

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA POWIATU SŁUPSKIEGO
NA LATA 2016-2025**

AKTUALIZACJA

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	10
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim.....	16
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie słupskim	21
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu słupskiego.....	23
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem	29
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu	33
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja	37
2.8. Oświata i czynniki społeczne.....	44
2.9. Czynniki gospodarcze.....	46
2.10. Ochrona środowiska naturalnego	48
2.11. Źródła ruchu	52
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	55
2.13. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego szczebla powiatowego i gminnego	62
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	67
3.1. Struktura podróży.....	67
3.2. Prognoza popytu	69
3.3. Prognoza podaży	74
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	98
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	98
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	99
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe	115

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	120
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	130
7. Organizacja rynku przewozów	134
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	134
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	138
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	140
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	143
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	147
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	151
Załącznik nr 1. Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim	154
Załącznik nr 2. Raport z konsultacji społecznych	158
Spis tabel	159
Spis rysunków.....	161

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu słupskiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu słupskiego. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego oraz powiatu słupskiego. Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu słupskiego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich¹.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu słupskiego, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.)

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
 - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”;
 - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”;
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego na lata 2012-2022”;
 - „Strategię Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Słupska na lata 2014-2020”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatu słupskiego;
- plany transportowe dla powiatów sąsiadujących z powiatem słupskim (bytowski, lęborski i sławieński) oraz dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Słupsk;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);

- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

W niniejszym planie uwzględniono także zapisy „Koncepcji organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie słupskim w powiązaniu z miastem Słupskiem” opracowanej w lutym 2016 r. na zlecenie Starostwa Powiatowego w Słupsku.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi przewozami pasażerskimi, powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub – od 1 stycznia 2016 r. – także gminno-powiatowymi przewozami pasażerskimi;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **P&R (Park&Ride lub Parkuj i Jedź)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych przez często kursującą komunikację zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na ten parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **K&R (Kiss&Ride)** – system parkingów lokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie konsultacjom społecznym². Ich celem będzie poinformowanie społeczności powiatu słupskiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatu słupskiego, zostanie opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Słupskiego. Informacja ta przesłana zostanie również gminom z terenu powiatu oraz lokalnym mediom. Tekst planu wyłożony zostanie również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Starostwa Powiatowego w Słupsku.

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu³. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości cią-

³ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

gów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSD – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnięte będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego – poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz

wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie ustala, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które wyznaczą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁴ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich – o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu

⁴ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu słupskiego oraz z innymi ośrodkami w ich sąsiedztwie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁵ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

⁵ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1 – „wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów”, a w ramach tego celu działanie 1.2.1. – „zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów”, a w nim – „zwiększenie mobilności wahadłowej”. W ramach celu szczegółowego nr 2 – „budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji” – zdefiniowano działanie 2.2. – „wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe”, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazany kierunek działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne, a także – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększenia opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁶, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

⁶ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkiem transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim

W skali wojewódzkiej opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest **„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego”⁷**. Stwierdza on, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa, zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu. Zwraca również uwagę na wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

⁷ uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że integracja wewnątrzgałęziowa tego systemu jest na bardzo niskim poziomie. Brakuje koordynacji miejskiego i regionalnego transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz transportowych węzłów integracyjnych, zarówno o znaczeniu metropolitalnym i regionalnym, jak i lokalnym.

Wśród zadań polityki przestrzennej wyznaczone zostało zadanie: „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą.”

Dokument określa zasady zagospodarowania przestrzennego, a wśród nich m.in.:

- rozwój infrastruktury transportu – stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niezmotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej – zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług;
- planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- dokonywanie analiz wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej w dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych;
- rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym i powiązań lokalnych oraz wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych;
- rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych.

W dokumencie wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego, w których w zakresie regionalnego transportu zbiorowego wyznaczono dwa cele. Pierwszym z nich jest rozwój kolejowego transportu zbiorowego, obejmującego m.in. kolej regionalną (modernizacja lub rewitalizacja linii kolejowych łączących obszar aglomeracji Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi, m.in. ze Słupskiem, a także linii stanowiących dojazdy do miejscowości nadmorskich, m.in. Ustki). W ramach działań na obszarze objętym planem przewidziano rewitalizację linii nr 405: Szczecinek – Miastko – Słupsk – Ustka. Drugim celem jest integracja systemu transportu zbiorowego, która ma funkcjonować w oparciu o dworce kolejowe w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej (wśród tych miast wymieniono Słupsk).

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”⁸ wyznacza cel operacyjny pn. „Sprawny system transportowy”. Za oczekiwane efekty realizacji tego celu uznano:

- rozwinięty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego;
- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem.

Na tej podstawie ustalono, że interwencja władz publicznych powinna następować w kierunku rozwoju systemów transportu zbiorowego, a w szczególności – modernizacji infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu. Przyjęto także, że warunkiem sukcesu jest uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie.

„Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”⁹ jest strategią szczegółową, odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej cele cząstkowe służące do realizacji celu strategicznego, którym jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu, a mianowicie:

- poprawa dostępności transportowej;
- poprawa jakości systemu transportowego (w tym podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz węzły przesiadkowe);
- zmniejszenie zatłoczenia dróg (w tym modernizacja taboru transportu miejskiego i podniesienie efektywności i sprawności jego wykorzystania oraz tworzenie transportowych węzłów krajowych, regionalnych i lokalnych);
- integracja systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa;
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko.

Wśród priorytetowych kierunków działań wymienia się: rozbudowę transportu miejskiego ulicznego w ośrodkach miejskich w województwie, podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz usprawnienie form zarządzania transportem w województwie.

⁸ uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

⁹ uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

W podsystemie pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu – jako elementu rozwoju ośrodków osadniczych;
- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu – jako czynników podnoszących poziom życia mieszkańców regionu i usuwających bariery rozwojowe gospodarki regionu;
- poprawa infrastruktury transportowej w dostosowaniu do nowych potrzeb transportowych mieszkańców;
- zapobieganie wzrostowi ruchu drogowego – poprzez stworzenie zintegrowanej struktury organizacyjnej, funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportowego;
- poprawa spójności regionu – poprzez zwiększenie dostępności czasowej do centrów subregionalnych;
- zwiększenie dostępności transportowej obszarów turystycznych województwa;
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska naturalnego.

W dalszej części dokumentu przyjęto założenia związane z wyznaczeniem racjonalnej sfery substytucji i komplementarności transportu zbiorowego i indywidualnego. Ustalono, że w horyzoncie 2020 r. podział zadań pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym poza aglomeracją trójmiejską powinien kształtować się w proporcjach 50:50 dla miast o liczbie mieszkańców powyżej 35 tys. oraz 25:75 – dla pozostałego obszaru.

Obowiązuje również drugi strategiczny dokument transportowy, którym jest **„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”**¹⁰. Stwierdza się w nim, że wśród najważniejszych wyzwań stojących przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu są:

- zrównoważenie struktury podróży (mobilności) – poprzez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem;
- zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży – poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.

¹⁰ uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

Na tej podstawie wyznaczono cel główny strategii, którym jest sprawny system transportowy, a także cel szczegółowy – rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego.

Wśród priorytetów działań wskazano:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego;
- wysoką jakość usług transportu zbiorowego i jego promocję.

„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego”¹¹ wskazuje na brak zrównoważenia w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w województwie. Miasto Słupsk zostało wskazane w tym dokumencie jako ośrodek subregionalny, z ciężącym obszarem całego powiatu słupskiego i niemal całego powiatu bytowskiego. Miasto Lębork zostało natomiast wskazane jako węzłowy ośrodek subregionalny, Bytów – jako ośrodek ponadgminny, Miastko – jako ośrodek ponadgminny, a Łeba i Ustka oraz Kępice – jako ośrodki lokalne. Słupsk i Lębork tworzą Funkcjonalne Obszary Miejskie I rzędu. Powiat słupski znajduje się w zasięgu oddziaływania ośrodka subregionalnego w Słupsku, zaś powiat lęborski w zasięgu dwóch ośrodków subregionalnych – Gdyni i Słupska. Obszary obsługi subregionalnej miast przedstawiono na rysunku 1.

Koncepcja nakreśla priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej województwa pomorskiego, a wśród nich priorytet nr 1 „policentryczny i zrównoważony system osadniczy”, a w nim rekomendowane cele:

- 1.1. – „poprawa dostępności miast oraz wzrost efektywności systemów transportu drogowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych”;
- 1.2. – „rozwój efektywnych systemów transportu zbiorowego”.

W ramach celu 1.1. rekomendowanymi kierunkami działań są:

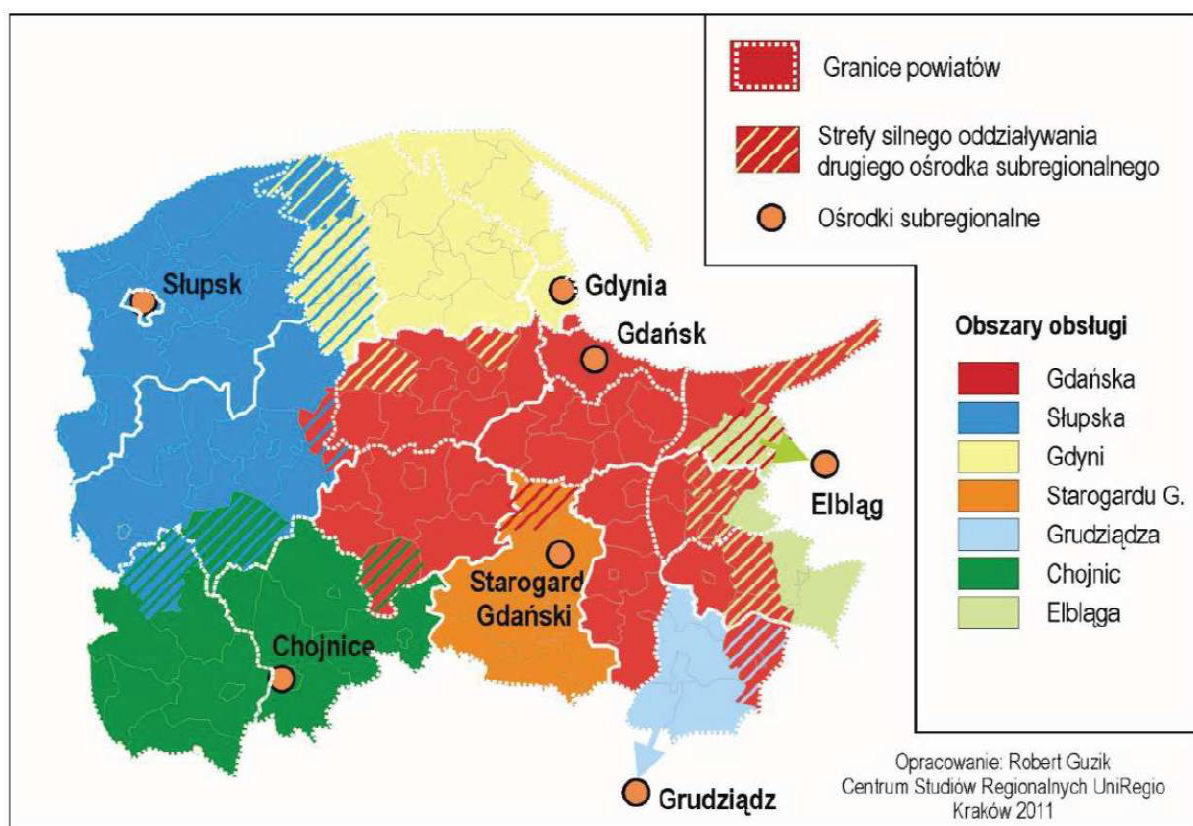
- modernizacja infrastruktury drogowej pomiędzy Słupskiem a Trójmiastem (droga ekspresowa S-6);
- budowa obwodnicy Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214;
- modernizacja dróg wojewódzkich nr 203, 208, 213 i 214;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach.

¹¹ „Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego” przyjęta uchwałą nr 247/226/13 Zarządu Województwa Pomorskiego w dn. 5.03.2013 r.

W ramach działania 1.2. rekomendowane jest:

- rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego;
- wprowadzenie nowoczesnych i ekologicznych środków transportu;
- rozbudowa zaplecza komunikacji zbiorowej – przystanków i dworców – wraz z integracją podsystemów publicznego transportu zbiorowego oraz budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych (m.in. w Bytowie, Lęborku i Słupsku).

W ramach tego celu rekomendowanym kierunkiem działania jest także – wymieniona w pierwszej kolejności – rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Lębork – Łeba wraz ze zwiększeniem częstotliwości i liczby połączeń kolejowych.



Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

Źródło: *Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego*, Gdańsk 2013, s. 23.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie słupskim

„Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego na lata 2012-2022” wyznaczyła w ramach priorytetu nr 2 „infrastruktura”, cel szczegółowy 2.1. – pn. „budować i modernizować infrastrukturę drogową wraz z jej najbliższym otoczeniem oraz

umożliwiać rozwój infrastruktury przewozów pasażerskich”. Wśród zaproponowanych kierunków działań znalazł się punkt „rozwój przewozów regionalnych”, w ramach którego modernizowana ma być infrastruktura kolejowa. W dokumencie jako kierunek działania wymieniono także lepsze wykorzystanie linii Ustka – Słupsk i dalej do Kępic, a także budowę Słupskiej Kolei Morskiej (rewitalizację linii 405 na odcinku Słupsk – Ustka z jej rozbudowaniem do centrum przesiadkowego przy CH „Jantar” w Słupsku).

Priorytet nr 4 „przestrzeń” również wspomina o transporcie zbiorowym. Znalazł się w nim cel szczegółowy 4.1. – pn. „podjąć działania w kierunku równomiernego rozwoju powiatu i poszczególnych miejscowości położonych najdalej od centrum gospodarczego i kulturalnego skupionego w mieście Słupsku oraz tworzyć warunki dla korzystniejszego gospodarowania w rolnictwie, leśnictwie, rybactwie morskim i śródlądowym”, a w jego ramach kierunek działań – „stworzenie sprawnego systemu komunikacji wewnętrznej opartej na drogach lądowych oraz infrastrukturze linii kolejowych”. Autorzy strategii wskazują, że istnieje konieczność porozumienia się gmin wchodzących w skład powiatu co do stworzenia sprawnego spójnego i wspólnego systemu komunikacji wewnętrznej.

W granicach powiatu słupskiego wyznaczono Miejski Obszar Funkcjonalny, który obejmuje miasta Słupsk i Ustka oraz gminy wiejskie: Słupsk, Ustka, Kobylnica i Dębica Kaszubska. Dla tego obszaru Rada Powiatu Słupskiego uchwaliła **„Strategię Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Słupska na lata 2014-2020”** (wraz z załącznikiem pt. „Sektorowy plan działań – infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”).

Przywołany dokument Strategia wyznacza cele strategiczne, w tym „Obszar zintegrowany przestrzennie” w ramach którego wskazano, że należy usprawniać system komunikacji, w tym organizację wspólnej polityki transportu publicznego. W konsekwencji określono cel operacyjny „Poprawa jakości komunikacji publicznej” i następujące kierunki działań:

- monitoring komunikacji publicznej i usprawnienie komunikacji wewnątrz obszaru (np. inteligentny system usprawnienia ruchu);
- organizacja i konsultacja wspólnej polityki transportu publicznego (dofinansowanie przewoźników; system biletu elektronicznego, parkingi na obrzeżach);
- inwestycje dot. komunikacji zbiorowej, m.in. budowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych, wymiana taboru.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu słupskiego

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

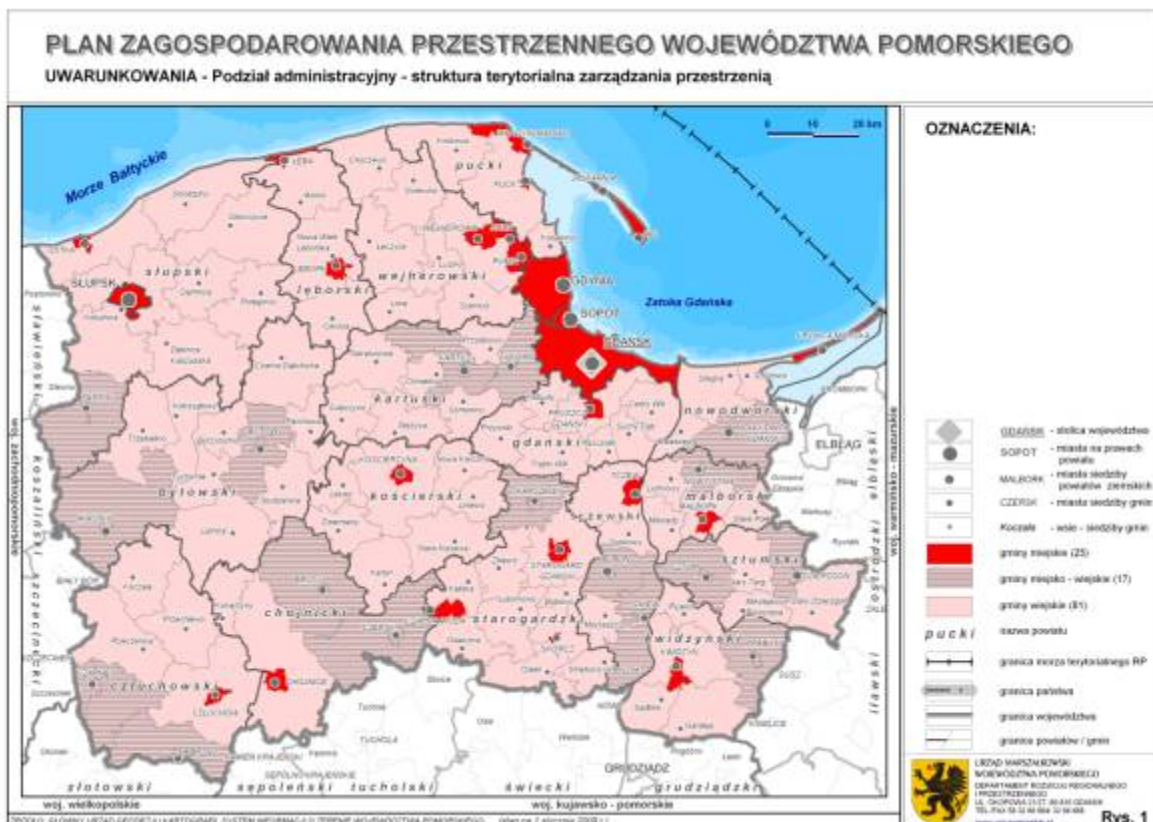
Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego

Czynnik	Obserwowany wpływ na	Rezultaty
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
Gęstość zatrudnienia	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojazdu do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.01.2016 r.

Na rysunku 2 zaprezentowano podział administracyjny województwa pomorskiego, uwzględniający poszczególne powiaty i gminy.



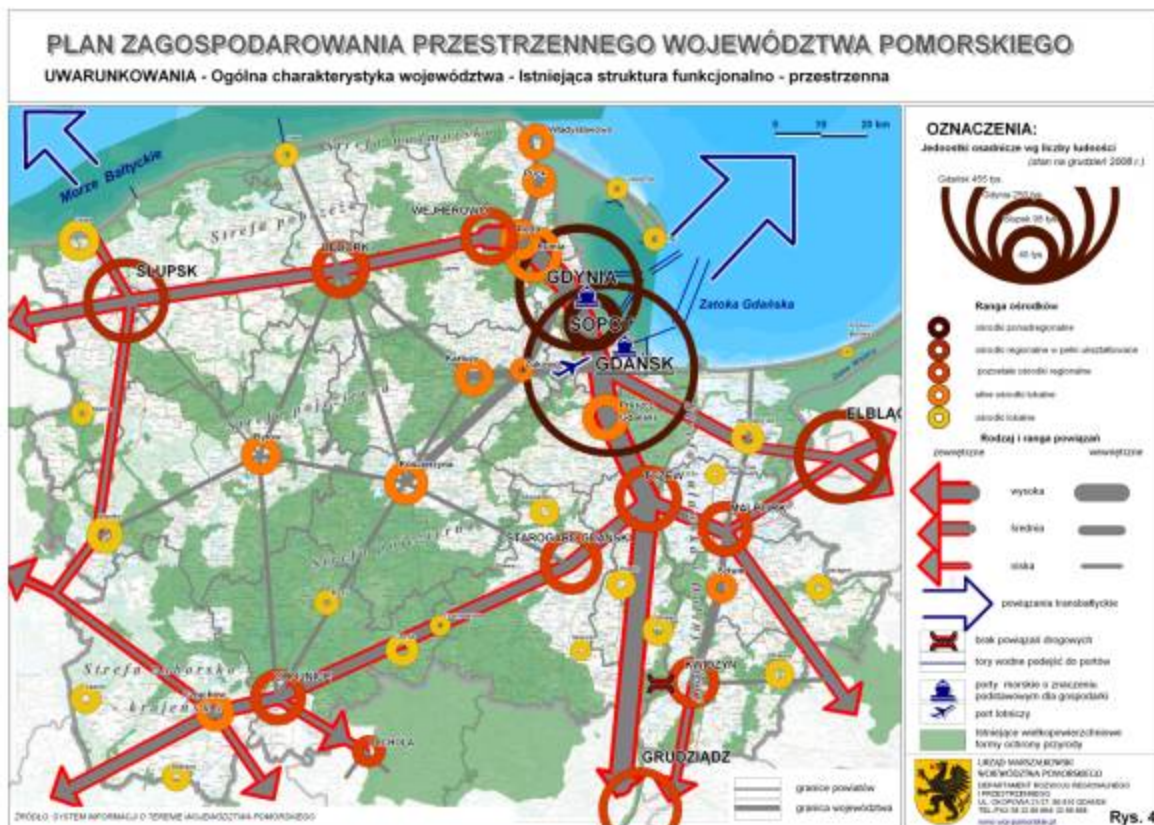
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Obszar powiatu słupskiego leży w kilku mezoregionach. Jego centralną część zajmuje Wysoczyzna Damnicka, a zachodnią – Równina Sławińska. Północna część powiatu należy do Wybrzeża Słowińskiego, a południowa – do Wysoczyzny Polanowskiej. Zachodni kraniec zaliczany jest do Pradoliny Łeby i Redy. Większość obszaru powiatu należy do makroregionu Pobrzeże Koszalińskie, z wyjątkiem Wysoczyzny Polanowskiej, którą zalicza się do Pojezierza Zachodniopomorskiego.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, obszar powiatu słupskiego zaliczony został do pozaaglomeracyjnej przestrzeni województwa, a miasto Słupsk wskazane zostało jako w pełni ukształtowany i wyposażony w rozwinięte funkcje ośrodek subregionalny – ogniskujący aktywność społeczno-gospodarczą w północno-zachodniej części województwa.

Istniejącą strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa pomorskiego przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Miejsce powiatu słupskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

W skład powiatu słupskiego wchodzi dziesięć podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- jedna gmina miejska: Ustka;
- jedna gmina miejsko-wiejska: Kępice;
- osiem gmin wiejskich: Damnica, Dębica Kaszubska, Główczyce, Kobylnica, Potęgowo, Słupsk, Smółdzino i Ustka.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 97 727 osób, co oznacza gęstość zaludnienia równą 42 mieszkańców na km². Jest to gęstość zdecydowanie niższa od średniej w województwie (126 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnioną gminą jest Smółdzino (tylko 13 osób/km²). Na terenie powiatu słupskiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 51%. Lasy zajmują ok. 42% powierzchni.

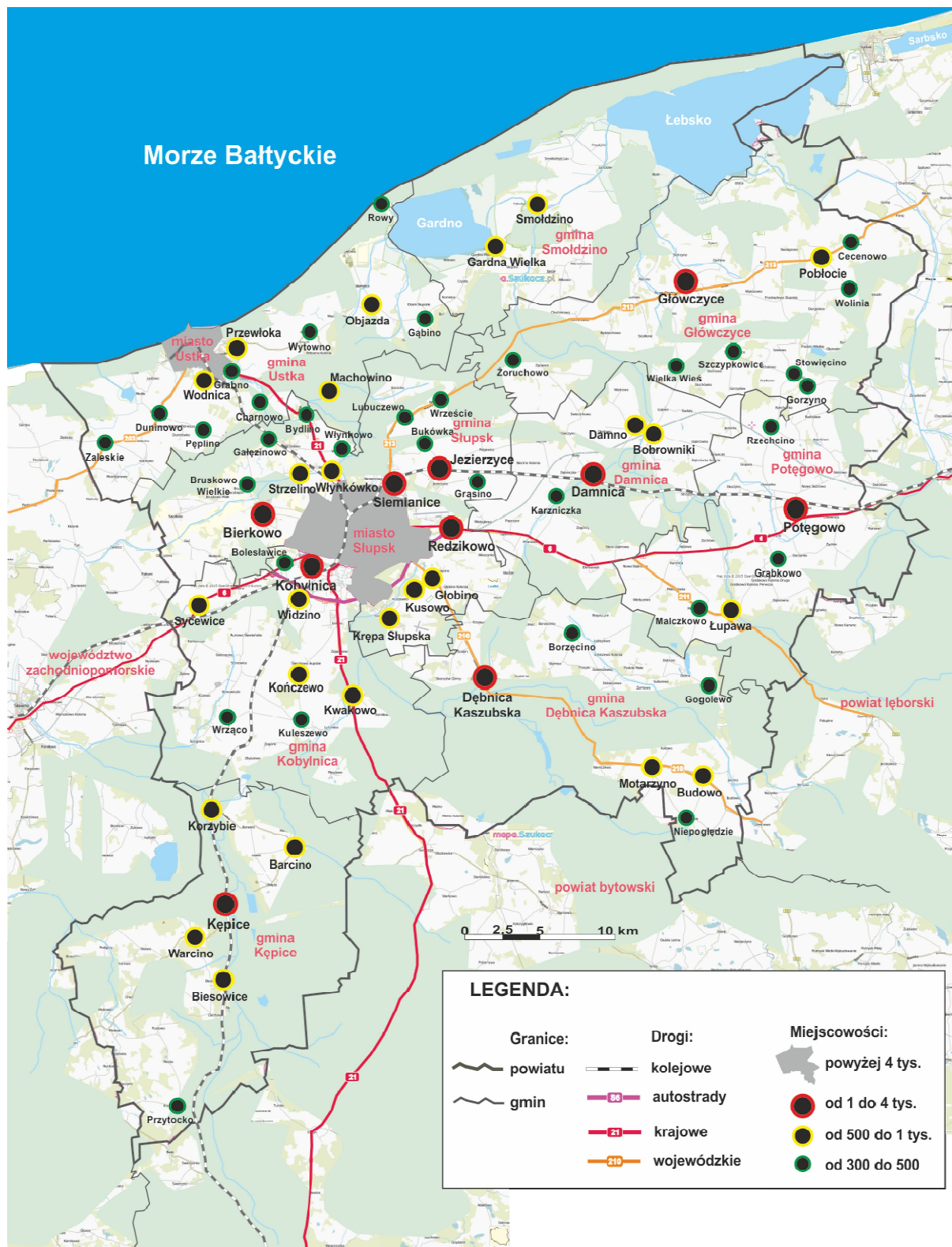
Powierzchnie gmin powiatu słupskiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2. Kolorem zielonym wyróżniono gminy o najwyższej wartości danego wskaźnika, a kolorem czerwonym – o najniższej.

Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie słupskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba sołectw
1.	Damnica	168	6 281	37	18
2.	Dębica Kaszubska	300	9 802	33	22
3.	Główczyce	322	9 436	29	26
4.	Kępice	293	9 449	32	17
5.	Kobylnica	244	11 302	46	25
6.	Potęgowo	228	7 091	31	28
7.	Słupsk	262	16 558	63	33
8.	Smoldzino	260	3 475	13	16
9.	Ustka	217	8 277	38	18
10.	m. Ustka	10	16 056	1 606	0
Razem		2 304	97 727	42	203

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę powiatu słupskiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.



Rys. 4. Największe miejscowości powiatu słupskiego

Źródło: opracowanie własne.

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

Poszczególne gminy posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 3. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o największym udziale danej powierzchni.

Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatu słupskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Udział wg kierunków wykorzystania [%]			
			użytki rolne	lasy	tereny zurbanizowane	inne (w tym wody i nieużytki)
1.	Damnica	168	64,7	31,0	3,4	0,9
2.	Dębica Kaszubska	300	41,5	54,0	2,7	1,8
3.	Główczyce	322	58,3	31,9	3,2	6,6
4.	Kępice	293	30,4	64,3	2,7	2,5
5.	Kobylnica	244	60,6	33,1	4,8	1,4
6.	Potęgowo	228	66,1	28,7	3,0	2,2
7.	Słupsk	262	61,6	30,0	5,3	3,0
8.	Smołdzino	260	30,6	59,4	1,7	8,3
9.	Ustka	217	56,0	33,1	4,8	6,1
10.	m. Ustka	10	14,0	50,4	31,6	3,9
Razem		2 304	50,9	41,7	3,6	3,8

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę każdej z gmin powiatu słupskiego.

Gmina Damnica

Damnica położona jest w centralnej części powiatu słupskiego, na wschód od Słupska. Gmina zajmuje powierzchnię 168 km², a zamieszkuje ją ok. 6,2 tys. osób. Należy do mniejszych gmin powiatu.

Gmina podzielona jest na 18 sołectw: Bięcino, Bobrowniki, Budy, Damnica, Damno, Dąbrówka, Domaradz, Karzniczka, Łebień, Łojewo, Mianowice, Sąborze, Stara Dąbrowa, Strzyżyno, Świecichowo, Świtały, Wielogłowy i Zagórzycza.

W Damnicy znajduje się XIX-wieczny pałac, w którym obecnie ma swoją siedzibę Ośrodek Szkolno-Wychowawczy oraz biblioteka. W Karzniczce funkcjonuje Stacja Doświadczalna Oceny Odmian.

Gmina ma swoją maskotkę – ludzika Damnisia – nawiązującego do rolniczo-leśnego charakteru gminy. Wybrano go w konkursie w 2011 r.

Przez gminę przebiega linia kolejowa Słupsk – Gdynia.

Gmina Dębica Kaszubska

Gmina Dębica Kaszubska położona jest na południowy wschód od Słupska. To druga pod względem wielkości gmina w powiecie słupskim – zajmuje powierzchnię 300 km². Zamieszkuje ją ok. 9,8 tys. osób. Ponad połowę powierzchni gminy zajmują lasy – leży ona częściowo w Parku Krajobrazowym Dolina Słupi, a duży jej obszar – w otulinie parku.

W skład gminy wchodzi 22 sołectwa: Brzezinię-Borzęcinko, Budowo, Dębica Kaszubska, Dobieszewo, Dobra, Gałęzów, Gogolewko, Gogolewo, Grabin, Jawory, Kotowo, Krzywań, Łabiszewo, Mielno, Motarzyno, Niepogłędzie, Podole Małe, Podwilczyn, Skarszów Dolny, Skarszów Górny, Starnice-Troszki i Żarkowo.

Gmina Główny

Gmina Główny leży w północno-wschodniej części powiatu słupskiego i graniczy z powiatem łębskim. To największa gmina powiatu – zajmuje powierzchnię 322 km². Mieszka w niej 9,4 tys. osób. Większość jej powierzchni zajmują użytki rolne. Północną granicę gminy stanowi na pewnym odcinku brzeg Jeziora Łębsko.

Gmina ma silne tradycje kaszubskie. Na jej terenie znajdują się liczne pałace, parki i kościoły zabytkowe. Poza tym, w granicach gminy znajdują się rezerваты przyrody będące częścią Słowińskiego Parku Narodowego.

W skład gminy wchodzi 26 sołectw: Będziechowo, Cecenowo, Ciemino, Choćmirówko, Dargoleza, Drzezewo, Główny, Gorzysław, Gorzyno, Izbica, Klęcino, Pobłocie, Podole Wielkie, Rumsko, Rzuszcze, Siodłonie, Skórzyń, Stowięcino, Szelewo, Szczytkowice, Warbliń, Wolinia, Wykosowo, Wielka Wieś, Żelkowo i Żoruchowo.

Gmina Kępice

Kępice to gmina miejsko-wiejska, w skład której wchodzi miasto Kępice oraz część wiejska – obejmująca 15 sołectw: Barcino, Bronowo, Barwino, Biesowice, Darnowo, Korzybie, Mzdowo, Obłęż, Osowo, Płocko, Podgóry, Pustowo, Przytocko, Warcino i Żelice.

Gmina ma powierzchnię 293 km² i zamieszkuje ją ok. 9,5 tys. mieszkańców (z czego miasto Kępice – 3,7 tys. osób). Położona jest w południowej części powiatu słupskiego, od wschodu i zachodu graniczy z innymi powiatami (bytowskim i koszalińskim). Gmina Kępi-

ce jest najbardziej zalesioną gminą powiatu słupskiego – udział lasów sięga 64% jej powierzchni. Przez Kępice przepływa rzeka Wieprza.

Przez gminę przebiega linia kolejowa Słupsk – Szczecinek.

Gmina Kobylnica

Gmina Kobylnica położona jest w zachodniej części powiatu słupskiego. Zajmuje powierzchnię 244 km², a zamieszkuje ją 11,3 tys. mieszkańców. Ponad 60% powierzchni gminy zajmują użytki rolne.

W Kobylnicy powstaje coraz więcej elektrowni wiatrowych. Zbudowano już 32 turbiny, kolejne 21 jest w trakcie budowy, a docelowo na terenie gminy ma być 89 wiatraków. Wspierane są także instalacje solarne. Gmina Kobylnica jest członkiem-założycielem Stowarzyszenia Gmin Przyjaznych Energii Odnawialnej.

W skład gminy wchodzi 26 sołectw: Bolesławice, Bzowo, Kobylnica, Komiłowo, Komorzyn, Kończewo, Kruszyna, Kuleszewo, Kwakowo, Lubuń, Lulemino, Łosino, Maszkowo, Płaszewo, Reblino, Runowo Sławieńskie, Sierakowo Słupskie, Słonowice, Słonowiczki, Sycewice, Ściegnica, Widzino, Wrząca, Zagórki, Zębowo i Żelkówko.

Na terenie miejscowości Kobylnica – przy ul. Poznańskiego 1a – mieści się zajezdnia autobusowa słupskiego Miejskiego Zakładu Komunikacji.

Gmina Potęgowo

Potęgowo to gmina położona przy wschodnim krańcu powiatu słupskiego. Ma powierzchnię 228 km² i 7 tys. mieszkańców. Jej północno-wschodnią część zajmuje dolina rzeki Łeby, a część zachodnią – w kierunku południkowym – przecina dolina rzeki Łupawy. Potęgowo posiada największy udział użytków rolnych wśród gmin powiatu – 66% powierzchni.

Gmina położona jest na szlaku komunikacyjnym łączącym Słupsk z Trójmiastem – przez jej obszar przebiegają równolegle droga krajowa nr 6 oraz linia kolejowa nr 202.

Gmina Potęgowo posiada znaczący potencjał środowiskowy do rozwoju produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Na jej obszarze funkcjonują dwie zabytkowe, ale w pełni sprawne elektrownie wodne (pochodząca z 1925 r. elektrownia w Łupawie oraz wybudowana w 1938 r. elektrownia w Poganicach). W okolicach miejscowości Potęgowo i Darżyno znajduje się farma elektrowni wiatrowych, a także bioelektrownia – bazująca na przetwarzaniu odpadów biologicznych.

W skład gminy wchodzi 28 sołectw: Chlewnica, Czerwieńiec, Darżyno, Darżynko, Dąbrówno, Głuszynko, Głuszyno, Grapice, Grąbkowo, Grąbkowo-Kolonia, Karznica, Łupawa, Malczkowo, Nieckowo, Nowa Dąbrowa, Nowe Skórowo, Potęgowo, Radosław, Rębowo, Ru-

nowo, Rzechcino, Skórowo, Warcimino, Warcimino-Osiedle, Węgierskie, Wieliszewo, Żochowo i Żychlin. Wieś Potęgowo jest miejscem odkryć archeologicznych.

Gmina Słupsk

Gmina Słupsk obejmuje miejscowości położone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Słupska, który stanowi odrębną gminę miejską i jednocześnie jest miastem na prawach powiatu. W skład gminy wchodzi 30 sołectw: Bierkowo, Bukówka, Bydlino, Bruskowo Wielkie, Bruskowo Małe, Gać, Gałęzinowo, Głobino, Grąsino, Jezierzycy, Karzcino, Krępa Słupska, Krzemienica, Kukowo, Lubuczewo, Redęcin, Redzikowo, Rogawica, Siemianice, Stanięcino, Strzelino, Strzelinko, Swołowo, Warblewo, Wieszyno, Wiklino, Wielichowo, Włynkowo, Włynkówko i Wrzeście oraz 3 osiedla: Jezierzycy, Kusowo i Redzikowo-Osiedle.

Gmina wiejska Słupsk zajmuje powierzchnię 262 km². Jest najludniejszą gminą powiatu słupskiego – zamieszkuje ją 16,5 tys. osób. Jest jednocześnie najbardziej zurbanizowaną gminą powiatu, tereny zabudowane zajmują 5,3% powierzchni gminy.

W miejscowości Redzikowo jest budowana amerykańska lotnicza baza wojskowa – nazywana potocznie „tarczą antyrakietową”.

Gmina Smołdzino

Gmina Smołdzino usytuowana jest w północnej części powiatu słupskiego, nad Morzem Bałtyckim. Zajmuje powierzchnię 260 km². Jest najsłabiej zaludnioną gminą powiatu – liczy tylko 3,5 tys. mieszkańców, co daje średnią gęstość zaludnienia na poziomie 13 osób/km².

W granicach gminy znajdują się cztery jeziora: Gardno i Łebsko oraz Dołgie Wielkie i Dołgie Małe. Dużą część obszaru gminy zajmuje Słowiński Park Narodowy wraz z unikatowym na skalę europejską terenem ruchomych wydym, zwanych „Polską Saharą”, które przemieszczają się z prędkości 3 m/rok. Gmina usytuowana jest na Nizinie Gardnieńsko-Łebskiej z najwyższym wzniesieniem górą Rowokół (115 m n.p.m). Góra ta znajduje się także w herbie gminy.

W skład gminy wchodzi 16 sołectw: Bukowa, Człuchy, Czysta, Gardna Mała, Gardna Wielka, Kluki, Komnino, Łokciowe, Retowo, Siecie, Smołdzino, Smołdziński Las, Stojcino, Wierzchocino, Witkowo i Żelazo.

Gmina Ustka

Gmina Ustka to gmina wiejska z siedzibą władz w mieście Ustce (które nie wchodzi w skład gminy), usytuowana w północnej części powiatu słupskiego, nad środkowym wybrzeżem Morza Bałtyckiego. Od strony wschodniej gmina sąsiaduje ze Słowińskim Parkiem Narodowym.

Gmina Ustka zajmuje powierzchnię 217 km² i liczy 8,2 tys. mieszkańców. Na zachód od Ustki rozciąga się szeroka, piaszczysta plaża, a na wschód – wybrzeże klifowe. Do najważniejszych miejscowości turystycznych gminy, leżących bezpośrednio nad morzem, należą Rowy.

W Lędowie zlokalizowane jest Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej.

W skład gminy wchodzi 19 sołectw: Charnowo, Dębina, Duninowo, Gąbino, Grabno, Lędowo, Machowino, Machowinko, Niestkowo, Możdżanowo, Objazda, Pęplino, Przewłoka, Rowy, Starkowo, Wodnica, Wytowno, Zaleskie i Zimowiska.

Miasto Ustka

Miasto Ustka stanowi odrębną gminę miejską. Położone jest w północnej części powiatu słupskiego, u ujścia rzeki Słupi do Morza Bałtyckiego. Jest miastem portowym i uzdrowiskiem, z dwoma letniami kąpieliskami morskimi.

Miasto zajmuje powierzchnię 10 km², z czego aż 50% stanowią lasy, a 32% – tereny zurbanizowane. Ustka liczy nieco ponad 16 tys. mieszkańców co daje gęstość zaludnienia na poziomie 1 606 osób/km².

Ustka leży na jednym z końców linii kolejowej nr 405 – z Piły Głównej przez Słupsk.

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez obszar powiatu słupskiego prowadzi kilka linii kolejowych, z czego na dwóch prowadzony jest ruch pasażerski. Jedną z nich jest znaczenia państwowego – to linia nr 202: Gdańsk Główny – Lębork – Słupsk – Stargard. Jest linią pierwszorzędą, jednotorową (na odcinku przebiegającym przez powiat słupski) i zelektryfikowaną. Drugą użytkowaną w ruchu pasażerskim jest linia nr 405: Piła Główna – Szczecinek – Słupsk – Ustka, drugorzędna i jednotorowa. Linia ta jest nieelektryfikowana, z wyjątkiem odcinka Słupsk – Ustka, który wyposażono w sieć trakcyjną. Ponadto, na obszarze powiatu słupskiego zlokalizowana jest linia kolejowa nr 212: Bytów – Korzybie (obecnie częściowo nieczynna i nieprzejezdna). Wszystkie opisane linie zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na obszarze powiatu słupskiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:

- na linii nr 202: Potęgowo, Głuszyno Pomorskie, Strzyżyno Słupskie, Damnica, Jezierzycie Słupskie, (Słupsk – poza obszarem powiatu), Kobylnica Słupska, Reblino i Sycevice;
- na linii nr 405: Przytocko, Ciecholub, Biesowice, Kępka, Kępice, Korzybie, Wrząca Pomorska, Słonowice, Widzino, Kobylnica Słupska, (Słupsk – poza obszarem powiatu), Strzelinko, Gałęzinowo, Charnowo Słupskie, Mokrzyca i Ustka.

Łącznie, w ruchu pasażerskim użytkowanych jest 23 stacji i przystanków kolejowych.

Przez powiat słupski prowadzą dwie drogi krajowe, które są główną osią układu drogowego powiatu:

- nr 6: Kołbaskowo (granica państwa) – Szczecin – Koszalin – Słupsk – Lębork – Gdańsk – Pruszcz Gdański;
- nr 21: Miastko – Suchorze – Słupsk – Ustka.

Droga nr 6 na odcinku Reblinko – Redzikowo (ma status drogi ekspresowej S-6 i pełni funkcję południowej obwodnicy Słupska. Łącznie, drogi krajowe na terenie powiatu słupskiego mają długość 90,09 km (z czego droga ekspresowa stanowi 16,3 km).

Obszar powiatu słupskiego obejmują również drogi wojewódzkie:

- nr 203: Koszalin – Darłowo – Postomino – Ustka;
- nr 208: Barcino – Wielin;
- nr 209: Warszkowo – Suchorze – Bytów;
- nr 210: Słupsk – Unichowo;
- nr 211: Nowa Dąbrowa – Czarna Dąbrówka – Puzdrowo – Sierakowice – Żukowo;
- nr 213: Słupsk – Wicko – Żelazno – Sulicice – Celbowo.

Łączna długość tych dróg – zarządzanych przez Rejony Dróg Wojewódzkich w Lęborku i w Bytowie – wynosi 142,824 km.

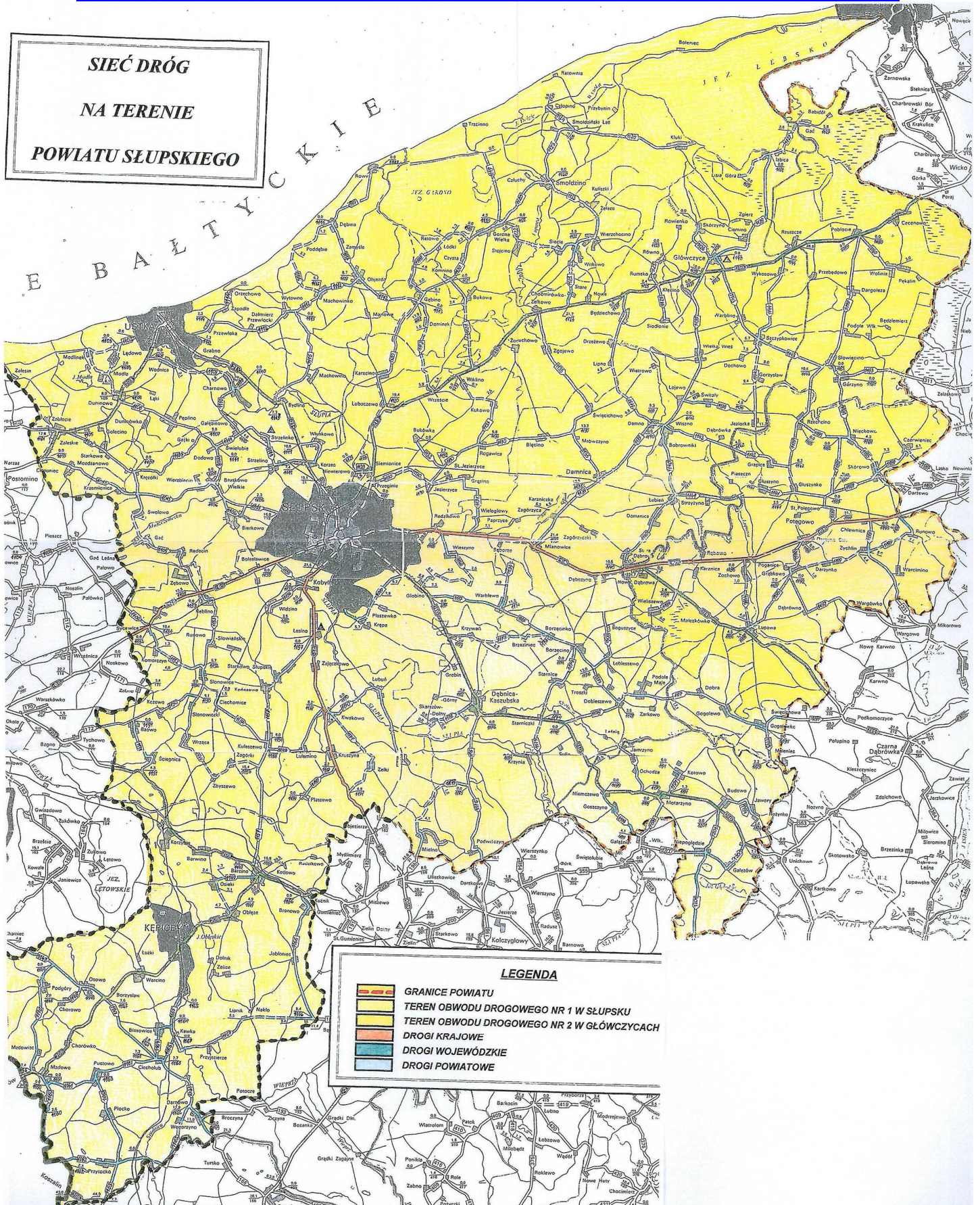
Zarząd Dróg Powiatowych, z siedzibą w Słupsku, zarządza siecią 731,395 km dróg powiatowych (z czego 61,565 km przekazano w tymczasowe zarządzanie gminie Słupsk). Około 13% tych dróg posiada nawierzchnię nieutwardzoną.

Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych w powiecie słupskim przedstawiono na rysunku 5.

W granicach administracyjnych powiatu słupskiego znajduje się 188 przystanków autobusowych przy drogach powiatowych. Oprócz tego, przystanki zlokalizowane są przy drogach wojewódzkich (125 przystanków), krajowych (83 przystanki) i gminnych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

Na obszarze objętym planem nie ma żadnego dworca autobusowego, natomiast w Ustce – przy ul. Portowej znajduje się większy przystanek – pełniący funkcję małego dworca (pętli).



Rys. 5. Przebieg dróg w powiecie słupskim

Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku.

W Ustce funkcjonuje strefa płatnego parkowania czynna w okresie letnim – od 1 lipca do 31 sierpnia każdego roku¹². Obejmuje ona następujące ulice:

- w strefie A – ul. Zaruskiego;
- w strefie B – ul. Żeromskiego (od ul. Chopina do ul. Limanowskiego);
- w strefie C – ul. Mickiewicza (od ul. Żeromskiego do ul. Leśnej), ul. Leśną (od ul. Wczasowej do ul. Chopina) i ul. Kościuszki (od pl. Wolności do ul. Leśnej);
- w strefie D – ul. 9 Marca, pl. Wolności i ul. Kilińskiego (od pl. Wolności do ul. Słowiańskiej);
- w strefie E – ul. Marynarki Polskiej (od budynku przy ul. Marynarki Polskiej 84 do ul. Kosynierów), ul. Kaszubską i parking przy ul. Marynarki Polskiej 47 (poczta);
- w strefie F – ul. Beniowskiego parkowanie prawostronne (od ul. Chopina do ul. Mickiewicza).

Wysokość opłat ustalono w sposób następujący:

- za pół godziny: 0,50 zł;
- za pierwszą godzinę: 3,00 zł;
- za drugą godzinę: 3,50 zł;
- za trzecią godzinę: 4,00 zł;
- za każdą kolejną godzinę: 3,00 zł.

Wprowadzono także opłaty abonamentowe – uprawniające do parkowania pojazdów samochodowych:

- miesięczne – w wysokości 150 zł (w jednej strefie) lub 300 zł (we wszystkich strefach);
- jednodniowe – w wysokości 15 zł od jednego pojazdu.

Opłaty te pobiera się za parkowanie na wyznaczonych niestrzeżonych, ogólnodostępnych miejscach płatnego parkowania – od poniedziałku do soboty w godzinach 8-20. Za parkowanie w niedziele i święta opłat nie pobiera się.

Łącznie, w obrębie strefy płatnego parkowania znajdują się 503 miejsca parkingowe, w tym 11 miejsc dla osób niepełnosprawnych. Opłaty uiszcza się w parkomatach, których jest 26.

Na obszarze objętym planem funkcjonuje sieć słupskiej komunikacji miejskiej. Na mocy porozumień międzygminnych, Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku, działając w imieniu miasta Słupska (na zlecenie Zarządu Infrastruktury Miejskiej w Słupsku), realizuje przewozy w komunikacji miejskiej na następujących trasach poza granicami miasta Słupska:

¹² uchwała nr XLIII/383/2014 Rady Miasta Ustka z dnia 27 lutego 2014 r.

- na linii 2 do Siemianic;
- na linii 3 do Krępy Słupskiej przez Głobino, Kusowo i Płaszewko;
- na linii 4 do Redzikowa i Wieszyňa;
- na linii 5 do Widzina przez Kobylnicę;
- na linii 10 do Kobylnicy i Bolesławic;
- na linii 11 do Dębny Kaszubskiej i Krzyny przez Głobino i Krzywań;
- na linii 17 do Strzelinka przez Włynkówko i Strzelino.

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat słupski zamieszkały był łącznie przez około 97,7 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu słupskiego w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu słupskiego w latach 2009-2014

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Miasto Ustka	16043	16508	16445	16379	16263	16056	100,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,7	0,2	-1,3	-0,5	-1,6	-2,0	-
– saldo migracji na pobyty stały	-62	16	-42	-61	-122	-142	-
Gmina Damnica	6364	6272	6293	6295	6311	6281	98,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,0	3,8	5,6	3,3	2,4	2,2	-
– saldo migracji na pobyty stały	-33	-31	-14	-26	-26	-35	-
Gmina Dębny Kasz.	9576	9821	9822	9810	9803	9802	102,4
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,2	6,2	0,8	1,0	0,8	3,0	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
- saldo migracji na pobyty stały	-28	-12	-7	-33	25	-35	-
Gmina Główczyce	9487	9638	9601	9552	9475	9436	99,5
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,5	3,1	4,1	3,1	2,5	2,7	-
- saldo migracji na pobyty stały	-45	-85	-76	-45	-74	-90	-
Gmina Kępcice	9446	9595	9558	9510	9445	9449	100,0
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	-1,0	0,5	1,4	0,4	-0,5	-1,2	-
- saldo migracji na pobyty stały	-65	-32	-50	-55	-71	-61	-
Gmina Kobylnica	10012	10602	10755	10965	11076	11302	112,9
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,1	4,8	2,8	1,2	2,3	1,3	-
- saldo migracji na pobyty stały	86	121	123	100	80	157	-
Gmina Potęgowo	7104	7200	7196	7168	7128	7091	99,8
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,7	5,8	4,9	4,3	3,5	1,5	-
- saldo migracji na pobyty stały	-49	-23	-39	-57	-80	-67	-
Gmina Słupsk	14140	15478	15775	16065	16317	16558	117,1
w tym:							
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,1	4,7	4,8	3,7	4,5	3,8	-
- saldo migracji na pobyty stały	70	40	222	199	137	176	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Smołdzino	3380	3454	3459	3547	3507	3475	102,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	-4,1	-0,9	-1,7	-0,9	-2,0	-0,3	-
– saldo migracji na pobyt stały	-13	21	11	18	-25	-41	-
Gmina Ustka	7678	8002	8051	8076	8112	8277	107,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,5	2,8	-0,2	-2,4	-2,0	2,7	-
– saldo migracji na pobyt stały	117	89	51	45	60	114	-
Razem powiat	93230	96570	96955	97367	97437	97727	104,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,0	3,2	2,1	1,4	1,2	1,4	-
– saldo migracji na po- byt stały	-22	104	179	85	-96	-24	-

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem, ale już nie w każdej z gmin. Największy wzrost odnotowano w gminie wiejskiej Słupsk. Najgorsze tendencje demograficzne wystąpiły w gminach Damnica, Główny i Potęgowo, w których jednocześnie spada liczba mieszkańców i występuje ujemne saldo migracji, choć średnia stopa przyrostu naturalnego jest dodatnia. Rosnąca liczba mieszkańców w gminach wiejskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie miast (takich jak gminy wiejskie Słupsk i Ustka, a także gmina Kobylnica), wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 5. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

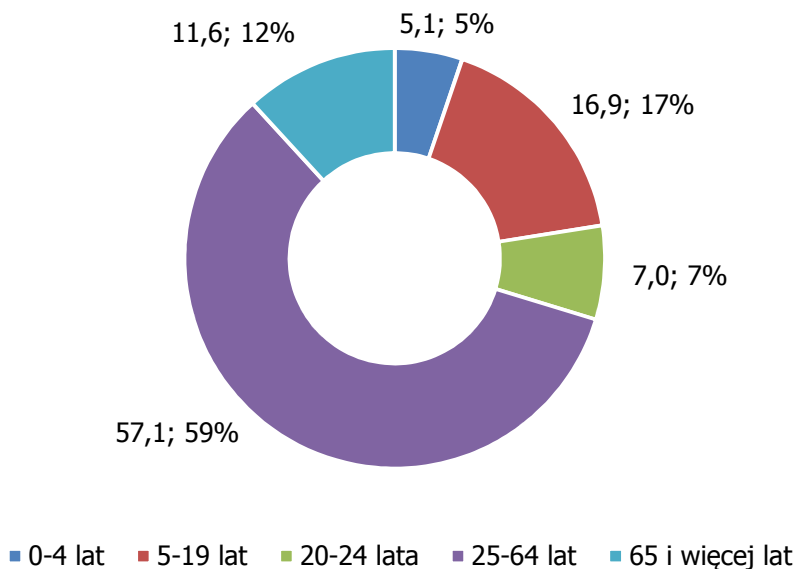
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2009-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
Miasta (Ustka, Kępcice)			
– przedprodukcyjnym	3 364	3 090	91,9
– produkcyjnym	13 135	12 379	94,2
– poprodukcyjnym	3 295	4 324	131,2
Gminy wiejskie objęte planem			
– przedprodukcyjnym	16 694	16 379	98,1
– produkcyjnym	48 310	50 928	105,4
– poprodukcyjnym	8 432	10 627	126,0
Razem powiat słupski			
– przedprodukcyjnym	20 058	19 469	97,1
– produkcyjnym	61 445	63 307	103,0
– poprodukcyjnym	11 727	14 951	127,5

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W powiecie słupskim w latach 2009-2014 zwiększyła się nieznacznie liczba mieszkańców w ekonomicznej grupie wieku produkcyjnego (o 3%), jednak spadła liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 2,9%). Największy wzrost zanotowano w grupie wieku poprodukcyjnego (aż o 27,5%). Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu słupskiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., prawie 42% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w komunikacji miejskiej. Większość osób w wieku do 19 lat, z uwagi na pobieranie nauki, posiada również uprawnienia do przejazdów ulgowych autobusami komunikacji regionalnej – uprawnienia te przysługują jednak wyłącznie przy zakupie biletów miesięcznych.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu słupskiego [tys. osób i %] – stan na 31 grudnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu słupskiego przedstawione w tabeli 6, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

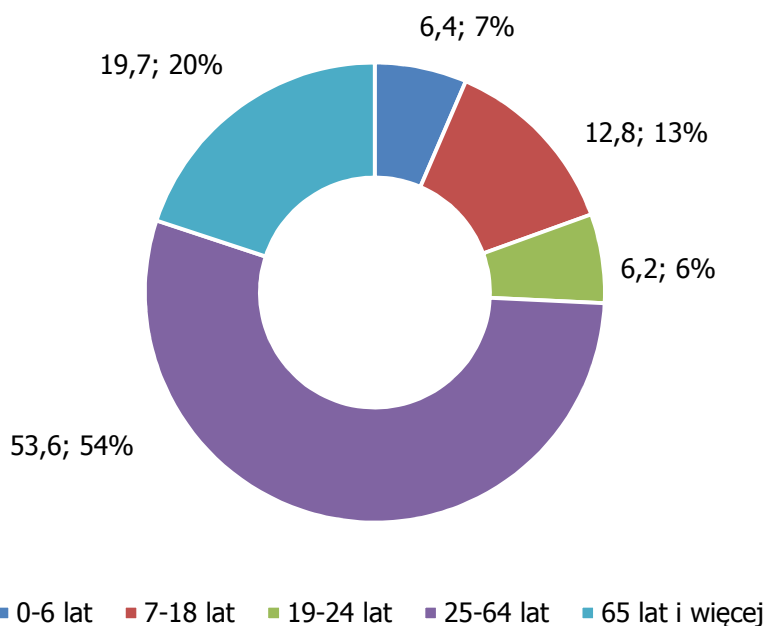
Liczba ludności powiatu słupskiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie w niewielkim stopniu rosnąć i w 2025 r. wyniesie łącznie 98 720 osób (wobec 97 437 w 2013 r., co oznacza wzrost o 1,3%). Jednocześnie zmieni się struktura ludności miast i gmin objętych planem. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – ich liczba wzrośnie – i to aż o 79%.

