Najwięcej miejsca zagadnieniom transportu poświęcono w strategii gminy Młynary, która zawiera obszernie opisaną politykę transportową gminy. Oprócz celów wymienia się zasady jej realizacji. Dokument ten zawiera także zapisy dotyczące m.in. ograniczenia transportu indywidualnego.

Wśród inwestycji zawartych w dokumentach strategicznych dla Elbląga i subregionu Elbląskiego największe znaczenie mają:

- w zakresie transportu drogowego:

³⁷ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta i Gminy Pieniężno 2005 – 2015. Urząd Miejski w Pieniężnie, Pieniężno 2005, s. 24

- planowana budowa drogi S22 na odcinku Swaróżyn – Grzechotki,
- planowana budowa drogi S7 na odcinku Gdańsk - Ostróda (ze względu na wielkość ruchu największe znaczenie ma odcinek Elbląg - Pasłęk na który nakłada się ruch aglomeracyjny, a następnie niezrealizowany odcinek z Elbląga w kierunku Gdańska, którego realizacja planowana jest do 2018 r., w 2014 r. w użytkowaniu był odcinek Elbląg – Miłomłyn, zaś dalszy w kierunku Ostródy był w budowie);
- w zakresie transportu kolejowego: modernizacja linii 204 Malbork - Braniewo, rewitalizacja linii 254 (tzw. kolei nadzalewowej) i przywrócenie na niej regularnego ruchu (wraz z powiązaniem przewozów z promami do Krynicy Morskiej), połączenie portu w Elblągu z siecią kolejową, modernizacja linii kolejowej nr 221 Braniewo – Gutkowo (choć swym obszarem ciężenia obejmie ona północną i wschodnią część analizowanego obszaru);
- w zakresie transportu wodnego:
 - budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną i modernizacja torów wodnych na Zalewie Wiślanym;
 - modernizacja śródlądowych dróg wodnych łączących Zalew Wiślany z Wisłą;
 - uruchomienie promów przez Zalew Wiślany oraz regularnych rejsów turystycznych.

W dokumentach poszczególnych gmin i obszaru dostrzegana jest także potrzeba informatyzacji regionu wynikająca z faktu, że województwo warmińsko-mazurskie plasuje się na trzecim miejscu pod względem największego odsetka miejscowości bez operatora usług telekomunikacyjnych (10,5% wszystkich miejscowości województwa). Notuje się duże zróżnicowanie liczby „białych plam” w poszczególnych miejscach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (średnio 7,2% miejscowości EOF nie posiada dostępu do Internetu, a np. w przypadku gminy wiejskiej Pasłęk wartość ta jest szacowana na 15,9%, zaś gminy wiejskiej Braniewo – 12,3%)³⁸. Potrzeba informatyzacji podkreślana jest nie tylko w dokumentach gmin i obszaru, ale także w dokumentach krajowych tj. Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa.

Tabela 2. Zestawienie najważniejszych działań zapisanych w dokumentów strategicznych odnoszących się do transportu

poziom	Rodzaj transportu
--------	-------------------

³⁸ Strategia Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (Wersja z sierpnia 2014). Elbląg 2014, s. 13-14



		samochodowy (indywidualny)	kolejowy	wodny śródlądowy	morski	lotniczy	Integracja transportu zbiorowego	towarowy transport multimodalny
krajowy	KSRR 2020	rozbudowa infrastruktury drogowej	rozbudowa infrastruktury, tworzenie nowych połączeń kolejowych	brak	brak	brak	poprawa funkcjonowania lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego), wprowadzenie w rejonie dużych miast biletów aglomeracyjnych i koordynacja rozkładów jazdy	brak
	KPK 2030	budowa sieci dróg ekspresowych i autostrad	modernizacja sieci kolejowej oraz sukcesywne zwiększanie udziału i roli transportu szynowego	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej	modernizacja portów morskich i zwiększenie dostępności transportowej do tych portów	uruchomienie nowych portów lotniczych w Polsce wschodniej i północnej	transport zbiorowy ma zapewnić dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi; integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu; rozwój systemów „parkuj i jedź”	wsparcie rozwoju systemu intermodalnego w tym utworzenie sieci terminali
województwo warmińsko-mazurskie		modernizacja dróg krajowych nr 7, 16, 22 i 51	modernizacja wybranych linii kolejowych (38, 216, 219, 221, 353)	turystyczne wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych	sąsiedztwo dużych portów morskich w Gdańsku i Kaliningradzie, porty i przystanie morskie nad Zalewem Wiślanym w tym port w Elblągu	rozwój portu lotniczego Szymany; modernizacja istniejących lotnisk lokalnych, i tworzenie nowych lądowisk.	brak	brak



KZGN	budowa i modernizacja dróg krajowych (ekspresowych S7 i S22 od granicy państwa do węzła na A1 w Swarzędzie), wojewódzkich (503, 504 i 505), powiatowych (L. 09244 Nowa Pasłęka – Braniewo), gminnych; budowa obwodnic Pogrodzia, Fromborka i Braniewa	elektryfikacja linii kolejowej 204 na odcinku Bogaczewo – Braniewo – Kaliningrad; reaktywacja ruchu pociągów na linii 254	modernizacja a śródlądowych dróg wodnych łączących Zalew Wiślany z Wisłą; uruchomienie promów przez Zalew Wiślany oraz regularnych rejsów turystycznych	budowa kanału przez Mierzę Wiślaną, modernizacja torów wodnych na Zalewie Wiślanym i rz. Elbląg	budowa lotniska w Elblągu; - budowa lądowiska dla helikopterów w Braniewie.	brak	brak
powiat elbląski	przebudowa dróg powiatowych	wspieranie utrzymania lokalnej linii kolejowej 254	brak	wspieranie uruchomienia przeprawy promowej przez Zalew Wiślany	brak	brak	brak
powiat braniewski	Modernizacja dróg powiatowych oraz powiązanie sieci dróg lokalnych z modernizowaną drogą krajową nr 22	brak	brak	brak	brak	brak	brak
powiat miasto Elbląg	przebudowa głównych węzłów komunikacyjnych w mieście i rozbudowa układu drogowego	połączenie nowego terminala portowego z siecią kolejową	brak	rozbudowa portu morskiego w Elblągu, budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną oraz modernizacja torów wodnych	brak	zwiększenie znaczenia komunikacji publicznej w mieście i rozbudowa sieci tramwajowej,	brak
			zwiększenie roli transportu wodnego				
miasto Braniewo	modernizacja dróg lokalnych, wykorzystanie drogi S22	brak	przystań żeglarska	brak	brak	brak	brak
gmina Pasłęka	remont dróg gminnych i budowa drugiego mostu na rzece w mieście Pasłęku;	brak	brak	brak	brak	przeniesienie dworca PKS z centrum miasta w okolice dworca PKP, powstanie komunikacji miejskiej	brak



gmina Tolkmicko	budowa i modernizacja dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz ulic i chodników; budowa parkingów i dróg osiedlowych; budowa obwodnicy Pogrodzia	Brak	brak	odbudowa portów nad Zalewem Wiślanym oraz rozwój portu w Tolkmicku (przystań promowa i przejście graniczne)	brak	budowa wiat przystankowych w gminie; poprawa systemu komunikacji w gminie	brak
gmina Frombork	kontynuowanie działań na rzecz realizacji węzła drogowego Wierzno Wielkie na drodze S22	rewitalizacja linii kolejowej 254	brak	rozwój portu we Fromborku	brak	powiązanie przewozów kolejowych po linii 254 z rejsami po Zalewie Wiślanym	brak
gmina Młynary	budowa drogi S22 i stworzenie układu dróg lokalnych zastępującego funkcje; stworzenie obwodnicy Młynar; poprawa stanu technicznego dróg gminnych;	wspieranie utrzymania ruchu kolejowego na linii 204	brak	brak	brak	utrzymanie połączeń kolejowych; organizacja kolejowo-drogowego węzła integracyjnego na stacji Młynary	brak
gmina Markusy	poprawa nawierzchni dróg gminnych	brak	odtworzenie przystani nad jeziorem Druzno	brak	Brak	brak	brak
gmina Godkowo	budowa DW 513 i DP1162N oraz polepszenie stanu innych dróg i mostów gminnych.	brak	brak	brak	brak	brak	brak

Źródło: Opracowanie własne.

3. Diagnoza stanu obecnego

3.1. Transport drogowy

Układ dróg krajowych w EOF jest w trakcie rozbudowy, zapewniając coraz lepsze skomunikowanie jego gmin z obszarem metropolitalnym Trójmiasta, niemniej jednak wymaga on dalszych przedsięwzięć inwestycyjnych i modernizacyjnych.

Sieć drogowa w obrębie EOF składa się z trzech dróg krajowych. W Elblągu spotykają się drogi 7/S7 i 22/S22. Droga krajowa nr 7 biegnie z Gdańska, przez Elbląg, Pasłęk do Ostródy i dalej do Warszawy. Droga krajowa nr 22 biegnie od granicy polsko-rosyjskiej przez Elbląg do Malborka i dalej do Gorzowa Wielkopolskiego i granicy polsko-niemieckiej. W 2013 roku oddano do użytku drogę ekspresową S22, biegnącą w śladzie nieukończonej przed II Wojną Światową autostrady Berlin – Królewiec. Stary przebieg drogi krajowej nr 22 został oznaczony numerem 54 i biegnie przez Braniewo. Droga S7 i S22 stanowią element sieci bazowej TEN-T na terenie Polski.

Najpoważniejsze „wąskie gardło” stanowi DK7 na odcinku od Elbląga w kierunku Gdańska, gdzie występuje kongestia związana ze znacznym natężeniem ruchu po jednopasmowej drodze. Istotną uciążliwość ze względu na wzmożony ruch stanowi również brak obwodnicy Braniewa w ciągu drogi DK54 z uwzględnieniem DW504.

Wyzwaniem dla stworzenia sprawnego systemu transportu zbiorowego i indywidualnego oraz dla rozwoju gospodarczego EOF jest rozbudowa sieci dróg powiatowych łączących EOF z siecią TEN-T. W tym celu do niezbędna jest rozbudowa ciągu dróg powiatowych rozpoczynających się od DW 503 drogą nr 1136N przez msc. Łęcze do granicy miasta Elbląga i dalej ulicą Fromborską do DW 504. Droga nr 1136N stanowi ważne bezpośrednie połączenie miasta Elbląg z DW 503 (msc. Suchacz, Kadyny, Tolkmicko) Jest ona drogą o 6-metrowej nawierzchni bitumicznej mocno zniszczonej na odcinku zamiejskim (spękania siatkowe, ubytki, ślady licznych remontów).

Kolejny odcinek obejmuje od DW 504 w msc. Milejewo drogą 1135N Milejewo – Kamiennik Wielki i odcinkiem drogi 1144N Kamiennik Wielki do DW 509 w kierunku węzła z DK S-22 oraz odcinkiem drogi 1144N Kwietnik do DW 509 w kierunku msc. Zastawno. Droga

1135N o nawierzchni bitumicznej jest wąska z licznymi spękaniami, ubytkami i wybojami, w miejscowościach brak jest chodników, zatok i innych urządzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Droga nr 1144N od msc. Kamiennik Wielki posiada wąską i mocno zniszczoną nawierzchnię bitumiczną i złą całą infrastrukturą drogową. Droga ta stanowi połączenie planowanej obwodnicy z drogą krajową S-22 poprzez DW 509 na węźle w pobliżu msc. Pomorska Wieś.

Kontynuacja rozbudowy sieci dróg powiatowych powinna również obejmować odcinek od DW 509 i węzła DK S-22 w msc. Pomorska Wieś drogą nr 1137N przez Wilkowo – Sierpin – Przezmark - Gronowo Górne wraz z drogą nr 1140N Przezmark – Komorowo Żuławskie. Droga 1137N od DW 509 przy węźle z DK S-22 przebiega przez msc. Sierpin – Wilkowo – Przezmark oraz Gronowo Górne i stanowi alternatywne połączenie tej części Powiatu z miastem Elbląg w przypadku zdarzeń losowych na DK S-22 (między węzłami Elbląg – Pomorska Wieś). Jest drogą wąską, krętą, o zniszczonej nawierzchni bitumicznej, nie posiada chodników we wszystkich miejscowościach przez które przebiega. Dodatkowo powinno uwzględnić się rozbudowę gruntowej drogi nr 1134N DW 503 – Nadbrzeże – Suchacz – DW 503.

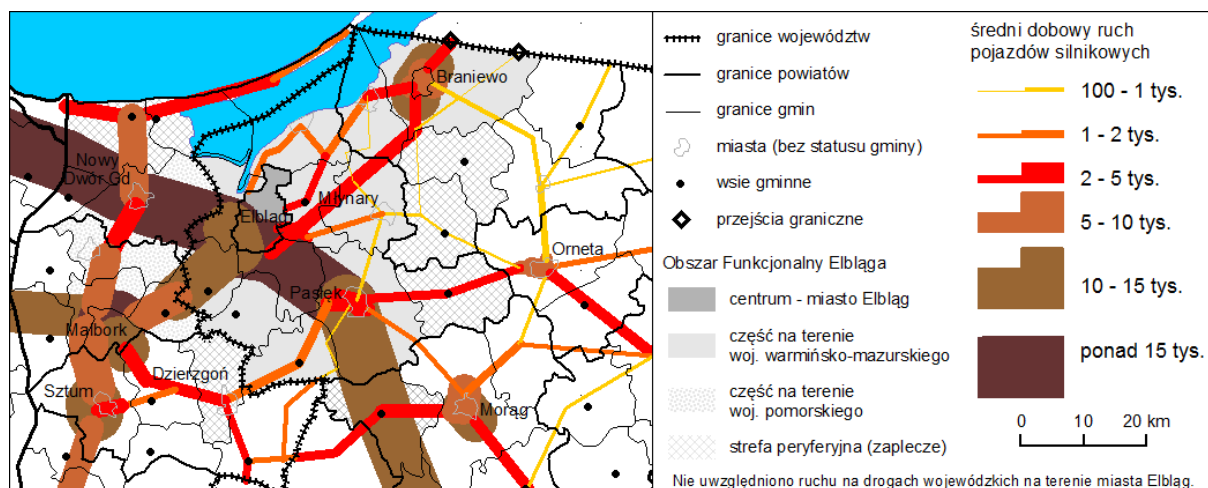
Niezadawalający stan części dróg wojewódzkich i powiatowych stanowi barierę w dalszej integracji transportu zbiorowego i rozwoju funkcji logistyczno-transportowych dla portu w Elblągu.

W roku 2011 w Elblągu wystąpiło 2 315 zdarzeń drogowych, z czego 170 były to wypadki z ofiarami w ludziach, tj. z rannymi i zabitymi. W wyniku zdarzeń 3 osoby poniosły śmierć, 49 osób zostało ciężko rannych, 147 osób zostało lekko rannych. Liczba zdarzeń z udziałem pieszych (85) była najniższa od 2001 roku³⁹.

Specyfika położenia EOF, a zwłaszcza Elbląga (i Pasłęka) na styku ważnych szlaków transportowych jest przyczyną wysokiego natężenia ruchu na podstawowej infrastrukturze drogowej (Rys. 3). Również na drogach wojewódzkich stanowiących rdzeń wewnętrznego układu komunikacyjnego EOF notuje się wysokie natężenie ruchu, powyżej 2 tys. pojazdów na dobę.

³⁹ Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego Elbląg 2011. Uniwersytet technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy, OPeGieKa Elbląg 2012.

Rysunek 3. Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich EOF w 2010 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

Elbląg jest najważniejszym węzłem komunikacyjnym EOF, zarówno w komunikacji autobusowej, jak i kolejowej. W ruchu dalekobieżnym autobusy kursują zasadniczo w kierunku wszystkich ważniejszych miast kraju i regionu. Autobusy dalekobieżne, w ruchu lokalnym, obsługują relacje Elbląg – Braniewo i Elbląg – Pasłęk, a także Braniewo – Pieniężno. Ich konkurencyjność względem ruchu strictly lokalnego polega na wyższym komforcie i krótszym czasie przejazdu, jednak cena jest relatywnie wysoka, a dostępność tych połączeń jest ograniczona do kilku najważniejszych miejscowości.

W ruchu lokalnym z Elbląga wybiega kilka linii komunikacyjnych. O ile operatorzy prywatni posiadają ofertę opartą o stałą trasę, o tyle najważniejszy przewoźnik w regionie – PKS Elbląg, posiada zazwyczaj kilka wariantów tras, polegających również na różnych kombinacjach zajazdów do miejscowości.

Największy ruch lokalny odbywa się na trasie Elbląg – Braniewo. Na trasie tej operuje dwóch przewoźników:

- PKS Elbląg (w dni powszednie 15 kursów dziennie, w weekendy i święta 10 kursów dziennie);
- Prywatna firma Guliwer (w dni powszednie 11 kursów dziennie, w soboty 6 kursów dziennie i niedziele i święta 5 kursów dziennie).

Kolejną trasą o dużym natężeniu ruchu komunikacji publicznej jest ciąg Elbląg – Pasłęk. Autobusy kursują po dwóch trasach:

- Przez Nowy Dwór Pasłęcki (w dni powszednie 6 kursów dziennie, w weekendy i święta 2 kursy dziennie);
- Przez Bogaczewo (w dni powszednie 19 kursów dziennie, w soboty 6 kursów dziennie i niedziele i święta 2 kursy dziennie).

Kolejna trasa z węzła elbląskiego to relacja Elbląg – Tolkmicko. W tym przypadku praktycznie całość przewozów przejął prywatny operator – Darex. Wyjątkiem jest szkolny kurs Elbląg – Tolkmicko – Elbląg przez Łęcze. Darex oferuje w dni powszednie 18 kursów, a w weekendy 8 kursów. Cena za przejazd całej trasy wynosi 6-10 zł, czas przejazdu waha się od 41 do 48 minut.

