PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
NA LATA 2019-2030
DLA MIASTA SŁUPSKA
I GMIN, KTÓRE ZAWARŁY Z MIASTEM SŁUPSK
POROZUMIENIE
W SPRAWIE WSPÓLNEJ ORGANIZACJI
TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Wersja z dnia 28.01.2019 r.

Gdynia – Słupsk, styczeń 2019 r.

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego....4
1.1. Wizja transportu publicznego....5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego....6
1.3. Definicje i określenia....8
1.4. Konsultacje społeczne....11
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego....12
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce....12
2.2. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020....18
2.3. Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze....19
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne....21
2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze funkcjonowania słupskiej komunikacji miejskiej....31
2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja....37
2.7. Czynniki społeczne i gospodarcze....43
2.8. Ochrona środowiska naturalnego....50
2.9. Dostęp do infrastruktury transportowej....56
2.10. Źródła ruchu....62
2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla....65
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych....77
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym....77
3.2. Prognoza popytu....83
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej....87
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci....87
4.2. Charakterystyka planowanej sieci....94
5. Finansowanie usług przewozowych....98
5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji....101
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu....106
6.1. Podział zadań przewozowych....106
6.2. Preferencje pasażerów....107
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych....113
7. Organizacja rynku przewozów....115

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji 115
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego 118
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 121
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów 124
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego 127
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego 130
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem 133
Spis tabel 139
Spis rysunków 141

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Słupsku i gminach sąsiadujących, z którymi Miasto Słupsk podpisało porozumienia w sprawie powierzenia organizacji transportu publicznego, jest zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, czego głównym przejawem w miastach jest udział transportu publicznego w przewozach na poziomie 25-50%.

Cele uzupełniające planu są następujące:

1. Zapewnienie zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.
2. Funkcjonowanie transportu publicznego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym.
3. Integracja transportu publicznego, obejmująca transport miejski i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach – oraz budowa węzłów integracyjnych.
4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach miejskich.
5. Realizacja usług przewozowych w transporcie miejskim zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317), zakładająca, że udział pojazdów elektrycznych powinien być nie mniejszy niż 30% we flocie użytkowanych pojazdów. Opracowana w 2018 r. dla Urzędu Miasta Słupska analiza kosztów i korzyści wykazała, że dla przyjętych warunków ekonomiczno-eksploatacyjnych, brak jest wymaganych korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, co jednocześnie, zgodnie z art. 37 ust. 5 ustawy z dn. 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwalnia miasto Słupsk z obowiązku zwiększania udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie komunikacji miejskiej. Ewentualne zmiany w tym zakresie, wynikające z kolejnych analiz K-K, które będą przeprowadzane co 36 miesięcy, determinować będą konieczność aktualizacji planu w przyszłości.

Głównym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie do 2030 r. przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Miasta Słupska i gmin sąsiednich (z którymi Miasto Słupsk – jako organizator transportu – podpisało porozumienia w zakresie lokalnego transportu

zbiorowego), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Słupska i gmin ościennych.

Racjonalność tą determinują:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnością;
- 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, w tym poprzez świadczenie usług pojazdami elektrycznymi;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęty w niniejszym planie cel jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego, miasta Słupsk i gmin objętych planem.

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego 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 użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizja transportu publicznego na obszarze miasta Słupska oraz gmin, które podpisały z miastem Słupskiem porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, zakłada 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, dostępnego także dla osób

o ograniczonej zdolności ruchowej.

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 (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 2016) oraz z rozporządzeniem 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).

Zakres planu obejmuje obszar miasta Słupska oraz gmin: Kobylnica i Słupsk, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnością 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 podróżnych 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.