Na rysunku 7 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatu słupskiego w 2025 r.

Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat słupski

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w mieście					
0-6	1 297	1 114	1 027	85,9	79,2
7-18	2 113	2 112	2 111	100,0	99,9
19-24	1 379	1 068	934	77,4	67,7
25-64	12 082	10 644	9 693	88,1	80,2
65+	3 194	4 640	5 319	145,3	166,5
Razem	20 065	19 578	19 084	97,6	95,1
Ludność wiejska					
0-6	6 368	5 609	5 369	88,1	84,3
7-18	11 107	10 874	10 722	97,9	96,5
19-24	7 139	5 845	5 254	81,9	73,6
25-64	44 974	45 252	43 937	100,6	97,7
65+	7 784	11 330	14 354	145,6	184,4
Razem	77 372	78 910	79 636	102,0	102,9
Ludność ogółem					
0-6	7 665	6 723	6 396	87,7	83,4
7-18	13 220	12 986	12 833	98,2	97,1
19-24	8 518	6 913	6 188	81,2	72,6
25-64	57 056	55 896	53 630	98,0	94,0
65+	10 987	15 970	19 673	145,4	179,1
Razem	97 437	98 488	98 720	101,1	101,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.



Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu słupskiego w 2025 r. [tys. osób i %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2014 r., wg Głównego Urzędu Statystycznego, w powiecie słupskim zarejestrowanych było 47,6 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 487 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Dla porównania, w 2009 r. wskaźnik ten wynosił 376. Oznacza to wzrost o blisko 30% w ciągu pięciu lat, aczkolwiek są to i tak wartości niższe od przeciętnej w województwie pomorskim, dla którego w 2014 r. wskaźnik motoryzacji wyniósł 519 samochodów na 1 000 mieszkańców (w 2009 r. – 434). Prognozy zakładają wzrost tych wartości, nawet o kilkanaście procent w perspektywie najbliższych kilkunastu lat.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 w powiecie słupskim działało łącznie 97 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało ponad 9,1 tys. uczniów i 1,5 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie słupskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2013/2014

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	Damnica	Dębica Kasz.	Główczyce	Kępcze	Kobylnica	Potęgowo	Słupsk	Smolczino	Ustka	m. Ustka	Razem
Przedszkola	1	2	3	2	4	1	3	1	0	4	21
Oddziały przedszkolne	5	11	12	6	11	6	11	4	0	17	83
Razem przedszkolaków	102	220	226	104	155	115	169	69	0	400	1560
Szkoła podstawowa											
- liczba jednostek	5	4	5	6	6	3	7	1	5	3	45
- liczba uczniów	454	664	634	605	717	451	1021	184	394	922	6046
Gimnazjum											
- liczba jednostek	4	2	5	4	2	2	3	1	1	3	27
- liczba uczniów	227	301	311	283	277	243	407	83	80	558	2770
Liceum, technikum											
- liczba jednostek	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	3
- liczba uczniów	0	0	0	232	0	0	0	0	0	98	330
Zas. szk. zawodowa											
- liczba jednostek	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
- liczba uczniów	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Szkoła policealna											
- liczba jednostek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- liczba uczniów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Razem uczniów	703	965	945	1120	994	694	1428	267	474	1578	9168

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W powiecie słupskim nie ma żadnej szkoły wyższej. Najbliższym ośrodkiem akademickim jest miasto Słupsk.

Stopa bezrobocia, wg stanu na 31 grudnia 2015 r., wynosiła dla powiatu słupskiego 15,6% (5 tys. zarejestrowanych bezrobotnych) – przy 9,0% w województwie pomorskim, była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej, w tym również od średniej krajowej (9,8%). Była także zdecydowanie wyższa niż w mieście Słupsku (7,9%).

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie słupskim, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie słupskim– stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
		Liczba zarejestrowanych bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Woj. pomorskie	519 593	96 752	9,0	4 011,59
Powiat słupski	17 412	6 394	15,6	3 409,29
Damnica	711	514	-	-
Dębica Kaszubska	713	919	-	-
Główczyce	573	673	-	-
Kępice	1 100	909	-	-
Kobylnica	2 368	560	-	-
Potęgowo	867	528	-	-
Słupsk	4 558	953	-	-
Smółdzino	355	255	-	-
Ustka	3 782	422	-	-
Miasto Ustka	2 385	661	-	-

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (74% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 97%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywało miasto Ustka.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 9.

Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie słupskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
Damnica	347	24	323	257	26	21
Dębница Kaszubska	749	18	731	546	41	52
Główczyce	584	25	559	433	59	29
Kępice	805	45	760	599	34	28
Kobylnica	1 274	18	1 256	929	113	44
Potęgowo	416	15	401	303	56	24
Słupsk	1 582	40	1 542	1 222	134	54
Smołdzino	277	13	264	199	12	19
Ustka	857	17	840	643	61	31
Miasto Ustka	2 170	73	2 097	1 540	136	67
Razem	9 061	288	8 773	6 671	672	369

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – 71% oraz przemysłu i budownictwa – 22%. W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie słupskim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
Damnica	27	83	237
Dębica Kaszubska	80	197	472
Główczyce	61	178	345
Kępice	95	215	495
Kobylnica	73	321	880
Potęgowo	37	114	265
Słupsk	69	394	1 119
Smołdzino	21	72	184
Ustka	78	161	618
Miasto Ustka	93	290	1 787
Razem	634	2 025	6 402

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., około 96% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,8% całkowitej liczby firm.

W gminie wiejskiej Słupsk zlokalizowane są podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Słupsk-Włynkówko, Redzikowo, Wieszyń i Ustka), o łącznej powierzchni 254 ha.

Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie słupskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
Damnica	347	325	17	5	0
Dębica Kaszubska	749	728	17	4	0
Główczyce	584	560	24	0	0
Kępice	805	775	26	4	0
Kobylnica	1274	1216	49	8	1
Potęgowo	416	385	27	4	0
Słupsk	1582	1512	56	10	4
Smóldzino	277	267	7	2	1
Ustka	857	827	23	5	2
Miasto Ustka	2170	2093	54	23	0
Razem	9061	8688	300	65	8

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Na obszarze powiatu słupskiego zlokalizowane są różne formy ochrony przyrody.

Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 12. Mapę obszarów chronionych w powiecie słupskim przedstawiono na rysunku 8.

Tab. 12. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie słupskim

Lp.	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
1.	Bagna Izbickie	Główczyce	786,35
2.	Dolina Grabowej	Kępice	8 255,34
3.	Dolina Łupawy	Damnica, Potęgowo, Smołdzino, Główczyce	5 508,63
4.	Dolina Słupi	Dębница Kaszubska, Kobylnica, Słupsk	37 471,84
5.	Dolina Słupi (obszar morski)	Dębница Kaszubska, Kobylnica, Słupsk, m. Słupsk, Ustka, m. Ustka	6991,48
6.	Dolina Wieprzy i Studnicy	Kobylnica, Kępice	14 349,03
7.	Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy	Ustka	2 469,94
8.	Klify Poddębskie	Ustka	594,44
9.	Ostoja Słowińska	Smołdzino, Główczyce, Ustka	32955,30
10.	Pobrzeże Słowińskie	Smołdzino, Główczyce, Ustka	21819,43
11.	Przybrzeżne wody Bałtyku	Smołdzino, Ustka, m. Ustka	194 626,73
12.	Przymorskie Błota	Ustka	1 688,87
13.	Torfowisko Pobłockie	Główczyce	111,63

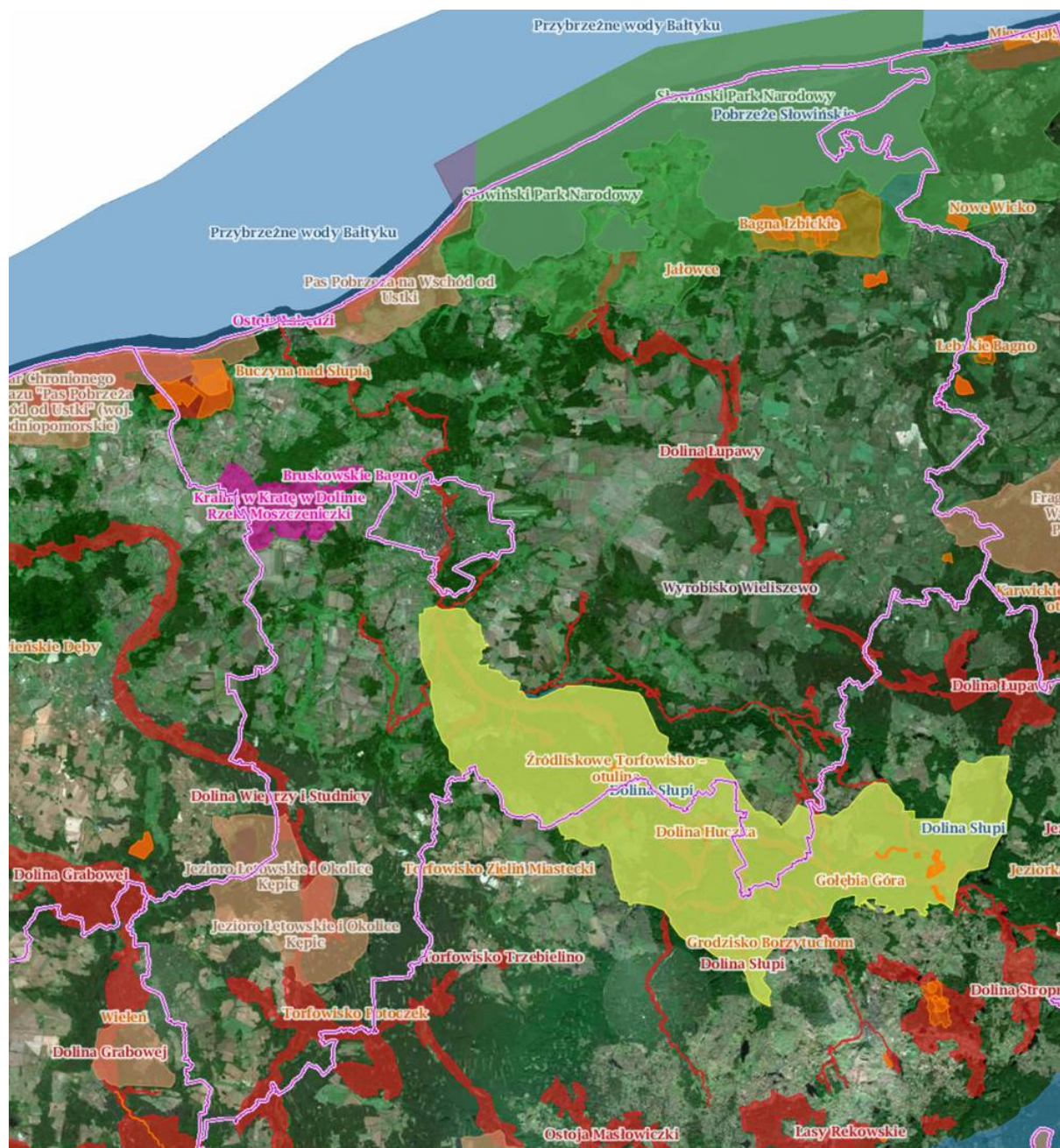
Źródło: natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 31.01.2016 r.

Teren powiatu słupskiego (a dokładniej gmin: Ustka, Smołdzino i Główczyce) obejmuje częściowo Słowiński Park Narodowy. Jego całkowita powierzchnia wynosi 32 744 ha. Na terenie powiatu zlokalizowany jest także Park Krajobrazowy Dolina Słupi o łącznej powierzchni 37 040 ha (park obejmuje częściowo także powiat bytowski).

W powiecie słupskim występują także obszary chronionego krajobrazu:

- Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na Południe od Lęborka;
- Jezioro Łętowskie i Okolice Kępic;
- Pas Pobrzeża na Wschód od Ustki;
- Pas Pobrzeża na Zachód od Ustki.

Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie słupskim należy także 9 rezerwatów przyrody – o łącznej powierzchni 949,56 ha: Grodzisko Runowo, Torfowisko Potoczek, Bagna Izbickie, Torfowisko Pobłockie, Jezioro Modła, Jałowce, Buczyna nad Słupią, Zaleskie Bagna i Źródłiskowe Torfowisko.



Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 31.01.2016 r.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. W województwie pomorskim wyróżnia się dwie strefy, w ramach których prowadzona jest ocena stanu środowiska. Pierwsza strefa

obejmuje tylko aglomerację trójmiejską, a druga (do której zalicza się powiat słupski) – całą resztę województwa (tzw. strefa pomorska).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszony PM10 i PM2,5 oraz bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Klasyfikacja pod kątem ochrony roślin okazała się korzystna – przyznano klasę A. Natomiast poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały dla ozonu w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)¹³.

Monitoring jakości wód rzek w 2014 r. wykazał, że stan wód na terenie województwa został zakwalifikowany jako dobry pod względem stanu i potencjału ekologicznego oraz elementów biologicznych. Stan wód przejściowych i przybrzeżnych określono jako zły.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Słupskiego nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

¹³ Informacja o stanie środowiska województwa pomorskiego w 2014 r., WIOŚ w Gdańsku.

2.11. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w powiecie słupskim można podzielić na:

- realizowane w granicach jednej gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu słupskiego;
- wykonywane do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz podróże poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- gminno-powiatowe – wykonywane w granicach gmin (gminy) i powiatów (powiatu), które utworzyły związek powiatowo-gminny;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);
- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Przejazdy na obszarze powiatu słupskiego, wykraczające poza obszar gmin, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, w szczególności w przewozach kolejowych. Część przejazdów realizowana jest w ramach sieci słupskiej komunikacji miejskiej.

Źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie słupskim będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

Przewozy w ramach powiatu słupskiego służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim.

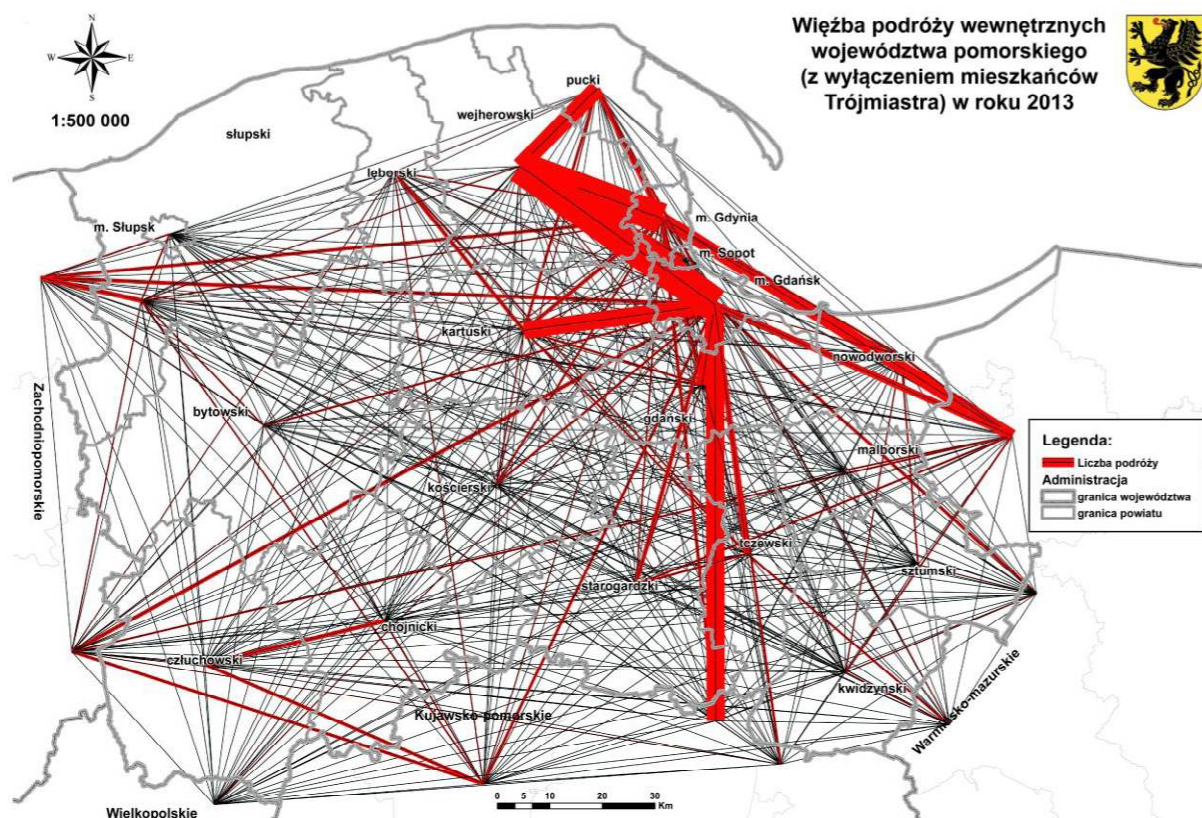
Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie słupskim realizowany jest głównie drogami krajowymi i wojewódzkimi oraz liniami kolejowymi. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągach komunikacyjnych: Słupsk – Trójmiasto, Słupsk – Koszalin, Słupsk – Bytów i w relacjach dalszych, m.in. do Poznania, Bydgoszczy i Szczecina.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu słupskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Słupska. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie powiaty. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, ma także pasażerski transport kolejowy. Więźbę ruchu w podróżach wewnętrznych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 9.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w dwóch kierunkach – do Słupska oraz do sąsiednich gmin. W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich jak: Lębork, Bytów, czy Sławno. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy.

Placówki oświatowe ponadgimnazjalne i zakłady pracy są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin objętych planem. W ruchu wewnętrznym w gminach bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Największe placówki oświatowe w powiecie słupskim zlokalizowane są w Ustce.

W powiecie słupskim duże znaczenie ma także ruch turystyczny. Ze względu na zlokalizowanie w północnej części powiatu wielu ośrodków wypoczynkowych (wybrzeże Morza Bałtyckiego), w sezonie letnim z przejazdów publicznym transportem zbiorowym korzysta większa liczba pasażerów.



Rys. 9. Więżba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”, s. 21.

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym, większość zlokalizowana jest poza powiatem – w mieście Słupsku. Spośród tych, które znajdują się na terenie powiatu, należy wymienić:

- Zespół Szkół Ogólnokształcących i Technicznych w Ustce, ul. Bursztynowa 12;
- Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Damnicy, ul. Korczaka 1;
- Powiatowy Urząd Pracy Filia w Ustce, ul. Kosynierów 9;
- Komisariat Policji w Ustce, ul. Grunwaldzka 13;
- Komisariat Policji w Główniczach, ul. Osiedle 1;
- Komisariat Policji w Kępicach, pl. Wolności 23;
- Szpital w Ustce, ul. Mickiewicza 12;
- NZOZ Centrum Medyczne FALCK w Ustce, ul. Kopernika 1

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmian w lokalizacji obiektów będących generatorami przewozów i mających istotny wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”¹⁴, zwany dalej planem krajowym;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”¹⁵, zwany dalej planem wojewódzkim.

Zgodnie z planem krajowym, przewiduje się, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%).

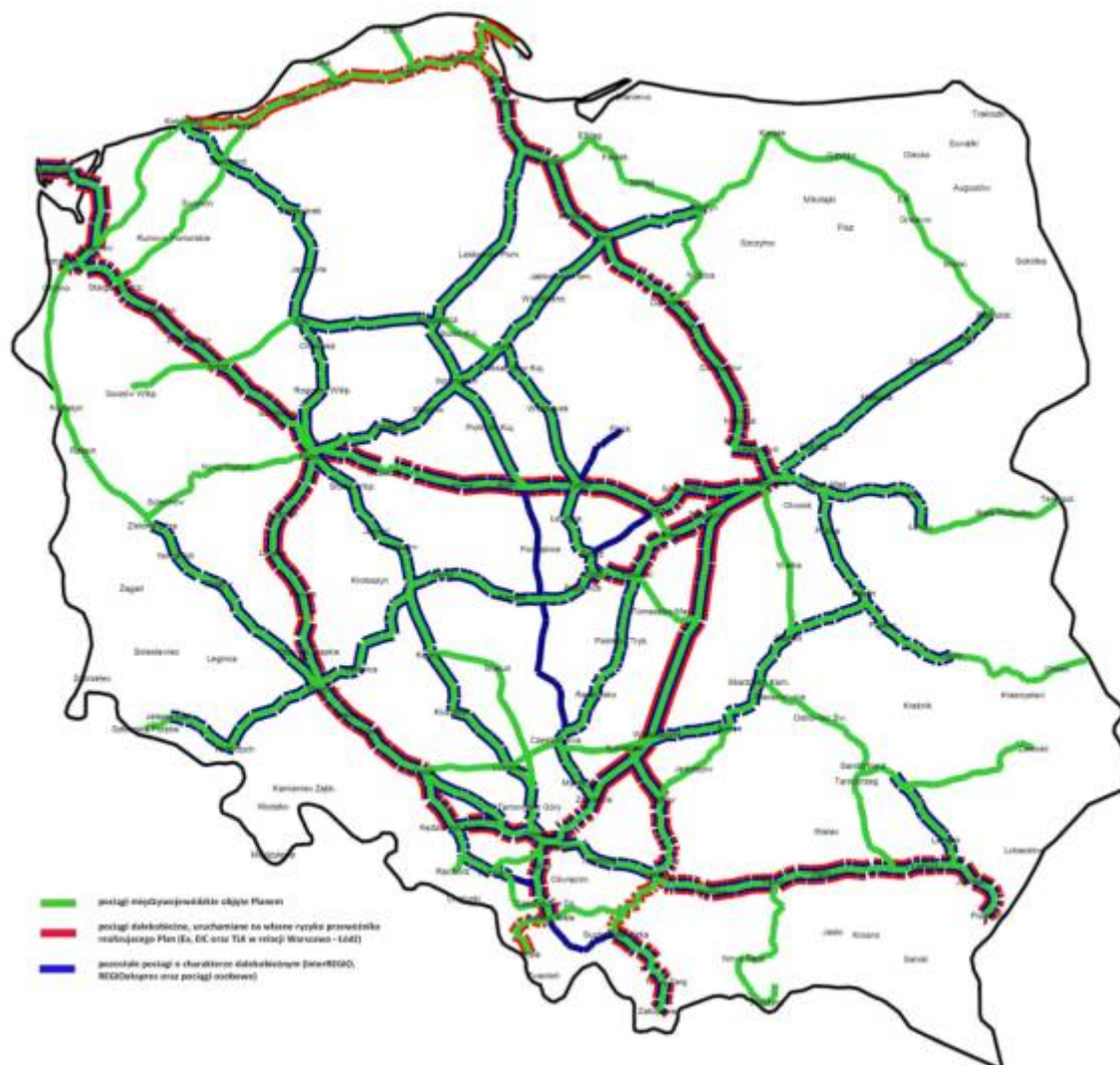
W planie krajowym ujęto połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatu słupskiego (por. rysunek 10): Piła Główna – Słupsk, Szczecin Główny – Słupsk, Słupsk – Gdynia Główna, Słupsk – Kołobrzeg, Słupsk – Ustka i Słupsk – Łeba. Stacja Ustka została wskazana jako punkt handlowy, który może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego. Oprócz niej, żadna inna stacja na terenie powiatu nie została uznana za punkt handlowy, który byłby objęty skomunikowaniami. Najbliższa taka stacja to Słupsk.

Plan transportowy określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny.

W wariantcie minimalnym, plan zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantach najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych miała zostać do 2015 r. rozszerzona o nowe połączenia, ale na obszarze objętym niniejszym planem, nie były one przewidywane.

¹⁴ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

¹⁵ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24.02.2014 r.



Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

W planie krajowym przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system komunikowań.

W planie przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w tym dokumencie relacje.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”, przyjęty przez Sejmik Województwa, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W planie wojewódzkim dokonano analizy czynników kształtujących potrzeby przewozowe. Za Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego w sieci osadniczej wyróżniono jako ośrodek regionalny I rzędu dwumiaсто Słupsk – Ustka oraz Kępi-ce – jako ośrodek ponadgminny.

W analizie transportu kolejowego zwrócono uwagę na dość dobry stan linii kolejowej nr 202 Gdańsk – Gdynia – Wejherowo – Słupsk. Stwierdzono ponadto, że mieszkańcy powiatu słupskiego (obok wejherowskiego i sztumskiego) odbywają najwięcej podróży międzypowiatowych – z uwagi na to, że każda podróż do miasta powiatowego wiąże się z przekraczaniem granicy powiatu.

Zaprojektowana w planie wojewódzkim sieć połączeń transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim podzielona została, przy założeniu transportu kolejowego jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, na trzy kategorie linii:

- szkieletowe – kolejowe, łączące ośrodek wojewódzki z ośrodkami krajowymi i wojewódzkimi I i II rzędu oraz autobusowe pełniące podobną rolę – jako uzupełnienie linii kolejowych;
- dowozowe – kolejowe, łączące ośrodki regionalne I i II rzędu z kolejowymi liniami szkieletowymi oraz autobusowe – łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi i umożliwiające utworzenie łańcuchów podróży międzypowiatowych;
- uzupełniające – kolejowe sezonowe i o małym ruchu oraz autobusowe – łączące generatory ruchu w powiatach z kolejowymi węzłami integracyjnymi lub wyznaczane tam, gdzie linie kolejowe ze względów technicznych mają zbyt małą przepustowość.

W planie wojewódzkim przyjęto trzy warianty rozwoju sieci komunikacyjnej: „nie robić nic nowego” (wariant 0), docelowy (wariant 1) i startowy (wariant 2).

Relacja: Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna zaliczona została do kategorii A – akceptowana bez zastrzeżeń. Linia ta uznana została w planie wojewódzkim jako szkieletowa (oznaczona jako RPK-03) w pierwszej klasie częstotliwości obsługi w obydwu wariantach planu. Relacja Szczecin – Koszalin – Słupsk (dowozowa) zaliczona została w wariantcie 2 do kategorii B (akceptowanych), ale wymagających monitorowania (II klasa obsługi).