Ostatnim ciągiem o znaczeniu lokalnym jest ciąg Elbląg – Młynary. W relacji tej kursują wyłącznie autobusy PKS Elbląg po trzech trasach:

- Przez Gronowo Górne (w dni powszednie 3 kursy dziennie, w weekendy i święta 1 kurs dziennie);
- Przez Pomorską Wieś (w dni powszednie 3 kursy dziennie i w soboty 1 kurs dziennie);
- Przez Błudowo (1 kurs szkolny).

Autobusy kursują tym ciągiem w relacjach Elbląg – Orneta, Elbląg – Młynary, Elbląg – Młynarska Wola i Elbląg – Gładysze.

Drugim najważniejszym węzłem w EOF jest Braniewo. Oprócz wcześniej wymienionych relacji Braniewo - Elbląg rozpoczynają się tu inne ciągi komunikacyjne., m.in. Braniewo – Pieniężno. Na trasie tej oprócz kilku kursów autobusów dalekobieżnych operuje kilku przewoźników. Pierwszy to PKS Elbląg. Autobusy tego przewoźnika kursują po trzech trasach: przez Lipowinę, Żelazną Górę i Płoskiń w sumie oferując 8 kursów tylko w dni szkolne. Cena połączeń waha się od 10 do 14,10 zł, a czas przejazdu od 43 do 110 minut.

Kolejnym przewoźnikiem jest Radex, który uruchamia połączenia z Braniewa do Ornety, Olsztyna, raz dziennie nawet do Warszawy. Liczba kursów na odcinku Braniewo – Pieniężno wynosi 5 kursów od poniedziałku do soboty i 2 w niedziele i święta. Czas przejazdu to 36 minut.

Ostatnim przewoźnikiem autobusowym jest Guliwer, który oferuje 2 codzienne połączenia.

W Braniewie rozpoczynają swoją trasę również 2 kursy powszednie do Pasłęka, obsługiwane przez PKS Elbląg. Autobusy te kursują przez Frombork i Młynary. Ponadto w Braniewie rozpoczyna bieg codzienny kurs Braniewo – Bartoszyce przez Żelazną Górę, obsługiwany przez PKS Bartoszyce. Ponadto wokół Braniewa kursuje wiele autobusów szkolnych. Obsługują one okoliczne miejscowości. Trudno mówić w tym wypadku o liniach komunikacyjnych. Autobusy kursują w różnych kombinacjach, zasadniczo w charakterze linii okrężnych. Praktycznie każda miejscowość w promieniu 10 km od Braniewa posiada przynajmniej jedno połączenie z Braniewem, w godzinach stricte powiązanych z funkcjonowaniem szkół.

Ostatnim ważnym punktem węzłowym na terenie EOF jest Pasłęk, posiadający opisane powyżej kursy do Elbląga i Braniewa. Warto wspomnieć, że ważnym elementem rynku transportowego jest kolej, opisana w dalszej części opracowania i autobusowy ruch dalekobieżny średniego zasięgu, związany z przebiegiem drogi krajowej nr 7.

2.4. Transport kolejowy

Sieć kolejowa analizowanego obszaru składa się przede wszystkim z historycznego ciągu Berlin – Królewiec (linia nr 204), przebiegającego z Malborka, przez Elbląg, Bogaczewo i Młynary do Braniewa i dalej, po przecięciu granicy polsko-rosyjskiej do Kaliningradu. Linia niegdyś dwutorowa na całej swej długości, obecnie jest dwutorowa na odcinku Elbląg – Bogaczewo. Dalej 2 tor został zamieniony na szeroki (linia nr 217), który następnie częściowo został zlikwidowany. Na odcinku Kurowo Braniewskie – Braniewo znajdują się punkty przeładunkowe, w większości położone prostopadle do linii nr 204 i 217 połączone z siecią kolejową szerokotorową. Poszczególne punkty służyły do przeładunku wybranych grup towarów (np. punkt przeładunkowy Kurowo Braniewskie CPN zajmuje się przeładunkiem paliw płynnych pomiędzy wagonami-cysternami, dostosowanymi do poszczególnych rozstawów szyn). Linia nr 204 jest zelektryfikowana na odcinku Malbork – Bogaczewo. Ruch towarowy funkcjonuje na całej długości linii nr 204, zaś ruch pasażerski jedynie na odcinku Malbork – Bogaczewo. W Elblągu (posterunek odgałęźny Tropy) od linii nr 204 odbiega linia nr 254 do Braniewa, przez Tolkmicko, Frombork. Ruch kolejowy na tej lokalnej linii odbywa się już tylko sporadycznie, dla specjalnych pociągów turystycznych. Tor linii nr 254 przebiega ciasnymi łukami wzdłuż brzegu Zalewu Wiślanego, pomiędzy brzegiem a morenowym czołem Wysoczyzny Elbląskiej. Bogaczewo to niewielka stacja węzłowa, położona na południe od Elbląga. Na stacji tej rozpoczyna się jednotorowa i zelektryfikowana linia nr 220, biegnąca przez Pasłęk i Małdyty do Olsztyna. Linie nr 204 i 220 stanowią główny kolejowy ciąg komunikacyjny omawianego obszaru. W Braniewie, oprócz ww. linii nr 204 i 254, znajduje się linia 221, biegnąca z Braniewa przez Pieniężno, Ornetę do Gutkowa, skąd dalej za pomocą linii 220 do Olsztyna.

Na analizowanym obszarze do zakończenia II Wojny Światowej istniały również inne linie kolejowe. Godna uwagi jest rozpoczynająca się na nieczynnej już stacji Słobity, położonej na linii nr 204, rozebrana w 1945 roku przez wojska radzieckie linia kolejowa Słobity – Bartoszyce biegnąca przez Ornetę i Lidzbark Warmiński. Do lat 90-tych na krótkich odcinkach wokół Słobit (kopalnia torfu) i Ornety (lotnisko wojskowe) linia ta była wykorzystywana jako bocznica. W terenie zachowały się nasypy, wykopy i resztki obiektów inżynierskich. Tereny po rozebranych i nieczynnych liniach kolejowych mogłyby być wykorzystywane jako drogi rowerowe i stać się elementem regionalnego produktu turystycznego.

Zewnętrzna dostępność EOF z wykorzystaniem transportu kolejowego uwarunkowana jest podażą usług na linii Trójmiasto – Warszawa. Kluczowym węzłem przesiadkowym w podróżach do Trójmiasta i Warszawy jest Malbork, choć jest on zlokalizowany poza analizowanym obszarem. Stopniowa finalizacja inwestycji modernizacji linii kolejowej nr 9 (Gdańsk – Warszawa) spowoduje, że czas podróży zarówno do Trójmiasta jak i Warszawy ulegać będzie skróceniu, docelowo osiągając wartości (z Malborka) 2h29 minut do Warszawy⁴⁰ i do 50 minut do Gdańska Głównego (pociągi obecnej kategorii EIC na trasie Malbork – Gdańsk/W-wa).

Tabela 3. Wykaz linii kolejowych na terenie Obszaru Funkcjonalnego Elbląga

L.p.	Nr linii	Nazwa linii (przebieg)	Elektryfikacja	Liczba torów	Uwagi
1	204	Malbork – Mamonowo	częściowo	1-2	Dwutorowa i zelektryfikowana na odcinku Malbork – Bogaczewo
2	217	Bogaczewo – Mamonowo	nie	1	Szerokotorowa (rozebrana na odc. Bogaczewo – Kurowo Braniewskie)
3	220	Bogaczewo – Olsztyn Gł.	tak	1	
4	221	Braniewo – Gutkowo	nie	1	
5	254	Tropy – Braniewo	nie	1	Ruch turystyczny
6	-	Słobity – Bartoszyce	nie	1	Rozebrana w 1945 r. (częściowa używana jako bocznicza do początku lat 90-tych)
7	-	Tropy – Myślice	nie	1	Rozebrana w 1945 r.
8	-	Ostróda – Orneta	nie	1	Rozebrana w 1945 r.
9	-	Pieniężno – Gr. Państwa	nie	1	Rozebrana w 1945 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://bazakolejowa.pl>; <http://www.plk-sa.pl>.

⁴⁰ Przyjęto czas podróży w relacji Elbląg – Malbork: 21 minut, 10 minut na przesiadanie się i 130 minut na podróż Malbork – Warszawa

Tabela 4. Jakość pasażerskich połączeń kolejowych między Elblągiem i Gdańskiem

Edycja rozkładu jazdy	najkrótszy czas jazdy [min.]	najdłuższy czas jazdy [min.]	Ilość połączeń bezpośrednich	Średnia prędkość najszybszego pociągu [km/h]
2013/2014	70	103	11	67
2005/2006	67	88	14	70
1994/1995	58	90	12	81

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów.

Niższa dostępność kolejowa cechuje EOF w relacji do stolicy województwa Olsztyna. Pomimo 11 pasażerskich połączeń w dzień pracujący, poważną barierę stanowi nieatrakcyjny czas podróży wynikający z aktualnego stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat nie uległ on niestety skróceniu.

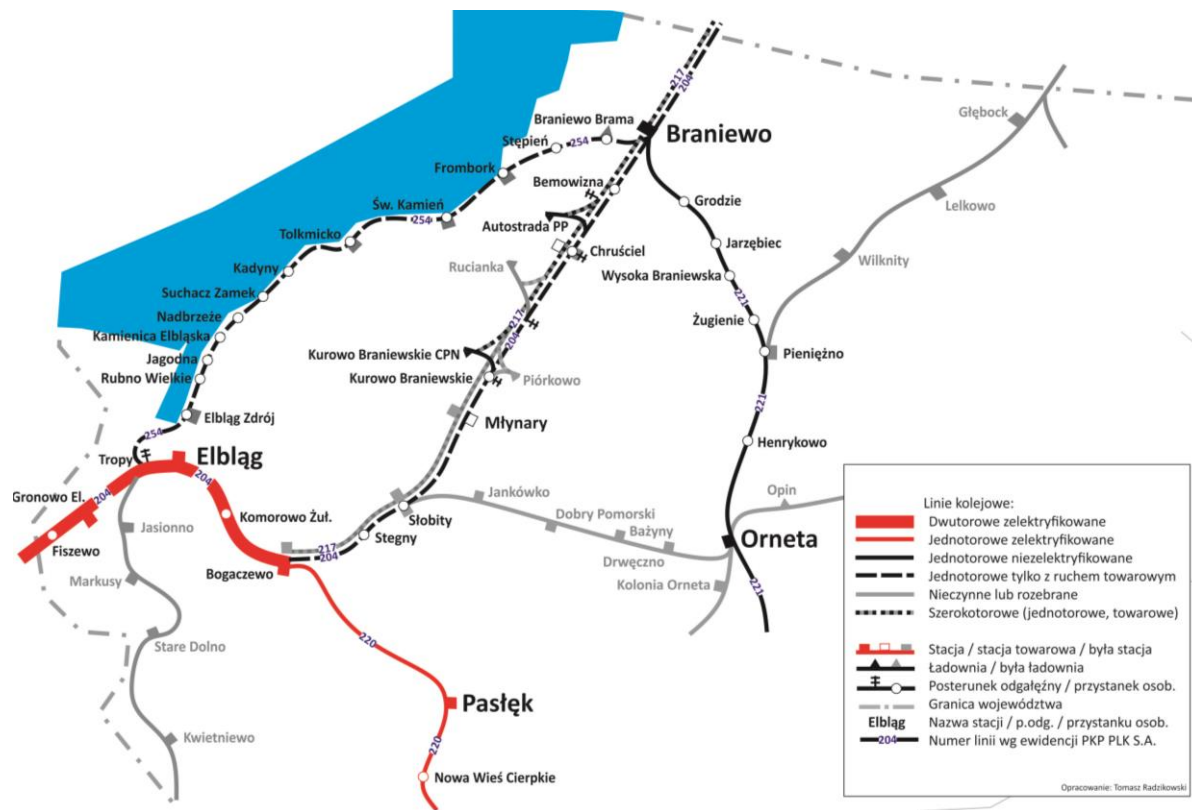
Tabela 5. Jakość pasażerskich połączeń kolejowych między Elblągiem i Olsztynem

Rozkład jazdy	najkrótszy czas jazdy [min.]	najdłuższy czas jazdy [min.]	Ilość połączeń	Średnia prędkość najszybszego pociągu [km/h]
2013/2014	85	120	11	69
2005/2006	87	114	9	67
1994/1995	86	144	7	68

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów.



Rysunek 4. Infrastruktura transportu kolejowego EOF



Źródło: Opracowanie własne.

2.5. Transport miejski

Sieć komunikacyjna na terenie Miasta Elbląga została zaprezentowana na Rys.6. Obejmuje ona Miasto Elbląg oraz obszar gminy Milejewo i gminy Elbląg, z którymi zawarto stosowne porozumienia międzygminne na mocy Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym.

W opracowaniach dotyczących transportu publicznego w Elblągu wskazano na niekorzystne trendy demograficzne (zmniejszanie się populacji Elbląga i wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym – wzrost z ok. 24 tys. w 2011 r. do niemal 33 tys. w 2020 r.) przy jednoczesnym stopniowym wzroście wskaźnika motoryzacji indywidualnej. Rodzi to obawy o poziom odpłatności za usługi transportu miejskiego, w roku 2012 zaledwie 22% pasażerów transportu miejskiego wносиło pełną opłatę za przejazd, a 1/3-cia podróżowała bezpłatnie. Założono podniesienie wskaźnika samofinansowania transportu miejskiego z obecnego poziomu 39% (dane za 2011 rok) do 50% w roku 2020.

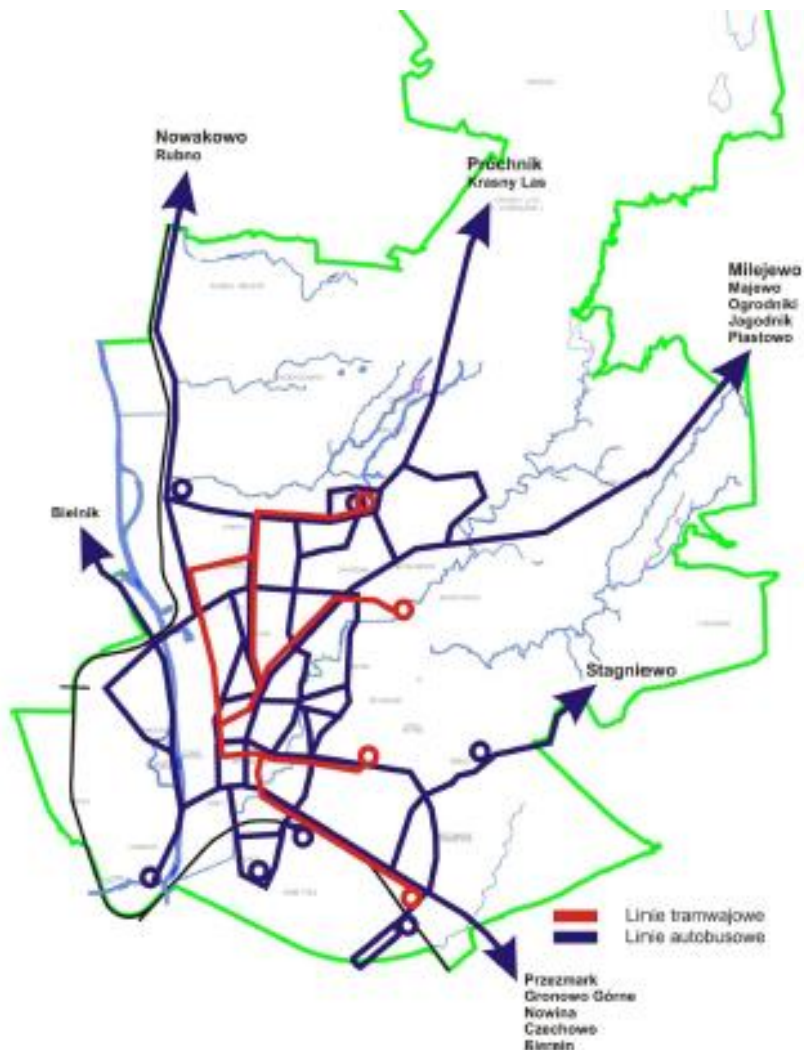
W strukturze popytu na transport miejski dominują przewozy na terenie Miasta Elbląga (ok. 19,6 mln pasażerów w 2011 r., co stanowiło niemal 97% ogółu). Popyt wykazuje znaczne wahania w układzie dobowym. Biorąc powyższe pod uwagę założono stały spadek popytu na usługi transportu miejskiego do roku 2020. Zmiany niekorzystnych trendów upatruje się w zmianie preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników transportu indywidualnego i zbiorowego. Podstawowymi czynnikami mogącymi wpłynąć na zmiany zachowań komunikacyjnych są⁴¹:

- rozszerzenie strefy płatnego parkowania, której towarzyszyć powinna budowa bezpłatnych parkingów w rejonie pętli zlokalizowanych na obszarach peryferyjnych Elbląga;
- wprowadzenie priorytetów ruchu dla pojazdów transportu miejskiego (sygnalizacja świetlna);
- zwiększenie jakości usług i wzrost atrakcyjności oferty przewozowej;
- aktywna promocja transportu publicznego;
- doskonalenie rozwiązań taryfowo-biletowych;
- poprawa systemu informacji pasażerskiej.

⁴¹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2013-2020. Uchwała Nr XIX/501/2012 Rady Miejskiej W Elblągu z dnia 27 listopada 2012, s. 38

Realizacja powyższych założeń przyczyni się do zmiany podziału zadań przewozowych między transportem publicznym a indywidualnym zmotoryzowanym z obecnej proporcji 28%/72% do bardziej zrównoważonej 40%/60%. W ramach docelowego podziału zadań przewozowych w transporcie publicznym planuje się wzrost udziału transportu tramwajowego do 42%. Wówczas udział transportu autobusowego wyniósłby 58%. Dla realizacji tego celu niezbędne są inwestycje w infrastrukturę tramwajową i drogową, tabor (zakupy nowego i modernizacja używanego) oraz wprowadzenie systemu priorytetyzacji dla pojazdów transportu zbiorowego.