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 oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. 07.315.1 z dnia 3.12.2007 r.), zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, l. 354/22 z dnia 23.12.2016 r.);
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;

- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI)) (Dz. U. UE. C. 2010.184E.43);
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI)) – (Dz. U. UE. C. 2010.184E.50);
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 2016);
- 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 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2017 r. poz. 2200 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2018 poz. 317 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1983);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030" (M.P. 2012 poz. 252);
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym" (Dz. U. 2018 poz. 874);
- dokumenty strategiczne, takie jak:
  - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030" (Uchwała nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.);
  - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020" (Uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.);
  - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze" (Uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.);
  - „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Słupska" (Uchwała nr XLV/701/09 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 25 listopada 2009 r.);
  - „Strategia Rozwoju Miasta Słupska 2017-2022" (Uchwała nr XXXV/415/17 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 25 stycznia 2017 r.);
  - „Program ochrony środowiska Miasta Słupska na lata 2016-2020 z perspektywą na lata 2021-2024" (Uchwała nr XX/212/15 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 30 grudnia 2015 r.);

- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby 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;
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Słupsku i w gminach ościennych;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Słupska i gmin ościennych;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji, i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- 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 ustaleniami.

W procesie przygotowania planu uwzględniono wyniki badań wielkości popytu na poszczególnych liniach słupskiej komunikacji miejskiej oraz wyniki badań głównych preferencji pasażerów ZIM w Słupsku, zrealizowanych w 2018 r.

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:

- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiający bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **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;

- **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, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, wojewódzkimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;
- **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;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
  a) sieci dróg publicznych albo
  b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
  c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych;

  – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **Miasto** – gmina Miasto Słupsk;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – 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;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „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;

- **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);
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **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;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **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;
- **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go

do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

- **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;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **ZIM w Słupsku** – Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk – jednostka budżetowa gminy Miasto Słupsk – pełniąca funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy Miasto Słupsk i gmin, które podpisały z nią porozumienia międzygminne w sprawie wspólnej realizacji zadań w tym zakresie.

Ponadto, w dokumencie użyto następującego skrótowego określenia Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku, ul. Bitwy Warszawskiej 1, a mianowicie: „**MZK Sp. z o.o. w Słupsku**”.

1.4. Konsultacje społeczne

Plan transportowy poddany zostanie konsultacjom społecznym, których celem jest poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych[1]. Raport z konsultacji społecznych będzie stanowił Załącznik nr 1 do planu transportowego.

[1] Podstawę prawną konsultacji społecznych stanowiła ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2016).

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, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności będący efektem motoryzacji indywidualnej, 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), czy inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem 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 CO_2, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO_2. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO_2 i tlenków azotu. Dzięki unijnym rozwiązaniom prawnym, 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%. Warto dodać, że nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu[2]. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miast.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga"[3], przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągnięcia na najbliższe lata

[2] *Zielona Księga: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście".* Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 25.9.2007 r., KOM (2007) 551.

[3] *Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu".* Komisja Europejska, 28.3.2011, KOM (2011) 144.

(do 2030 r.). W dokumencie tym przedstawiono wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w ramach polityki wspólnotowej, przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji CO_2 o 60% – co wiązać się będzie z koniecznością częstszego wykorzystywania autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego i lotniczego, w przewozach pasażerów.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS, zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg, w szczególności 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 powiązaniami pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia pespektywy 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 strukturalnych i inwestycyjnych, że wszelkie cele osiągane 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 określono priorytet inwestycyjny, tj. 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, określono priorytet inwestycyjny, tj. promowanie włączenia społecznego, przez 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 (EFSI). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFSI 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 Partnerstwa[4], 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 oraz identyfikację 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.

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

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 – przez wprowadzenie usprawnień z zakresu 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 CO_2. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego oraz 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.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie[5] 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.

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 – „Budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałania 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.

Wskazanym kierunkiem działań jest m.in. stworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich, czyli na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmacnianie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych

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

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 nimi. Planuje się także 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 oraz – 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, czyli dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej 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 zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

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 policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności. W tym zakresie plan transportowy przewiduje wzrost konkurencyjności miasta poprzez poprawianie dostępności transportowej i rozwój funkcji metropolitarnych, w tym integrację obszarową.
2. Poprawa 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 uwzględnianiu specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)[6] przyjmuje się jako misję, tworzenie optymalnych warunków przewozu osób i rzeczy – zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Celem głównym strategii jest zwiększanie dostępności terytorialnej w wymiarze regionalnym i lokalnym, dla lepszego wykorzystania potencjału obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi.