Relacje: Szczecinek – Miastko – Korzybie – Słupsk (dowozowa, III klasa), Słupsk – Ustka oraz Gdynia Główna – Lębork – Łeba (uzupełniająca, III klasa), zaliczone zostały do kategorii C – jako akceptowane wstępnie, ale wymagające dalszych analiz.

W wojewódzkich autobusowych przewozach pasażerskich obejmujących powiat słupski i lęborski, wymieniono linie:

- nr 22-01 Lębork – Bytów (szkieletowa, II klasa obsługi);
- nr 22-07 Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice (szkieletowa, III klasa);
- nr 22-08 Słupsk – Trzebielino – Bytów (dojazdowa, II klasa);
- nr 22-11 Słupsk – Główny – Lębork (dojazdowa, II klasa);
- nr 22-13 Słupsk – Sierakowice – Kartuzy (dojazdowa, III klasa);
- nr 22-14 Sierakowice – Lębork – Łeba (dojazdowa, III klasa);
- nr 22-15 Lębork – Sierakowice – Starogard Gdański (szkieletowa, III klasa);
- nr 22-18 Słupsk – Trzebielino – Miastko (dojazdowa, II klasa obsługi);
- nr 22-20 Lębork – Krokowa – Puck (dojazdowa, II klasa).
- nr 22-27 Słupsk – Smołdzino (uzupełniająca, II klasa);
- nr 22-31 Słupsk – Ustka/Darłowo (wariant 1 – uzupełniająca, I klasa, wariant 2 – dojazdowa, II klasa);
- nr 22-48 Kępice – Miastko (wariant 1 – dojazdowa, III klasa);
- nr 22-49 Słupsk – Kępice – Polanów – Miastko (wariant 2 – dojazdowa, II klasa obsługi).

Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

- dla klasy I – ponad 18 par połączeń na dobę;
- dla klasy II – od 11 do 18 par połączeń na dobę;
- dla klasy III – od 4 do 10 par połączeń na dobę.

Na rysunku 11 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich. Kolorem zielonym zaznaczono trasy linii kolejowych, a różowym – trasy linii autobusowych.



Rys. 11. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

W dniu 16 września 2015 r. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego opublikował ogłoszenie o zamiarze udzielenia zamówienia w trybie art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na wykonywanie przewozów w drogowych przewozach pasażerskich na 48 liniach komunikacyjnych leżących na terenie województwa pomorskiego, określonych w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” jako linie o charakterze użyteczności publicznej. Dla obszaru powiatu słupskiego wskazano w tym ogłoszeniu następujące linie:

- szkieletowe:
 - nr 3: Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice;
- dowozowe:
 - nr 9: Słupsk – Trzebielino – Bytów;
 - nr 11: Słupsk – Główny – Lębork;
 - nr 12: Słupsk – Sierakowice – Kartuzy;
 - nr 17: Słupsk – Trzebielino – Miastko;
 - nr 24: Kępice – Miastko;
- uzupełniające:
 - nr 31: Słupsk – Smołdzino,;
 - nr 33: Słupsk – Ustka/Darłowo.

Termin składania wniosków dotyczących uzyskania dokumentów lub dostępu do dokumentów wyznaczono na 30 września 2016 r.

Na obszarze powiatu słupskiego określono w planie wojewódzkim lokalizację kilku węzłów integracyjnych:

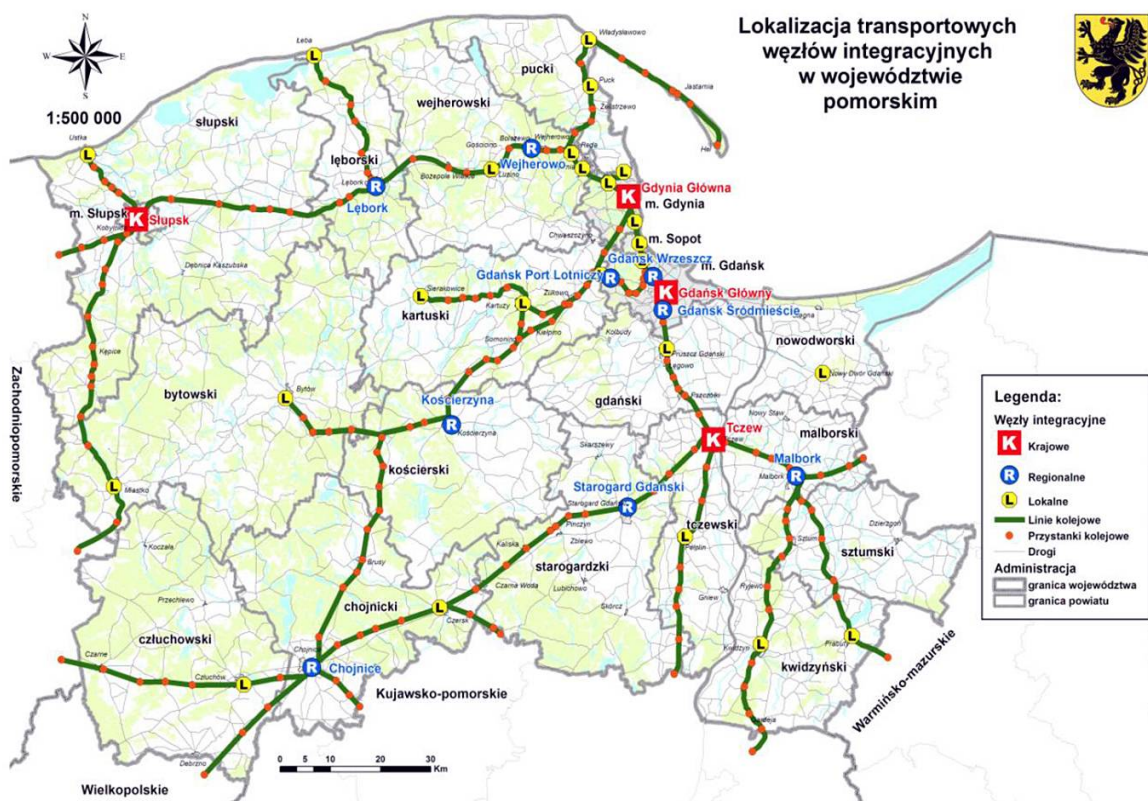
- węzły klasy L (lokalne) – w Ustce;
- przystanki zintegrowane (PZ) – w Potęgowie, Damnicy, Jezierzycach Słupskich, Kępicach i w Korzybiu.

W lokalnym węźle integracyjnym, który obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy – umożliwiając integrację transportu kolejowego z autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z indywidualnym – powinny się znaleźć dworzec albo przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R, K+R).

Przystanek zintegrowany to wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Jego infrastrukturę powinny stanowić przystanek kolejowy lub autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R).

Za takim podejściem do planowania systemu transportowego przemawia założenie, że cała struktura sieciowa systemu transportowego województwa opiera się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych.

Na rysunku 12 przedstawiono lokalizację istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.



Rys. 12. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.*

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla powiatu, musi uwzględnić postanowienia planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Pomorskiego.

2.13. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego szczebla powiatowego i gminnego

Obszar powiatu słupskiego obejmuje także plan transportowy dotyczący sieci komunikacji miejskiej: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2024 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego” – przyjęty uchwałą nr L/679/14 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 26 marca 2014 r.

Plan ten obejmuje m.in. linie komunikacji miejskiej wybiegające poza granice Słupska, funkcjonujące w ramach podpisanych porozumień międzygminnych. Porozumienia z miastem Słupsk podpisały gminy wiejskie: Dębica Kaszubska, Kobylnica i Słupsk. W tabeli 13 przedstawiono miejscowości obsługiwane słupską komunikacją miejską, wyszczególnione w planie transportowym.

Zgodnie z § 5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej można odstąpić od sporządzenia części graficznej planu transportowego. Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, z reguły odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W planie transportowym określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania będzie funkcjonowała dana sieć komunikacji miejskiej. Takie rozwiązanie zastosowano w planie transportowym dla sieci słupskiej komunikacji miejskiej. W związku z powyższym, przyjmuje się założenie, że zakres merytoryczny przewozów regulowanych niniejszym planem będzie rozłączny z zakresem przewozów w ramach słupskiej komunikacji miejskiej – na obszarze określonym obowiązującym planem transportowym.

Już po uchwaleniu planu, z dniem 1 września 2015 r. uruchomiona została nowa linia autobusowa o numerze 10, dedykowana obsłudze gminy Kobylnica – obejmująca miejscowości Bolesławice i Kobylnica wraz z ich połączeniem ze Słupskiem. Na linii 10, poza kursami dojazdowymi do bazy MZK realizowanymi na krótkim fragmencie trasy, zaplanowano 25 par kursów, wykonywanych tylko w dni powszednie.

Tab. 13. Miejscowości na terenie powiatu słupskiego obsługiwane liniami komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 31 stycznia 2014 r.

Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców	Linie	Liczba kursów w okresie poza wakacjami					
				w dniu powszednim		w sobotę		w niedzielę i święta	
				z	do	z	do	z	do
Siemianice	Słupsk	1 950	2	6	6	-	-	-	-
Redzikowo		1 492	4	12	12	13	13	6	6
Wieszyno		265	4	11	11	8	8	4	4
Krępa Słupska		785	11	3	3	-	-	-	-
Głobino		569	11	14	14	5	5	4	4
Kusowo		709	11	3	3	-	-	-	-
Płaszewko		99	11	3	3	-	-	-	-
Włynkówko		727	17	2	2	-	-	-	-
Włynkowo		292	17	2	2	-	-	-	-
Strzelinko		164	17	2	2	-	-	-	-
Strzelino		673	17	2	2	-	-	-	-
Kobylnica		Kobylnica	2 877	5	33	34	34	34	27
Widzino	530		5	15	14	5	5	5	5
Krzywań	Dębica Kaszubska	157	11	14	14	5	5	4	4
Grabin		111	11	14	14	5	5	4	4
Dębica Kaszubska		3 644	11	14	14	5	5	4	4
Krzynia		42	11 (sez.)	-	-	4	4	5	5

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2024 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, s. 95.

W miejskim planie transportowym stwierdzono, że – jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych – podaż usług przewozowych słupskiej komunikacji miejskiej jest stosunkowo dobrze dostosowana do występującego popytu efektywnego.

W ramach obszarów gminnych – wg planu miejskiego – oferta przewozowa słupskiej komunikacji miejskiej będzie rozwijana w ścisłym porozumieniu z władzami gmin i społecznościami lokalnymi. Trasy linii i rozkłady jazdy będą określane w porozumieniu z władzami gmin i po zbadaniu potrzeb lokalnych społeczności. Przebieg i charakter linii może ulegać zmianie w miarę zmieniających się potrzeb pasażerów i w miarę możliwości finansowych gmin.

Z uwagi na inny charakter przewozów na rozległych terenach gmin, dopuszcza się objęcie tych elementów sieci komunikacyjnej postępowaniem przetargowym przeprowadzonym przez organizatora – ZIM w Słupsku – z wyłonieniem wykonawcy niebędącego podmiotem wewnętrznym.

W każdym przypadku zakłada się jednak, że taryfa opłat pozostanie zintegrowana – umożliwiającą pasażerowi swobodny wybór środka transportu bez konieczności stosowania odrębnych zasad taryfowych i biletów, z zachowaniem obecnej atrakcyjności biletów okresowych.

Przewidywane w planie miejskim finansowanie słupskiej komunikacji miejskiej przedstawiono dla dwóch wariantów: stagnacji – zakładającym utrzymanie obecnej oferty przewozowej oraz rozwojowym – przyjmującym zwiększenie oferty wraz ze wzrostem liczby przewożonych pasażerów.

Plan przewiduje dostosowanie przystanków do potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej, likwidację barier, a także dostosowanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym wyposażenie ich w informację elektroniczną i głosową.

W okresie planowania zakłada się utrzymanie zasady pokrywania kosztów organizowania i świadczenia usług przewozowych przychodami z biletów i dopłatami z budżetów samorządów, a finansowania inwestycji – ze środków własnych operatora, wspomaganych zakupami i modernizacją taboru przez miasto Słupsk, przy wykorzystaniu środków pomocowych z Unii Europejskiej.

Miasto Słupsk zrealizowało szereg inwestycji poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego. W ramach projektu pn. „Wzrost atrakcyjności systemu transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Słupskiej poprzez budowę węzła integracyjnego „Dworzec Kolejowy i Autobusowy” wraz z infrastrukturą towarzyszącą dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych – etap I” wdrożono system zarządzania siecią komunikacji miejskiej wraz z elektroniczną informacją pasażerską, przebudowano układ przystanków w dworcowym węźle przystankowym, wdrożono priorytety dla komunikacji miejskiej, a także zakupiono nowy tabor autobusowy. W ramach budowy systemu informacji pasażerskiej przewiduje się montaż tablic także na obszarze gmin wiejskich Kobylnica i Słupsk.

W kolejnym horyzoncie finansowania przewiduje się realizację inwestycji węzła transportowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska – z elementami priorytetów dla komunikacji zbiorowej. Aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa dla przedsięwzięcia.

Powiązany, uchwalony już planem transportowym, w którym wybrane linie komunikacyjne obejmują swoim zasięgiem powiat słupski i miasto Słupsk, jest „Plan zrównoważone-

go rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Bytowskim” . Projektowanym planem, skierowanym na obrady Rady Powiatu w Sławnie (druk nr 13), w którym wybrane linie komunikacyjne obejmują swoim zasięgiem powiat słupski i miasto Słupsk, jest z kolei „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sławieńskiego”. Wymienione dwa plany dotyczą obszarów powiatów, dla których zostały opracowane, lecz – co ciekawe – przedstawione w nich niektóre linie komunikacyjne poprowadzone zostały do miejscowości w powiecie słupskim lub do Słupska.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Bytowskim” przewiduje uruchomienie linii komunikacyjnych o trasach w granicach powiatu bytowskiego oraz linii komunikacyjnych ponadpowiatowych, o trasach z obszaru powiatu bytowskiego do miejscowości położonych w powiatach sąsiednich, w tym trzy linie skierowane poprzez powiat słupski do miasta Słupska:

- nr 004: Bytów – Niepogłędzie – Motarzyno – Dębica Kaszubska – Słupsk;
- nr 005: Bytów – Unichowo – Budowo – Motarzyno – Dębica Kaszubka – Słupsk;
- nr 008: Miastko – Dretyń – Kępice – Warcino – Kruszka – Słupsk,

a także dwie linie obsługujące w powiecie słupskim tylko miejscowość Mielno w gminie Dębica Kaszubska tuż przy granicy z gminą Trzebielino w powiecie bytowskim:

- nr 2201 007 U: Objezierze – Moczydło – Suchorze – Miszewo – Gumieniec – Miszewo – Suchorze – Mielno – Suchorze – Uliszkowice – Starkówko – Uliszkowice – Suchorze – Zielin – Starkowo – Cetyń – Poborowo – Trzebielino – Bożanka – Broczyna – Dretyń – Tursko – Dretyń – Okunino – Kowalewice – Miastko;
- nr 2201 008 U: Objezierze – Moczydło – Suchorze – Miszewo – Gumieniec – Miszewo – Suchorze – Mielno – Suchorze – Uliszkowice – Starkówko – Uliszkowice – Suchorze – Zielin – Trzebielino – Bożanka – Broczyna – Bożanka – Dretyń – Tursko – Dretyń – Okunino – Kowalewice – Miastko.

W planie transportowym dla powiatu bytowskiego preferowana jest forma publicznego trybu wyboru operatora.

Projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sławieńskiego” przedstawia sieć linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich użyteczności publicznej w dwóch wariantach – minimalnym i optymalnym. W wariantcie minimalnym nie jest planowana żadna linia komunikacyjna wykraczająca poza granice powiatu sławieńskiego, natomiast w wariantcie optymalnym planowana jest linia nr 28, w relacji: Darłowo – Postomino – Możdżanowo – Krzemienica – Swołowo – Bruskowo Małe – Wierzbęcin – Bruskowo Wielkie – Bierkowo – Słupsk.

Przebieg linii komunikacyjnych łączących powiaty bytowski i sławieński ze słupskim został uwzględniony w proponowanych trasach linii o charakterze użyteczności publicznej ustalonych w niniejszym planie transportowym.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

W planie wojewódzkim ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Założono trzy scenariusze – pesymistyczny, umiarkowany (realistyczny) i optymistyczny. Przyjęto jednocześnie trzy warianty modelowania: wariant stagnacji (braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej), który służy jako bazowy do porównań oraz warianty 1 i 2 – różniące się zasięgiem sieci kolejowej i autobusowej. Analizę przeprowadzono dla czterech okresów (lat): 2012 – stan istniejący w chwili opracowania planu wojewódzkiego, 2015 – okres przejściowy, 2020 – pierwszy okres funkcjonowania planu wojewódzkiego i 2025 – okres końcowy.

Zawarte w planie wojewódzkim prognozy dotyczą wprawdzie podróży międzypowiatowych, jednak model ten można przenieść również na sieć przewozów powiatowych, ponieważ czynniki demograficzne, gospodarcze czy związane z motoryzacją indywidualną, są – jako determinanty podejmowanych decyzji – zbliżone dla obydwu tych rodzajów przewozów.

Udział podróży transportem zbiorowym w okresie bazowym określono na poziomie 27,1%. W horyzoncie roku 2025 – przy założeniu scenariusza umiarkowanego – udział ten może wzrosnąć do 28,4% (wariant 1) lub do 27,7% (wariant 2). W przypadku braku działań

(wariant stagnacji) – spadnie natomiast do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym udział transportu zbiorowego może wynieść nawet 29,9% (wariant 1) lub 28,5% (wariant 2), a w scenariuszu pesymistycznym – 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2).

Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (łączniej drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych) nawet o 26,6% – do wartości 1,62 mld pasażerokilometrów, a liczba podróży wyniesie 57,1 mln (wzrost o 26% w stosunku do wariantu bazowego).

W rezultacie, uzyskane zostanie zmniejszenie natężenia ruchu na trasach dojazdowych do Trójmiasta i do ośrodków regionalnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (wg szacunków, liczba wypadków może zmniejszyć się o 2% – co spowoduje oszczędności rzędu 150 mln zł rocznie). Wartość zmniejszenia emisji spalin może wynieść ok. 3,5%.

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich piętnastu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, jak i w województwie pomorskim – wzrosła ponad dwukrotnie. Niemal co drugi mieszkaniec województwa jest posiadaczem samochodu osobowego. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

Zmniejszanie się udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich jest, niestety, powodem stałego pogarszania się mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób młodych niemogących jeszcze posiadać prawa jazdy oraz osób ubogich, nieposiadających samochodu osobowego. Ciągłe ograniczanie oferty komercyjnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, przy braku takich przewozów samorządowych, powoduje zwiększanie zakresu wykluczenia społecznego, z którym to zjawiskiem wszystkie samorządy powinny walczyć.

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiecie słupskim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości i gmin objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza częstotliwości i godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie dostępności połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie samochodów osobowych.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań – zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe. Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji zbiorowej ponadgminnej realizowanej w granicach powiatu słupskiego zalicza się: zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń), przy dogodnych dla mieszkańców godzinach kursowania (obejmujących możliwie szeroki zakres godzinowy).

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji powiatowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki do podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-

30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi transportu publicznego w powiecie słupskim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców powiatu (o około 1,3% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują spadek liczby mieszkańców w miastach, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w pozostałych gminach wiejskich. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych pomiędzy miastami i gminami.

Liczba osób uczących się spadnie (o ok. 12%). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o blisko 20%, a w gminach wiejskich tylko o niecałe 3%, skutkując w całym powiecie spadkiem o 6%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – na całym obszarze powiatu ich liczba wzrośnie, aż o 79%, a charakteryzują się oni najniższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miast na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru wiejskiego na poziomie 1,8, w tabeli 14 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r.

Założono, m.in. na podstawie badań zachowań komunikacyjnych wykonanych na potrzeby wojewódzkiego planu transportowego, że 30% podróży odbywa się w granicach gminy. W szacunkach przyjęto, że 80% wszystkich podróży ponadgminnych odbywać się będzie w granicach powiatu słupskiego lub do miasta Słupska. Założono również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży poza powiat słupski (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych).

Przyjęto także, że udział komunikacji autobusowej w podróżach na obszarze powiatu wyniesie 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe podróże realizowane będą samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, pieszo, itp.) i jednocześnie, że 30% tych podróży realizowane będzie komunikacją miejską (która obsługuje mniejszy obszar niż powiatowa, ale są to rejony gęściej zaludnione i realizowana jest większa liczba kursów).

W efekcie przeprowadzonej analizy oszacowano, że do 2025 r. nastąpi wzrost liczby podróży o ok. 0,9%, z czego na obszarach wiejskich będzie on wyższy i wyniesie ok. 2,2%.

Ponadgminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami autobusowymi, komunikacją miejską (w zakresie pozamiejskim) oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez powiat.

Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Obszary wiejskie		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	14,29	13,93	51,84	52,32	66,14	66,25
– w tym poza gminę	10,00	9,75	36,29	36,62	46,30	46,38
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	9,00	8,78	32,66	32,96	41,67	41,74
– w tym komunikacją autobusową	0,41	0,39	1,47	1,48	1,87	1,88

Źródło: opracowanie własne.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej. Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu słupskiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało silnym ograniczeniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

Od 1 stycznia 2017 r. zmienia się system refundacji ulg ustawowych z tytułu utraty przychodów, spowodowanej stosowaniem uprawnień pasażerów do ulg określonych ustawami.

Rekompensata z tytułu utracenia przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych, jest co do zasady pokrywana z budżetu państwa. Aktualnie, rekompensatę może otrzymywać przewoźnik drogowy, świadczący legalnie (na podstawie otrzymanego zezwolenia) regularne usługi przewozowe – po spełnieniu określonych warunków formalnych i podpisaniu umowy z urzędem marszałkowskim.

Od 1 stycznia 2017 r. przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie będzie wymagać uzyskania zezwolenia. Drogowy przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, przedsiębiorca będzie mógł wykonywać już po zgłoszeniu o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora (jednostki samorządu terytorialnego) – właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów – i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Transport drogowy osób w Polsce ulegnie więc liberalizacji.

Przewoźnik, świadczący usługi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, nie będzie mógł uzyskiwać rekompensaty udzielanych ulg ustawowych.

W nowych uregulowaniach prawnych rekompensatę otrzymywać będzie nie przewoźnik, ale organizator, który następnie wypłaci ją operatorowi publicznego transportu zbioro-

wego, czyli podmiotowi, który na jego zlecenie, zgodnie z umową zawartą w trybie przewidzianym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, świadczyć będzie usługi przewozowe. Przewozy te muszą być ogólnodostępne (otwarte dla mieszkańców).

Wprowadzana z dniem 1 stycznia 2017 r. zmiana warunków otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, jest znacząca. Aby dotychczasowy przewoźnik otrzymał taką rekompensatę, musi stać się operatorem – mieć podpisaną umowę na realizację przewozów z organizatorem. Z kolei umowa taka może obejmować tylko linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, które są zamieszczone w planie transportowym, w tym w jego załączniku graficznym.

Zmiana w sposobie przyznawania rekompensaty spowoduje znaczące zmiany w funkcjonowaniu transportu publicznego. Dla obsługiwanych przez przewoźników linii komunikacyjnych ze znacznym udziałem pasażerów posiadających prawo do ulg ustawowych, np. linii, z których korzysta młodzież dojeżdżająca do szkół, udział rekompensaty z tytułu utraconych przychodów jest istotny. Aktualnie, w skali kraju udział ten stanowi – w zależności od regionu – od około jednej trzeciej do jednej czwartej całości przychodów przewoźników świadczących usługi na liniach komunikacji zwykłej.

W przewozach, które stanowią dedykowane gminne dowozy dzieci do szkół, ogólnodostępne tylko w celu pozyskania rekompensaty, jej udział w przychodach sięga 49%, wynikając z wymiaru ulgi przysługującej przy zakupie biletów miesięcznych uczniom do ukończenia gimnazjum lub szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (publicznej) – nie dłużej niż do ukończenia 24. roku życia. W uproszczeniu można więc stwierdzić, że w tych przewozach budżet państwa w połowie pokrywa ich koszt.

Wg danych przewoźników, przeciętnie w skali kraju linie lokalne obsługiwane dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych nowoczesnym taborem niskopodłogowym lub niskowejściowym, o znacznie niższej od przeciętnej w branży średniej wieku taboru, wykazują już w obecnych uwarunkowaniach deficytowość.

Nieznaczną rentowność (co najwyżej kilkuprocentową) wykazują natomiast linie lokalne obsługiwane autobusami zdecydowanie mniej komfortowymi – przeważnie wyeksploatowanymi już autosanami H9-21 – lub kilkudziesięcioletnimi autobusami importowanymi z Europy Zachodniej.

W lepszej sytuacji są też przewoźnicy eksploatujący mniej kosztowne w utrzymaniu „busy” – pojazdy o mniejszej pojemności pasażerskiej i niższym komforcie podróży, wynikającym z samej konstrukcji pojazdu – zaadoptowanego przez producenta do przewozu osób samochodu dostawczego lub ciężarowego.

Hipotetyczny brak refundacji ulg ustawowych spowodowałyby sytuację, w której w skali kraju większość linii lokalnych charakteryzowałaby się znaczącym deficytem (szacowanym na około 30% kosztów świadczonych usług).

Organizator powiatowych lub wojewódzkich przewozów pasażerskich może odpowiednio zareagować, włączając takie linie do sieci, na której planuje zorganizowanie przewozów, czyli umieścić je w planie transportowym i w załączniku graficznym do planu. Wówczas, po 1 stycznia 2017 r., wybrany przez niego operator będzie mógł wystąpić o rekompensatę. Możliwości takiej nie będzie miał organizator komunikacji miejskiej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiecie słupskim – w wymiarze nie mniejszym niż o dalsze 15% w okresie planistycznym – w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojazdu do miejsca świadczenia usług komunikacji zbiorowej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%¹⁶. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w powiecie słupskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

¹⁶ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

3.3. Prognoza podaży

Na obszarze powiatu słupskiego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym.

Ze względu na specyfikę powiatu słupskiego, będącego powiatem ziemskim otaczającym miasto Słupsk (miasto na prawach powiatu), większość podróży odbywa się połączeniami o charakterze ponadpowiatowym (wojewódzkim). Do tej pory Starosta Słupski wydał tylko osiem zezwoleń na przewozy regularne w relacjach ponadgminnych i zarazem wewnątrzpowiatowych.

W tabelach 15 i 16 przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatu słupskiego, będących przewozami powiatowymi lub gminnymi. Istotna dla mieszkańców powiatu sieć połączeń obejmuje także linie łączące jego obszar ze Słupskiem. W dotychczasowym stanie prawnym zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydaje Prezydent Miasta Słupska. Od 2017 r. linie te stanowić będą jednak formalnie wojewódzkie przewozy pasażerskie – przedstawiono je w tabeli 17.

W tabelach 15-17, w celu zachowania wymaganej czytelności treści, zastosowano skrócone nazwy poszczególnych przewoźników. Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników są następujące:

- **Auto-Bus:** Auto-Bus Przewóz Osób Irena Gzubicka, ul. Dworcowa 15/44, 75-201 Koszalin;
- **Daszkiewicz:** Przewóz Osób Autobusem Kiosk Handlowy – Mirosław Daszkiewicz, ul. Biernackiego 20, 76-200 Słupsk;
- **Gochy:** Józef Gawin Transport i Handel „Gochy”, Wojsk 6a, 77-130 Lipnica;
- **Lazur:** „Lazur” Sp. z o.o., ul. Promenada Słońca 7, Poddąbie, 76-211 Objazda;
- **Nord Express:** Nord Express Sp. z o.o., Wytowno 1a, 76-270 Ustka;
- **Pikuła:** Jan Pikuła Przewozy Pasażerskie, Sławsko 47, 76-100 Sławno;
- **PKS Bytów:** Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie S.A., ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów;
- **PKS Darłowo:** Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o., Krupy 77, 76-150 Darłowo;
- **PKS Gryfice:** „Przedsiębiorstwo PKS Gryfice” Sp. z o.o., Słudwia, 72-310 Płoty;
- **PKS Słupsk:** Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku S.A., ul. Bohaterów Warszawy 30, 76-214 Smołdzino, adres korespondencyjny: ul. Piłsudskiego 74, 76-200 Słupsk;
- **Ramzes:** Usługi Przewozowe Ramzes Adrian Radomski, ul. Wodnica 28a, 76-270 Ustka;

- **Wójcik:** Usługi Transportowo-Osobowe Jerzy Wójcik, ul. Prosta 6, 77-143 Studzienice.