Rysunek 5. Schemat sieci transportu miejskiego w Elblągu w 2012 r.



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Gminy Miasto Elbląg na lata 2013-2020. Uchwała Nr XIX/501/2012 Rady Miejskiej W Elblągu z dnia 27 listopada 2012, s. 14.

2.6. Komunikacja rowerowa

W Elblągu powołany został oficer rowerowy oraz przyjęty został dokument określający politykę rowerową miasta⁴² oraz standardy parametrów systemu dróg rowerowych.⁴³ Ponadto miasto Elbląg jest sygnatariuszem Gdańskiej Karty Mobilności Aktywnej. W celu koordynacji działań na rzecz rozwoju transportu rowerowego powołano zespół Mobilności Aktywnej, składający się z przedstawicieli departamentów Urzędu Miejskiego, Rady Miejskiej i organizacji pozarządowych działających na rzecz rozwoju ruchu rowerowego oraz Pełnomocnika Prezydenta Miasta Elbląg (oficer rowerowy).

Koncepcja polityki rowerowej w Elblągu została przygotowana przez oficera rowerowego. Głównym celem jest wzrost udziału podróży rowerowych w ogólnej liczbie przemieszczeń pieszych do 15% (zgodnie z założeniami Karty Brukselskiej). Zaproponowane zostały następujące działania:

- rozwój sieci dróg rowerowych i doprowadzenie do powstania spójnej sieci na terenie miasta;
- zmiany organizacji ruchu i poprawa bezpieczeństwa ruchu (strefy tempo 30, ulice jednokierunkowe z kontrapasami, itd.);
- parkingi dla rowerów;
- modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej w tym: wyraźne oznaczenie i usunięcie przeszkód na drogach rowerowych;
- nadanie transportowi rowerowemu priorytetu tak jak środkom komunikacji miejskiej;
- działalność propagandowa i współpraca ze społeczeństwem;
- standaryzacja parametrów dróg rowerowych w mieście.

Stwierdzono, że ruch rowerowy powinien pełnić ważną rolę w obsłudze komunikacyjnej miasta. System dróg rowerowych powinien być spójny zapewniając możliwość wygodnego, bezpiecznego i szybkiego przemieszczania się rowerem po mieście. Planuje się także integrację rowerów z innymi środkami transportu w tym wprowadzenie możliwości korzystania

⁴² Uchwała nr XI/294/2011 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 29 grudnia 2011 roku w sprawie Polityki Rowerowej Miasta Elbląg

⁴³ Zarządzenie nr 68/2012 Prezydenta Miasta Elbląg z dnia 5 marca 2012 r. w sprawie standardów wykonawczych i projektowych dla systemu transportu rowerowego miasta Elbląg



z komunikacji miejskiej (do tej pory udało się wprowadzić przewóz rowerów tylko w weekendy i w wyjątkowych sytuacjach takich jak załamanie pogody czy awaria) oraz modernizację istniejących dróg rowerowych (w pierwszej kolejności poprzez poprawę ich czytelności dzięki namalowaniu wyraźnych linii oddzielających ich od ciągów pieszych). Planuje się także stopniową rozbudowę miejsc postojowych dla rowerów stosując stojaki w formie odwróconej „liter U”, zamiast stosowanych dawniej stojaków.⁴⁴

Ruch rowerowy w mieście w ostatnich latach wzrasta, jednak brakuje badań dotyczących jego natężenia oraz liczby osób regularnie dojeżdżających na rowerze do pracy i szkoły. Szacuje się że udział dojazdów na rowerze nie przekracza 2%.⁴⁵

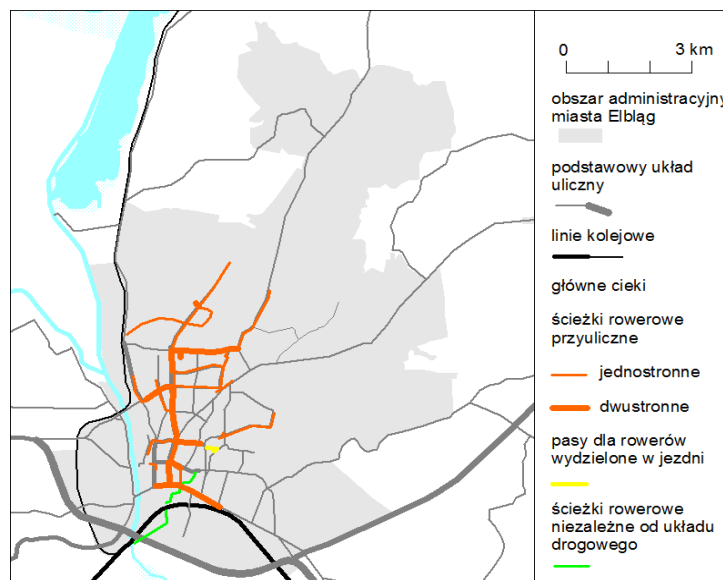
Istniejący system dróg rowerowych w mieście opiera się o wyodrębnione w chodnikach dla pieszych ścieżki wzdłuż modernizowanych głównych arterii komunikacyjnych miasta. Drogi te mają różną szerokość, nawierzchnię w większości z kostki betonowej fazowanej i często mimo czerwonego koloru zlewają się z chodnikami. Brakuje natomiast szerokich, dwukierunkowych dróg rowerowych z nawierzchnią bitumiczną stosowanych coraz powszechniej w większości polskich miast. Wydzielone drogi rowerowe w niewielkim stopniu pokrywają się ze szlakami rowerowymi w regionie. Brakuje zwłaszcza tras wylotowych z miasta. Ponadto zdarza się że w drogach rowerowych były ustawiane znaki drogowe, słupy oświetleniowe lub słupy sygnalizacji świetlnej. Współpraca pełnomocnika prezydenta z jednostkami prowadzącymi inwestycje drogowe w zakresie tras rowerowych jest trudna i potrzeby rowerzystów są drugoplanowe, a przyjęte standardy dróg rowerowych nie są uwzględniane podczas realizacji inwestycji drogowych w mieście.⁴⁶ System dróg rowerowych w Elblągu przedstawiono na Rys. 6.

⁴⁴ M. Kamm, kwiecień 2011, Koncepcja Polityki Rowerowej w Elblągu.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Informacja przekazana przez oficera rowerowego.

Rysunek 6. Schemat sieci komunikacji rowerowej w EOF wg stanu na koniec 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja przyjętej polityki napotyka na trudności m.in. natury finansowej. Należy jednak podkreślić że systematycznie przybywa miejsc postojowych dla rowerów, pojawiły się pierwsze kontrapasy i w dalszym ciągu rozbudowywany jest system dróg rowerowych, jednak standardy tych tras są dość niskie (np. brak stosowania nawierzchni bitumicznej).

W procesie wdrażania powinny być wykorzystane instrumenty formalno-prawne, planistyczne i finansowe. W studium uwarunkowań założono stworzenie sieci dróg rowerowych niezależnych od głównych dróg kołowych łączących tereny zielone na terenie miasta oraz drogi wylotowe.⁴⁷ Rozbudowa sieci dróg rowerowych przyulicznych oraz budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym łączących tereny zielone została także zapisana w planie transportowym.⁴⁸

⁴⁷ J. Bocheński (red.), 2008, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Elbląg. Wersja skrócona, Urząd Miejski w Elblągu.

⁴⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Elbląg na lata 2013-2010 [w:] Załącznik do Uchwały nr XIX/501/2012 Rady Miejskiej W Elblągu z dnia 27 listopada 2012 r., Dz. U. woj. warmińsko-mazurskiego, nr 10, poz. 689.

Przez Elbląg i jego obszar funkcjonalny przebiegają następujące szlaki rowerowe o znaczeniu międzynarodowym⁴⁹:

- R1 z Calais we Francji do Sankt Petersburga w Rosji. W Polsce przebiega m.in. przez Kwidzyn, Malbork, Elbląg, Frombork i Braniewo;
- R10 – szlak Hanzeatycki dookoła basenu Morza Bałtyckiego (na badanym obszarze nieoznakowany);
- R13 – szlak Żelaznej Kurtyny, w znacznym stopniu pokrywa się z R10 (na badanym obszarze nieoznakowany);

Powyższą sieć uzupełnia szlak rowerowy Polski Wschodniej o znaczeniu krajowym.

Szlaki te praktycznie giną na terenie miasta Elbląg, a istniejący system tras rowerowych jest w niewielkim stopniu z nimi powiązany. Brakuje dróg rowerowych wylotowych z miasta Elbląga niezależnych od dróg kołowych poza drogami leśnymi przez Las Bażantarnia. Poza Elblągiem na znacznych odcinkach wymienione szlaki rowerowe prowadzone są po ruchliwych drogach wojewódzkich i powiatowych⁵⁰. Ponadto brakuje szlaków łączących Elbląg ze wschodnią częścią Wysoczyzny i takimi miejscowościami jak Milejewo i Młynary.

⁴⁹ szlaki sieci EuroVelo

⁵⁰ Najgorzej pod tym względem wytrasowany jest międzynarodowy szlak rowerowy R1 na odcinku Elbląg – Braniewo, który prowadzi po drogach: DP 1136N, DW 503 i DW 504

2.7. Analiza SWOT

Tabela 6. Diagnoza systemu transportowego EOF

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
✓ Dostępność drogowa EOF do Trójmiasta ✓ Stabilny rynkowo i technicznie transport tramwajowy w Elblągu ✓ Konkurencyjny tryb wyboru przewoźników autobusowych przez ZKM Elbląg ✓ Wielofunkcyjna Elektroniczna Karta Miejska w Elblągu ✓ Funkcjonowanie transportu miejskiego na obszarze gmin Milejewo i gminy wiejskiej Elbląg ✓ Rozwinięty system dowozów szkolnych w niektórych gminach EOF ✓ Aktywna rola samorządów gminnych w zagospodarowywaniu nieczynnych dworców kolejowych (gminy Frombork, Tolkmicko) ✓ Wyższa średnia dostępność Internetu na obszarze EOF niż średnia województwa warmińsko-mazurskiego ✓ Duża liczba przedsiębiorstw informatycznych działających na terenie EOF ✓ Funkcjonowanie klastra	✓ Niski poziom integracji podsystemów transportu miejskiego Elbląga (wraz z gminą wiejską Elbląg i Milejewo) i transportu autobusowego na pozostałej części EOF ✓ Zróżnicowany stan techniczny dróg wojewódzkich i powiatowych ✓ Niska dostępność portu morskiego w Elblągu ✓ Brak integracji infrastruktury portowej zlokalizowanej na Zalewie Wiślanym ✓ Brak spójnego systemu komunikacji rowerowej na całym EOF ✓ Niski poziom wewnętrznej dostępności przestrzennej gmin pozamiejskich ✓ Duże zróżnicowanie regionu pod kątem dostępności usług telekomunikacyjnych (tzw. „białe plamy”) ✓ Występowanie obszarów o znacznie mniejszym wskaźniku dostępności Internetu niż średnia dla województwa (m.in. obszar gminy wiejskiej Pasłęk i obszar gminy wiejskiej Braniewo) ✓ Zbyt mała podaż inżynierów

teleinformatycznego ICT AMBER ✓ Kształcenie techników i inżynierów informatyki przez zlokalizowane na obszarze EOF: technika, szkoły policealne i uczelnię wyższą	i magistrów informatyki na terenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego
SZANSE	ZAGROŻENIA
✓ Dalsza poprawa dostępności zewnętrznej dostępności drogowej EOF względem Trójmiasta i Warszawy ✓ Zwiększenie roli niskoemisyjnego transportu tramwajowego w obsłudze Elbląga ✓ Poprawa dostępności kolejowej EOF względem Trójmiasta i Warszawy ✓ Wykorzystanie Drogi Rowerowej E67 jako kręgosłupa sieci rowerowej EOF ✓ Poprawa powiązań komunikacyjnych dzielnicy Zatorze z centrum Miasta Elbląga w celu stworzenia strefy przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego ✓ Wykorzystanie linii kolejowej nr 254 (Elbląg – Braniewo przez Tolkmicko) w celach turystycznych (integracja z komunikacją rowerową i wodną) ✓ Poprawa jakości usług transportu kolejowego w korytarzu Kaliningrad – Braniewo – Olsztyn poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 221	✓ Brak spójnej polityki transportowej EOF ✓ Niekorzystne trendy demograficzne i emigracyjne ✓ Stan finansów publicznych utrudniający realizację projektów inwestycyjnych oraz finansowanie integracji transportu zbiorowego w EOF (dopłaty mniejszych JST) ✓ Degeneracja ilościowa i jakościowa sieci kolejowej EOF ✓ Dalszy rozwój motoryzacji indywidualnej ✓ Bariera dla rozwoju zintegrowanego transportu publicznego przy braku inwestycji drogowych ✓ Utrwalenie niekorzystnych zjawisk społeczno-gospodarczych (wysoki poziom bezrobocia i jego niekorzystna struktura) ✓ Bariery środowiskowe dla rozwoju systemu transportu, w tym transportu morskiego



Braniewo – Gutkowo ✓ Tworzenie węzłów integracyjnych w oparciu o stacje kolejowe i najważniejsze przystanki transportu zbiorowego ✓ Aktywizacja nowych obszarów inwestycyjnych w ramach strefy ekonomicznej ✓ Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w EOF w oparciu o zmodernizowaną sieć dróg ✓ Wykorzystanie potencjału zewnętrznej granicy UE ✓ Rozwój funkcji transportowo-logistycznych w oparciu o port morski w Elblągu ✓ Ogólnopolskie plany informatyzacji kraju	✓ Bariery infrastrukturalne informatyzacji regionu ✓ Szybki rozwój technologiczny i związane z nim nakłady inwestycyjne – bardzo duże obciążenie finansowe dla sektora MŚP działającego w branży informatycznej
---	--

Źródło: Opracowanie własne.

4. Zintegrowane inwestycje terytorialne w obszarze Strategii Zrównoważonego Transportu EOF

Samorządy tworzące związek ZIT miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga wspólnie dostrzegają, że rozwój społeczno-gospodarczy miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga ZIT wymaga sprostania takim wyzwaniom, jak m.in.:

- postępujące zmiany demograficzne, związane ze starzeniem się społeczeństwa i emigracją zarobkową,
- konieczność pobudzenia aktywności gospodarczej mieszkańców obszaru,
- pełne wykorzystanie dostępnych walorów turystycznych czy przyrodniczych.

Są to problemy, których efektywne rozwiązanie może nastąpić jedynie dzięki współpracy samorządów i innych podmiotów społeczno-gospodarczych. W zakresie zrównoważonego transportu współpraca ta powinna być podporządkowana jednemu celowi strategicznemu i priorytetom wyznaczonym na podstawie diagnozy strategicznej i analizy przestrzennej obszaru w Strategii rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga:

W pierwszym celu strategicznym pn. „Stworzenie wysokiej jakości systemu transportu i komunikacji” określono cztery priorytety:

1. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury komunikacji drogowej, szynowej, lotniczej i wodnej,
2. Zapewnienie powszechnego dostępu do Internetu i podnoszenie kompetencji cyfrowych,
3. Zintegrowane zarządzanie ruchem z wykorzystaniem ICT,
4. Stworzenie systemu ścieżek i szlaków rowerowych.

W tabeli przedstawiono Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w odniesieniu do kierunków interwencji do realizacji w ramach ZIT w związku z zagadnieniem zrównoważonego transportu Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Tabela 7. Kierunki interwencji do realizacji w ramach ZIT i ich znaczenie dla realizacji strategii zrównoważonego transportu EOF

Kierunek interwencji wg wytycznych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju	Znaczenie dla realizacji Strategii Zrównoważonego Transportu EOF
Rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny	XXX
Przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów miejskiego obszaru funkcjonalnego	X
Poprawa stanu środowiska przyrodniczego na obszarze funkcjonalnym miasta	XX
Wspieranie efektywności energetycznej oraz promowanie strategii niskoemisyjnych	XX
Wzmacnianie rozwoju funkcji symbolicznych budujących międzynarodowy charakter i ponadregionalną rangę miejskiego obszaru funkcjonalnego oraz poprawa dostępu i jakości usług publicznych w całym obszarze funkcjonalnym	XX
Wzmacnianie badań, rozwoju technologicznego oraz innowacji	XXX

Źródło: Mandat negocjacyjny Związku ZIT MOF Elbląg w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020, Elbląg, wrzesień 2014.

Wsparcie w ramach ZIT dla MOFE uzasadnione zostało w Strategii rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego, w której zdefiniowano Elbląg jako: „...ośrodek subregionalny, wyposażony w infrastrukturę miejską o wysokich standardach, który specjalizować się będzie w rozwoju nowoczesnych technologii oraz współpracować z gospodarką morską obszaru bałtyckiego i obwodem kaliningradzkim. Miasto powinno pełnić funkcje gospodarcze, edukacyjne i kulturowe dla północno-zachodniej części województwa”.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Elbląga (MOFE) muszą przyczyniać się do osiągnięcia rezultatów wskazanych w Strategii dla OSI Ośrodki subregionalne. Te cele to⁵¹:

- wzrost funkcji subregionalnych Elbląga (gospodarczych, społecznych, w tym edukacyjnych, kulturowych i medycznych),
- wzrost konkurencyjności gospodarczej w kraju i za granicą,
- podniesienie poziomu kapitału społecznego,
- wzrost różnorodności i dopasowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku,
- rewitalizacja społeczno-gospodarcza,
- intensyfikacja współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej,
- wykształcenie wyrazistych funkcji społeczno-gospodarczych miasta.