Priorytetowe kierunki interwencji to:

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego – poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy mobilności na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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 (działania w skali regionów);
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom 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, w szczególności w obszarach miejskich, 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;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

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

2.2. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

Głównym priorytetem rozwoju województwa pomorskiego jest: kształtowanie harmonijnej struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa sprzyjającej równoważeniu wykorzystywania cech, zasobów i jakości życia oraz trwałemu zachowaniu wartości środowiska dla potrzeb obecnego i przyszłych pokoleń.

Osiągnięcie pożądanego stanu planuje się poprzez realizację celów strategicznych, operacyjnych oraz wyznaczenie kierunków działań. Celami strategicznymi są:

1. Nowoczesna gospodarka.
2. Aktywni mieszkańcy.
3. Atrakcyjna przestrzeń.

Nadrzędnym celem „atrakcyjnej przestrzeni" województwa pomorskiego jest m.in.:

1. Sprawny system transportowy – rozumiany jako:
   a) rozwinięty transport zbiorowy, charakteryzujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów transportu, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta;
   b) nowoczesna, sprawna węzłowo i liniowo (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem;
   c) rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami – regionalnym i subregionalnymi, położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi, a ośrodkami gminnymi;
   d) węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;
   e) mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.
2. Bezpieczeństwo i efektywność energetyczna.
3. Dobry stan środowiska[7].

Dla Słupska priorytetowe znaczenie ma inwestycja regionalna pod nazwą: „Modernizacja kluczowych dróg ekspresowych", która dotyczy budowy drogi ekspresowej S-6 (Gdańsk – Słupsk – Szczecin). Inwestycją drogową, która będzie miała znaczący wpływ na rozwój systemu transportowego Słupska, jest także przebudowa drogi krajowej nr 21 (odcinek Słupsk –

[7] *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, Gdańsk 2012, s. 53.

Ustka), w ramach której zrealizowano zadanie pn. "Nowy przebieg drogi krajowej nr 21 w Słupsku" – budowa ringu miejskiego – dwujezdniowej drogi międzydzielnicowej pozwalającej na komunikację lokalną oraz tranzytową z pominięciem centrum miasta.

W zakresie inwestycji związanych z infrastrukturą kolejową, dla Słupska największe znaczenie ma modernizacja linii nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński) wraz z budową drugiego toru na odcinku od Rumi do Słupska, wykonaniem przejścia podziemnego do ul. Sobieskiego oraz trwająca rewitalizacja linii nr 405 (Ustka – Słupsk – Szczecinek) wraz z dostosowaniem jej infrastruktury do ruchu lokalnego i turystycznego.

2.3. Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze

W Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie transportu pn. „Mobilne Pomorze", charakteryzując publiczny transport zbiorowy stwierdzono, że w województwie pomorskim występuje dalece niewystarczająca integracja podsystemów systemu transportu zbiorowego i indywidualnego, zarówno w skali regionalnej, metropolitalnej, jak i lokalnej. Integrację tę należy rozumieć kompleksowo, jako obejmującą rozwiązania techniczne (infrastrukturalne i taborowe), organizacyjne, taryfowe, biletowe i informacyjne.

Zgodnie z Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie transportu pn. „Mobilne Pomorze", do korzystnych cech publicznego transportu miejskiego w województwie pomorskim należą:

- wysoka zdolność przewozowa;
- zróżnicowane usługi;
- wzrastający udział proekologicznych środków transportu w przewozach;
- zwiększenie udziału transportu rowerowego w ogólnej liczbie odbywanych podróży, w tym realizowanych także transportem publicznym;
- podsystem szybkiej kolei miejskiej, spajający aglomerację z wydzieloną infrastrukturą (linia nr 250 Gdańsk – Rumia), z wybranymi kursami do Słupska.

W przywołanym dokumencie strategicznym stwierdzono również, że obserwuje się systematyczny spadek udziału miejskiego publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży. W latach 2000-2012 udział przejazdów autobusami miejskimi, tramwajami, trolejbusami i SKM w całkowitej pracy przewozowej osób w miastach województwa pomorskiego obniżył się z 42,7% do 28,6%. W rezultacie, zmniejsza się konkurencyjność oferty usługowej transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego. Wynika to

m.in. z braku uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym – zwłaszcza w obszarach centralnych, słabej integracji, niedostosowania oferty przewozowej do postępującej urbanizacji obszarów peryferyjnych.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu wskazuje trzy cele szczegółowe, mające charakter ogólny i określające pożądane stany docelowe w ujęciu tematycznym odpowiadającym Kierunkom Działań zapisanym w Celu Operacyjnym 3.1. SRWP 2020. Są one konkretyzowane przez 7 Priorytetów oraz 17 działań.