Tab. 15. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Słupskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w okresie wakacji letnich
1	Ustka – Grabno – Zimowiska – Niestkowo – Charnowo – Gałęzinowo – Wielichowo – Pęplino – Duninówko (<)	Ramzes	3	0
2	Ustka – Wodnica – Duninowo – Gołęcino – Zaleskie – Możdżanowo – Krzemienica – Swółowo – Krężołki – Starkowo (<)	Ramzes	3	0
6	Ustka – Przewłoka – Dalimierz – Wytowno – Machowinko – Objazda – Bałamątek – Dębina – Rowy	Ramzes	0	5
111	Ustka – Przewłoka – Dalimierz – Wytowno – Machowinko – Poddąbie – Machowinko – Objazda – Bałamątek – Dębina – Rowy	Nord Express	0	13
64001	Ustka – Grabno – Zimowiska – Grabno – Ustka	PKS Słupsk	4	0
64002	Ustka – Przewłoka – Zapadłe – Przewłoka – Ustka – Wodnica – Ustka	PKS Słupsk	4	0
64009	Ustka – Przewłoka – Dalimierz – Wytowno – Machowinko – Objazda – Gąbino – Dominek – Gąbino – Objazda – Bałamątek – Dębina – Rowy	PKS Słupsk	10	10
64179	Sycewice – Reblino – Zębowo – Redęcin – Gać	PKS Słupsk	3	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 16. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatu słupskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
4	USTKA: Machowino – Radwanki – Wytowno	Lazur	3	0
5	USTKA: Rowy – Dębina – Bałamątek – Objazda	Lazur	6	0
6	USTKA: Machowino – Radwanki – Wytowno – Machowinko – Poddąbie – Objazda	Lazur	6	0
8	USTKA: Dominek – Gąbino – Objazda	Lazur	6	0
64069	SMOŁDZINO: Komnino – Bukowa – Czysta – Retowo – Gardna Mała – Gardna Wielka – Stojcino – Gardna Wielka – Człuchy – Smołdzino – Żelazo – Wierzchocino – Siecie – Witkowo	PKS Słupsk	10	0
64075	DĘBNICA KASZ.: Dębica Kaszubska – Starnice – Borzęcino – Łabiszewo – Troszki – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo (kursuje tylko w okresie wakacji letnich we wtorki i piątki – 4 kursy)	PKS Słupsk	0	0
64142	GM. SŁUPSK: Grąsino – Jezierzycze – Bukówka – Jezierzycze – Rogawica – Kukowo	PKS Słupsk	17	0
64153	DĘBNICA KASZ.: Dębica Kaszubska – Starnice – Borzęcino – Borzęcinko – Borzęcino – Łabiszewo – Troszki – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Gogolewko – Maleniec	PKS Słupsk	5	0
64167	KOBYLNICA: Sycewice – Komorczyn – Sycewice – Reblino – Runowo Sławieńskie – Dobrzęcino – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Kczewo – Bzowo – Ściegnica – Bzowo – Kczewo – Słonowiczki – Runowo Sławieńskie – Reblino – Sycewice (>)	PKS Słupsk	1	0
65290	KĘPICE: Barcino – Bronowo – Jabłoniec – Bronowo – Barcino – Barwino – Korzybie – Barwino – Barcino – Oblężę – Kępice – Warcino – Osowo – Chorowo – Osowo – Warcino – Kępice (>)	PKS Bytów	1	0

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
-	DĘBNICA KASZ.: Budowo – Kotowo – Motarzyno – Niemczewo – Goszczyno – Niemczewo – Jamrzyno – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Budowo – Niepogłędzie – Budowo	Gochy	7	0
-	DĘBNICA KASZ.: Dębica Kaszubska – Krzywań – Dębica Kaszubska – Brzezinec – Borzęcinko – Borzęcino – Starnice – Borzęcino – Łabiszewo – Boguszyce – Łabiszewo – Troszki – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Gogolewko – Maleniec	Wójcik	10	0
-	DĘBNICA KASZ.: Goszczyno – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Budowo – Motarzyno	Wójcik	5	0
-	DĘBNICA KASZ.: Mielno – Podwilczyn – Łysomice – Łysomiczki – Dębica Kaszubska – Krzynia – Dębica Kaszubska – Skarszów Dolny – Dębica Kaszubska	Wójcik	3	0
-	DĘBNICA KASZ.: Niepogłędzie – Budowo – Motarzyno – Kotowo – Motarzyno – Ochodza – Niemczewo – Goszczyno – Niemczewo – Spole – Leśnia – Starniczki – Dębica Kaszubska – Skarszów Górny – Dębica Kaszubska – Grabin – Dębica Kaszubska	Wójcik	3	0
-	POTĘGOWO: Karznica – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo – Nieckowo – Radosław – Nieckowo – Węgierskie – Czerwieniec – Skórowo – Potęgowo – Chlewnica – Żychlin – Warcimino – Żychlin – Runowo – Chlewnica – Potęgowo – Głuszynko – Głuszyno – Grapice – Rzechcino – Potęgowo – Skórowo – Czerwieniec – Węgierskie – Nieckowo – Radosław – Potęgowo – Darżyno – Grąbkowo – Dąbrówno – Łupawa – Malczkowo – Malczkówko – Wieliszewo – Karznica – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – Żychlin – Warcimino – Żychlin – Runowo – Chlewnica – Potęgowo (kursy tylko we wtorki i piątki)	Daszkiewicz	7	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 17. Linie komunikacyjne w powiecie słupskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Słupska – stan na 31 grudnia 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
100	Słupsk – Włynkówko – Bydlino – Niestkowo – Zimowiska – Grabno – Ustka	Nord Express	37	32	16
101	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrześnie – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Choćmirówko – Będziechowo – Rumsko – Klęcino – Główczyce – Święcino – Wykosowo – Rzuszcze – Pobłocie – Wolinia	Nord Express	31	16	8
104	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Karzcinno – Gąbino – Komnino – Czysta – Retowo – Gardna Mała – Gardna Wielka – Smołdzino – Smołdziński Las	Nord Express	23	14	6
105	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Świtały – Łojewo – Wielka Wieś – Klęcino – Główczyce	Nord Express	25	14	6
112	Słupsk – Włynkówko – Bydlino – Machowino – Redwanki – Wytowno – Machowinko – Poddąbie – Machowinko – Objazda – Bałamątek – Dębina – Rowy	Nord Express	0	0	0
62024	Słupsk – Włynkówko – Włynkowo – Bydlino – Machowino – Redwanki – Wytowno – Machowinko – Objazda – Gąbino – Objazda – Bałamątek – Dębina – Rowy	PKS Słupsk	19	8	6

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64003	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbięcin – Bruskowo Małe – Swołowo – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Reblinko – Bolesławice – Kobylnica – Słupsk	PKS Słupsk	2	0	0
64005	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Grąsino – Jezierzycy – Rogawica – Kukowo – Wiklino – Wrzeście – Lubuczewo – Swochowo – Siemianice – Słupsk	PKS Słupsk	2	0	0
64006	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Grąsino – Jezierzycy – Bukówka – Swochowo – Siemianice – Słupsk	PKS Słupsk	2	0	0
64013	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycy – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Wielka Wieś – Kłęcinno – Główczyce – Warblino – Szczypkowice – Michałowo – Stowięcino – Podole Wielkie – Dargoleza – Pobłocie – Cecenowo	PKS Słupsk	7	1	0
64023	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Witkowo – Siecie – Wierzchocino – Żelazo – Smółdzino – Człuchy – Gardna Wielka – Gardna Mała – Retowo – Czysta – Komnino – Żabiniec – Gąbino – Radoszkowo – Karzycino – Lubuczewo – Swochowo – Siemianice – Słupsk	PKS Słupsk	1	0	0
64025	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Rogawica – Kukowo – Rogawica – Bięcino – Mrówczyno – Świecichowo – Mrówczyno – Budy – Damnica – Karzniczka – Zagórzycy – Mianowice – Sąborze – Wielogłowy – Redzikowo – Słupsk	PKS Słupsk	8	0	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64026	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki	PKS Słupsk	11	0	0
64030	Słupsk – Włynkówko – Bydlino – Charnowo – Zimowiska – Grabno – Ustka	PKS Słupsk	35	31	18
64032	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starniczki – Starnice – Borzęcino – Łabiszewo – Troszki – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Maleniec	PKS Słupsk	2	0	0
64033	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Łebień – Skibin – Bobrowniki – Damno – Wiatrowo – Damno – Damnica – Karzniczka – Zagórzycza – Mianowice – Sąborze – Wielogłowy – Redzikowo – Słupsk	PKS Słupsk	3	0	0
64035	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Wiszno – Dąbrówka – Grapiczki – Grapice – Rzechcino – Gostkowo – Stowięcino (<)	PKS Słupsk	1	0	0
64036	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Wiszno – Dąbrówka – Grapiczki – Grapice – Głuszynko – Potęgowo – Nowe Skórowo – Stare Skórowo	PKS Słupsk	6	2	0
64050	Słupsk – Siemianice – Jezierzycze – Grąsino – Jezierzycze – Bukówka	PKS Słupsk	30	20	16
64058	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Lulemino – Kwakowo – Kruszyna – Płaszewo	PKS Słupsk	10	0	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64060	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Reblino – Zębowo – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Dobrzęcino	PKS Słupsk	2	0	0
64062	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Karzcinno – Gąbino – Objazda – Bałamałek – Dębina – Rowy	PKS Słupsk	1	0	0
64064	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Lubuń – Żelkówko – Żelki – Kruszyna – Kwakowo – Maszkowo – Zajączkowo – Łosino – Kobylnica – Słupsk	PKS Słupsk	5	0	0
64065	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Wiatrowo – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Wielka Wieś – Klęcino – Główczyce – Ciemino – Zgierz – Domysłowo – Izbica	PKS Słupsk	6	2	1
64071	Słupsk – Bierkowo – Bruszkowo Wielkie – Wielichowo – Gałęzinowo	PKS Słupsk	10	0	0
64091	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Choćmirówko – Będziechowo – Drzeżewo – Lipno – Drzeżewo – Rumsko – Klęcinko – Główczyce – Warblino – Szczypkowice – Michałowo – Stowięcino – Podole Wielkie – Dargoleza – Pobłocie – Cecenowo	PKS Słupsk	2	0	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64098	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowsko – Łupawa – Grąbkowo – Dąbrówno – Grąbkowo – Darżyno – Potęgowo	PKS Słupsk	4	0	0
64105	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Karzcinno – Radoszkowo – Gąbino – Dominek – Gąbino – Żabieniec – Komnino – Czysta – Retowo – Gardna Mała – Gardna Wielka – Człuchy – Smołdzino – Żelazo – Smołdzino – Karłowo – Smołdziński Las – Czołpino – Smołdziński Las – Łokciowe – Kluki	PKS Słupsk	12	2	0
64106	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Witkowo – Siecie – Wierzchocino – Żelazo – Smołdzino	PKS Słupsk	5	0	0
64149	Słupsk – Bierkowo – Wielichowo – Gałęzinowo – Wielichowo – Gajki – Pęplino – Duninówko – Duninowo – Łędowo – Wodnica – Ustka	PKS Słupsk	5	0	0
64151	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Grąsino – Jezierzycy – Rogawice – Kukowo (>)	PKS Słupsk	1	0	0
64160	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Będziechowo – Rumsko – Kłęcinko – Główczyce – Święcino – Wykosowo – Rzuszcze – Pobłocie – Wolinia – Cecenowo	PKS Słupsk	5	3	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64163	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Kczewo – Bzowo – Ściegnica – Bzowo – Kczewo – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Dobrzęcino – Runowo Sławieńskie – Reblino – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Sycewice – Komorzyn – Sycewice (<)	PKS Słupsk	1	0	0
64164	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Kczewo – Bzowo – Ściegnica	PKS Słupsk	5	2	0
64165	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Kczewo – Bzowo – Ściegnica – Bzowo – Kczewo – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Słonowiczki – Kczewo – Bzowo – Ściegnica – Bzowo – Kczewo – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice (<)	PKS Słupsk	1	0	0
64166	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Ściegnica – Bzowo – Kczewo – Słonowiczki – Słonowice – Runowo Sławieńskie – Reblino – Sycewice – Komorzyn – Sycewice – Reblino – Reblinko – Bolesławice – Kobylnica – Słupsk	PKS Słupsk	2	0	0
64177	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Reblino – Zębowo – Redęcin – Gać	PKS Słupsk	7	0	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64189	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Choćmirówko – Będziechowo – Rumsko – Siodłonie – Kłęcinko – Główczyce – Ciemino – Zgierz – Domysłowo – Izbica	PKS Słupsk	22	8	5
64190	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśna – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Budowo – Niepogłędzie – Gałęzów	PKS Słupsk	12	2	0
64193	Słupsk – Głobino – Warblewo – Brzezinec – Borzęcinko – Borzęcino – Łabiszewo – Troszki – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Maleniec	PKS Słupsk	16	2	0
64194	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo (>)	PKS Słupsk	1	0	0
65261	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Barcino – Obłęż – Kępice – Warcin – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo	PKS Bytów	3	2	0
65292	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Barcino – Obłęż – Kępice	PKS Bytów	1	0	0
-	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Barcino – Obłęż – Kępice	Botrans	20	8	6
20	Słupsk – Włynkówko – Włynkowo – Bydlino – Charnowo – Zimowiska – Grabno – Ustka – Lędowo	Ramzes	15	15	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Oprócz linii wymienionych w tabelach 15-17, na obszarze powiatu słupskiego funkcjonują także linie słupskiej komunikacji miejskiej – na podstawie porozumień międzygminnych zawartych pomiędzy miastem Słupsk i gminami: Dębница Kaszubska, Kobylnica i Słupsk. Linie te obsługiwane są przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku, a ich organizatorem jest Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku.

Są to numerowane linie:

- **2:** Słupsk – Siemianice;
- **3:** Słupsk – Głobino – Kusowo – Płaszewko – Krępa Słupska;
- **4:** Słupsk – Redzikowo;
- **5:** Słupsk – Kobylnica – Widzino;
- **10:** Słupsk – Kobylnica – Bolesławice;
- **11:** Słupsk – Głobino – Krzywań – Dębница Kaszubska – Krzynia;
- **17:** Słupsk – Włynkówko – Strzelino – Strzelinko.

Oprócz linii powiatowych, gminnych i łączących powiat grodzki z powiatem ziemskim, przez obszar powiatu słupskiego przebiegają trasy linii wojewódzkich, które łączą miasto Słupsk lub miejscowości powiatu słupskiego z sąsiednimi powiatami, a nawet województwami. Na odcinku zawierającym się w granicach powiatu linie te często pełnią funkcję przewoźów powiatowych. Zezwolenia na obsługę tych linii wydali Marszałkowie Województw Pomorskiego i Zachodniopomorskiego, a ich wykaz przedstawiony został w tabeli 18.

Tab. 18. Linie komunikacyjne w powiecie słupskim na które zezwolenia wydali Marszałkowie Województw Pomorskiego i Zachodniopomorskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
102	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Zielin – Trzebielino</i>	Nord Express	18	12	6
107	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – <i>Noskowo – Wrzeźnica – Warszówko – Warszkowo – Sławno</i>	Nord Express	18	12	6

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
108	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Uliszkowice – Starkówko – Jezierze – Kołczygłowy – Barnowo</i>	Nord Express	10	0	0
22151	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Sycewice – Miedzno – <i>Pałówko – Pałowo – Pieszcz – Tyń – Kłośnik – Postomino – Marszewo – Złakowo – Zaleskie – Ciechosław – Możdżanowo – Krzemienica – Swołowo – Bruskowo Małe – Wierzbięcino – Bruskowo Wielkie – Bierkowo – Słupsk (>)</i>	PKS Słupsk	1	0	0
22152	Słupsk – Bydlino – Ustka – Wodnica – Lędowo – Duninowo – Golęcino – Zaleskie – Ciechosław – <i>Postomino – Marszewo – Królewko – Królewko – Korlino – Łącko-Łęzek – Naćmierz – Jezierzany – Wicko Morskie – Jarosławiec – Wicie – Rusinowo</i>	PKS Słupsk	0	0	0
22153	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Zębowo – Redęcin – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Sycewice – Miedzno – <i>Pałówko – Pałowo – Pieszcz – Tyń – Staniewice – Tokary – Sławsko – Sławno</i>	PKS Słupsk	14	3	0
22154	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbięcino – Bruskowo Małe – Swołowo – Krężółki – Starkowo – Zaleskie – <i>Złakowo – Marszewo – Postomino – Pieńkowo (<)</i>	PKS Słupsk	1	0	0
22155	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbięcino – Bruskowo Małe – Swołowo – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Sycewice – Komorzyn – Miedzno – <i>Pałówko – Pałowo – Pieszcz – Tyń – Staniewice – Tyń – Kłośnik – Postomino</i>	PKS Słupsk	0	0	0
22157	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbięcino – Bruskowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – Zaleskie – <i>Postomino – Pieńkowo – Chudaczewo – Ronino – Masłowice – Kanin – Karsino – Sulmice – Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo</i>	PKS Słupsk	8	8	4

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22158	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęciny – Bruskowo Małe – Swołowo – Krężółki – Starkowo – Zaleskie – <i>Złakowo – Marszewo – Postomino – Pieńkowo</i>	PKS Słupsk	1	0	0
22160	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Kletowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Wołcza Mała – Miłocice – Węglewo – Chrostowo – Trzebiele – Dalkowo – Biały Bór – Białka – Biała – Przybrda – Drzonowo – Dyminek – Gwda Mała – Gwda Wielka – Marce lin – Szczecinek</i>	PKS Bytów	3	0	0
22161	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Kletowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Wołcza Mała – Miłocice – Węglewo – Chrostowo – Trzebiele – Dalkowo – Biały Bór – Białka – Biała – Przybrda – Drzonowo – Dyminek – Gwda Mała – Gwda Wielka – Marce lin – Szczecinek</i>	PKS Bytów	2	1	1
22163	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Kczewo – Bzowo – Ściegnica – <i>Tychowo – Warszkówko – Warszkowo – Sławno</i>	PKS Słupsk	9	4	0

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22165	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Wołcza Mała – Miłocice – Węglewo – Chrostowo – Trzebiele – Dalkowo – Biały Bór – Białka – Biała – Przybrda – Drzonowo – Dyminek – Gwda Mała – Gwda Wielka – Marcecin – Szczecinek</i>	PKS Bytów	6	2	2
22166	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Kruszka – Żelice – Kruszka – Kępka – Biesowice – Ciecholub – Węgorzyno – Darnowo – Broczyna – Tursko – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Wołcza Mała – Miłocice – Węglewo – Chrostowo – Trzebiele – Dalkowo – Biały Bór (<)	PKS Bytów	1	0	0
22167	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Kruszka – Kępka – Biesowice – Ciecholub – Darnowo – Broczyna – Tursko – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Wołcza Mała – Miłocice – Węglewo – Chrostowo – Trzebiele – Dalkowo – Biały Bór	PKS Bytów	0	0	0
22402	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Henrykowo – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Budowo – Stodoły – Unichowo – Kartkowo – Gołębia Góra – Zbysław – Gostkowo – Dąbie – Bytów	PKS Bytów	3	0	0
22403	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Budowo – Gałęzów – Niepogłędzie – Krosnowo – Osieki – Niedarzyno – Grzmiąca – Przyborzyce – Bytów	PKS Bytów	2	0	0

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22404	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębница Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Gałąźnia – Niepogłędzie – Budowo – Gałęzów – Niepogłędzie – Krosnowo – Osieki – Niedarzyno – Grzmiąca – Przyborzyce – Bytów (<)	PKS Bytów	1	0	0
22405	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębница Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – <i>Gałąźnia Wielka</i> – <i>Gałąźnia Mała</i> – Świelubie – Górki – Wierszyno – Radusz – Kołczygłowy (– Radusz – Wierszyno – Górki – Świelubie – <i>Gałąźnia Mała</i> – <i>Gałąźnia Wielka</i> – Niepogłędzie)	PKS Bytów	1	0	0
22406	Słupsk – Głobino – Warblewo – Brzezinec – Borzęcinko – Borzęcino – Łabiszewo – Troszki – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Gogolewko – Maleniec – Gogolewko – <i>Święchowo</i> – Podkomorzyce – Czarna Dąbrówka	PKS Słupsk	2	0	0
22408	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – <i>Karwno</i> – Podkomorzyce – <i>Czarna Dąbrówka</i> (– Kozin – Kozy – Mikorowo – <i>Przybin</i> – Warcimino – Żychlin – Chlewnica – Potęgowo – Darżyno – Poganice – Żochowo – Rębowo – Nowa Dąbrowa – Stara Dąbrowa – Domaradz – Mianowice – Sąborze – Wielogłowy – Redzikowo – Słupsk)	PKS Słupsk	3	0	1

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22409	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydła – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Trzebielino – Poborowo – Cetyń – Poborowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Pasieka – Chlebowo – Świeszyno – Ostrówek – Niesiłowo – Trzyniec – Podlesie – Koczała – Potoki – Bielsko – Bryle – Rudniki – Przechlewo – Lisewo – Pawłówko – Kołdowo – Człuchów</i>	PKS Bytów	3	2	2
22411	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – Żychlin – Warcimino – <i>Przybin – Mikorowo</i>	Daszkiewicz	2	0	0
22413	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydła – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Kletowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Wołcza Mała – Miłocice – Domanica – Słosinko – Przeradz – Łękinia – Koczała</i>	PKS Bytów	1	0	0
22414	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęże – Kępice – Biesowice – Ciecholub – Darnowo – <i>Broczyna – Tursko – Dretyń – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>	PKS Bytów	5	0	2
22415	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko – Pasieka – Chlebowo – Świeszyno – Starzno – Ostrówek – Niesiłowo – Trzyniec – Podlesie – Koczała (<)</i>	PKS Bytów	1	0	0

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22416	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Dąbrówno – <i>Wargówko – Wargowo – Mikorowo – Kozy</i>	PKS Słupsk	3	2	0
22418	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – <i>Runowo – Darzewo – Pogorzelice – Leśnice – Lębork (>)</i>	PKS Słupsk	1	0	0
22419	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – Runowo – <i>Darzewo – Pogorzelice – Leśnice – Lębork (<)</i>	PKS Słupsk	1	0	0
22420	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Henrykowo – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Budowo – Stodoły – <i>Unichowo – Kartkowo – Gołębia Góra – Zbysław – Gostkowo – Dąbie – Bytów</i>	Gochy	2	2	0
22421	Słupsk – Siemianice – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Będziechowo – Rumsko – Klęcinko – Głowczyce – Święcino – Wykosowo – Rzuszcze – Pobłocie – Wolinia – Cecenowo – <i>Poraj – Wicko – Charbrowo – Steknica – Żarnowska – Łeba</i>	PKS Słupsk	4	3	2
22422	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Wielka Wieś – Klęcino – Głowczyce – Warblino – Szczypkowice – Michałowo – Stowięcino – Podole Wielkie – Dargoleza – Pobłocie – Cecenowo – <i>Poraj – Wicko – Charbrowo – Steknica – Żarnowska – Łeba</i>	PKS Słupsk	2	1	0

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22425	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Warcino – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo – Płocko – Przytocko – <i>Biała – Świerzenko – Kawcze – Gatka – Łodzierz – Miastko</i>	PKS Bytów	7	0	1
22426	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Warcino – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo – Płocko – Przytocko – <i>Biała – Świerzenko – Świerzno – Kawcze – Gatka – Łodzierz – Miastko (<)</i>	PKS Bytów	1	0	0
22427	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Kruszką – Żelice – Kruszką – Kępka – Biesowice – Ciecholub – Darnowo – <i>Broczyna – Tursko – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>	PKS Bytów	2	0	0
22428	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Mielno – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Starkowo – Cetyń – Poborowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>	PKS Bytów	1	0	0
22429	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyń – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>	PKS Bytów	1	2	1

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22431	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Kruszka – Biesowice – Kępka – Kruszka – Kępice – Warcino – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo – Płocko – Przytocko – <i>Biała – Świerzenko – Kawcze – Gatka – Łodzierz – Miastko (>)</i>	PKS Bytów	1	0	0
22432	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydła – Suchorze – Miszewo – Gumieniec – Miszewo – Suchorze – Starkowo – Cetyń – Poborowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko (<)</i>	PKS Bytów	2	0	0
22433	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłęż – Kępice – Warcino – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo – Ciecholub – Darnowo – Broczyna – Tursko – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko (>)	PKS Bytów	0	1	1
22434	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kruszyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Starkowo – Cetyń – Poborowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyń – Tursko – Dretyń – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>	PKS Bytów	2	0	0
22437	Słupsk – Głobino – Krzywań – Dębica Kaszubska – Łysomiczki – Łysomice – Podwilczyn – <i>Darżkowo – Starkówko – Uliszkowice – Suchorze – Mielno – Suchorze – Moczydło – Objezierze – Żelki – Kruszyna – Kwakowo – Maszkowo – Zajączkowo – Łosino – Kobylnica – Słupsk</i>	PKS Słupsk	4	0	0

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22438	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Dąbrówno – <i>Wargówko</i> – <i>Wargowo</i> – Wargówko – Dąbrówno – Grąbkowo – Darżyno – Potęgowo	PKS Słupsk	2	0	0
22439	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Budowo – Stodoły – Gałęzów – Niepogłędzie – <i>Gałąźnia Wielka</i> – Motarzyno – Ochodza – Niemczewo – Spole – Leśna – Starnice – Dębica Kaszubska – Grabin – Krzywań – Głobino – Słupsk	PKS Słupsk	1	0	0
22440	Słupsk – Bierkowo – Bruszkowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruszkowo Małe – Swołowo – Krężołki – Starkowo – Zaleskie – <i>Złakowo</i> – <i>Marszewo</i> – <i>Postomino</i> – Zaleskie – Możdżanowo – Krzemienica – Swołowo – Bruszkowo Małe – Wierzbęcin – Bruszkowo Wielkie – Bierkowo – Słupsk (>)	PKS Słupsk	1	0	0
22443	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Motarzyno – Budowo – Niepogłędzie – Gałęzów – Stodoły – <i>Unichowo</i>	PKS Słupsk	2	0	0
22444	Słupsk – Bierkowo – Bruszkowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruszkowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – Ciechosław – <i>Postomino</i> – <i>Marszewo</i> – <i>Złakowo</i> – Zaleskie – Golęcino – Duninowo – Lędowo – Wodnica – Ustka	PKS Słupsk	2	0	0
64077	Słupsk – Bierkowo – Bruszkowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruszkowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – Ciechosław – <i>Postomino</i> – <i>Marszewo</i> – <i>Królewo</i> – <i>Królewko</i> – <i>Korlino</i> – <i>Łęzek</i> – <i>Naćmierz</i> – <i>Jezierzany</i> – <i>Wicko Morskie</i> – <i>Jarosławiec</i> – <i>Wicie</i> – <i>Rusinowo</i> (>)	PKS Słupsk	0	0	0

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
64162	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Kczewo – Bzowo – Ściężnica – <i>Tychowo – Warszówko – Warszkowo – Sławno</i>	PKS Słupsk	1	0	0
32/ 1413/ 288	Słupsk – Kobylnica – Bolesławiec – Reblinko – Sycevice – <i>Noskowo – Wrzeźnica – Warszkowo – Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Rzyszczewo – Malechowo – Niemica – Pękanino – Sianów – Koszalin – Stare Bielice – Biesiekierz – Karlinko – Karlino – Kozia Góra – Malonowo – Karwin – Gościnko – Ramlewo – Leszczyn – Rymań – Czartkowo – Skrzydłowo – Pniewo – Wicimice – Modlimowo – Wyszobór – Rotnowo – Gryfice – Brodniki – Lubiń – Barkowo – Karczewie – Płoty – Lisowo – Wyszogóra – Żabowo – Nowogard – Olchowo – Kikorze – Redostowo – Bodzęcin – Głewice – Goleniów – Szczecin (pospieszny)</i>	PKS Gryfice	2	2	2
32/ 5/ 1	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblino – Sycevice – <i>Noskowo – Wrzeźnica – Warszkowo – Sławno – Sławsko</i>	Pikuła	2	2	0
32/ 611/ 211	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęcín – Bruskowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – <i>Postomino – Marszewo – Królewko – Korlino – Łącko-Łęzek – Naćmierz – Jezierzany – Wicko Morskie – Jarosławiec – Wicie – Rusinowo – Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo</i>	PKS Darłowo	4	2	2

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem słupskim i miastem Słupskiem)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
32/ 611/ 238	Słupsk – Włynkówko – Włynkowo – Bydlino – Charnowo – Niestkowo – Grabno – Ustka – Wodnica – Lędowo – Duninowo – Gołęcino – Zaleskie – Złakowo – Górsko – Marszewo – Postomino – Pieńkowo – Chudaczewo – Ronino – Masłowice – Kanin – Karsino – Sulimice – Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo – Żukowo Morskie – Bobolin – Dąbki – Bukowo Morskie – Gleźnowo – Gleźnówko – Bielkowo – Iwięcino – Wierciszewo – Rzepkowo – Sucha Koszalińska – Skibienko – Skibno – Sianów – Kłos – Koszalin	PKS Darłowo	2	2	2
32/ 70/ 1	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Noskowo – Wrzeźnica – Warszkówko – Warszkowo – Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Rzyszczewo – Karwice – Malechówko – Malechowo – Niemca – Pękanino – Kawno – Karniszewice – Trawica – Sianów – Koszalin	Auto-Bus	18	10	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

łącznie, wg stanu na 31 grudnia 2015 r., na obszarze powiatu słupskiego realizowano:

- 681 kursów w dni powszednie nauki szkolnej;
- 452 kursy w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej;
- 232 kursy w soboty;
- 127 kursów w niedziele i święta.