Na bazie wyznaczonych celów i priorytetów w Strategii rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga, kierunków interwencji wynikających z wytycznych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz celów wskazanych w Strategii dla OSI Ośrodki subregionalne, związek ZIT miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga określił następujące obszary wsparcia⁵²:

Wspieranie efektywności energetycznej oraz promowanie strategii niskoemisyjnych (1)

zgodnie z którym Miasto Elbląg świadczy usługi dla całego obszaru funkcjonalnego, dlatego też bardzo ważna jest wydolność miejskiego systemu transportowego. Rozwinięty system transportowy sprzyja podniesieniu stopnia zintegrowania i dostępności komunikacyjnej poszczególnych dzielnic i obszarów funkcjonalnych miast.

W dobie ograniczania transportu samochodowego w centrach miast i rozwoju transportu publicznego istotnym jest wspieranie rozwiązań zmniejszających ilość zużywanej energii.

Infrastruktura rowerowa jest w obszarze ZIT MOFE słabo rozwinięta. Poza poprawą warunków poruszania się rowerzystów po mieście, istotne jest również tworzenie zintegrowanych sieci

⁵¹ Mandat negocjacyjny Związku ZIT MOF Elbląg w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020, Elbląg, wrzesień 2014, s. 6.

⁵² Mandat negocjacyjny Związku ZIT MOF Elbląg w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020, Elbląg, wrzesień 2014, s. 6 i nast.

dróg rowerowych, łączących się ze szlakami rowerowymi przechodzącymi przez gminy wiejskie na terenie ZIT MOFE.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa przedmiotem interwencji w tym obszarze będą inwestycje drogowe związane ze zrównoważoną mobilnością, w tym poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego. Budowa i przebudowa dróg będzie widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej, prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców obszaru ZIT MEOF.

Proponuje się, żeby przedsięwzięcia w tym zakresie były realizowane w ramach Osi 4: ***Efektywność energetyczna*** (priorytet inwestycyjny 4e – EFRR).

Drugi cel to **Rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny**. Nawiązuje on do kluczowych problemów miejskich obszarów funkcjonalnych, które nie ominęły również obszaru elbląskiego. Przesłanką sformułowania tego celu jest chęć przeciwdziałania fragmentacji infrastruktury transportowej, która może prowadzić do zmniejszania dostępności komunikacyjnej wybranych obszarów, a tym samym do obniżania jakości życia.

Cechą charakterystyczną miejskich obszarów funkcjonalnych jest przemieszczanie się większości mieszkańców w kierunku centrum. Zaburzenie dostępności komunikacyjnej centrum ma wpływ na jakość życia oraz na poziom rozwoju gospodarczego całego obszaru. Rozwój nowoczesnego, miejskiego obszaru funkcjonalnego wymaga jednak stworzenia pełnej sieci powiązań, czyli uzupełnienia koncentrycznego układu infrastruktury (decydującego o dostępności transportowej centrum), powiązaniami komunikacyjnymi pomiędzy pozostałymi węzłami sieci osadniczej. Wydajna sieć umożliwia odciążenie komunikacyjne centrum – mieszkańcy mogą z równą swobodą podróżować po całym obszarze, co sprzyja dywersyfikacji kierunków w jakich poszukują źródeł utrzymania, ale również wyrównywaniu dostępności komunikacyjnej do centrum. Dlatego kluczowym kryterium realizacji tego celu jest stworzenie zintegrowanego systemu komunikacyjnego złożonego z różnych rodzajów transportu – drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego. W ramach wymienionych kategorii założono również rozwój transportu zbiorowego dostosowanego do zidentyfikowanych potrzeb.

W tym celu zaplanowano także tworzenie powiązań z siecią transportową TEN-T. Jest to kierunek myślenia wynikający z głównych założeń rozwojowych Unii Europejskiej. Włączenie EOF w infrastrukturę transeuropejską umożliwi budowanie ponadnarodowych funkcji tego obszaru.

Obszar zrównoważonego transportu ma wyraźne znaczenie dla realizacji celów rozwojowych Osi Ośrodki subregionalne Elbląg, ponieważ wpływa na wzrost funkcji subregionalnych Elbląga (m.in. poprawia dostępność komunikacyjną do węzła transportowego, jakim jest dla subregionu miasto-rdzeń), wzrost konkurencyjności gospodarczej w kraju i za granicą (szczególnie dzięki zwiększeniu mobilności pracowników) oraz sprzyja wykształceniu się wyrazistych funkcji społeczno-gospodarczych miasta (zwłaszcza jako rynku pracy, ośrodka kulturalnego i edukacyjnego).

Proponuje się, żeby przedsięwzięcia w tym zakresie były realizowane w ramach: Osi 7. **Infrastruktura transportowa** (priorytet inwestycyjny 7b – EFRR).

Podsumowując, w ramach wybranych i wymienionych powyżej obszarów wsparcia proponuje się następujące osi priorytetowe RPO Warmia i Mazury 2014-2020 i typy przedsięwzięć dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga:

- Oś 4. Efektywność energetyczna⁵³;
- Oś 7. Infrastruktura transportowa⁵⁴.

Potencjalni beneficjenci przedstawieni zostali w poniższej tabeli. Poza jednostkami samorządu terytorialnego mogą to być interesariusze szeroko pojmowanego rynku transportu, spedycji i logistyki.

⁵³ Typ przedsięwzięć: Budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych miast związanych ze zrównoważoną mobilnością.

⁵⁴ Typ przedsięwzięć: budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Tabela 8. Typy beneficjentów w ramach ZIT

L.p.	Oś	Typ przedsięwzięć	Typy beneficjentów
1.	4. Efektywność energetyczna	Budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych miast związanych ze zrównoważoną mobilnością	- jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami (np. zarządcami infrastruktury kolejowej, PKS), - związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego
2.	7. Infrastruktura transportowa	budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku	- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, - jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego.

Źródło: Mandat negocjacyjny Związku ZIT MOF Elbląg w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020, Elbląg, wrzesień 2014.

Wpływ planowanych przedsięwzięć na osiągnięcie zakładanych wskaźników RPO WiM z uwzględnieniem celu pośredniego (2018) oraz celu końcowego (2023) przedstawia Tab. 9.

Trzecim obszarem szczególnego wsparcia powinno być **wzmacnianie badań, rozwoju technologicznego oraz innowacji**, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej oraz informatyzacji regionu. Cel ten jest szczególnie istotny ze względu na niski stopień informatyzacji województwa warmińsko-mazurskiego i występowanie na terenie EOF tzw. „białych plam” oraz miejsc o stopniu informatyzacji niższym niż średnia dla województwa. Przejawia się on także w Strategii województwa, gdzie Elbląg traktuje się jako: „ośrodek subregionalny, wyposażony w infrastrukturę miejską o wysokich standardach, który specjalizować się będzie w rozwoju nowoczesnych technologii oraz współpracować z gospodarką morską obszaru bałtyckiego i obwodem kaliningradzkim(...)”.

Analiza powyższego zestawienia wskazuje na to, że realizacja projektów w ramach typów działań wybranych przez Związek ZIT miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga przyczyni się do osiągnięcia niemal wszystkich wskaźników w ramach wybranych priorytetów Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2014-2020.

Tab. 9 przedstawia projekty komplementarne do projektów realizowanych w formule ZIT, możliwe do realizacji poza formułą ZIT (na obszarze objętym ZIT MOFE).



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Publikacja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

Tabela 9. Wpływ planowanych przedsięwzięć na osiągnięcie zakładanych wskaźników RPO WiM

Oś priorytetowa RPO	Priorytet inwestycyjny	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu	Wpływ na osiągnięcie wskaźników
Oś 4. Efektywność energetyczna	4e promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej.	-	W zakresie wskaźnika rezultatu – zwiększy się liczba przewozów pasażerów komunikacją miejską.
Oś 7. Infrastruktura transportowa	(7b) zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	Całkowita długość nowych dróg	-	Poprzez realizację inwestycji dotyczących budowy, przebudowa dróg w obszarze funkcjonalnym Elbląga zwiększy się całkowita długość nowych dróg oraz całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg. W zakresie wskaźnika rezultatu powyższe przedsięwzięcia przyczynią się do osiągnięcia Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej
		Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	14 km	

Źródło: Mandat negocjacyjny związku ZIT MOF Elbląg, wrzesień 2014.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Publikacja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

Tabela 10. Projekty komplementarne do projektów realizowanych w formule ZIT – system transportowy i informatyzacja regionu

Wnioskodawca	Nazwa projektu
Gmina Miasto Elbląg	Budowa trakcji tramwajowej w ul. Grota-Roweckiego/12 Lutego wraz z zakupem 6 nowych wagonów tramwajowych
	Poprawa powiązań komunikacyjnych dzielnicy Zatorze (strefy przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego) z centrum Miasta Elbląga
	Budowa drogi powiatowej klasy G - obwodnicy wschodniej miasta Elbląg od Sybiraków do Wschodniej bis i od Piłsudskiego do Sybiraków
	Przebudowa wejścia do portu w Elblągu
	Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej przedłużenie terminala składowo- przeładunkowego
	Budowa obrotnicy dla statków w Elblągu
	Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w porcie morskim w Elblągu
Powiat elbląski, Gminy EOF, GME	Opracowanie i realizacja programu rozwoju turystyki w obszarze Zalewu Wiślanego
Powiat elbląski	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1103N - odc. Helenowo-Wikrowo-Jęglownik dł. 4,7 km
Gmina Milejewo	Modernizacja drogi wojewódzkiej 504
	Modernizacja drogi wojewódzkiej 509
	Podniesienie atrakcyjności turystycznej regionu, poprzez przebudowę drogi powiatowej nr 1131N na odcinku: skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 504 – Jagodnik – Ogrodniki o długości 4,2 km
Gmina Tolkmicko	Budowa przyczółku promowego z polem portowym i drogą dojazdową w Tolkmicku
	Budowa drogi nadzalewowej: Kamionek Wielki - Kadyny przez: Kuptę, Nadbrzeże, Suchacz, Pęklewo
Gmina Elbląg	Budowa drogi gminnej Nr 101010 N w miejscowości Nowina



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Publikacja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

	Budowa drogi w miejscowości Gronowo Górne - łącznik drogi powiatowej ul. Opalowej z ul. Kryształową i ul. Agatową
	Przebudowa drogi zbiorczej powiatowej nr 1109 N od m. Nowakowo do ujścia rzeki "Elbląg" w m. Batorowo oraz przebudowa odcinka drogi dojazdowej gminnej od "Złotej Wyspy" wraz z budową wieży widokowej i miejsc parkingowych.
	Budowa drogi zbiorczej w m. Gronowo Górne - łącznik drogi powiatowej nr 11337 N - ulica Opalowa do drogi gminnej nr 101027 N ul. Agatowa przy projektowanym węźle komunikacyjnym "Terkawka" na drodze krajowej nr S-22
	Budowa infrastruktury turystycznej w Raczkach Elbląskich przy największej naturalnej depresji w Polsce
Gmina Elbląg/Gmina Miasto Elbląg/Powiat Elbląski	Budowa mostów nad rzecze Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym
Gmina Młynary	Remont drogi gminnej nr 107004N Zastawno – Sokolnik – Nowe Monasterzysko wraz z przebudową mostu na rzece Baudzie – I etap
	Remont drogi gminnej nr 107004N Zastawno – Sokolnik – Nowe Monasterzysko wraz z przebudową mostu na rzece Baudzie – II etap
	Remont drogi gminnej nr 107010N Sąpy-Warszewo
	Remont drogi gminnej Nr 107013N drog. woj. nr 505 – Ojcowa Wola – droga gminna nr 107015N
	Remont drogi gminnej nr 107004N Zastawno –Warszewo
	Remont drogi nr 107003N Nowe Monasterzysko – Stare Monasterzysko
	Remont drogi nr 107003N Stare Monasterzysko – Błudowo
	Remont drogi nr 107021N Młynarska Wola – Granica Gminy (Stare Siedlisko) II- etap
	Budowa obwodnicy Młynar w ciągu drogi wojewódzkiej nr 509

Źródło: Mandat negocjacyjny Związku ZIT MOF Elbląg w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020, Elbląg, wrzesień 2014.



5. Zasady, kierunki i obszary problemowe stanowiące podstawę strategii interwencji.

Z uwagi na rosnącą konkurencję wśród JST oraz obszarów funkcjonalnych, działania obejmujące EOF powinny być nakierowane na wzrost jego dostępności, zarówno zewnętrznej jak i wewnętrznej. Integracja narzędzi inwestycyjnych, regulacyjnych i ekonomicznych pozwala na osiągnięcie zamierzonych celów dopiero w sytuacji pełnej koordynacji działań i środków zaangażowanych w osiąganie ustalonych wcześniej efektów. Za kluczowe wyzwanie należy uznać dążenie do poprawy jakości systemu transportowego z uwzględnieniem efektywności środków inwestowanych zarówno w infrastrukturę, jak i finansowanie usług transportowych. Oparta na powyższych założeniach polityka transportowa musi zarazem uwzględniać konieczność:

- zaspokajania potrzeb mieszkańców oraz mobilności społecznej,
- zwiększania atrakcyjności zewnętrznej – szczególnie dla inwestorów i turystów,
- integracji wewnętrznej i zewnętrznej obszaru niwelującej ewentualne bariery rozwojowe dla aktywności gospodarczej i życia społecznego przy poszanowaniu wrażliwych ekosystemów.

Niniejsza Strategia wpisuje się w szerszy kontekst polityki zrównoważonego rozwoju wskazującej na konieczność kształtowania i funkcjonowania systemów transportowych w sposób efektywny i zgodny z priorytetami społecznymi i środowiskowymi. Dąży zatem do równowagi gałęziowej i przestrzennej w zakresie rozwoju infrastruktury adresując zadania w sposób możliwie najlepiej dostosowany do lokalnych potrzeb.

Strategia transportowa Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego wspiera zarazem inicjatywy, które budują trwałą przewagę konkurencyjną we wszystkich branżach i aspektach aktywności wymagających obsługi transportowej i komunikacyjnej. Bardzo istotny jest tu również aspekt koordynacyjny Strategii pozwalający na uzyskiwanie zintegrowanych, wielopłaszczyznowych efektów zarówno w obszarze inwestycji, jak również aspektów tak złożonych jak zachowania komunikacyjne.



U podstaw zaproponowanego w części programowej systemu celów, instrumentów i zadań leży teza, iż o przyszłej pozycji Elbląga na społeczno-gospodarczej mapie Polski przesądzi poziom jego integracji z pozostałymi gminami Obszaru Funkcjonalnego.

W kontekście powyższych uwag, z części diagnostycznej opracowania wyłania się kilka obszarów predestynowanych do interwencji w zakresie polityki transportowej. Pierwszym z nich jest zróżnicowany stan techniczny dróg wojewódzkich i powiatowych w regionie. Zmiana tego stanu wymagać będzie wzrostu nakładów inwestycyjnych – zarówno na inwestycje o dużym zakresie rzeczowym, jak również na modernizacyjne w mniejszej skali, a nawet stabilizację środków na naprawy i bieżące utrzymanie. Ze względu na ograniczony dostęp do środków strategia powinna priorytetyzować zadania w powyższym zakresie i definiować w planie operacyjnym konkretne drogi wojewódzkie i powiatowe wymagające interwencji w pierwszej kolejności.

Kolejny kluczowy problem to niski poziom integracji podsystemów transportu miejskiego Elbląga (wraz z gminą wiejską Elbląg i Milejewo) i transportu autobusowego na pozostałym obszarze EOF. Obszarem rozwoju w tym zakresie może być pogłębienie integracji transportu pasażerskiego na terenie EOF poprzez rozszerzenie zakresu porozumień międzygminnych lub (i) powołanie związku komunikacyjnego oraz poprawa stanu technicznego dróg powiatowych.

Pochodną problemu dezintegracji systemu komunikacji publicznej jest konieczność poprawy dostępności kolejowej EOF względem Trójmiasta i Warszawy. W tym zakresie potrzebne są działania ukierunkowane na poprawę jakości połączenia kolejowego Malbork – Elbląg (dzięki któremu poprawie ulegnie dostępność Trójmiasta i Warszawy) i w stronę Olsztyna, wraz z pogłębieniem integracji wokół dworców kolejowych w Elblągu i Pasłęku.

W dziedzinie komunikacji miejskiej, stanowiącej integralną część rozwoju aglomeracji Elbląga wzywaniem jest zwiększenie roli niskoemisyjnego transportu tramwajowego. W przeciwieństwie do Olsztyna miasto nie musi tworzyć systemu komunikacji szynowej od podstaw, a jedynie poprawić atrakcyjność i efektywność istniejącej już sieci. Zadania w tym zakresie obejmują wzrost jakości usług poprzez modernizację i budowę nowych odcinków, zakup nowego i modernizację obecnie eksploatowanego taboru oraz rozwój oferty przewozowej prowadzący do wzrostu efektywności eksploatacyjnej i ekonomicznej. Przy okazji inwestycji w komunikację tramwajową, warto podkreślić szczególną rolę wizerunkową tego środka transportu wyraźnie wyróżniającą 15 ośrodków miejskich w Polsce i nadającej im rys



metropolitalny. Nowoczesny tramwaj obsługujący Elbląg i zarazem stolicę Obszaru Funkcjonalnego może stanowić element marki miejskiej, wyraźnie wyróżniający ośrodek na tle innych miast podobnej wielkości i rangi.