Jednym z priorytetów Strategii jest rozwój infrastruktury transportu zbiorowego, który będzie polegał m.in. na poprawie stanu infrastruktury transportu szynowego i autobusowego, służącej obsłudze miast i miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym stosowanie rozwiązań sprzyjających uprzywilejowaniu systemów publicznego transportu zbiorowego.

W odniesieniu do infrastruktury liniowej miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą przewiduje się interwencję województwa w następujących obszarach:

1) Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu szynowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym układów torowych na szlakach, torach postojowych, pętlach, bocznicach.
2) Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu autobusowego, w tym pętli, tworzenie wydzielonych pasów ruchu, zatok przystankowych.
3) Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich, które uprzywilejowują systemy transportu publicznego w ruchu drogowym względem transportu indywidualnego, m.in. przebudowa skrzyżowań, oznakowania układów drogowych w kierunku uprzywilejowania lub lepszego dostosowania do potrzeb transportu zbiorowego, warunkująca efektywne funkcjonowanie systemu sterowania ruchem transportu zbiorowego (np. wyposażenie w wydzielone pasy dla trolejbusów/autobusów na wlotach skrzyżowań).

W zakresie rozwoju innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego, przewiduje się interwencję województwa w zakresie koordynacji publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej, realizowaną poprzez:

- integrację systemową (taryfowo-biletową);
- koordynację rozkładów jazdy linii obsługiwanych przez poszczególnych organizatorów;
- realizację polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride”;
- opracowania naukowe, badania i ekspertyzy, mające na celu usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Wymieniony w strategii „Mobilne Pomorze" zakres interwencji wskazuje na potencjalne kierunki inwestycji słupskiej komunikacji miejskiej, które mogą być współfinansowane ze środków Unii Europejskiej.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

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

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

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży jego mieszkańców;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- 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;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i mieszanie funkcji mają 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	Długość 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	Długość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; istnieje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudniania, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	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
	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 korzystanie z transportu zbiorowego ma odległość dojścia 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.

Miasto Słupsk podpisało porozumienia w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej z dwoma gminami: Kobylnica i Słupsk, należącymi do powiatu słupskiego. Zagospodarowanie przestrzenne poszczególnych jednostek administracyjnych objętych planem przedstawiono poniżej.

Słupsk

Lokalizacja miasta

Słupsk jest miastem na prawach powiatu, położonym w zachodniej części województwa pomorskiego, na Pobrzeżu Słowińskim, na Równinie Słupskiej, która jest mezoregionem Pobrzeża Koszalińskiego. Teren miasta przecina rzeka Słupia oraz kilka cieków wodnych, wykorzystujących system małych pradolin. Skutkuje to dość dużym pofałdowaniem terenu, i jak na miasto położone na Niżu Polskim, dużym urozmaiceniem form terenu.

Słupsk jest otoczony ziemskim powiatem słupskim, w skład którego wchodzą gminy bezpośrednio graniczące z miastem: gmina wiejska Słupsk od zachodu, północy, wschodu i południowego wschodu oraz gmina wiejska Kobylnica – od południa i południowego zachodu. Odległość Słupska od stolicy województwa – Gdańska – wynosi 136 km.

Wg danych GUS na dzień 31 stycznia 2017 r., Słupsk był miastem o powierzchni 43 km^2, zamieszkałym przez 91 465 osób. Gęstość zaludnienia wynosiła 2 127 osób na km^2.

Przez Słupsk prowadzi droga krajowa nr 21 Miastko – Słupsk – Ustka, droga wojewódzka nr 210 Unichowo – Słupsk oraz droga wojewódzka nr 213 Słupsk – Celbowo. W bezpośrednim sąsiedztwie miasta przebiega również droga krajowa nr 6 Kołbaskowo – Łęgowo (do października 2010 r. prowadząca przez centrum miasta), jako jego ekspresowa obwodnica (droga S-6). Realizacja obejścia miasta odciążyła ruch w centrum – w szczególności poprzez przeniesienie ruchu tranzytowego.