Tylko na liniach powiatowych i na liniach łączących powiat z miastem Słupsk, realizowano natomiast:

- 404 kursy w dni nauki szkolnej;
- 298 kursów w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej;
- 159 kursów w soboty;
- 82 kursy w niedziele i święta.

W powyższym zestawieniu nie ujęto kursów realizowanych w sieci komunikacyjnej słupskiej komunikacji miejskiej.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje więc w odniesieniu do połączeń ośrodków gminnych na terenie powiatu, a także dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym pomiędzy mniejszymi miejscowościami, które nie są położone przy trasach przelotowych. Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu zapewnienia możliwości dojazdu dzieci i młodzieży do szkół. Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez powiat konieczna jest współpraca powiatu z gminami, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzeniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich. Konieczna jest również współpraca z sąsiednimi powiatami.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego w powiecie słupskim, to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji lokalnej, regionalnej i ponadregionalnej komercyjnej;
- sieci słupskiej komunikacji miejskiej.

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowymi realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu są: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Teren powiatu słupskiego obsługiwany jest na poszczególnych liniach kolejowych z następującą intensywnością:

- Słupsk – Wejherowo – Gdynia/Gdańsk (11 par pociągów);
- Słupsk – Koszalin – Stargard/Szczecin (7 par pociągów);
- Słupsk – Kępice – Miastko/Szczecinek (6 par pociągów);
- Słupsk – Ustka.

W tej ostatniej relacji w obecnie obowiązującym rocznym rozkładzie jazdy zaplanowano zaledwie 4 pary pociągów sezonowych, które kursować będą w okresie wakacji letnich (dwa pociągi TLK: do Katowic i Białogardu z wagonami bezpośrednimi do Krakowa oraz dwa pociągi przewoźnika Koleje Mazowieckie – do Słupska i do Warszawy Zachodniej). Ruch lokalny na tej linii obecnie nie funkcjonuje.

Wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowych ze Słupskiem, a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości.

Głównymi przewoźnikami, świadczącymi usługi na liniach transportu drogowego w powiecie słupskim, są: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku S.A. oraz Nord Express Sp. z o.o.

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze powiatu linii autobusowych ma charakter przewozów powiatowych lub międzypowiatowych, a funkcję przewozów wojewódzkich pełnią tylko niektóre połączenia. Pozostałe połączenia (linie gminne) mają charak-

ter uzupełniający i służą głównie dowozom dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych miejscowościach.

Na terenie powiatu nie funkcjonują dworce autobusowe, a jedynie w Ustce – przy ul. Portowej – znajduje się większy przystanek (pętla) pełniący funkcję małego dworca.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności transport indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż komunikacją zbiorową. Niska częstotliwość kursów w komunikacji publicznej w większości relacji decyduje o wyborze dojazdu samochodem osobowym – o największym stopniu dostępności w danym momencie czasowym.

Na liniach komunikacyjnych w powiecie słupskim (poza siecią komunikacji miejskiej) eksploatowane są aktualnie 133 autobusy (104 szt. przez PKS w Słupsku S.A. i 29 szt. przez Nord Express Sp. z o.o.). Dalszej analizie poddano tabor zgłoszony do wykonywania krajowego transportu drogowego przez obydwu tych największych przewoźników. Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze powiatu ma 18,5 roku oraz 73 miejsca. PKS w Słupsku S.A. posiada statystycznie starszy tabor (19,4 roku) i zarazem mniej pojemny (przeciętnie 70 miejsc). Nord Express Sp. z o.o. odwrotnie – autobusy są nieznacznie młodsze (średnia wieku 15,6 roku) i większe (średnio 85 miejsc w pojeździe). Część autobusów jest niskopodłogowa, posiada elektroniczne wyświetlacze lub (i) klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

Eksploatowany tabor nie jest najmłodszy – dominują autobusy w dość zaawansowanym wieku (aż 29 z nich ma 25 lub więcej lat), ale jest utrzymywany w dobrym stanie technicznym i estetycznym, przez co oferuje względnie wysoki komfort podróży dla pasażerów.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. W przypadku powiatu słup-

skiego sytuacja w tym zakresie jest specyficzna – z uwagi na fakt, iż siedziba powiatu zlokalizowana jest poza jego obszarem. Ponadto, miasto Słupsk jest głównym celem podróży w przewozach z terenu powiatu. Linie do Słupska stanowią jednak formalnie wojewódzkie przewozy pasażerskie, gdyż miasto Słupsk stanowi odrębny powiat. Przewozy tylko na obszarze powiatu słupskiego stanowią więc jedynie uzupełnienie sieci przewozów wojewódzkich. Stąd też wynika konieczność zorganizowania przewozów o charakterze powiatowym wspólnie z powiatem grodzkim – miastem Słupskiem. W tym celu konieczne jest zawarcie porozumienia między powiatem słupskim i miastem Słupskiem – jako powiatem grodzkim.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie przewozów powiatowych konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty. Przewozy powiatowe będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest także koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz istniejące i perspektywiczne połączenia o charakterze komercyjnym.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe, przewozy organizowane samodzielnie przez gminy oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają dojazdu do określonych miejsc, w szczególności w zakresie dojazdu uczniów do szkół.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanym gmin. Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów samorządu województwa oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Przewozy powiatowe mogą być również uruchomione w zastępstwie przewozów wojewódzkich – w celu zachowania zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej na całym obszarze obydwu powiatów objętych planem transportowym. W takim przypadku, konieczne będzie wystąpienie do organizatora przewozów wojewódzkich z wnioskiem o zaniechanie ich organizacji – w odniesieniu do linii, które zorganizowane zostaną przez powiat słupski jako powiatowe (na podstawie zawartych porozumień).

Począwszy od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. W rezultacie, nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miasta powiatowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drogach krajowych). Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Powiat słupski powinien zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu słupskiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu słupskiego i miasta Słupska – jako powiatu grodzkiego, z którym rekomenduje się zawarcie porozumienia), przyszła siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 19.

Tab. 19. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim

Nr linii	Relacja
100	Słupsk – Włynkówko – Bydlino – Charnowo / Niestkowo – Zimowiska – Grabno – Ustka
101	Słupsk – Włynkówko – Włynkowo – Bydlino – Machowino – Redwanki – Wytowno – Machowinko – Poddąbie – Machowinko – Objazda – Gąbino – Objazda – Bałamałek – Dębina – Rowy
110	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Karzcino – Gąbino – Komnino – Czysta – Retowo – Gardna Mała – Gardna Wielka – Smoładzino – Smoładziński Las
111	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Karzcino – Gąbino – Objazda – Bałamałek – Dębina – Rowy
112	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Karzcino – Gąbino – Dominek – Gąbino – Komnino – Czysta – Retowo – Gardna Mała – Gardna Wielka – Człuchy – Smoładzino – Żelazo – Smoładzino – Karłowo – Smoładziński Las – Czołpino – Smoładziński Las – Łokciowe – Kluki
113	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Choćmirówko – Będziechowo – Drzezewo – Lipno – Drzezewo – Rumsko – Kłęcinko – Główczyce – Warblino – Szczypkowice – Michałowo – Stowięcino – Podole Wielkie – Dargoleza – Pobłocie – Cecenowo
114	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Choćmirówko – Będziechowo – Rumsko – Siodłonie – Kłęcinko – Główczyce – Ciemino – Zgierz – Izbica
115	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrześnie – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Choćmirówko – Będziechowo – Rumsko – Kłęcinko – Główczyce – Święcino – Wykosowo – Rzuszcze – Połbocie – Wolinia
116	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Witkowo – Siecie – Wierzchocino – Żelazo – Smoładzino
117	Słupsk – Siemianice – Swochowo – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Będziechowo – Rumsko – Kłęcinko – Główczyce – Święcino – Wykosowo – Rzuszcze – Pobłocie – Wolinia – Cecenowo
120	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Grąsino – Jezierzycy – Bukówka – Swochowo – Siemianice – Słupsk
121	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Grąsino – Jezierzycy – Rogawica – Kukowo – Wiklino – Lękowica – Wrzeście – Karzcino – Lubuczewo – Swochowo – Siemianice – Słupsk
122	Słupsk – Siemianice – Jezierzycy – Rogawica – Kukowo – Rogawica – Bięcino – Mrówczy-no – Świecichowo – Mrówczy-no – Budy – Damnica
130	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Saborze – Mianowice – Zagórzycy – Karzniczka – Damnica – Damno – Wiatrowo – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Świtały – Łojewo – Wielka Wieś – Kłęcino – Główczyce – Ciemino – Zgierz – Izbica

Nr linii	Relacja
131	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Wiszno – Dąbrówka – Grapiczki – Grapice – Rzechcino – Głuszynko – Potęgowo – Nowe Skórowo – Stare Skórowo
132	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Świtały – Łojewo – Wielka Wieś – Kłęcino – Główczyce – Warblino – Szczypkowice – Michałowo – Stowięcino – Podole Wielkie – Dargoleza – Pobłocie – Cecenowo
133	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Dąbrówno – Grąbkowo – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – Żychlin – Runowo – Chlewnica – Potęgowo
134	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo
135	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Nowa Dąbrowa – Stara Dąbrowa – Łebień – Skibin – Bobrowniki – Damno – Wiatrowo – Damno – Damnica
140	Słupsk – Głobino – Warblewo – Brzezinec – Borzęcinko – Borzęcino – Łabiszewo – Dobieszewko – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Gogolewko – Maleniec
141	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starniczki – Starnice – Borzęcino – Borzęcinko – Brzezinec – Borzęcinko – Borzęcino – Łabiszewo – Boguszyce – Łabiszewo – Dobieszewko – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Gogolewko – Maleniec
142	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Krzynia – Starnice – Leśna – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Budowo – Niepogłędzie – Gałęzów
150	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki
151	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Lubuń – Żelkówko – Żelki – Kruszyna – Kwakowo – Maszkowo – Zajączkowo – Łosino – Kobylnica – Słupsk
152	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Lulemino – Kwakowo – Kruszyna – Płaszewo
153	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Mielęcino – Barcino – Obłężo – Kępice – Warcino – Chorówko – Mzdowo – Pustowo – Płocko – Przytocko
160	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Zębowo – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Dobrzęcino – Komorzyn – Sycewice – Reblino – Reblinko – Bolesławice – Kobylnica – Słupsk
161	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Reblino – Zębowo – Redęcin – Gać – Swołowo – Bruskowo Małe – Wierzbęcin – Bruskowo Wielkie – Bierkowo – Słupsk

Nr linii	Relacja
162	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Kczewo – Bzowo – Ściegnica
163	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieńskie – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Ściegnica – Bzowo – Kczewo
164	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – Komorzyn – Dobrzęcino – Słonowice – Słonowiczki – Kczewo – Wrząca – Ściegnica
170	Słupsk – Bierkowo – Wielichowo – Gałęzinowo – Wielichowo – Gajki – Pęplino – Duninówko – Duninowo – Lędowo – Wodnica – Ustka
171	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbiczin – Bruskowo Małe – Swołowo – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Sycewice – Reblino – Reblinko – Bolesławice – Kobylnica – Słupsk
172	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wielichowo – Gałęzinowo – Strzelinko – Strzelino – Włynkówko – Słupsk
180	Ustka – Przewłoka – Dalimierz – Wytowno – Machowinko – Poddąbie – Machowinko – Objazda – Gąbino – Dominek – Gąbino – Objazda – Bałamątek – Dębina – Rowy
181	Ustka – Przewłoka – Zapadłe – Orzechowo
182	Ustka – Grabno – Zimowiska – Niestkowo – Charnowo – Gałęzinowo – Wielichowo – Pęplino – Duninówko – Duninowo
183	Ustka – Wodnica – Duninowo – Gołęcino – Zaleskie – Możdżanowo – Krzemienica – Swołowo – Kręzołki – Starkowo
190	Sycewice – Reblino – Zębowo – Redęcin – Gać

Źródło: opracowanie własne.

Jednocześnie proponuje się uruchomienie linii o charakterze użyteczności publicznej w porozumieniu z sąsiednimi powiatami. W przypadku braku takich porozumień, linie te nie będą uruchamiane lub uruchomione zostaną tylko na odcinku zawierającym się w granicach powiatu słupskiego (lub powiatu słupskiego i miasta Słupska). Linie takie mają duże znaczenie dla powiatu słupskiego, gdyż obsługują relacje przewozowe ważne z punktu widzenia mieszkańców powiatu (połączenia z pobliskimi miejscowościami poza powiatem). Ponadto, niektóre miejscowości obsługiwane są tylko przez linie wybiegające poza powiat – z uwagi na swoje położenie na krańcach powiatu, przy drogach wylotowych z jego obszaru. Linie międzypowiatowe wskazano w tabeli 20 – wraz z określeniem, z którym powiatem konieczne jest zawarcie porozumienia, aby możliwe było ich uruchomienie.

Tab. 20. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim oraz innych – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Relacja
200	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Włynkówko – Włynkowo – Bydlino – Charnowo – Niestkowo – Grabno – Ustka – Wodnica – Lędowo – Duninowo – Gołęcino – Zaleskie – Ciechosław – <i>Postomino – Marszewo – Królewo – Królewko – Korlino – Łącko – Łężek – Naćmierz – Jezierzany – Wicko Morskie – Jarosławiec – Wicie – Rusinowo – Barzowice – Drozdowo – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo</i>
201	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Włynkówko – Włynkowo – Bydlino – Charnowo – Niestkowo – Grabno – Ustka – Wodnica – Lędowo – Duninowo – Gołęcino – Zaleskie – <i>Złakowo – Górsko – Marszewo – Postomino – Pieńkowo – Chudaczewo – Ronino – Masłowice – Kanin – Karsino – Sulimice – Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo</i>
210	m. Słupsk, lęborski	Słupsk – Siemianice – Lubuczewo – Wrzeście – Wiklino – Żoruchowo – Żelkowo – Choćmirowo – Będziechowo – Rumsko – Klęcinko – Głównicyce – Świącino – Wykosowo – Rzuszcze – Pobłocie – Wolinia – Cecenowo – <i>Poraj – Wicko – Charbrowo – Steknica – Żarnowska – Łeba</i>
230	m. Słupsk, lęborski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Zagórzycza – Karzniczka – Damnica – Damno – Bobrowniki – Łojewo – Wielka Wieś – Klęcino – Głównicyce – Warblino – Szczypkowice – Michałowo – Stowięcino – Podole Wielkie – Dargoleza – Pobłocie – Cecenowo – <i>Poraj – Wicko – Charbrowo – Steknica – Żarnowska – Łeba</i>
231	m. Słupsk, lęborski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – Runowo – <i>Darżewo – Pogorzeliice – Leśnice – Lębork (<)</i>
232	m. Słupsk, lęborski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – <i>Runowo – Darżewo – Pogorzeliice – Leśnice – Lębork (>)</i>
233	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Rębowo – Żochowo – Poganice – Darżyno – Potęgowo – Chlewnica – Żychlin – Warcimino – <i>Przybin – Mikorowo</i>
234	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Dąbrówno – <i>Wargówko – Wargowo – Mikorowo – Kozy</i>

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Relacja
235	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – Grąbkowo – Dąbrówno – <i>Wargówko</i> – <i>Wargowo</i> – Wargówko – Dąbrówno – Grąbkowo – Darżyno – Potęgowo
236	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Redzikowo – Wielogłowy – Sąborze – Mianowice – Domaradz – Stara Dąbrowa – Nowa Dąbrowa – Wieliszewo – Malczkówko – Malczkowo – Łupawa – <i>Karwno</i> – <i>Podkomorzyce</i> – <i>Czarna Dąbrówka</i> (– <i>Kozin</i> – <i>Kozy</i> – <i>Mikorowo</i> – <i>Przybin</i> – <i>Warcimino</i> – <i>Żychlin</i> – <i>Chlewnica</i> – Potęgowo – Darżyno – Poganice – Żochowo – Rębowo – Nowa Dąbrowa – Stara Dąbrowa – Domaradz – Mianowice – Sąborze – Wielogłowy – Redzikowo – Słupsk)
240	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Henrykowo – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Budowo – Stodoły – <i>Unichowo</i> – <i>Kartkowo</i> – <i>Gołębia Góra</i> – <i>Zbysław</i> – <i>Gostkowo</i> – <i>Dąbie</i> – <i>Bytów</i>
241	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Goszczyno – Ochodza – Jamrzyno – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Motarzyno – Budowo – Jawory – Budowo – Gałęzów – Niepogłędzie – <i>Krosnowo</i> – <i>Osieki</i> – <i>Niedarzyno</i> – <i>Grzmiąca</i> – <i>Przyborzyce</i> – <i>Bytów</i>
242	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Skarszów Górny – Dębica Kaszubska – Łysomiczki – Łysomice – Dobrzykowo – Podwilczyn – <i>Darżkowo</i> – <i>Starkówko</i> – <i>Uliszkowice</i> – <i>Suchorze</i> – <i>Mielno</i> – <i>Suchorze</i> – <i>Moczydło</i> – <i>Objezierze</i> – Żelki – Kruszyna – Kwakowo – Maszkowo – Zajączkowo – Łosino – Kobylnica – Słupsk
243	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Budowo – Stodoły – Gałęzów – Niepogłędzie – <i>Gałąźnia Wielka</i> – Motarzyno – Ochodza – Niemczewo – Spole – Leśna – Starnice – Dębica Kaszubska – Grabin – Krzywań – Głobino – Słupsk
244	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – <i>Gałąźnia Wielka</i> – <i>Gałąźnia Mała</i> – <i>Świelubie</i> – <i>Górki</i> – <i>Wierszyno</i> – <i>Radusz</i> – <i>Kończygłowy</i> (– <i>Radusz</i> – <i>Wierszyno</i> – <i>Górki</i> – <i>Świelubie</i> – <i>Gałąźnia Mała</i> – <i>Gałąźnia Wielka</i> – Niepogłędzie)
245	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Krzywań – Grabin – Dębica Kaszubska – Krzynia – Starnice – Leśnia – Spole – Niemczewo – Ochodza – Motarzyno – Kotowo – Motarzyno – Budowo – Niepogłędzie – Gałęzów – Stodoły – <i>Unichowo</i>

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Relacja
246	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Głobino – Warblewo – Brzezinec – Borzęcinko – Borzęcino – Łabiszewo – Dobieszewko – Dobieszewo – Podole Małe – Żarkowo – Dobra – Gogolewo – Gogolewko – Maleniec – Gogolewko – <i>Świąchowo – Podkomo-rzyce – Czarna Dąbrówka</i>
250	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kru-szyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Zielin – Trzebielino</i>
251	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kru-szyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydła – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Kle-towo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyniec – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>
252	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kru-szyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Mielno – Suchorze – Starkowo – Zieliń – Starkowo – Cetyń – Poborowo – Trzebielino – Bąkowo – Bożanka – Dretyń – Tursko – Dretyń – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>
253	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Zajączkowo – Maszkowo – Kwakowo – Kru-szyna – Żelki – <i>Objezierze – Moczydło – Suchorze – Uliszkowice – Starkówko – Jezierze – Kołczygłowy – Barnowo</i>
254	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Barwino – Barcino – Bronowo – Barcino – Obłężę – Kępice – Warcino – Biesowice – Ciecholub – Pustowo – Ciecholub – Darnowo – Węgo-rzyno – <i>Broczyna – Bożanka – Dretyń – Miastko</i>
255	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłężę – Kępice – Kruszka – Żelice – Kruszka – Kępka – Bieso-wice – Ciecholub – Darnowo – <i>Broczyna – Tursko – Dretyń – Plewiska – Kowalewice – Węgorzynko – Miastko</i>
256	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłężę – Kępice – Warcino – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo – Płocko – Przytocko – <i>Biała – Świerzenko – Kawcze – Gatka – Łodzierz – Miastko</i>
257	m. Słupsk, bytowski	Słupsk – Kobylnica – Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Zagórki – Barcino – Obłężę – Kępice – Kruszka – Biesowice – Kępka – Kruszka – Kępice – Warcino – Osowo – Podgóry – Mzdowiec – Mzdowo – Pustowo – Płocko – Przytocko – <i>Biała – Świerzenko – Kawcze – Gatka – Łodzierz – Miastko (>)</i>
260	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Sycewice – <i>Nosko-wo – Wrześnica – Warszkówko – Warszkowo – Sławno</i>
261	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Runowo Sławieński – Słonowice – Słonowiczki – Wrząca – Słonowiczki – Słonowice – Kczewo – Bzowo – <i>Ściegnica – Tychowo – Warszkówko – Warszkowo – Sławno</i>

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Relacja
262	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Kobylnica – Bolesławice – Reblinko – Reblino – Zębowo – Redęcin – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Sycevice – Miedźno – Pałówko – Pałowo – Pieszcz – Tyrń – Staniewice – Tokary – Sławsko – Sławno
270	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruskowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – Zaleskie – Postomino – Pierńkowo – Chudaczewo – Ronino – Masłowice – Kanin – Karsino – Sulmice – Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo
271	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruskowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – Postomino – Marszewo – Królewko – Królewko – Korlino – Łącko-Łęzek – Naćmierz – Jezierzany – Wicko Morskie – Jarosławiec – Wicie – Rusinowo – Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo
272	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruskowo Małe – Swołowo – Krzemienica – Możdżanowo – Ciechosław – Postomino – Marszewo – Złakowo – Zaleskie – Gołęcino – Duninowo – Lędowo – Wodnica – Ustka
273	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruskowo Małe – Swołowo – Kręzołki – Starkowo – Zaleskie – Złakowo – Marszewo – Postomino – Zaleskie – Możdżanowo – Krzemienica – Swołowo – Bruskowo Małe – Wierzbęcin – Bruskowo Wielkie – Bierkowo – Słupsk (>)
274	m. Słupsk, sławieński	Słupsk – Bierkowo – Bruskowo Wielkie – Wierzbęcin – Bruskowo Małe – Swołowo – Gać – Redęcin – Zębowo – Reblino – Sycevice – Komorzyn – Miedźno – Pałówko – Pałowo – Pieszcz – Tyrń – Staniewice – Tyrń – Kłośnik – Postomino

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie wniosków zawartych w „Koncepcji organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie słupskim w powiązaniu z miastem Słupskiem” – opracowanej w lutym 2016 r. na zlecenie Starostwa Powiatowego w Słupsku – rekomenduje się realizację przewozów w oparciu o niżej przedstawione proponowane trasy linii powiatowych i międzypowiatowych uwzględniające potrzeby gmin w zakresie dowozu dzieci i młodzieży do szkół – znane w chwili opracowania niniejszego planu. Ewentualne korekty – np. związane z koniecznością dostosowania sieci połączeń do zmian w obsłudze połączeń gminnych – realizowane będą w trybie kolejnych aktualizacji niniejszego planu transportowego.

Jednocześnie, rekomenduje się zawarcie porozumienia z powiatem łębskim i przejęcie przez powiat słupski zadania organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na liniach wewnętrznych powiatu łębskiego. Linie te zostały opisane w „Planie zrównowa-

żonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lęborskiego” i wskazane w jego części graficznej, a także przytoczone zostają w tabeli 21.

Warunkiem niezbędnym do realizacji przewozów w zakresie przedstawionym w niniejszym planie jest także zawarcie porozumienia z miastem Słupskiem jako powiatem grodzkim. Zdecydowana większość linii ma bowiem swój początek/koniec na terenie Słupska, co wynika z potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu.

Tab. 21. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lęborskim – możliwe do organizacji przez powiat słupski po zawarciu stosownego porozumienia

Lp.	Relacja
1	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Łebień – Ulinia – Nowęcín – Łeba
2	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Krępa Kaszubska – Wicko – Krakulice – Łeba
3	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Łebień – Karlikowo Lęborskie – Tawęcino – Bąsewice
4	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Krępa Kaszubska – Wicko/Charbrowo – Wrzeście – Strzeszewo (– <i>Choczewo</i>)
5	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Redkowice – Janowice
6	Lębork – Dziechlino – Małoszyce – Lębork
7	Lębork – Pogorzelice – Darzewo
8	Lębork – Pogorzelice – Unieszyniec – Krępkowice – Lesiaki – Kamieniec – Cewice
9	Lębork – Maszewo Lęborskie – Cewice – Bzowo – Siemirowice – Pieski – Przeryte (– <i>Gowidlino</i>)
10	Lębork – Maszewo Lęborskie – Cewice – Oskowo (– <i>Czarna Dąbrówka</i>)
11	Lębork – Osowo Lęborskie – Łebunia – Bukowina (– <i>Sierakowice</i>)
12	Lębork – Osowo Lęborskie – Łebunia – Cewice
13	Lębork – Dziechno – Okalice (– <i>Niepoczółowice/Linia</i>)
14	Żarnowska – Łeba – Steknica – Jeżewo – Ulinia (– <i>Sasino</i>)
15	(Lębork – Kębłowo Nowowiejskie – Łęczyce – Godętowo – Lębork)

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025.

Każde uruchomienie połączenia zaplanowanego w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcyj-

jącego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz powinno być poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami. Będzie to zadaniem organizatora powiatowych przewozów pasażerskich.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać realizację zgłaszanych potrzeb mieszkańców. Komunikacja uruchamiana przez powiat powinna być skoordynowana z komunikacją gminną, w tym z komunikacją miejską (organizowaną przez miasto Słupsk), umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

Dla wyznaczonych linii proponuje się wprowadzenie numeracji handlowej połączeń, porządkującej kierunki i relacje. W powiecie słupskim zastosowana została numeracja trzycyfrowa – rozpoczynająca się od cyfry 1. Już obecnie niektóre linie autobusowe funkcjonujące w powiecie posiadają takie oznaczenie, jednak nie jest ono konsekwentnie stosowane.

W przedstawianej koncepcji, kolejna (druga) cyfra w numerze grupuje linie projektowanej sieci komunikacyjnej w podstawowe kierunki (na podstawie trasy wyjazdowej ze Słupska):

- 0: Bydlino;
- 1: Lubuczewo;
- 2: Siemianice;
- 3: Mianowice;
- 4: Głobino;
- 5: Kobylnica – Łosino;
- 6: Kobylnica – Bolesławice;
- 7: Bierkowo;
- 8: Ustka (linie nieobsługujące Słupska);
- 9: pozostałe (linie nieobsługujące Słupska i Ustki),

a trzecia cyfra to numer kolejny każdej linii w danej grupie.