Obszarem wpisującym się w problematykę transportu wodnego jest niska dostępność portu morskiego w Elblągu. Zmiana w tym zakresie wymaga zarówno rozwoju infrastruktury gwarantującej sprawny dostęp do portu w Elblągu od strony lądu (m.in. dzięki budowie mostu drogowego w Nowakowie, zabezpieczeniu linii kolejowej 254 w Elblągu, która w przyszłości może zostać wykorzystana do obsługi terminali zlokalizowanych w porcie elbląskim) jak również rozwiązania kwestii dostępu od strony morza i włączenia Elbląga w projekt autostrad morskich.

Szanse rozwojowe elbląskiego portu – również w zakresie komunikacji pasażerskiej – obniża brak wspólnej strategii, czy chociaż koordynacji rozwoju infrastruktury portowej zlokalizowanej na Zalewie Wiślanym. W tym aspekcie konieczne jest stworzenie platformy umożliwiającej uzgodnienia, wspólne projekty czy wymianę informacji w celu zaakcentowania efektów synergicznych i przyspieszenia docelowego efektu w postaci sieciowego produktu łączącego cechy transportowe i turystyczne.

Podobny problem dotyczy systemu komunikacji rowerowej w EOF. Podstawą każdego podsystemu transportowego – dedykowanego zarówno użytkownikom indywidualnym, jak również mającego charakter zbiorowy i publiczny – jest bowiem tworzenie sieci powiązań. Oceniane pod tym kątem działania i inwestycje dotychczas realizowane nie doprowadziły do stworzenia, choćby częściowego spójnego systemu dedykowanego rowerzystom. Aby zmienić ten stan rzeczy konieczne jest stworzenie podsystemu spójnych i bezpiecznych dróg rowerowych EOF w oparciu o drogę rowerową Polski Wschodniej (na terenie EOF przebieg: gmina Elbląg – miasto Elbląg – Braniewo – Pieniężno) i dowiązanie do niej odcinków lokalnych umożliwiających zarówno wykorzystanie transportu rowerowego w obsłudze i aktywizacji turystyki, jak również poprawę jakości i bezpieczeństwa korzystania z jednośladów w codziennych dojazdach do miejsc pracy, nauki lub integrowanych węzłów przesiadkowych – umożliwiających kontynuację podróży komunikacją publiczną.

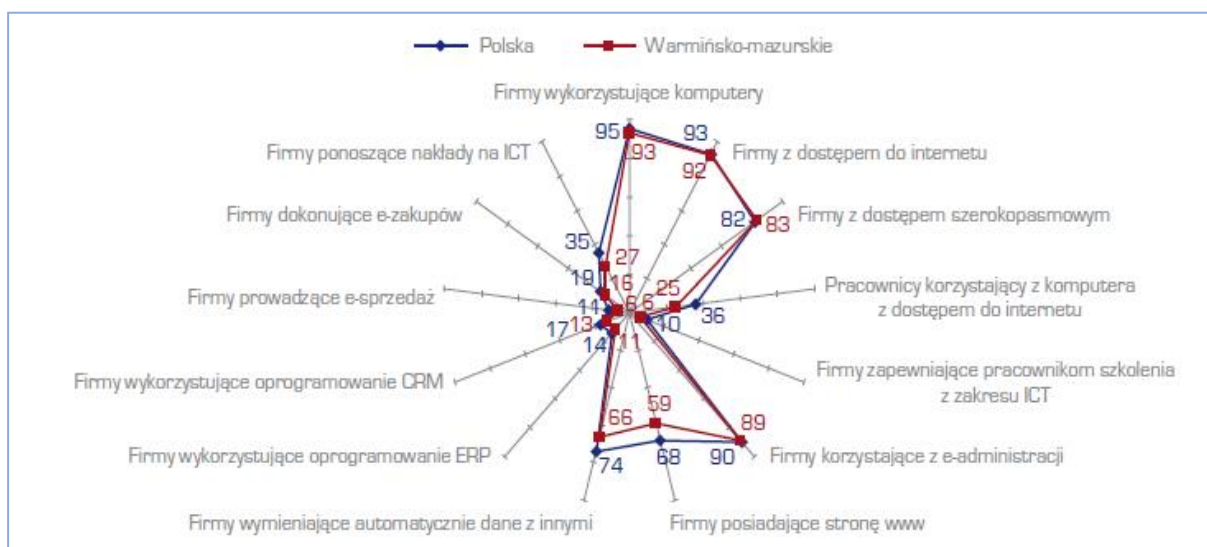
W zakresie informatyzacji, województwo warmińsko-mazurskie odnotowuje w większości przypadków wyniki poniżej średniej krajowej. Taki wynik osiągany jest m.in. podczas analizy



wskaźników dotyczących rozwoju społeczeństwa informacyjnego w ramach działalności urzędów. Jedynie wskaźnik urzędów stosujących dobre praktyki zarządzania osiągnął wartość dla analizowanego regionu poziom odpowiadający wskaźnikowi ogólnopolskiemu. Pozostałe wskaźniki odbiegają od tej średniej. Największa różnica występuje we wskaźnikach „urzędy osiągające zadowalające rezultaty stosowania ICT” oraz „urzędy świadczące i rozwijające usługi elektroniczne”.

Zestawienie regionów Polski pod względem ogólnego wskaźnika wspierania rozwoju społeczeństwa informacyjnego, przedstawione na poniższym rysunku, uwzględnia świadczenie i rozwijanie usług e-administracji, posiadanie użytecznej strony www oraz wsparcie e-integracji. Województwo warmińsko-mazurskie zajmuje 11 miejsce na tle wszystkich województw.

Rysunek 7. Wskaźniki gospodarcze z zakresu rozwoju społeczeństwa informacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim



Źródło: Społeczeństwo informacyjne w liczbach 2013, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji.

Wskaźniki ustanawiane przez przedsiębiorstwa z terenu województwa warmińsko-mazurskiego cechują się co prawda w większości przypadków wartościami poniżej średniej krajowej, lecz często różnice te nie są wysokie. Kategorią, która wyróżnia analizowany region, jest wskaźnik firm mających dostęp do Internetu szerokopasmowego. Już w 2012 r. przerósł on średnią krajową. Niestety, wg najnowszych danych w 2013 r. wskaźnik ten uległ spadkowi, lecz dzięki realizacji Projektu „Sieć Szerokopasmowa Polski Wschodniej – województwo warmińsko-



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



mazurskie” przewaga regionu może powrócić w najbliższych latach. Region ten nie wypada najgorzej również pod względem przedsiębiorstw z dostępem do Internetu (łącza wąsko i szerokopasmowe), wykorzystujących komputer w prowadzonej działalności oraz korzystających z e-administracji. Podobnie sytuacja kształtuje się na terenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.



6. Plan operacyjny

6.1. Cel nadrzędny

Analiza stanu istniejącego i danych historycznych, pogłębiona o wywiady z kluczowymi interesariuszami i przedstawicielami instytucji zaangażowanymi w planowanie i realizację zadań transportowych, a także analiza SWOT umożliwiły zidentyfikowanie głównych problemów i potrzeb z zakresu rozwoju zrównoważonego transportu w EOF. Na podstawie zgromadzonej wiedzy, a także doświadczeń z zakresu kształtowania polityki transportowej w skali regionalnej i subregionalnej w kraju i za granicą przygotowany został plan operacyjny dla Strategii EOF, zawierający proponowany zestaw działań wraz z harmonogramem wdrożenia tych działań oraz określeniem ich kosztów. Horyzont czasowy części operacyjnej określono na rok 2020, z ewentualnym rozwinięciem do końca okresu rozliczenia aktualnej perspektywy programowania środków europejskich. I tak, opierając się na badaniu kluczowych problemów, wyzwań i obszarów problemowych wskazano, że transport w EOF powinien stanowić element nowoczesnej sieci usług publicznych adresowanych do mieszkańców oraz odwiedzających region. Głównym elementem systemu transportowego, gwarantującym wysoki poziom usług i ułatwiającym dostępność powinna być infrastruktura i bazująca na niej efektywna komunikacja zbiorowa wysokiej jakości.

Wyrazem kompleksowego i strategicznego podejścia do zagadnień transportu i mobilności na obszarach miejskich jest jego planowanie z uwzględnieniem różnych elementów składających się na wysoką jakość życia jego mieszkańców.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do celów operacyjnych



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Realizując powyższe założenia wizja zrównoważonego transportu EOF to:

Efektywny ekonomicznie intermodalny system transportu pasażerskiego i towarowego stanowi podstawowy element EOF, stanowiąc o jego wysokiej dostępności wewnętrznej i zewnętrznej. Podstawą podsystemu transportu pasażerskiego jest publiczny transport zbiorowy, na terenach o niskim poziomie urbanizacji zintegrowany z transportem indywidualnym poprzez węzły integracyjne. Coraz większą rolę w przemieszczaniach miejskich odgrywa transport rowerowy. Port morski w Elblągu odgrywa istotną rolę w rozwoju gospodarczym EOF dzięki sprawnym powiązaniom drogowym, kolejowym i wodnym.

W gospodarce Obszaru coraz większe znaczenie pełni Port w Elblągu i podmioty z nim powiązane. Rozwój Portu możliwy jest dzięki powiązaniu go z krajowym systemem transportu drogowego i kolejowego oraz budową nowego mostu na rzece Elbląg w Nowakowie.

Dążąc do realizacji zdefiniowanej wizji rozwoju EOF wskazano, że celem nadrzędnym Strategii zrównoważonego transportu jest:

Zrównoważenie podziału zadań przewozowych między publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny w EOF poprzez wzrost dostępności i jakości zintegrowanego systemu infrastruktury i transportu zbiorowego stanowiących spójny system obsługi społeczeństwa i gospodarki.

W dalszej części dokumentu określono cele strategiczne, priorytety, działania oraz instrumenty promocji. Z uwagi na zasięg terytorialny Obszaru Funkcjonalnego Elbląga oraz dużą liczbę JST wchodzących w jego skład, zaplanowane inicjatywy zostały pogrupowane i w przeważającej większości wskazane pod warunkiem oddziaływania ponadlokalnego. W tej sytuacji nie było możliwe enumeratywne wskazanie wszystkich niezbędnych inwestycji i instrumentów oddziaływania, zakładając zarazem, że aktywność w tym zakresie jest domeną samorządów lokalnych a każda inicjatywa wspierająca generalny kierunek zarysowany w celu nadrzędnym wymaga wsparcia również z poziomu EOF.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonej pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Założenie takie jest szczególnie istotne w sytuacji nakładania się wielu kompetencji w skali krajowej, regionalnej, lokalnej, działań zarówno administracji jak i sektora prywatnego, czy wreszcie mnogości aktorów i interesariuszy związanej z koniecznością uwzględniania wielu systemów transportowych odmiennych pod względem funkcjonalnym, technicznym i rynkowym.

Zważywszy na potrzebę informatyzacji regionu oraz rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, i teleinformatycznej, w tym szerokopasmowego dostępu do Internetu na obszarze EOF, istotne wydaje się także podjęcie następującego kierunku interwencji:

Rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej oraz podniesienie poziomu informatyzacji regionu w celu poprawy warunków komunikacji w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym.

6.2. Cele strategiczne

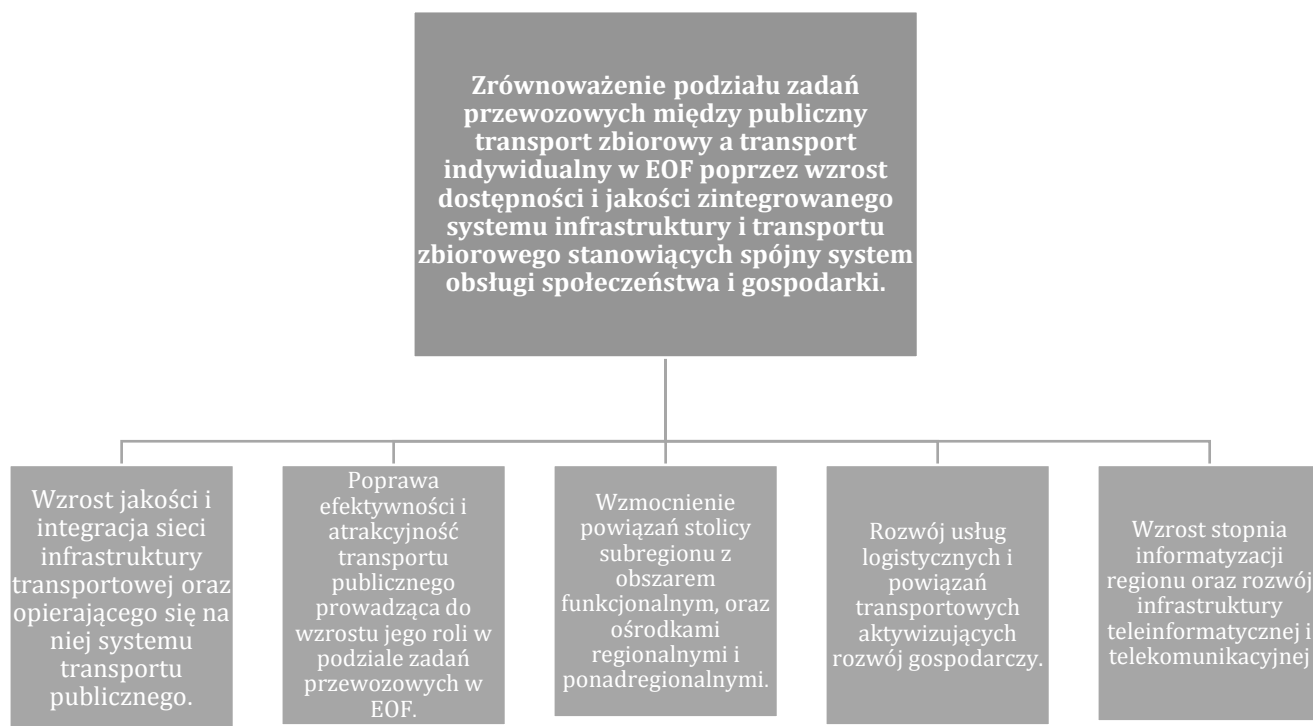
Wskazane poniżej cele strategiczne dla systemu transportowego stanowią rozwinięcie i uszczegółowienie celu nadrzędnego. Odnoszą się one w sposób kompleksowy do zagadnień mobilności i rozwoju rynku transportowego nie dzieląc zadań ze względu na wykorzystywany podsystem – drogowy, szynowy, rowerowy czy pieszy.

Wskazują one zarazem cztery główne obszary, wokół których należy skoncentrować działania zarówno w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, jak również koordynacji rynków transportowych i zachowań komunikacyjnych. Ze względu na złożony charakter celów strategicznych adresowane są do pojedynczych lub złożonych grup docelowych, w tym m.in. użytkowników transportu, mieszkańców, turystów, przedsiębiorców. Stanowią zarazem element kształtowania warunków prowadzenia działalności gospodarczej przez przewoźników, organizatorów przewozów czy usługodawców.

W tak złożonej sytuacji warto podkreślić, aby aktywność w ramach wszystkich celów strategicznych była spójna i prowadziła do budowy spójnego systemu transportowego EOF.



Rysunek 8. Zależność między celem nadrzędnym a celami strategicznymi



Źródło: Opracowanie własne.

Cele strategiczne:

1. Wzrost jakości i integracja sieci infrastruktury transportowej oraz opierającego się na niej systemu transportu publicznego.
2. Poprawa efektywności i atrakcyjności transportu publicznego prowadząca do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF.
3. Wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, w tym głównymi ośrodkami osadniczymi.
4. Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujących rozwój gospodarczy.
5. Wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej.



6.3. Instrumenty realizacji celów

W celu operacjonalizacji realizacji zapisów Strategii, poza zdefiniowaniem celów wskazane zostały również główne grupy instrumentów oddziaływania na infrastrukturę transportową, rynek przewozowy, zachowania komunikacyjne i informatyzację. Do podstawowych grup w tym zakresie zaliczono:

- liniowe inwestycje infrastrukturalne w mieście,
- punktowe inwestycje infrastrukturalne w mieście,
- liniowe inwestycje infrastrukturalne w regionie,
- punktowe inwestycje w regionie,
- inwestycje taborowe w komunikacji miejskiej,
- instrumenty regulacyjne, ekonomiczne i informacyjne.

Dla każdej z powyższych grup przypisano konkretne działania, a w części przypadków również lokalizację wskazującą na zakres niezbędnej interwencji. Ponadto grupy instrumentów i poszczególne instrumenty przyporządkowane zostały do każdego z czterech celów. Dzięki powiązaniu poziomu strategicznego i możliwości działania możliwa stała się konstrukcja kolejnych elementów planu operacyjnego, w tym również listy zadań i przypisanych do nich wymagań finansowych, organizacyjnych oraz odpowiedzialności.

Część planowanych inwestycji jest uwzględniona w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Elbląga. W latach 2015 - 2021 wysokość środków na realizację planowanych zadań w ramach nowej perspektywy finansowej 2014 – 2020 wyniesie ok. 213,8 mln ZŁP. W ramach nowej perspektywy 2014 – 2020 Gmina Miasta Elbląg planuje m.in. realizację następujących zadań⁵⁵:

⁵⁵ Uchwała Nr XXVII/751/2013 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 30 grudnia 2013r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasto Elbląg na lata 2014 – 2029. Elbląg 2013



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do celów technicznych



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



W ramach nowej perspektywy 2014 – 2020 Gmina Miasta Elbląg planuje m.in. realizację następujących zadań⁵⁶:

- budowę dróg rowerowych,
- budowę drogi powiatowej klasy G – obwodnicy Wschodniej miasta Elbląg – etap II i III,
- budowę miejskiej sieci przestrzeni parkowo – rekreacyjnej od Parku Planty poprzez: ul. Grota Roweckiego, Plan Konstytucji, Park Traugutta, Park Oliwski, Park Dolinka, ul. Marymoncka do Parku Leśnego Bażantarnia, Park Modrzewie,
- budowę trasy tramwajowej w ul. Grota Roweckiego – 12 Lutego wraz z zakupem nowych wagonów tramwajowych,
- termomodernizację elbląskich szkół i placówek oświatowych,
- rozwój infrastruktury sportowej przy elbląskich placówkach oświatowych,
- rewitalizację Wyspy Spichrzów.