Dla linii międzypowiatowych proponuje się analogiczne rozwiązanie: pierwszą cyfrą będzie „2”, a kolejne dwie nadawane będą na takich samych zasadach, jak dla linii wewnątrzpowiatowych.

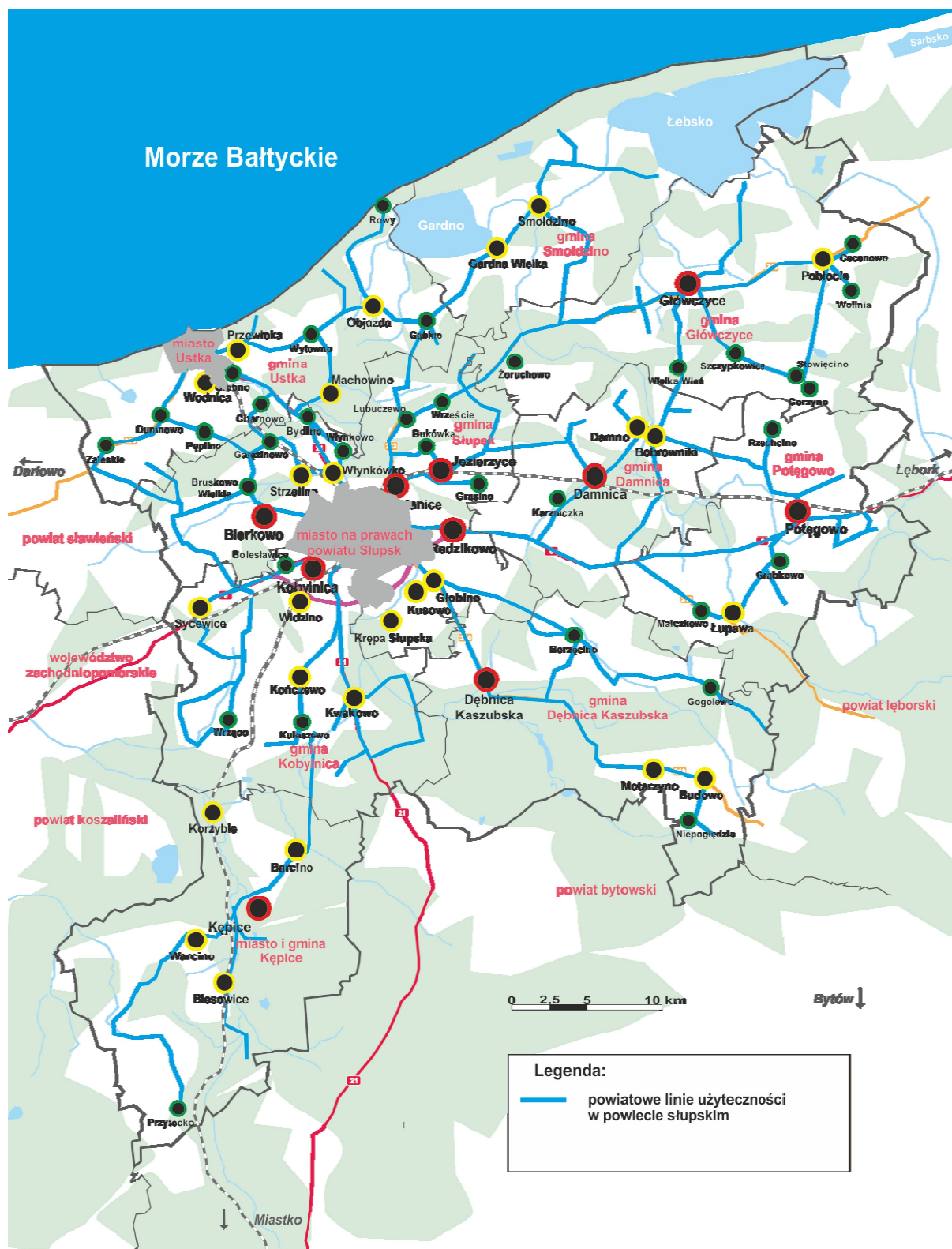
Oznakowanie handlowe linii komunikacji regionalnej w Polsce (numeryczne, literowe lub hasłem promocyjnym) jest – w przeciwieństwie do większości innych krajów europejskich – dość rzadko praktykowane. Podstawową funkcją oznakowania linii jest identyfikacja usługi w świadomości konsumentów, mająca przede wszystkim na celu utrwalenie pozytywnych jej właściwości, ale także ułatwiająca dokonanie wyboru przez konsumenta najwłaściwszej dla niego usługi na rynku konkurencyjnym. Liczne doświadczenia przewoźników w zakresie

oznakowywania linii komunikacji regionalnej, zarówno krajowe, jak i zagraniczne, jednoznacznie dowodzą, że konsekwentne stosowanie ułatwiającego identyfikację usługi przewozowej oznakowania liniowego zwiększa jej efektywność ekonomiczną.

Wybór sposobu oznakowania linii pozostaje wyłącznie w gestii jej organizatora, gdyż obecnie obowiązujące w Polsce regulacje prawne w zakresie wydawania zezwoleń na wykonywanie drogowych przewozów osób nie nakładają na ubiegających się o zezwolenie przewoźników obowiązku sprecyzowania oznakowania handlowego, z jakim na danej linii realizowane będą przewozy. Stosowane przez organy wydające zezwolenia i przewoźników regionalnych programy komputerowe nadają wprawdzie poszczególnym połączeniom wielocyfrowe numery linii, ale numery te mają służyć wyłącznie identyfikacji poszczególnych rekordów w bazach danych, a nie stanowić rozpoznawalne logo danego segmentu podaży usług przewozowych.

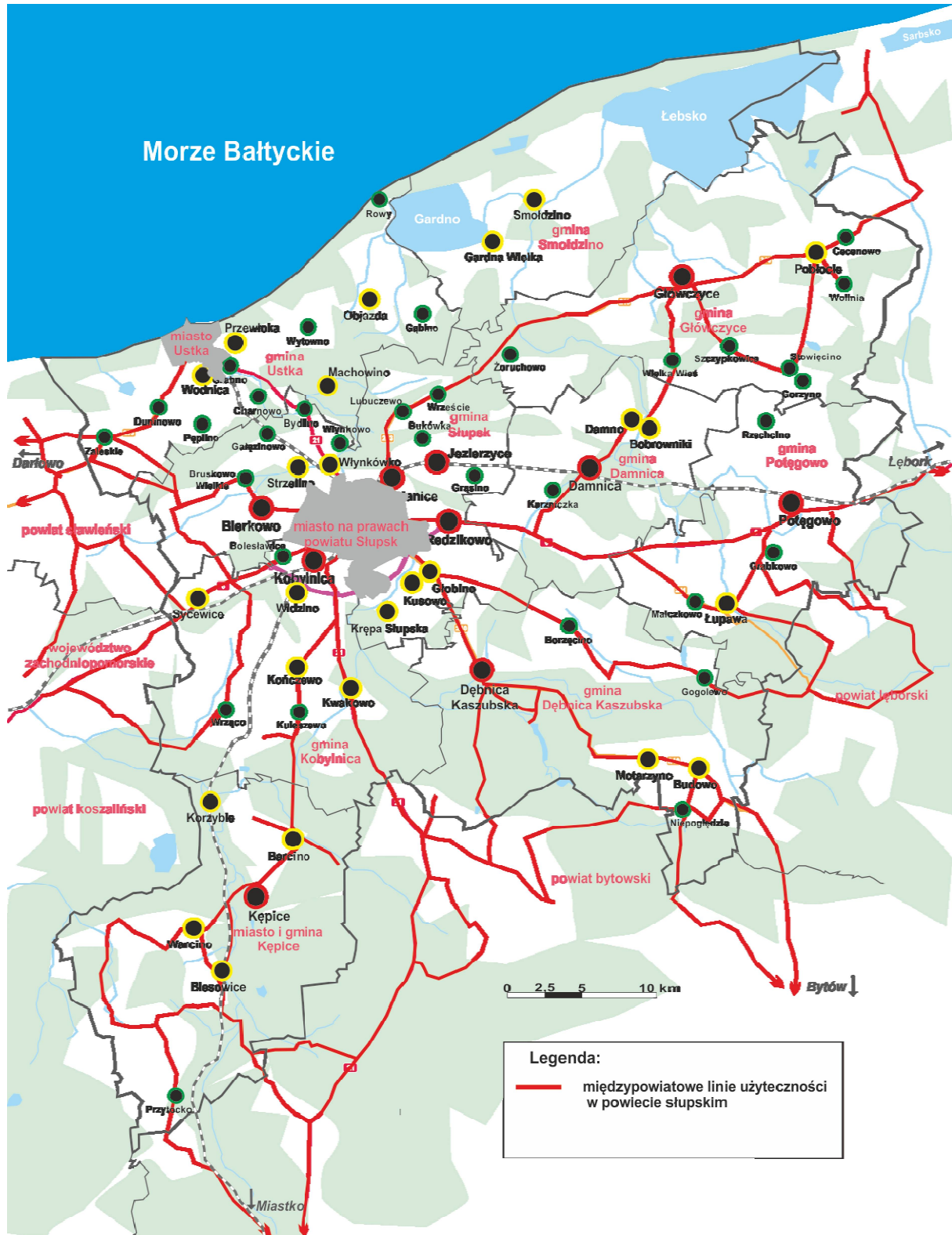
W przypadku powierzenia powiatowi słupskiemu w drodze porozumienia organizacji przewozów na innych liniach, które określone są w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego innego powiatu – linie te staną się częścią sieci powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej powiatu słupskiego.

Na rysunkach 13 (linie powiatowe) i 14 (linie międzypowiatowe) przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu słupskiego. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Na rysunku 15 przedstawiono planowaną sieć połączeń w powiecie lęborskim.



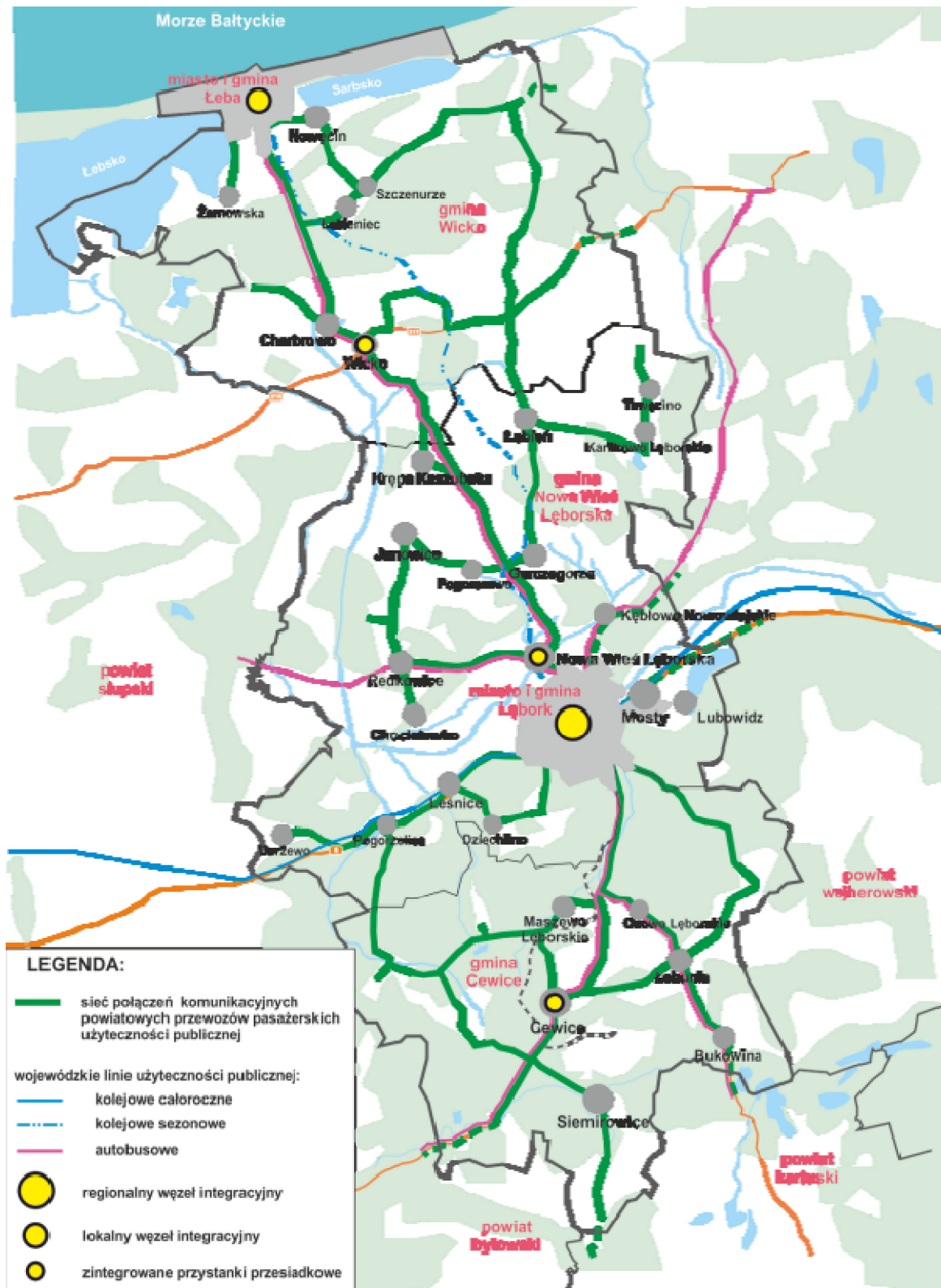
Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim – linie wewnętrzne powiatu i miasta Słupsk

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 14. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim – linie międzypowiatowe

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 15. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lęborskim

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015-2025.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Ważnymi elementami infrastruktury transportowej, niezbędnymi dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej – zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej – są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

W tabeli 22 przedstawiono węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu słupskiego.

Tab. 22. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R* / B&R* / K&R	możliwość zakupu biletu
Ustka	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Damnica	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Jezierzyce Słupskie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Kępice	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadane miejsca siedzące	informacja	P&R* / B&R* / K&R	możliwość zakupu biletu
Korzybie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Potęgowo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie

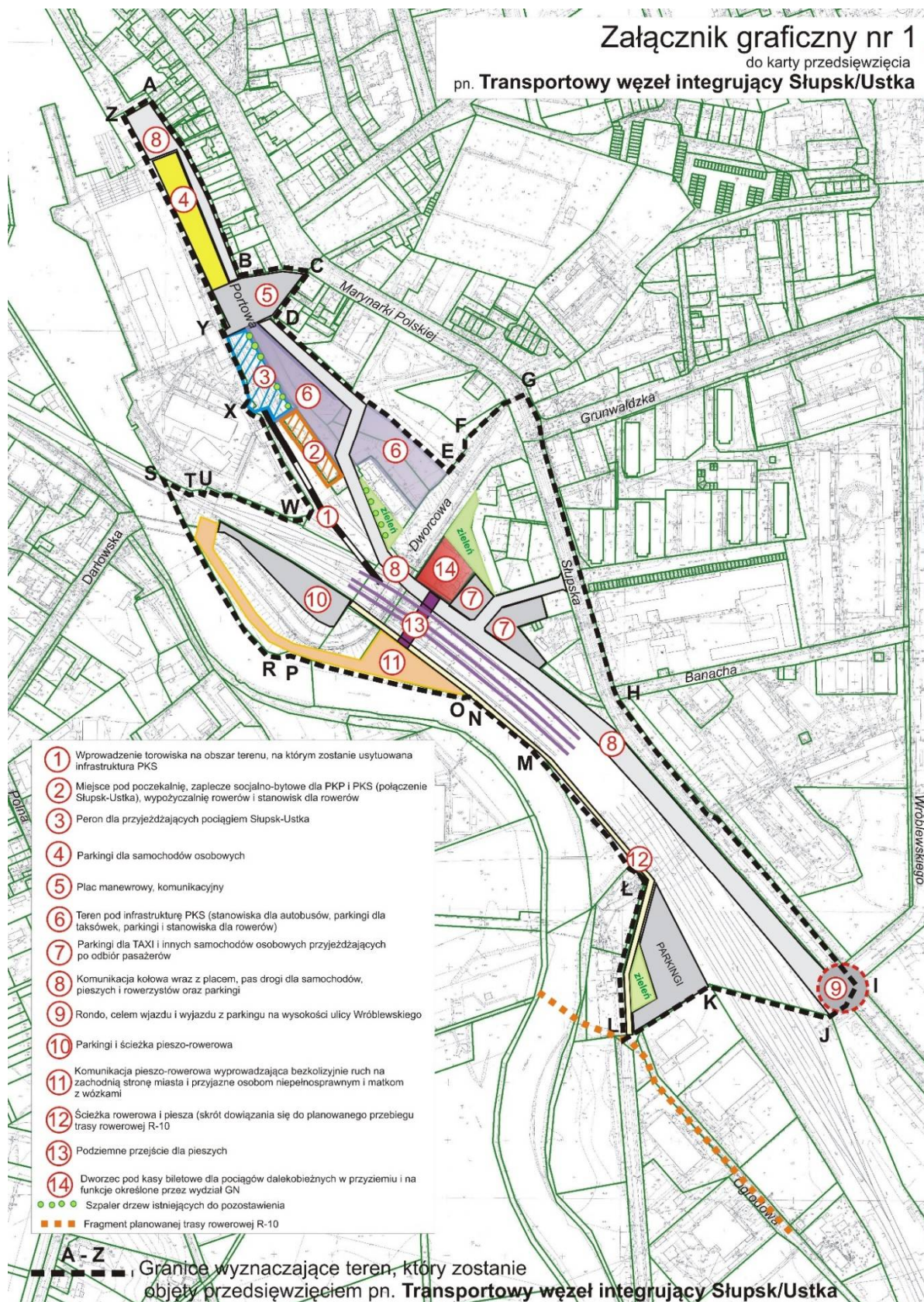
* – podano procentowo liczbę miejsc w stosunku do liczby wsiadających pasażerów.

Źródło: opracowanie własne, z uwzględnieniem wytycznych Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego – tablica 5.6.

W Ustce, gdzie planowany jest węzeł klasy „L” (lokalny), miasto planuje realizację inwestycji pn. „Transportowy węzeł integracyjny w Ustce”, która wchodzi w skład pakietu w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego (ZPT) dla Obszaru Funkcjonalnego Słupska. Przedmiotem przedsięwzięcia będzie rozbudowa/modernizacja transportowego węzła integracyjnego w Ustce, w ramach której przewiduje się następujący zakres działań inwestycyjnych:

- przebudowę i budowę nowych ciągów komunikacyjnych w obrębie dworca autobusowego i PKP plus place manewrowe;
- budowę ciągów pieszo-rowerowych;
- budowę stanowisk dla autobusów dalekobieżnych i regionalnych;
- remont budynku dworca PKP;
- budowę peronu kolejowego;
- budowę parkingów dla autokarów i samochodów osobowych;
- budowę poczekalni i kas biletowych;
- instalację stojaków dla rowerów i innych elementów małej architektury.

Inwestycja ta ma być realizowana w latach 2017-2019. Przewidywany całkowity koszt przedsięwzięcia, to 31 981 697 zł. Charakterystykę obszaru planowanego węzła przedstawia rysunek 16.



Rys. 16. Transportowy węzeł integrujący w Ustce – schemat zagospodarowania

Źródło: Urząd Miasta Ustka.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, zgodne z wojewódzkim planem transportowym i rekomendowane w powiecie słupskim, są następujące:

- wiata lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu użytkowanego w komunikacji regionalnej;
- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne) – wszędzie tam, gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna – z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki, regularnie opróżniany.

Wszystkie węzły i przystanki powinny być oświetlone (wraz z dojazdami do nich oraz parkingami). Informacja przystankowa powinna zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób utrudniający akty wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z nadjeżdża-

jącego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca (postój pojazdów transportu publicznego trwa dość długo), należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R¹⁷ o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 200 m.

¹⁷ por. w słowniczku w rozdziale 1.3 planu.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Obecnie powiat słupski, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich – w formie komunikacji miejskiej, a także jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne do tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, mogą w rezultacie przestać być obsługiwane komunikacją komercyjną albo być obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego staje się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne stają się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów z udziałem środków unijnych.

Miasta i gminy, w których funkcjonuje komunikacja miejska, zmuszone są przeznaczać środki z innych dochodów gmin na jej funkcjonowanie. Wyłoniony zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym operator otrzymuje dotację, która stanowi różnicę pomiędzy iloczynem liczby wykonanych wozokilometrów i stawki za wozokilometr zaproponowanej w przetargu, a sumą wpływów z biletów (tzw. finansowanie „netto”) lub też otrzymuje wynagrodzenie za wykonaną pracę eksploatacyjną, a wpływy z biletów stanowią przychód organizatora przewozów (tzw. finansowanie „brutto”). W tych jednostkach samorządowych szczebla powiatowego w kraju, w których zdecydowano się na dofinansowywanie przewozów ze środków publicznych, jak dotąd wszędzie wybrano model finansowania netto.

Przykładową strukturę wpływów z biletów i wskaźniki dopłat w zależności od rodzaju przewozów – na przykładzie PKS w Słupsku S.A. – przedstawiono w tabeli 23.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do urzędu marszałkowskiego. Prawo do występowania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

Tab. 23. Struktura wpływów z biletów w zależności od rodzaju przewozów – na przykładzie PKS w Słupsku S.A.

Wyszczególnienie	Jednostka	Rodzaj linii			Cała działalność przewożona
		szkolna	regionalna	dalekobieżna	
Udział wpływów z biletów					
– jednorazowych	%	41,9	52,4	100,0	58,2
– szkolnych z dopłatami	%	49,3	33,1	0,0	33,3
– miesięcznych innych	%	7,6	13,6	0,0	8,0
Udział wpływów z biletów					
– normalnych	%	43,1	50,8	65,3	52,2
– ulgowych z dopłatami	%	55,7	40,8	34,6	47,2
Dopłaty/utarg	%	21,2	12,0	4,0	12,1
Dopłaty/utarg z ulgowych	-	38,0	29,5	11,6	25,7
Dopłaty/wpływy z ulgowych	-	61,2	41,7	13,1	34,5
Utarg na kilometr	[zł/km]	3,50	3,10	2,30	2,90
Dopłaty na kilometr	[zł/km]	0,73	0,38	0,09	0,35

Źródło: *Koncepcja organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie słupskim w powiązaniu z miastem Słupskiem.*

Hipotetyczne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez powiat słupski spowodowałoby sytuację, w której na liniach autobusowych o trasach zawierających się na obszarze tych powiatów, żaden z przewoźników od 1 stycznia 2017 r. nie otrzymywałby refundacji udzielanych ulg, co oznaczałoby albo wzrost cen biletów albo (lub i) ograniczenie – aż do likwidacji włącznie – intensywności obsługi poszczególnych połączeń.

Starosta Słupski powinien zatem podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich – celem spełnienia oczekiwań mieszkańców w zakresie cen usług przewozowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu drogowych przewozów pasażerskich w powiecie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powia-

towe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator może dokonać wyboru operatora w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych;
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- bezpośrednio, gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług dotyczy wymiaru mniejszego niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małych przewoźników progi te ulegają podwojeniu);
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny.

Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator może podjąć decyzję o organizowaniu przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat słupski, ewentualnie wspólnie z innymi powiatami, które zdecydują się na zawarcie porozumienia w sprawie organizacji przewozów powiatowych, a także z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z ewentualnym zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie słupskim będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu (lub także z powiatów i gmin) – z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządów powiatowych, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Rekompensata przysługuje operatorowi, jeżeli ten wykaze, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług. Rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez marszałka województwa na wniosek właściwego organizatora. Jest to dotacja z budżetu państwa, przysługująca do ulg ustawowych, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej.

Sposób, w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych, określony zostanie w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która zostanie zawarta z operatorem.

Wysokość rekompensaty zależy od charakteru linii, jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów) i funkcjonowania ewentualnych innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych). Zależy również od jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe będzie po podjęciu decyzji o ewentualnym uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej. Dofinansowanie ze strony organizatora publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć całej linii, jej odcinka lub tylko wybranych kursów – istotnych z punktu widzenia interesu społecznego.

Obecnie, przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób mogą się starać o dopłaty do biletów ulgowych o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dopłaty przekazywane są przez samorząd wojewódzki na podstawie zawartej umowy i taki stan utrzymywać się będzie do końca 2016 r.

W 2014 r. przewoźnicy wykonujący przewozy drogowe w powiecie słupskim otrzymali łącznie 10 333 280,18 zł dopłat, w tym: PKS w Słupsku S.A. – ok. 3,7 mln zł, a Nord Express Sp. z o.o. – ok. 1,5 mln zł (w tych kwotach są również refundacje ulg udzielonych na liniach wybiegających poza powiat słupski – ze względu na brak możliwości wydzielenia danych tylko dla powiatu).

Należy się spodziewać, że po 2017 r. podobna kwota dopłat będzie konieczna, aby utrzymać obowiązywanie ulg taryfowych na wszystkich liniach funkcjonujących na obszarze planu.

Na niektórych liniach przewoźnicy otrzymują dodatkowo środki finansowe ze strony gmin – za realizację przewozów na ich terenie. Dopłaty te obejmują zakup usług przewozowych albo też zakup biletów (lub zwrot kosztów biletów zakupionych przez rodziców dla dzieci szkolnych) – przede wszystkim dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych. Kwoty wydatków gmin z tytułu przewozów szkolnych w poszczególnych gminach zestawiono w tabeli 24.

Tab. 24. Charakterystyka rocznych kosztów gminnych przewozów szkolnych w poszczególnych gminach powiatu słupskiego [tys. zł]

Jednostka administracyjna	Dane za rok	Koszt ponoszony przez gminę				
		na przewozy – z wyłączeniem uczniów niepełnosprawnych			na dowóz uczniów niepełnosprawnych	na mieszkańca w wieku 4-19 lat
		własne	zakup biletów	przewoźnika zewnętrznego		
Gmina Damnica	2014	470,1	18,0	-	73,2	0,45
Gmina Dębica Kaszubska	szkolny 2015/2016	ok. 50,0	-	348,8	55,4	0,27
Gmina Główny	2014	663,9	-	-	88,9	0,40
Miasto i gmina Kępice	2015	-	202,8	-	b.d.	0,11
Gmina Kobylnica	2014	-	372,7	-	32,4	0,40
Gmina Potęgowo	nie określono	ok. 600,0	217,0	-	86,5	0,61
Gmina Słupsk	2015	702,8	-	112,0	51,0	0,27
Gmina Smołdzino	2014	116,1	118,8	16,4	b.d.	0,43
Gmina Ustka	2015	108,7	1,1	255,6	76,1	0,28

Źródło: *Koncepcja organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie słupskim w powiązaniu z miastem Słupskiem.*

W przypadku podjęcia się przez powiat organizacji przewozów również na liniach gminnych, zainteresowane gminy będą dofinansowywać te przewozy na podstawie umów z powiatem, pokrywając koszty ich uruchomienia.

Szacunkowe wydatki na przewozy w powiecie i gminach – w przypadku wyboru rekomendowanego wariantu organizacji przewozów i z uwzględnieniem dotychczasowych deklaracji samorządów na temat zakresu tych przewozów – przedstawiono w tabeli 25.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Zakłada się, że ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosić będzie operator. Za pośrednictwem organizatora operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Tab. 25. Szacunkowe wydatki na przewozy w gminach powiatu słupskiego w rekomendowanym wariantcie organizacji [tys. zł]

Jednostka administracyjna	Linie szkolne				Wykup biletów – linie pozostałe	Koszty Zarządu	Razem wydatki
	liczba wozokm [tys.]	koszt	wydatki gmin (zakup biletów)	dopłata z budżetu państwa			
Wariant 5							
Miasto i gmina Kępice	20,0	140,0	71,4	68,6	202	48,3	321,7
Gmina Damnica	106,9	748,2	381,6	366,6	18	32,1	431,7
Gmina Dębica Kaszubska	65,3	456,8	232,9	223,8	-	50,2	283,0
Gmina Głównyżce	180,2	1 261,4	643,3	618,1	-	48,3	691,6
Gmina Kobylnica	-	-	-	-	373	57,8	430,8
Gmina Potęgowo	-	-	-	-	-	36,3	36,3
Gmina Słupsk (wiejska)	101,1	707,7	360,9	346,8	-	84,7	445,6
Gmina Smołdzino	23,2	162,1	82,7	79,4	119	17,8	219,5
Miasto Ustka	-	-	-	-	-	82,1	82,1
Gmina Ustka (wiejska)	48,5	339,8	173,3	166,5	256	42,4	471,6
Razem gminy	545,1	3 815,9	1 946,1	1 869,8	968	500,0	3 413,9
Powiat słupski	4 356,6	-	-	1 219,8	-	200,0	200,0
Razem powiat słupski + przewozy szkolne	4 901,7	3 815,9	1 946,1	3 089,6	968	700,0	3 613,9

Jednostka administracyjna	Linie szkolne				Wykup biletów – linie pozostałe	Koszty Zarządu	Razem wydatki
	liczba wozokm [tys.]	koszt	wydatki gmin (zakup biletów)	dopłata z budżetu państwa			
Wariant 5 – opcja z powiatem lęborskim							
Miasto i gmina Kępice	20,0	140,0	71,4	68,6	202	36,8	310,2
Gmina Damnica	106,9	748,2	381,6	366,6	18	24,4	424,0
Gmina Dębica Kaszubska	65,3	456,8	232,9	223,8	-	38,1	271,0
Gmina Głównyzyce	180,2	1 261,4	643,3	618,1	-	36,7	680,0
Gmina Kobylnica	-	-	-	-	373	44,0	417,0
Gmina Potęgowo	-	-	-	-	-	27,6	27,6
Gmina Słupsk (wiejska)	101,1	707,7	360,9	346,8	-	64,4	425,3
Gmina Smołdzino	23,2	162,1	82,7	79,4	119	13,5	215,2
Miasto Ustka	-	-	-	-	-	62,5	62,5
Gmina Ustka (wiejska)	48,5	339,8	173,3	166,5	256	32,2	461,5
Razem gminy powiatu słupskiego	545,1	3 815,9	1 946,1	1 869,8	968	380,1	3 294,3
Powiat słupski	4 356,6	-	-	1 220	-	119,2	119,2
Powiat lęborski	2 245,0	-	-	628,6	-	80,8	80,8
Miasto Łeba						14,9	14,9
Gmina Cewice						29,1	29,1
Gmina Nowa Wieś Lęborska	-	-	-	-	-	52,3	52,3
Gmina Wicko						23,5	23,5
Razem powiat słupski + powiat lęborski + przewozy szkolne	7 146,8	3 815,9	1 946,1	3 718,2	968	700,0	3 614,2

Źródło: *Koncepcja organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie słupskim w powiązaniu z miastem Słupskiem.*

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Powiatu.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają

również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu słupskiego wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W mniejszych miastach i gminach wiejskich, udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%. Zrealizowane do tej pory dla powiatu słupskiego oraz poszczególnych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2017 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru powiatu – z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości, niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej całego powiatu słupskiego, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko

pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulat dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.7 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji powiatowej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską (w formie wyświetlaczy elektronicznych) – w pojazdach fabrycznie nowych wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;

- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

W pierwszym okresie kontraktowania przewozów, wymogi taborowe powinny zostać mocno złagodzone, aby zakontraktowanie usług operatora było w ogóle możliwe. Nie należy bowiem określać wymogów, które później nie będą mogły być egzekwowane. Doświadczenia pokazują, że operatorzy niedozorowani szybko przestają stosować się do wymogów – np. wprowadzają do eksploatacji pojazdy starsze i o gorszych parametrach, czy też nie przestrzegają rozkładu jazdy w oczekiwanym przez organizatora zakresie.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadane i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille'a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

W ramach opracowania dotychczas obowiązującego planu transportowego dla powiatu słupskiego, przeprowadzone zostały badania ankietowe preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu. Badania te potwierdziły, że wybór autobusu komunikacji zbiorowej jako

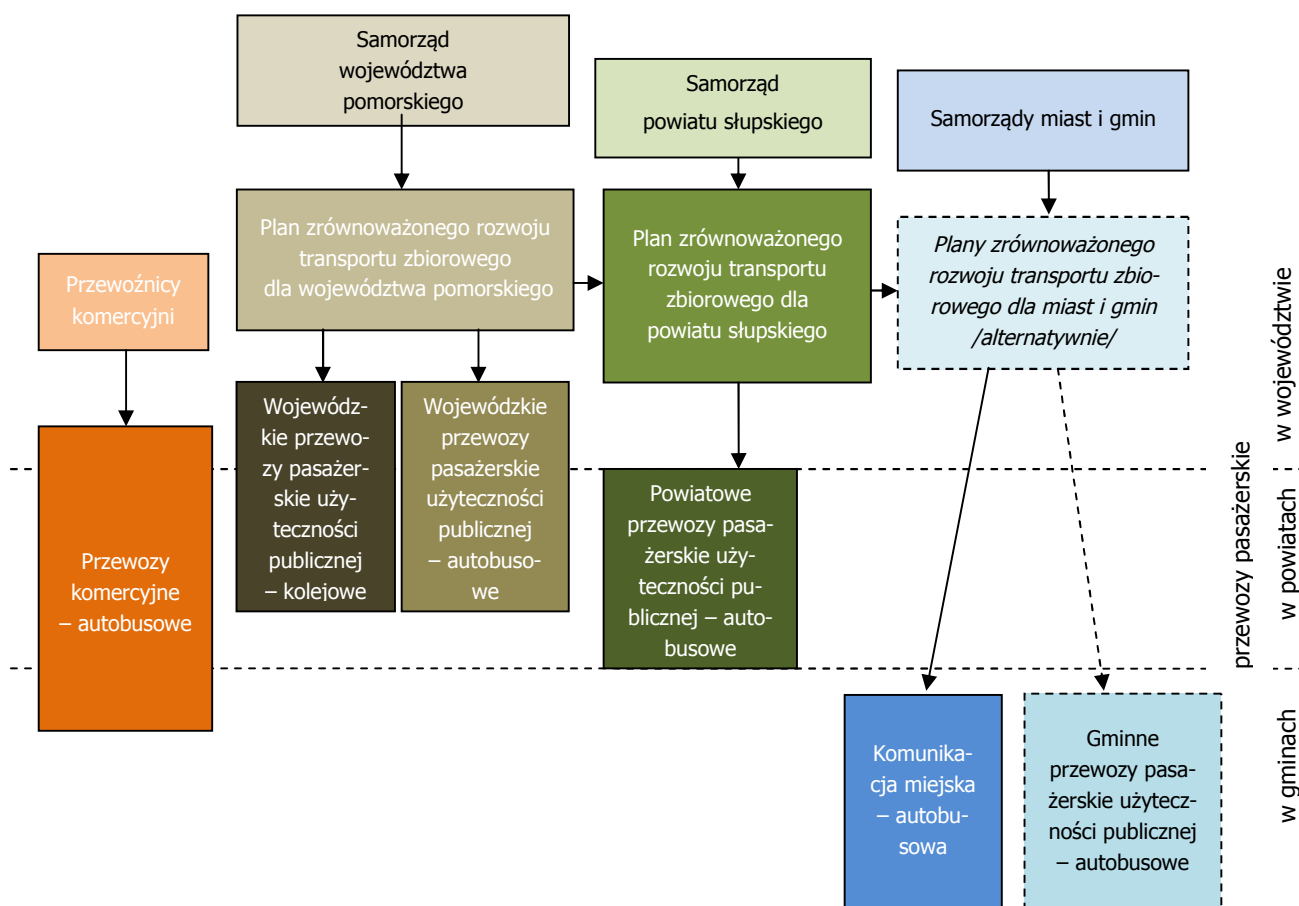
środka podróży jest zdecydowanie częstszy dla osób niemających możliwości skorzystania z samochodu osobowego. Deklarowana przeciętna liczba podróży, to 2,6 dziennie.

Jako najważniejszy postulat transportowy ponad 2/3 respondentów wskazało koszt podróży. Kolejnymi często wskazywanymi postulatami, były: punktualność, dostępność i niezawodność. Za najmniej ważną uznano wygodę podróżowania, szybkość, informację oraz rytmiczność kursowania. Wśród postulatów, które powinny być poprawione, respondenci wskazywali: koszt, dostępność, punktualność i niezawodność. Średnia ocena komunikacji zbiorowej w powiecie wystawiona przez użytkowników, to 3,69 – w skali pięciostopniowej.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 17.



Rys. 17. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie słupskim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat słupski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie słupskim, a także w innych powiatach (na podstawie porozumień, jeżeli zostaną zawarte).

Powiatowe przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice powiatów, które zawarły porozumienie.

Podział zadań dotyczących komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy jej organizatorem a operatorem, w powiatowych przewozach pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz ustalanie zmian w planowanej sieci komunikacyjnej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez organizatora – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
5. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
6. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
7. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.
8. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
9. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

B. Zadania operatorów (operatora):

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.

4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Starosta wykonuje określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora powiatowych przewozów pasażerskich. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu¹⁸.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym w Starostwie Powiatowym w Słupsku wykonuje Wydział Komunikacji i Drogownictwa. W przypadku podjęcia decyzji przez powiat słupski o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji i Drogownictwa wymienione w Regulaminie Organizacyjnym, zostaną odpowiednio rozszerzone. Może zostać również utworzona odrębna jednostka (np. w randze wydziału) w postaci zarządu transportu publicznego.

W okresie objętym planem zakłada się wprowadzenie operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Słupski, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, aby były one o zróżnicowanej rentowności, funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe i zapewniały zintegrowaną taryfowo obsługę tras obsługiwanych wspólnie kilkoma liniami.

Trybem wyboru operatora będzie udzielenie koncesji w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a także (lub) tryb bezpośredniego zawarcia umowy, przewidziany w art. 22 ust. 1 pkt. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym¹⁹.

Powiaty słupski i lęborski są właścicielami przedsiębiorstwa przewozowego – PKS w Słupsku S.A. W chwili obecnej przewoźnik ten nie spełnia wszystkich wymogów, aby stać się podmiotem wewnętrznym. Jeżeli po rozważeniu korzyści i wad związanych

¹⁸ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Słupsku – załącznik do uchwały nr XXXIX/269/2009 Rady Powiatu Słupskiego z dnia 29.12.2009 r.

¹⁹ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. nr 5 z 2011 r., poz. 13 z późn. zm.

z przekształceniem spółki w podmiot wewnętrzny i gdy nastąpi takie przekształcenie, możliwe będzie bezpośrednie udzielenie zamówienia temu operatorowi.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, a lokalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednej, zintegrowanej taryfy biletowej, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej może przystąpić także Starosta Słupski, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu słupskiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;

- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednio i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy, miejski i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego w powiecie słupskim determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpią także – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

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

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat słupski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie dążył, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu, były jak najwyższe, a postulaty przewozowe – spełniane w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 26.

Tab. 26. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 300 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 300 mieszkańców ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego ▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² ▪ uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków ▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) ▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej ▪ wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych ▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet ▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych ▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% ▪ sukcesywna odnowa taboru autobusowego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu dla transportu publicznego ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% ▪ wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy ▪ osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych ▪ uruchomienie zintegrowanych, intermodalnych węzłów przesiadkowych dla komunikacji autobusowej i kolejowej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatonki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania standardów.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 stycznia 2017 r. (Dz. U. 2012 poz. 451), oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów²⁰. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2017 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązujące do dnia 31.12.2016 r.).

²⁰ Przepis zmieniający odpowiedzialność za zamieszczanie rozkładów jazdy wchodzi w życie od dnia 1.01.2017 r. (art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o transporcie drogowym, zmiana w Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewoźników organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Ze względu na dużą liczbę turystów odwiedzających powiat słupski, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim. Docelowo serwisy internetowe powinny być dostępne w kilku językach, również informacja przystankowa powinna być uzupełniona o informacje w innych językach – przynajmniej na głównych węzłach oraz w miejscowościach turystycznych.

Na głównych przystankach, z których korzysta najwięcej pasażerów, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej,

z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej i być wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

Informacje zamieszczone zarówno na stronach internetowych, jak i w infokioskach, muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na danym obszarze.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów, przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

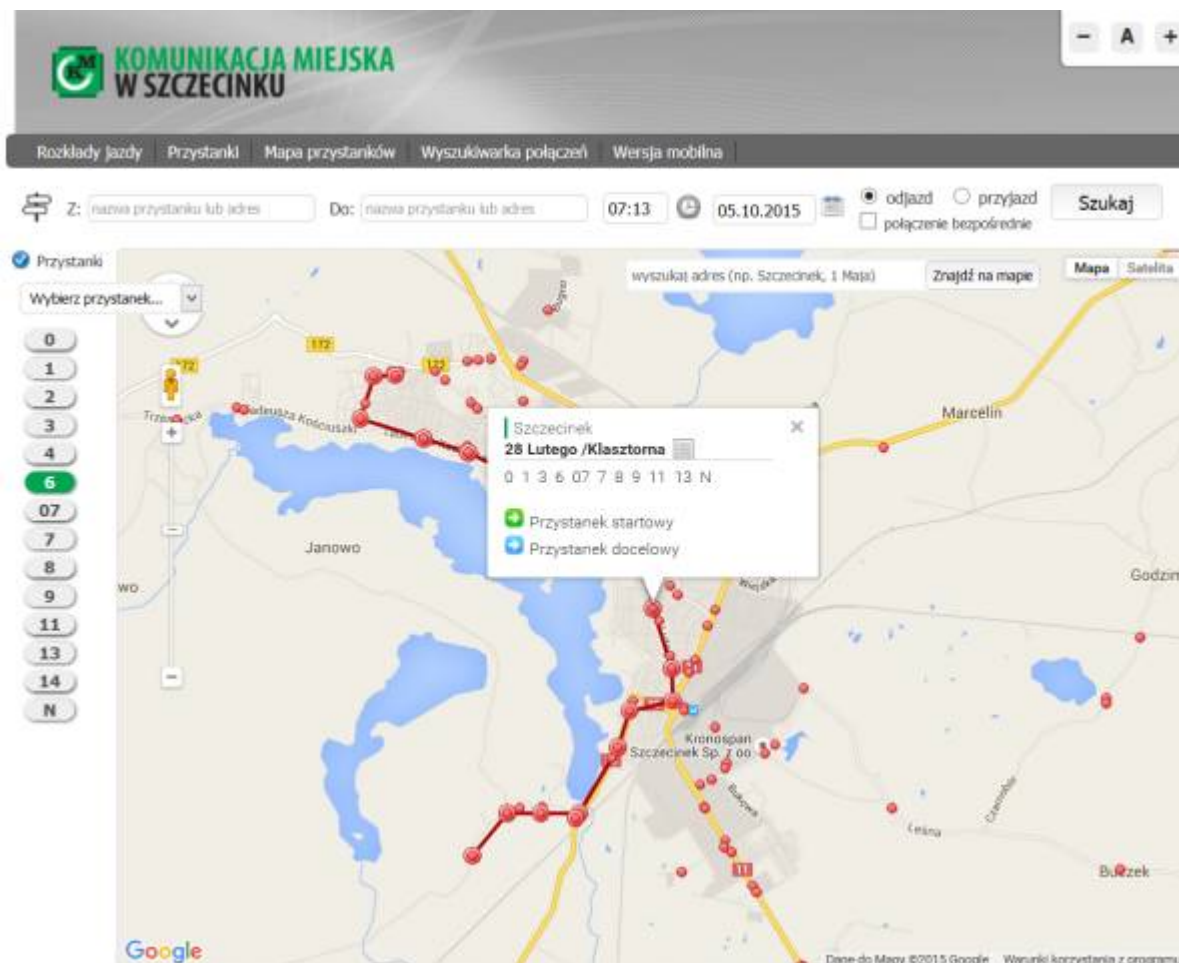
W województwie pomorskim, w powiecie puckim już dziś stosuje się wiele z wymienionych wyżej elementów systemu informacji dla pasażera – por. rysunek 18. Rolą powiatu będzie więc przejęcie i udoskonalenie tych standardów. Ciekawostką są zamieszczane w powiecie puckim nazwy przystanków w języku kaszubskim.



Rys. 18. Przykład informacji o nazwie przystanku w Jastrzębiej Górze

Źródło: <https://www.facebook.com/PKSWejherowo>, dostęp: 31.01.2016 r.

Na rysunku 19 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla KM Szczecinek.



Rys. 19. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń

Źródło: <http://www.km.szczecinek.pl/>, dostęp: 31.01.2016 r.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie słupskim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat słupski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatów.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój obszarów, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi też znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów, co jest szczególnie ważne w obszarach chronionych zasobów przyrody na obszarze powiatu słupskiego.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Powiat słupski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie słupskim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.7., 2.8. i 2.9. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.4. i 2.5. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.10. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie słupskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie słupskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego obszaru, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;

- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora przewozów powiatowych zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 3 lata prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 5 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia wymaganego poziomu partycypacji w kosztach przez daną gminę.

Rozważyć należy również wprowadzenie organizacji ruchu wpływającej na uprzywilejowanie autobusów w ruchu drogowym, szczególnie w obrębie miejscowości turystycznych.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w powiecie, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji, a następnie – aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat słupski w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów pla-

nu transportowego dla powiatu słupskiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 27 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

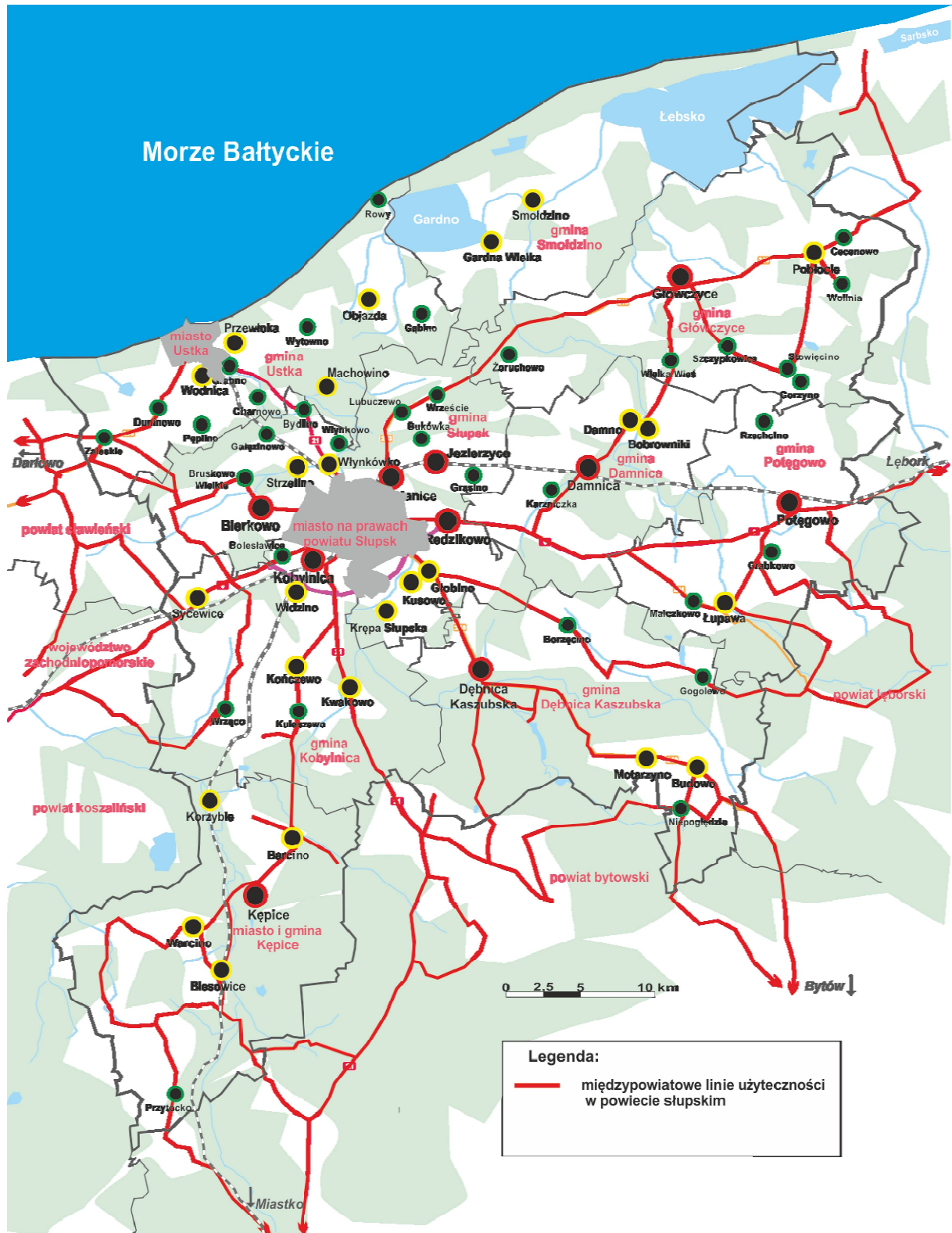
Tab. 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu słupskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
<p>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
<p>Efektywność ekonomiczna transportu osób</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat słupski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

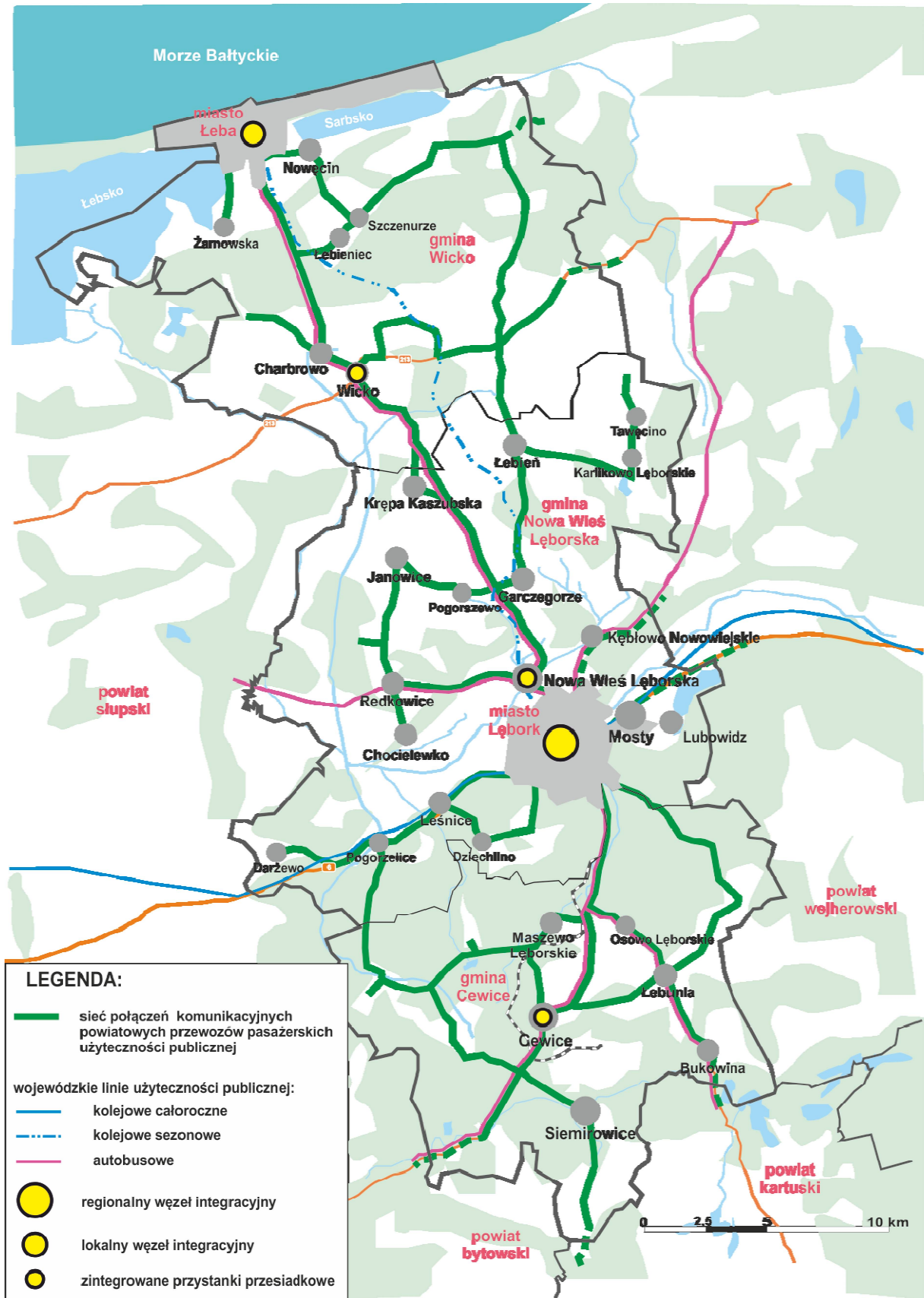
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

2. Linie międzypowiatowe



3. Linie w powiecie lęborskim



Poszczególne segmenty sieci komunikacyjnej zaprezentowano na odrębnych rysunkach – ze względu na rozległość obszaru objętego planem – ponieważ prezentacja całej sieci powiatowych przewozów pasażerskich na jednym rysunku skutkowałaby jego nieczytelnością.

Załącznik nr 2

Raport z konsultacji społecznych

Dokument zostanie opracowany po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	23
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie słupskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	27
Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatu słupskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.....	29
Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu słupskiego w latach 2009-2014.....	37
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2009-2014.....	40
Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat słupski.....	42
Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie słupskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2013/2014	44
Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie słupskim– stan na 31 grudnia 2014 r.	45
Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie słupskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	46
Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie słupskim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.....	47
Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie słupskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	48
Tab. 12. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie słupskim.....	49
Tab. 13. Miejscowości na terenie powiatu słupskiego obsługiwane liniami komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 31 stycznia 2014 r.....	63
Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r.....	71
Tab. 15. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Słupskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.....	75
Tab. 16. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatu słupskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.	76
Tab. 17. Linie komunikacyjne w powiecie słupskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Słupska – stan na 31 grudnia 2015 r.	78

Tab. 18. Linie komunikacyjne w powiecie słupskim na które zezwolenia wydali Marszałkowie Województw Pomorskiego i Zachodniopomorskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.	85
Tab. 19. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim	102
Tab. 20. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim oraz innych – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień	105
Tab. 21. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lęborskim – możliwe do organizacji przez powiat słupski po zawarciu stosownego porozumienia.....	109
Tab. 22. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem	115
Tab. 23. Struktura wpływów z biletów w zależności od rodzaju przewozów – na przykładzie PKS w Słupsku S.A.....	122
Tab. 24. Charakterystyka rocznych kosztów gminnych przewozów szkolnych w poszczególnych gminach powiatu słupskiego.....	125
Tab. 25. Szacunkowe wydatki na przewozy w gminach powiatu słupskiego w rekomendowanym wariantcie organizacji	126
Tab. 26. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.....	140
Tab. 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu słupskiego.....	152

Spis rysunków

Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym.....	21
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego	25
Rys. 3. Miejsce powiatu słupskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego	26
Rys. 4. Największe miejscowości powiatu słupskiego	28
Rys. 5. Przebieg dróg w powiecie słupskim	35
Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu słupskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.	41
Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu słupskiego w 2025 r.....	43
Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem	50
Rys. 9. Wieżba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego	54
Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.	56
Rys. 11. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2.....	59
Rys. 12. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.....	61
Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim – linie wewnętrzne powiatu i miasta Słupska	112
Rys. 14. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie słupskim – linie międzypowiatowe	113
Rys. 15. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lęborskim	114
Rys. 16. Transportowy węzeł integrujący w Ustce – schemat zagospodarowania.....	117
Rys. 17. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie słupskim.....	134
Rys. 18. Przykład informacji o nazwie przystanku w Jastrzębiej Górze.....	145
Rys. 19. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń	146