⁵⁶ Uchwała Nr XXVII/751/2013 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 30 grudnia 2013r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasto Elbląg na lata 2014 – 2029. Urząd Miasta Elbląga 2013



Tabela 11. Lista instrumentów przypisanych do konkretnych celów strategicznych

Wzrost jakości i integracja sieci infrastruktury transportowej oraz opierającego się na niej systemu transportu publicznego	Poprawa efektywności i atrakcyjność transportu publicznego prowadząca do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF	Wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, oraz ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi	Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujące rozwój gospodarczy	Wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej
Liniowe inwestycje infrastrukturalne w regionie	Liniowe inwestycje infrastrukturalne w mieście	Liniowe inwestycje infrastrukturalne w regionie i otoczeniu	Punktowe inwestycje infrastrukturalne w regionie	Liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne
Punktowe inwestycje infrastrukturalne w transporcie lądowym	Punktowe inwestycje infrastrukturalne w mieście	Punktowe inwestycje w regionie	Inwestycje portowe	Działania organizacyjne i regulacyjne
Punktowe inwestycje infrastrukturalne w żegludze	Inwestycje taborowe w komunikacji miejskiej	Działania organizacyjne		
	Działania organizacyjne i regulacyjne			
	Działania studialno-analityczne			

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Publikacja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna

Tabela 12. Lista instrumentów przypisanych do konkretnych celów strategicznych

Wzrost jakości i integracja sieci infrastruktury transportowej oraz opierającego się na niej systemu transportu publicznego	Poprawa efektywności i atrakcyjność transportu publicznego prowadząca do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF	Wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, oraz ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi	Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujące rozwój gospodarczy	Wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej
Liniowe inwestycje infrastrukturalne	Liniowe inwestycje infrastrukturalne w mieście	Liniowe inwestycje infrastrukturalne w regionie i otoczeniu	Punktowe inwestycje infrastrukturalne w regionie	Działania zmierzające do podwyższenia stopnia informatyzacji regionu
Punktowe inwestycje infrastrukturalne w transporcie lądowym	Punktowe inwestycje infrastrukturalne w mieście	Punktowe inwestycje w regionie	Inwestycje portowe	Inwestycje w infrastrukturę teleinformatyczną i telekomunikacyjną
Punktowe inwestycje infrastrukturalne w żegludze	Inwestycje taborowe w komunikacji miejskiej	Działania organizacyjne		
	Działania organizacyjne i regulacyjne			
	Działania studialno-analityczne			

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do celów operacyjnych



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



6.4. Zadania inwestycyjne i organizacyjno-studialne

6.4.1. Cel 1: Wzrost jakości i integracja systemu infrastruktury transportowej

Priorytet 1

Inwestycje w transporcie drogowym

Poprawa jakości transportu i spójności wewnętrznej w EOF wymaga zdecydowanej poprawy jakości infrastruktury drogowej. Aktualna struktura systemu transportowego i podział zadań transportowych przesądzają, że zarówno infrastruktura drogowa, jak również oparty o nią system przewozowy dominują zarówno w komunikacji pasażerskiej, jak i towarowej. Jednocześnie transport drogowy, jako jedyny ma charakter powszechny i obsługuje wszystkie ośrodki osadnicze obszaru. Co istotne inwestycje w drogi publiczne służą zarówno użytkownikom indywidualnym, jak również operatorom transportu zbiorowego.

Priorytet 2

Inwestycje w transporcie kolejowym

Transport kolejowy w EOF powinien pełnić rolę podstawowego integratora komunikacji publicznej. W tym celu musi oferować warunki przewozów na tyle atrakcyjne, aby móc konkutować z przewozami drogowymi, a zarazem wszędzie gdzie jest to możliwe zapewniać dogodnie powiązania ułatwiające zmianę środka transportu. Do osiągnięcia tego celu konieczna jest zarówno poprawa parametrów infrastruktury kolejowej, jak również stworzenie sieci węzłów przesiadkowych opisane w Priorytecie 1 Celu 2.

Ze względu na wyłączenie z ruchu linii 254 oraz jej postępującą degradację w stosunkowo krótkim czasie należy przeanalizować możliwe scenariusze i warianty dalszego funkcjonowania tego szlaku komunikacyjnego i zdecydować o jego przydatności. W tym celu należy opracować studium wykonalności jej rewitalizacji uwzględniając różne warianty techniczne i pełnione funkcje (sezonowa linia o charakterze turystyczny, linia dedykowana przewozom pasażerskim w oparciu o lekki tabor szynowy, linia z mieszanym ruchem towarowo-pasażerskim).

Priorytet 3

Inwestycje w żegludze



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do celów technicznych



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Transport wodny ma szansę stać się trzecim obok przewozów drogowych i kolejowych elementem systemu komunikacyjnego EOF. W tym kontekście należy podkreślić zarówno aspekt żeglugi pasażerskich obsługującej i aktywizującej ośrodki turystyczne i osadnicze położone nad Zalewem Wiślanym, jak również w kwestię znacznego potencjału związanego z przewozami towarowymi do i z portu w Elblągu.

6.4.2. Cel 2: Poprawa efektywności i atrakcyjność transportu publicznego prowadząca do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF

Priorytet 1

Inwestycje w transporcie kolejowym

Działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury liniowej jest modernizacja i rozbudowa sieci punktów dostępowych niezbędnych do korzystania z transportu kolejowego. Powinna ona obejmować zarówno modernizację wybranych obiektów już istniejących, jak również tworzenie nowych obiektów i lokalizacji. Wzmocniona i uzupełniona w ten sposób sieć przystanków i stacji umożliwi stworzenie wokół nich węzłów integrujących komunikację kolejową, publiczną komunikację zbiorową, jak również indywidualne środki transportu (samochód, rower, dojście piesze)

Na obszarze elbląskiego regionu funkcjonalnego należałoby zgodnie z założeniami KPZK 2030 wdrożyć system „parkuj i jedź”. Mógłby się on opierać o stacje kolejowe na liniach 204 Malbork - Braniewo, 220 Bogaczewo - Olsztyn i 254 Elbląg - Braniewo przez Tolkmicko oraz sieć tramwajową na terenie miasta Elbląg. Zakładając możliwość prowadzenia regularnego ruchu pociągów na wszystkich 3 liniach kolejowych wskazane byłoby stworzenie węzłów integracyjnych takiego systemu w EOF.

W każdym z węzłów systemu powinny znajdować się parkingi dla samochodów osobowych i rowerów. Docelowo, integracja techniczna i przestrzenna powinna zostać dopełniona integracją organizacyjną (skoordynowane rozkłady jazdy poszczególnych podsystemów transportu zbiorowego) i taryfowo-biletową, choć wymaga to działań formalno-prawnych na szczeblach administracji centralnej i regionalnej.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do celów technicznych



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Priorytet 2

Inwestycje w transporcie miejskim

Elementem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego w całym EOF jest jakość i efektywność komunikacji w głównym ośrodku miejskim integrującym obszar. W związku z tym do działań priorytetowych należy zaliczyć zarówno inwestycje infrastrukturalne, jak również taborowe przyczyniające się do podnoszenia jakości komunikacji miejskiej Elbląga.

Ze względu na generalny priorytet dla transportu szynowego podstawowym obszarem inwestycji powinien być system tramwajowy. Wymaga on bowiem zarówno rewitalizacji, rozbudowy i doposażenia taborowego. Powyższe działania, wraz z rozwojem komunikacji w strefie oddziaływania Elbląga są podstawowym sposobem wzmocnienia pozycji komunikacji zbiorowej i zarazem uatrakcyjnienia jej dla obecnych i potencjalnych użytkowników.

Poza inwestycjami infrastrukturalnymi i taborowymi należy rozważyć komplementarne działania organizacyjne, takie jak reorganizacja linii komunikacji miejskiej. Powinny być one ukierunkowane na eliminację nakładania się tras linii tramwajowych i autobusowych. Autobusy kursujące do okolicznych miejscowości mogłyby zaczynać i kończyć bieg w jednym ze wskazanych węzłów integracyjnych (przesiadka na tramwaj) nie przejeżdżając przez centrum miasta. Reorganizacja ta byłaby zgodna z założeniami przyjętymi w uchwalonych dokumentach strategicznych Miasta zakładających, że, tramwaj ma się stać głównym środkiem transportu w śródmieściu i na trasach północ-południe.

Priorytet 3

Inwestycje w transporcie rowerowym i pieszym

Komunikacja piesza i rowerowa powiązana z przebudową dróg, jako alternatywa – istotna zwłaszcza w pokonywaniu niewielkich odległości, bądź element złożonych łańcuchów podróży z wykorzystaniem transportu publicznego – stopniowo zyskuje na znaczeniu i staje się równoprawnym sposobem pokonywania przestrzeni. W powyższym kontekście szczególnie istotne są aspekty dowozowe tej formy komunikacji, które powinny być podkreślane w każdym przypadku, gdy np. rowery postrzegane są, jako część sektora turystycznego. Ponadto zarówno



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



rowerowa jak i piesza komunikacja jest integralnym elementem wszelkich strategii rewitalizacyjnych związanych z odtworzeniem funkcji miejskich, rewitalizacją centrów miejscowości, integracją społeczną etc.

Priorytet 4

Działania organizacyjne i studialno-analityczne

Znaczna część działań o charakterze inwestycyjnym powinna być od razu na etapie planowania, realizacji i uruchamiania obudowywana odpowiednimi instrumentami z zakresu organizacji systemu transportowego i zarządzania mobilnością. Zadania w tym zakresie powinny obejmować zarówno kompetencje organizatorów komunikacji publicznej, jak również szerokie spektrum komplementarnych obszarów aktywności samorządów terytorialnych.

6.4.3. Cel 3: Wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, oraz ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi

Priorytet 1

Inwestycje infrastrukturalne

Inwestycje powiązane z krajową i międzynarodową siecią transportową decydować będą o pozycji konkurencyjnej EOF. Dalsze podnoszenie dostępności zewnętrznej EOF należy do najważniejszych działań podnoszących jakość życia i konkurencyjność podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w EOF.

Priorytet 2

Działania organizacyjne

Zadania o charakterze pozainwestycyjnym odgrywają ważną rolę w tworzeniu spójnego, zintegrowanego systemu transportowego. Przyczyni się to do bardziej efektywnego wydatkowania środków na inwestycje infrastrukturalne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ogramu Operacyjnego – Inicjatywa Wzrost i Pracownictwo



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



6.4.4. Cel 4: Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujące rozwój gospodarczy

Priorytet 1

Rozwój sektora logistyki w regionie

Istnieje potencjał dla rozwoju infrastruktury logistycznej w okolicach Elbląga. „Dla lokalizacji nowych miejsc pracy w przemyśle i usługach logistyczno – magazynowych preferowanymi obszarami będą rejon portu oraz obszar tworzącego się Elbląskiego Parku Technologicznego. Znaczący rozwój funkcji portowych, składowych i logistycznych będzie możliwy na terenie gminy Elbląg po zawarciu stosownego porozumienia.”⁵⁷). Lokalizacja centrum logistycznego znajduje swe uzasadnienie w zapisach Studium, które kładą nacisk na kształtowanie funkcji portowych wspartych funkcjonowaniem multimodalnego centrum logistycznego⁵⁸. Dla lokalizacji nowych miejsc pracy w przemyśle i usługach logistyczno-magazynowych preferowanymi obszarami będą rejon portu oraz obszar Elbląskiego Parku Technologicznego. Znaczący rozwój funkcji portowych, składowych i logistycznych będzie możliwy na terenie gminy Elbląg po zawarciu stosownego porozumienia. Obie lokalizacje tworzą podstawy pod rozwój funkcji multimodalnych, o zakresie szerszym niż tylko kolej-droga.

Jednym z najważniejszych kompleksowych planowanych działań w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej stymulujących rozwój gospodarczy, przestrzenny i społeczny Elbląga jest projekt pod nazwą „Poprawa powiązań komunikacyjnych dzielnicy Zatorze (strefy przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego) z centrum Miasta Elbląga”. Przedsięwzięcie to skomunikuje strefę przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego położoną przy ul. Lotniczej z siecią dróg publicznych oraz w kompleksowy sposób usprawni istniejące powiązania pomiędzy drogami publicznymi w bezpośrednim sąsiedztwie tej strefy.

Tereny strefy przedsiębiorczości EOF położone są wzdłuż drogi krajowej Nr 7 (w przyszłości drogi ekspresowej S7), w bliskim sąsiedztwie drogi ekspresowej S22. Obszar ten

⁵⁷ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – miasta Elbląg. Ustalenia kierunków zagospodarowania przestrzennego. Załącznik Nr 2a do Uchwały Nr XXVI/580/2010 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 21.01.2010 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Elbląg. Elbląg 2010, s. 51

⁵⁸ Tamże, „[...] dla lokalizacji nowych miejsc pracy w przemyśle i usługach logistyczno-magazynowych preferowanymi obszarami będą rejon portu oraz obszar tworzącego się Elbląskiego Parku Technologicznego. Znaczący rozwój funkcji portowych, składowych i logistycznych będzie możliwy na terenie gminy Elbląg po zawarciu stosownego porozumienia.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ma duży potencjał rozwojowy (dostęp do sieci kolejowej, lotniska sportowego, oferta inwestycyjna obejmująca kompleks nieruchomości przy ul. Lotniczej).

Istniejąca ulica Lotnicza, przy której zlokalizowana jest strefa przedsiębiorczości EOF, stanowiła do niedawna drogę nieprzelotową, a jej dostęp do sieci dróg publicznych, w szczególności do drogi wojewódzkiej nr 500 (Al. Grunwaldzka), był ograniczony poprzez funkcjonujący przejazd kolejowy. Dzięki pozyskaniu przez Miasto terenów po byłej jednostce wojskowej przy ul. Lotniczej, połączono ulicę Lotniczą z ulicą Akacjową. Powyższe działanie stanowi pierwszy etap poprawy bezpośredniej dostępności strefy przedsiębiorczości EOF do drogi wojewódzkiej Nr 500, położonej w niedużej odległości (ok. 650m) od węzła drogowego Elbląg – Wschód, na skrzyżowaniu dróg ekspresowych S7 i S22 oraz ok. 600 m od drogi wojewódzkiej Nr 509 w ciągu ul. Grottgera. W ramach kontynuacji przedsięwzięcia planowana jest m.in. budowa wiaduktu w ciągu ulic Lotniczej i Skrzydlatej oraz przebudowa odcinków istniejących dróg i skrzyżowań, w tym fragmentu drogi wojewódzkiej Nr 500, która w obszarze miasta powiązana jest bezpośrednio z drogami ekspresowymi S7 i S22 oraz z drogami wojewódzkimi 503, 504 i 509).

Inwestycja w sposób bezkolizyjny połączy te tereny również z centrum miasta oraz skomunikuje strefę przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z drogami ekspresowymi S7 oraz S22.

Poprawa powiązań komunikacyjnych dzielnicy Zatorze podniesie niewątpliwie atrakcyjność inwestycyjną terenów strefy przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego. Obszar dzielnicy Zatorze charakteryzuje się obecnie dużym nasyceniem przedsiębiorstw z branży usługowej: głównie firmy spedycyjne, budowlane i napraw samochodowych, przedsiębiorstw handlowych różnych branż oraz firm produkcyjnych: produkcja mebli i akcesoriów meblowych. Na terenie dzielnicy znajduje się ponadto baza logistyczna transportu publicznego, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, szkoły nauki jazdy. Skomunikowanie terenu wpłynie więc na poprawę warunków prowadzenia działalności dla około 100 przedsiębiorstw, których działalność wykracza poza teren miasta, oddziałując tym samym na teren Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Dogodnym miejscem jest teren znajdujący się na granicy miasta i gminy wiejskiej Elbląg przy ul. Radomskiej. W sąsiedztwie zlokalizowany jest uniwersalny portowy terminal towarowy.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Dostępność transportową zapewni planowana Trasa Północna łącząca Modrzewinę (Elbląski Park Technologiczny) i Wschodnią część portu wraz ze zlokalizowanymi tam zakładami przemysłowymi z trasą S7 (węzeł Kazimierzewo) oraz linia kolejowa nr 254. W celu zwiększenia multimodalności terminala i efektywnego wykorzystania jego położenia należałoby połączyć go z dochodzącą w okolice Elbląga (do oddalonego o 10 km Bogaczewo) szerokotorową linią kolejową nr 217 (1520 mm). Wymagałoby to dobudowy szerokiego toru wzdłuż istniejącej linii 204 od stacji Bogaczewo przez stację Elbląg i dalej wzdłuż linii 254 w okolice początku nasypu przed mostem nad rz. Elbląg. Dalej linia szerokotorowa wraz z nową bocznicą od toru normalnego skręcałyby na północ w kierunku terminala. Zaletą tej lokalizacji byłaby przede wszystkim bliskość portu oraz największych zakładów przemysłowych w mieście (Tab. 13.).

Tabela 13. Potencjalni klienci przemysłowi terminala intermodalnego, których zakłady są zlokalizowane w sąsiedztwie portu

Nazwa firmy	Rodzaj produkcji / usług	Potencjalne ładunki predysponowane do przewozów kolejowych	Możliwość konteneryzacji
Alstom Power	turbiny dla energetyki	stal surowa	nie
		maszyny i urządzenia	tak
Wójcik Meble	meble	drewno	nie
		wyroby z drewna	tak
EC Elbląg	energia ciepła i elektryczna	węgiel, biomasa	nie
Grupa Żywiec. Browar w Elbląg	piwowarstwo	chmiel, jęczmień	nie
		puszki aluminiowe	tak
Glenport	przechowywanie i handel zbożem	ziarna zbóż	nie

Źródło: opracowanie własne

Funkcjonowanie kilku terminali towarowych w Braniewie stanowi korzystny punkt wyjścia dla dalszego rozwoju usług transportowo-spedycyjno-logistycznych w EOF. Cechą charakterystyczną potencjalnych terenów przewidzianych pod funkcję produkcyjno-usługowo-



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



składową w Braniewie jest lokalizacja zewnętrzna w stosunku do pozostałych struktur funkcjonalnych miasta⁵⁹.

Priorytet 2

Wzrost znaczenia Portu Elbląg

Dla rozwoju sektora transportowo-spedycyjno-logistycznego istotne jest zintegrowanie atutów Elbląga (port morski, tereny pod rozwój funkcji logistyczno-produkcyjnych, bliskość portów morskich Gdańska i Gdyni, dogodny komunikowanie drogowe, potencjał miasta regionalnego) i Braniewa (istniejące terminale przeładunkowe, styk kolejowych systemów normalnotorowego i szerokotorowego, granica zewnętrzna UE, dogodny połączenie drogowe). Kluczowym elementem integrującym jest sieć transportowa EOF.

Cel 5: Wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej

Priorytet 1

Linijowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne

W celu spełnienia założenia dot. rozwoju informatyzacji, konieczne jest utworzenie niezbędnej infrastruktury. Działania realizowane w ramach tego priorytetu powinny stanowić rozszerzenie działań podejmowanych w województwie i regionie (tj. realizacja *projektu Sieć Szerokopasmowa Polski Wschodniej*).

Priorytet 2

Działania organizacyjne i regulacyjne

W ramach priorytetu powinny być realizowane szeroko pojęte działania z zakresu informatyzacji regionu, w tym np. powołanie Koordynatora lub zespołu ds. rozwoju usług ICT w EOF, który realizowałby następujące funkcje: diagnozowanie potrzeb oraz monitorowanie

⁵⁹ Ocena aktualności Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Braniewa oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Załącznik nr 1 do Uchwały Rady Miasta Braniewa z dnia 25.10.2006, Urząd Miasta Braniewa 2006



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



stanu dostępności usług ICT w miejscowościach EOF oraz w JST , w tym przez współpracę z kadrą IT w jednostkach samorządu terytorialnego, organizowanie i koordynowanie działań operatorów, współpraca z JST w zakresie planowania rozwoju ICT oraz informowanie o stanie dostępności usług w miejscowościach EOF, współpraca z innymi podmiotami w zakresie tworzenia i prowadzenia programów szkoleniowych, informacyjnych dla mieszkańców, promujących np. pracę zdalną, ICT itp., współpraca z JST, innymi podmiotami, grupami nieformalnymi w zakresie realizacji ich działań własnych z obszaru ICT.

7. Monitoring i ewaluacja strategii

Stałe monitorowanie stopnia realizacji założonych działań służy weryfikacji osiągniętych rezultatów oraz pozwala rzetelnie ocenić, w jakim stopniu Strategia jest realizowana. Podstawowe narzędzie monitoringu stanowią wskaźniki określone na poziomie celów strategicznych oraz priorytetów. Pomiar wskaźników powinien być dokonywany raz w roku. Wnioski płynące z takich analiz umożliwiają tzw. *tracking* strategii polegający na weryfikacji jej założeń i wprowadzeniu modyfikacji w przypadku, gdy skuteczność działań jest niesatysfakcjonująca. Dzięki takiemu systemowi monitoringu możliwe jest uwzględnienie czynników, których nie można było przewidzieć w czasie tworzenia dokumentu.

Tabela 14. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych

Cel strategiczny	Wskaźnik osiągnięcia/ stopnia realizacji celu
Cel strategiczny 1: Wzrost jakości i integracja systemu infrastruktury transportowej	- Długość zmodernizowanych/wybudowanych dróg kołowych - Długość zmodernizowanych linii kolejowych - Ilość zmodernizowanych portów i przystani - Długość zmodernizowanych i wybudowanych nabrzeży portowych
Cel strategiczny 2: Poprawa efektywności i atrakcyjność transportu publicznego prowadząca do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF	- Ilość zintegrowanych węzłów przesiadkowych - Długość zmodernizowanych/wybudowanych linii tramwajowych - Długość wybudowanych dróg rowerowych - Udział transportu publicznego w rynku transportowym - Udział podsystemów szynowych w przewozach transportem publicznym
Cel strategiczny 3: Wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, oraz ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi	- Długość zmodernizowanych dróg - Długość zmodernizowanych linii kolejowych - Długość zmodernizowanych korytarzy żeglugowych
Cel strategiczny 4: Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujące rozwój gospodarczy	- Wielkość przeładunków w portach - Wielkość przeładunków w centrach logistycznych
Cel 5: Wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej	- Ilość łącz abonenckich na obszarze EOF - Ilość publicznych punktów dostępu do sieci szerokopasmowej - Odsetek miejscowości z dostępem do nowych usług teleinformatycznych

Źródło: Opracowanie własne.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ewaluacja jest oceną realizacji Strategii pod względem efektywności, użyteczności i trwałości zrealizowanych działań. Ocena ta zostanie dokonana za pomocą danych pozyskanych z monitoringu oraz badań uwzględniających źródła wtórne i pierwotne.

Zalecane jest przeprowadzenie:

- Ewaluacji mid-term w 2017 roku, służącej uzyskaniu oceny wstępnych wyników interwencji. Analizie zostaną poddane osiągnięte na tym etapie rezultaty, pozwalające na dokonanie pierwszej oceny jakości realizacji Strategii. Pozyskane informacje posłużą do modyfikacji pewnych założeń dokumentu, podnosząc tym samym jakość oraz trafność planowanych przedsięwzięć. W ten sposób możliwe będzie udoskonalenie planu operacyjnego po roku 2016.
- Ewaluacji ex-post po zakończeniu realizacji Strategii (do 2021 roku), która pokaże długotrwałe efekty interwencji. Analiza pozwoli ocenić skuteczność działań, a także określić ich oddziaływanie i trwałość. Otrzymane wyniki posłużą do podsumowania realizacji Strategii, promocji, jak również do planowania przedsięwzięć i projektów na kolejne lata.

W przypadku wystąpienia potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem i ewaluacją Strategii, dopuszcza się możliwość wprowadzenia dodatkowych działań takich jak badania marketingowe, ekspertyzy czy analizy.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Spis tabel

Tabela 1. Cele europejskiej polityki transportowej i ich znaczenie dla transportu miejskiego	8
Tabela 2. Zestawienie najważniejszych działań zapisanych w dokumentów strategicznych odnoszących się do transportu	40
Tabela 3. Wykaz linii kolejowych na terenie Obszaru Funkcjonalnego Elbląga	50
Tabela 4. Jakość pasażerskich połączeń kolejowych między Elblągiem i Gdańskiem.....	51
Tabela 5. Jakość pasażerskich połączeń kolejowych między Elblągiem i Olsztynem.....	51
Tabela 6. Diagnoza systemu transportowego EOF.....	60
Tabela 7. Kierunki interwencji do realizacji w ramach ZIT i ich znaczenie dla realizacji strategii zrównoważonego transportu EOF.....	64
Tabela 8. Typy beneficjentów w ramach ZIT.....	68
Tabela 9. Wpływ planowanych przedsięwzięć na osiągnięcie zakładanych wskaźników RPO WiM	69
Tabela 10. Projekty komplementarne do projektów realizowanych w formule ZIT – system transportowy i informatyzacja regionu.....	70
Tabela 11. Lista instrumentów przypisanych do konkretnych celów strategicznych	83
Tabela 12. Lista instrumentów przypisanych do konkretnych celów strategicznych	84
Tabela 13. Potencjalni klienci przemysłowi terminala intermodalnego, których zakłady są zlokalizowane w sąsiedztwie portu	91
Tabela 14. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych	94



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do pomocy technicznej



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Spis rysunków

Rysunek 1. Proponowane lokalizacje multimodalnych platform logistycznych	15
Rysunek 2. Lokalizacja terminali multimodalnych w Polsce na tle podstawowego układu sieci kolejowej	16
Rysunek 3. Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich EOF w 2010 r.	46
Rysunek 4. Infrastruktura transportu kolejowego EOF.....	52
Rysunek 5. Schemat sieci transportu miejskiego w Elblągu w 2012 r.....	55
Rysunek 6. Schemat sieci komunikacji rowerowej w EOF wg stanu na koniec 2013 r.	58
Rysunek 7. Wskaźniki gospodarcze z zakresu rozwoju społeczeństwa informacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim	75
Rysunek 8. Zależność między celem nadrzędnym a celami strategicznymi.....	80



Załącznik 1. Plany operacyjne

Poniżej został zaprezentowany katalog działań operacyjnych zidentyfikowanych na etapie prowadzenia badań. Katalog ma charakter otwarty i może rozszerzeniu w wyniku dalszej integracji Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego i związanej z tym identyfikacji nowych potrzeb. Proponowane działania zostały przypisane do poszczególnych priorytetów wynikających ze Strategii.

Cel strategiczny nr 1: Wzrost jakości i integracja systemu infrastruktury transportowej

Zgłaszający	Nazwa projektu	Szacunkowe koszty [w PLN]	Planowany termin realizacji	Proponowane źródło finansowania
Priorytet 1. Inwestycje w transporcie drogowym				
Gmina Elbląg	Budowa drogi gminnej Nr 101010 N w miejscowości Nowina	2 080 628	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Elbląg	Przebudowa drogi zbiorczej powiatowej nr 1109 N od m. Nowakowo do ujścia rzeki "Elbląg" w m. Batorowo oraz przebudowa odcinka drogi dojazdowej gminnej od "Złotej Wyspy" wraz z budową wieży widokowej i miejsc parkingowych	6 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Frombork	Przebudowa ulic i dróg gminnych na terenie miasta i gminy Frombork	4 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Godkowo	Remont drogi Nawty-Skowrony o długości około 1,5 km	1 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo Elbląskie	Remont drogi powiatowej nr 1103N, na odcinku Wikrowo – Wiktorowo – Jegłownik o długości 4,1 km - I etap	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo Elbląskie	Remont drogi powiatowej nr 1116N od skrzyżowania z drogą krajową nr 22 do skrzyżowania z drogą gminną nr 102018N o długości 4 km	4 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo Elbląskie	Remont drogi powiatowej nr 1118N od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1116N do skrzyżowania z drogą gminną nr 102018N o długości 3,1 km	3 100 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo Elbląskie	Remont drogi powiatowej nr 1120N od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1103N Gronowo Elbląskie do skrzyżowania z drogą powiatową nr	5 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Regionalnego
ogramu Operacyjnego - Inicjatywa Innowacyjna i Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



	1117N Fiszewo o długości 4,9 km			źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo Elbląskie	Remont nawierzchni drogi powiatowej nr 1119N od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1120N do skrzyżowania z drogą krajową nr 22 o długości 6,1 km	6 100 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo Elbląskie/Powiat Elbląg	Remont nawierzchni drogi powiatowej nr 1120N od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1103N do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1119N o długości 4,4 km	4 400 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Braniewo	Budowa mostu w Braniewie na rzece Pasłęce	4 000 000	2015-2020	RPO WM 2014-2020
Gmina Miasto Elbląg	Budowa drogi powiatowej klasy G - obwodnicy wschodniej miasta Elbląg - Etap I: od ul. Wschodniej bis do ul. Sybiraków	10 000 000	2015-2020	PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Gmina Miasta Elbląg
Gmina Miasto Elbląg	Budowa drogi powiatowej klasy G - obwodnicy Wschodniej miasta Elbląg - etap II i etap III	40 000 000	2016-2019	RPO WM 2014-2020
Gmina Miasto Elbląg	Budowa drogi zbiorczej w m. Gronowo Górne - łącznik drogi powiatowej nr 11337 N - ulica Opalowa do drogi gminnej nr 101027 N ul. Agatowa przy projektowanym węźle komunikacyjnym "Terkawka" na drodze krajowej nr S-22	1 500 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa trasy komunikującej tereny Modrzewiny i rejonu ul. Fromborskiej z rejonem węzła „Kazimierzowo” na drodze ekspresowej S7 (tzw. Trasa Północna) w tym budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim	200 000 000 (w tym 90 mln mosty)	2015-2020	POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.
Gmina Miasto Elbląg	Budowa ringu umożliwiającego obsługę centrum miasta	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa trasy wschodniej komunikującej ul. Rawską z ul. Królewicką; przedłużenie ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego do Gronowa Górnego	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa tunelu w ciągu Alei Józefa Piłsudskiego pod ul. Pułkownika Stanisława Dąbka i Robotniczą dla stworzenia możliwości budowy centrum handlowo - usługowego	b.d.	po 2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa drogi ul. Janowska - odcinek od ul. Hetmańskiej w stronę ul. 3-go Maja	2 250 000	2016-2017	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa układu drogowego na osiedlu zlokalizowanym w obszarze ulic Okrężna - Fromborska etap I	7 653 281	2015-2019	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Odnowa nawierzchni dróg w Elblągu - etap II	6 730 000	2015-2018	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do 10% kosztów kwalifikowanych



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa i rozbudowa systemu dróg na Starym Mieście: ul. Studzienna, ul. Wieżowa i część ul. Rybackiej	3 041 786	2007-2015	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa odcinka drogi ul. Saperów z poprawą bezpieczeństwa ruchu - II etap	1 104 524	do 2015	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa sygnalizacji świetlnej na wybranych skrzyżowaniach w Elblągu w celu poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego	910 935	do 2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa ulic: Czarneckiego, Artyleryjska	2 020 000	2018-2019	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa ul. Częstochowskiej - etap I odcinek od ul. Bartniczej do ul. Sosnowej	3 226 053	do 2015	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa ulic: Garnizonowa, Wyżynna i Jasna	2 750 500	do 2017	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa ulicy Bartniczej, Winnickiej, Hławskiej, Sosnowej	5 200 000	2015-2019	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa ul. Szucha i ulic przyległych: Gdyńska, Skierniewicka, Szczecińska: etap I ul. Gdyńska	7 903 985	do 2019	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa obiektu mostowego zlokalizowanego w ciągu ul. Gen. J. Bema	3 670 000	2015-2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na wybranych ciągach dróg w mieście Elbląg w zakresie oznakowania, wymiany lub montażu urządzeń brd, oznakowania kierunkowego skrzyżowań oraz wprowadzania stref ruchu uspokojonego	2 054 522	do 2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Milejewo/ Powiat Elbląski	Podniesienie atrakcyjności turystycznej regionu, poprzez przebudowę drogi powiatowej nr 1131N na odcinku: skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 504 – Jagodnik – Ogrodniki o długości 4,2 km	5 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Milejewo/Zarząd Dróg wojewódzkich Olsztynie	Modernizacja drogi wojewódzkiej 504	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Milejewo/Zarząd Dróg wojewódzkich Olsztynie	Modernizacja drogi wojewódzkiej 509	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Budowa obwodnicy Młynar w ciągu drogi wojewódzkiej nr 509	6 150 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ogramu Oper - noc Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Gmina Młynary	Remont drogi gminnej nr 107004N Zastawno – Sokolnik – Nowe Monasterzysko wraz z przebudową mostu na rzece Baudzie – etap I i II	2 339 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Remont drogi gminnej nr 107004N Zastawno –Warszewo	2 021 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Remont drogi gminnej nr 107010N Sapy-Warszewo	642 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Remont drogi gminnej Nr 107013N drog. woj. nr 505 – Ojcowa Wola – droga gminna nr 107015N	885 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Remont drogi nr 107003N Nowe Monasterzysko – Stare Monasterzysko	2 250 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Remont drogi nr 107003N Stare Monasterzysko – Błudowo	2 880 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary	Remont drogi nr 107021N Młynarska Wola – Granica Gminy (Stare Siedlisko) II-etap	690 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Pieniężno/ Zarząd Dróg wojewódzkich Olsztynie	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 507 (Dobre Miasto - Braniewo, o długości ok. 70 km)	250 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Płoskinia	Modernizacja drogi gminnej Podlechy - Długobór	1 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Płoskinia	Modernizacja drogi gminnej Tolkowiec-Płoskinia	3 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Rychliki	Rozbudowa i remonty dróg powiatowych i gminnych	55 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Tolkmicko/ Powiat Elbląski	Budowa drogi nadzalewowej: Kamionek Wielki - Kadyny przez: Kuptę, Nadbrzeże, Suchacz, Pękłewo	12 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat braniewski	Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odcinku Karwiny Osiek	3 290 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat braniewski	Poprawa warunków komunikacyjnych - remont drogi powiatowej nr 1391N Kaliniowiec-Lipowina	8 450 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat braniewski	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo-Górowo Hławieckie Etap 1	17 991 900	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat braniewski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka - Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap1	5 050 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do 10% w ramach Programu Operacyjnego Wzrost i Pracownictwo



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Powiat braniewski	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1165N Frombork-Biedkowo rz. Bauda	2 270 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Odbudowa mostu żelbetowego łukowego w miejscowości Wężina na rzece Wąska w ciągu drogi powiatowej Nr 1150N Komorowo Żuławskie - Dłużyna	2 300 000	2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Odbudowa mostu żelbetowego w miejscowości Jagodnik nad jarem leśnym w ciągu drogi powiatowej Nr 1131N na odcinku droga woj. Nr 504 - Jagodnik	2 800 000	2019	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Odbudowa mostu żelbetowego w miejscowości Majkowo na rzece Fiszewka na odcinku drogi powiatowej Nr 1103N Jegłownik - Gronowo Elbląskie	1 300 000	2018	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1119N na odc. dr. kraj. nr 22 - Gajewiec (do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1120N) o długości 6,1 km	6 100 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1120N droga krajowa Nr 22 - Fiszewo-Oleśno-Gronowo Elbląskie	7 500 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1120N, odcinek: Gronowo Elbląskie-Jesionno-Gajewiec	4 400 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1185N Jelonki - Śliwica - Rychliki - Gołutowo na odcinku Jelonki - Śliwica od km 0+000 do km 4+545, gm. Rychliki	19 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa mostu na przepust na rzece Sała w ciągu drogi pow. Nr 1175N Burdajny - Plajny - Grądko - Surowe w km 8+831	613 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa mostu żelbetowego na przepust w miejscowości Elbląg na kanale melioracyjnym w ciągu drogi powiatowej Nr 1121N DK22 - Raczki Elbląskie - Kępnowo	1 700 000	2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa mostu żelbetowego na przepust we wsi Fiszewo na rz. Tina w ciągu drogi Nr 1117N odcinka Fiszewo-Rozgard	880 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa mostu żelbetowego na przepust we wsi Kępnowo na kanale melioracyjnym w ciągu drogi Nr 1103N odcinka Zwierzno-Stare Dolno 1103N	380 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa mostu żelbetowego na przepust we wsi Marianka na rzece Elszka w ciągu drogi nr 1153N Pomorska Wieś-Borzynowo-Pastęki	530 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa mostu żelbetowego na przepust we wsi Markusy na kanale melioracyjnym w ciągu drogi Nr 1122N odcinka Różany-Jezioro	380 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Przebudowa przepustu na rz. Topółka w km 21+691 drogi pow. nr 1119N na odc. Stankowo - Marwica, msc. Marwica	630 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Remont mostu żelbetowego w msc. Różany na rzece Tina w ciągu drogi Nr 1122N odcinka Różany-Jezioro	2 200 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ogramu Oper ... noc Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Powiat Elbląski	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1103N - odc. Helenowo-Wikrowo-Jegłownik dł. 4,7 km	21 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Elbląski	Rozbudowa sieci dróg powiatowych łączących miasto Elbląg z siecią TEN-T (połączenie dróg S-7 i S-22, poprzez DW 509, DW 504 do DW 503) zwiększająca dostępność rejonów turystycznych Żuław i Wysoczyzny Elbląskiej	42 000 000	2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 2. Inwestycje w transporcie kolejowym				
PKP PLK	Rewitalizacja linii 221 na odcinku Gutkowo - Braniewo	219000000	do 2020	RPO WM 2014-2020
Gmina Tolkmicko/PKP PLK	Rewitalizacja Kolei Nadzalewowej Elbląg-Kaliningrad	80 000 000	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
PKP PLK	Rewitalizacja ciągu linii 204 linii 204 Malbork - Elbląg -Bogaczewo i 220 Bogaczewo - Pasłęk - Olsztyn	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
PKP PLK	Rewitalizacja linii 204 Malbork - Elbląg - Braniewo na odcinku Bogaczewo-Braniewo	b.d.	do 2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 3. Inwestycje w żegludze				
Elbląski Klaster Turystyczny	Budowa hal i nabrzeża portowego w celu współpracy z obwodem kaliningradzkim firm branży transportowo-samochodowej, z wykorzystaniem transportu drogą morską, wraz z promocją polskiej myśli technicznej i integracją społeczności Elbląga i Kaliningradu	135 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Frombork	Rozbudowa portu żeglarskiego we Fromborku (etap I)	19 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Tolkmicko	Budowa przyczółku promowego z polem portowym i drogą dojazdową w Tolkmicku	15 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Tolkmicko	Rewitalizacja miasta Tolkmicka: remont bosmanatu w porcie w Tolkmicku	1 200 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Tolkmicko	Rewitalizacja i standaryzacja portów i przystani nadzalewowych	20 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Tolkmicko	Budowa stacji wodnej WOPR w Tolkmicku	500 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe

Cel strategiczny nr 2: Wzrost jakości i integracja systemu infrastruktury transportowej

Zgłaszający	Nazwa projektu	Szacunkowe koszty [w PLN]	Planowany termin realizacji	Proponowane źródło finansowania
Priorytet 1. Inwestycje w transporcie kolejowym				



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ogramu Operacyjny - noc Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Gmina Elbląg/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Bogaczewo (stacja kolejowa dla linii 204 i 220) – około 1 km od węzła na S7;	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Frombork/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Frombork (stacja kolejowa, dworzec autobusowy, port);	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Gronowo/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Gronowo Elbląskie (stacja kolejowa na linii 204 i przystanek autobusowy);	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Braniewo/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Braniewo (stacja kolejowa i dworzec autobusowy);	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Elbląg Ogólna (pętla tramwajowa i autobusowa, parking) – w odległości 750 m od wylotu DW504 w kierunku Fromborka oraz drogi powiatowej w kierunku Łęcza;	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Odnowa nawierzchni odcinków chodników, miejsc postojowych z budową zatok autobusowych	530 000	2015-2017	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Parkingi wielopoziomowe; Stare Miasto: - ul. Kumieli, - ul. Tamki (dla autobusów), - targowisko przy ul. Robotniczej, - ul. Krótka	4 150 000	do 2019	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Elbląg Druska (pętla tramwajowa, możliwość budowy nowego przystanku kolejowego na linii 204 przy wiadukcie w ciągu ul. Akacjowej) – w odległości 1 km od węzła Elbląg Wschód (S7 i S22);	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Elbląg Zdrój (przystanek kolejowy linii 254 i przystanek tramwajowy, portowy terminal pasażerski, parking) – 3 km od węzła na DK7 i przy drodze wylotowej DW503 w kierunku Tolkmicka;	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Pasłęk/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Pasłęk (stacja kolejowa i dworzec autobusowy na linii 220);	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Młynary/PKP S.A.	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Młynarach	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Tolkmicko/PKP S.A.	Rewitalizacja miasta Tolkmicka - odbudowa budynku dworca PKP, budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego (stacja kolejowa, dworzec autobusowy, port);	3 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 2. Inwestycje w transporcie miejskim				
Gmina Miasto Elbląg	Zakup 6 nowych wagonów tramwajowych	42 500 000	2019-2021	RPO WM 2014-2020
Gmina Miasto Elbląg	Budowa pętli autobusowej za osiedlem Dąbrowa (przy drodze do Jagodnika)	500 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Modernizacja Systemu EKM (serwerownia)	150 000	do 2015	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do 10% w ramach Operacji - Inicjatywa Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Gmina Miasto Elbląg	Budowa bezpłatnych parkingów typu „park and ride” w rejonach pętli tramwajowych i autobusowych na obrzeżu miasta (zlokalizowanych przy wylotach szczególnie dróg krajowych i wojewódzkich) oraz dworców PKS i PKP, tworząc zintegrowane węzły przesiadkowe	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Realizacja linii w ul. Mazurskiej i Alei Odrodzenia o dł. ok. 2,1 km	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa linii tramwajowej w ciągu ulic: Królewiecka - Fromborska - Ogólna (pętla) o dł. ok. 1,5 km	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa linii tramwajowej w ciągu ulic: Aleja Tysiąclecia - Rycerska o dł. ok. 1,0 km.	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Budowa miejsc postojowych w ul. Kos. Gdynskich i ul. Królewieckiej	428 000	do 2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa dróg wewnętrznych z budową parkingu przy ul. Karowej	2 520 320	do 2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Pasłęk	Poprawa bezpieczeństwa i funkcjonalności transportowej poprzez przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie dworca w Pasłęku	5 528 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Budowa nowych odcinków torowiska w ciągu ulic - 12 Lutego - Generała Grota Roweckiego	11 500 000	2019-2021	RPO WM2014-2020
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Budowa nowych odcinków torowiska w ciągu Alei Armii Krajowej	5 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Modernizacja 9 wagonów tramwajowych	6 600 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Dalsza modernizacja torowiska tramwajowego w ciągu ulicy 3 Maja	4 700 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Modernizacja torowiska tramwajowego w ciągu ulicy 1 Maja	7 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Modernizacja torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Grunwaldzkiej	8 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Modernizacja torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Obrońców Pokoju	6 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Tramwaje Elbląskie Sp. z o.o.	Zakup nowych wiat (ok. 3-4 rocznie), oraz nowoczesnych tablic informacyjnych na przystanki komunikacji miejskiej	1 200 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 3. Inwestycje w transporcie rowerowym i pieszym				
Gmina Miasto Elbląg	Przebudowa systemu tras rowerowych w Elblągu	4 877 527	2015-2020	RPO WM2014-2020



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do 10% ogółu wydatków na realizację Programu Operacyjnego - Inicjatywa Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Gmina Miasto Elbląg	Droga rowerowa równoległa do drogi wojewódzkiej 503 od osiedla Zawada w Elblągu przez Rubno Wielkie. Kamionek Wielki do Nadrzeża	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Droga rowerowa równoległa do drogi powiatowej 1136N wzdłuż ul. Fromborskiej, łącząc dzielnice Nad Jarem, Zajazd, Krasny Las i Próchnik	3 926 000	2015-2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Pastętk / Gmina Elbląg / Gmina Miasto Elbląg	Rowerem bliżej do Elbląga - wykonanie ścieżki rowerowej z Pastętka do Elbląga	9 877 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Pieniężno	Budowa ścieżek rowerowych	500 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg Gmina Elbląg	Droga rowerowa wzdłuż ulic Warszawskiej (od Spółdzielni Elsin) i Nowodworskiej w kierunku wyjazdu z Elbląga do Kazimierzowa. Koniec drogi połączony z istniejącą drogą wzdłuż DK 7 w Kazimierzowie	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg Gmina Elbląg	Droga rowerowa wzdłuż ulic Warszawskiej (DW 500) (od skrzyżowania z Żuławska) i Żuławskiej w kierunku wyjazdu z Elbląga do Władysławowa	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg Gmina Elbląg	Droga rowerowa wzdłuż ulic Warszawskiej (DW 500) (od skrzyżowania z Żuławska) w kierunku wyjazdu z Elbląga do Malborka przez Węzeł Raczki (S7 i DK 22) do węzła szlaków rowerowych na granicy Raczek Elbląskich (przy stacji pomp)	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg Gmina Elbląg	Kładka pieszo-rowerowa nad rzeką Elbląg obok mostu kolejowego na linii 204 łącząca drogę pieszo-rowerową wzdłuż rzeki Kumieli z drogą gruntową w kierunku ulicy Warszawskiej	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
JST	Poprawa oznakowania pionowego i poziomego międzynarodowych dróg rowerowych w Elblągu i pozostałych gminach, przez które one przebiegają	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przeście podziemne pod Aleją Grunwaldzką do istniejącego przejścia podziemnego w obrębie dworca PKP i dalej do ul. Lotniczej	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przeście podziemne pod Aleją Grunwaldzką od rejonu Placu Grunwaldzkiego do terenów handlowo-usługowych	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przeście nadziemne nad ul. Hetmańską od pasaży handlowego (w przedłużeniu ul. Michała Bałuckiego) do ul. Giermków	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Przeście podziemne pod ul. Rycerską w przedłużeniu ul. Mostowej - Rzeźnicka (Stare Miasto), komunikując relacje piesze z ulic 1 Maja i Giermków,	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
JST	Montaż stojaków rowerowych przy wszystkich szkołach, uczelniach wyższych oraz innych obiektach użyteczności publicznej (np. urzędy miast i gmin)	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 4. Działania organizacyjne i studialno-analityczne				
Gmina Miasto Elbląg	Rozszerzenie roli oficera rowerowego na cały obszar funkcjonalny	-	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Priorytet dla komunikacji miejskiej – (np. przez wdrożenie systemu ITS),	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ogramu Operacyjny - Pomoc Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



				i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Określenie docelowej roli transportu rowerowego w systemie transportowym	-	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gminy EOF	Eliminacja ruchu rowerowego z dróg wojewódzkich oraz niektórych powiatowych o znacznym natężeniu ruchu.	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
JST (z wył miasta Elbląg)	Zdefiniowanie standardów projektowania i budowy dróg rowerowych.	-	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
ZKM Elbląg	Rozwój systemu Elbląskiej Karty Miejskiej w zakresie stałego monitorowania jakości usług przewozowych- szczególnie w celu zapewnienia punktualności kursowania	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
ZKM Elbląg	Opracowanie koncepcji stworzenia transportu osób starszych i niepełnosprawnych na żądanie (komunikacja midibusowa).	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
ZKM Elbląg	Weryfikacja możliwości marszrutyzacji tras autobusów z uwzględnieniem umowy z przewoźnikami autobusowymi na lata 2014-2020	b.d.	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ogramu Oper ... noc Techniczna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Cel strategiczny nr 3: Wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, oraz ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi

Zgłaszający	Nazwa projektu	Szacunkowe koszty [w PLN]	Planowany termin realizacji	Proponowane źródło finansowania
Priorytet 1. Inwestycje infrastrukturalne				
GDDKiA	Budowa drogi S-7 Elbląg (S-22) - Olsztynek (S-51), odc. Miłomłyn (S7) - Olsztynek	172 600 000	do 2017	POIiŚ 2014-2020
GDDKiA	Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) - Elbląg (S-22) odc. Koszwały - Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)	650 000 000	do 2017	POIiŚ 2014-2021
GDDKiA	Budowa nowego odcinka S-22 w kierunku Malborka	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
PKP PLK	Rewitalizacja linii kolejowej 220 Bogaczewo - Olsztyn	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
PKP PLK	Rewitalizacja linii kolejowej 204 Malbork - Elbląg - Braniewo na odcinku Malbork-Elbląg-Bogaczewo	b.d.	po 2020	Programy operacyjne, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 2. Działania organizacyjne				
Gmina Miasto Elbląg, Powiat Elbląski	Podjęcie starań o włączenie S22 w system korytarzy transeuropejskich TEN-T	-	2015	nie dotyczy
Gmina Miasto Elbląg, Powiat Elbląski	Wzmocnienie roli korytarza Bałtyk-Adriatyk z wykorzystaniem drogi S7 i węzła logistycznego w Elblągu	b.d.	2015	nie dotyczy
Gmina Miasto Elbląg, Powiat Elbląski	Uzupełnienie korytarzy TEN-T i linii E65 o odnogę kolejową do Kaliningradu (linia Malbork-Elbląg-Bogaczewo-Braniewo)	b.d.	2015	nie dotyczy
Gmina Miasto Elbląg, Powiat Elbląski	Zadanie analityczne związane z transportem lotniczym i możliwościami rozwoju lotniska w Elblągu	b.d.	2015	nie dotyczy
Gmina Miasto Elbląg, Powiat Elbląski	Stworzenie koncepcji zintegrowanej obsługi obszaru komunikacją publiczną oraz integracja taryfowa i rozkładowa istniejących przewoźników drogowych, kolejowych i miejskich	b.d.	2015-2016	nie dotyczy



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do 10% ogólnego budżetu projektu



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Cel strategiczny nr 4: Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujące rozwój gospodarczy

Zgłaszający	Nazwa projektu	Szacunkowe koszty [w PLN]	Planowany termin realizacji	Proponowane źródło finansowania
Priorytet 1. Rozwój sektora logistyki w regionie				
Gmina Miasto Elbląg	Poprawa powiązań komunikacyjnych dzielnicy Zatorze (strefy przedsiębiorczości Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego) z centrum Miasta Elbląga	45 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Milejewo	Milejewo - Zagospodarowanie inwestycyjne rewitalizowanych terenów gminy na Centrum Logistyczno-Produkcyjne	88 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Powiat Braniewski	Rozwój terminali kolejowych przeładunkowych i towarzyszących obiektów logistycznych w rejonie Braniewa	b.d.	do 2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 2. Wzrost znaczenia Portu Elbląg				
Gmina Miasto Elbląg	Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej przedłużenie i powiększenie terminala składowo przeładunkowego	15 000 000	2015-2020	POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.
Gmina Miasto Elbląg	Budowa obrotnicy dla statków na rzece Elbląg	5 000 000	2015-2017	POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.
Gmina Miasto Elbląg	Budowa bocznicy kolejowej i terminalu nr 2 w porcie morskim w Elblągu	100 000 000	do 2020	POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.
Gmina Miasto Elbląg	Rozbudowa infrastruktury portu w Elblągu	b.d.	do 2020	Fundusz Spójności, środki krajowe, budżet Miasta Elbląga
Urząd Morski w Gdyni	Przebudowa wejścia do portu w Elblągu	201 000 000	2018-2020	Fundusz Spójności, środki krajowe
Urząd Morski w Gdyni	Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską	771 260 000	do 2020	POIiŚ 2014-2020 lub w całości budżet Państwa
Miasto Gmina Elbląg	Rozwój instytucjonalny portu w Elblągu	b.d.	do 2020	POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
ograniczonego do 10% ogólnego budżetu projektu



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Cel strategiczny nr 5: Wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej

Zgłaszający	Nazwa projektu	Szacunkowe koszty [w PLN]	Planowany termin realizacji	Proponowane źródło finansowania
Priorytet 1. Liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne				
Gmina Miasto Elbląg	iElbląg – inteligentne miasto. Budowa zintegrowanego systemu teleinformatycznego Miasta w tym zarządzanie ruchem, narzędzie dla turystyki	10 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Cyfrowe centrum informacji Zalewu Wiślanego i rzeki Elbląg	10 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Gmina Miasto Elbląg	Informatyzacja Urzędu Miejskiego i jednostek podległych	3 225 276	do 2016	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Klaster ICT Amber	Poprawa ilości i jakości usług publicznych w EOF przez zintegrowaną informatyzację EOF	12 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
Priorytet 2. Działania organizacyjne i regulacyjne				
Klaster ICT Amber/ Rada Kłastrów	Wzmocnienie rozwoju technologicznego subregionu elbląskiego przez profesjonalizację i rozwój usług kłastrów	45 000 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe
OPEGIEKA	Stworzenie Systemu Informacji Przestrzennej SIP	10 500 000	2015-2020	Programy operacyjne na lata 2014-2020, inne źródła zewnętrzne i krajowe