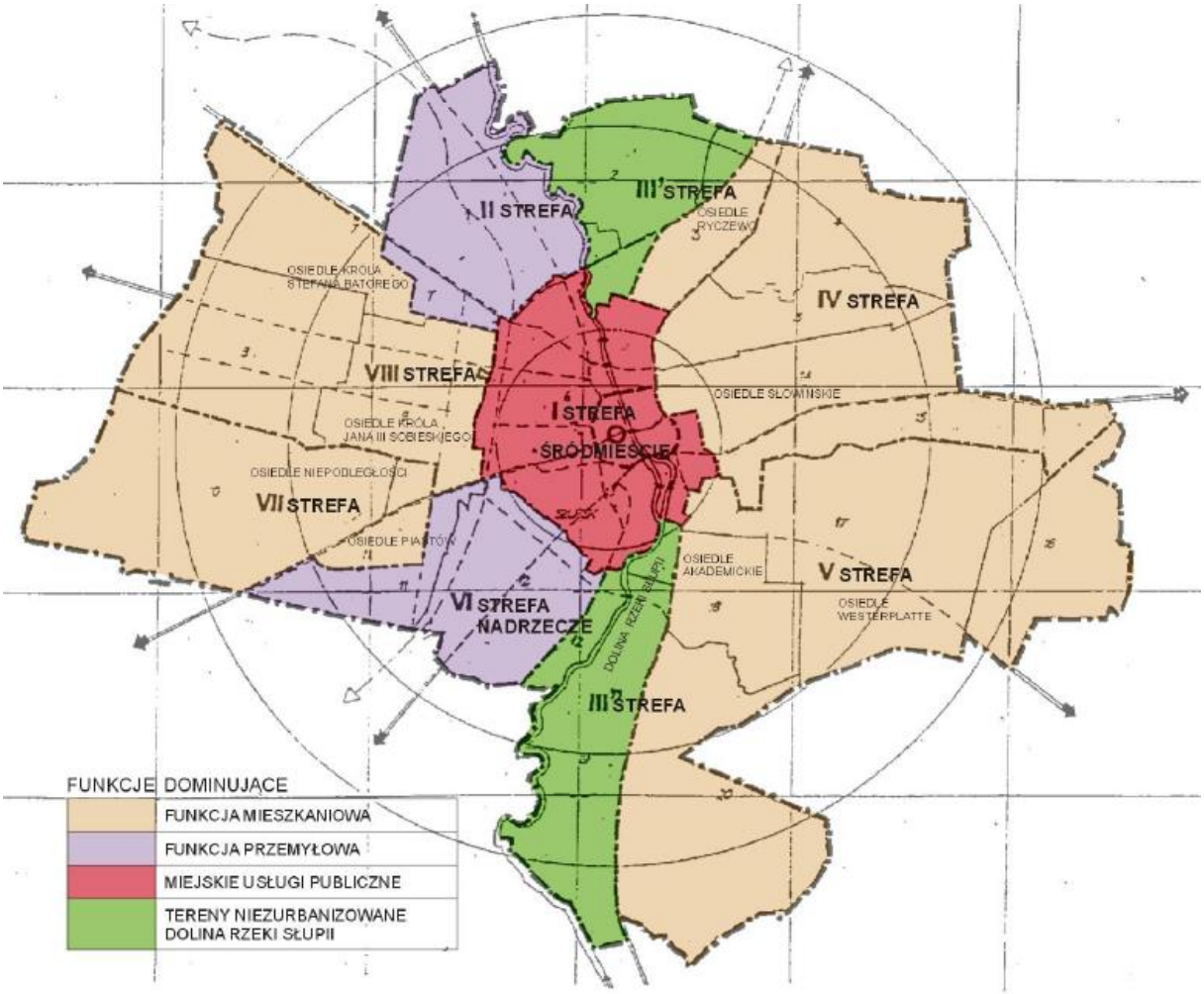
Zagospodarowanie miasta Słupska

Słupsk jest miastem nieposiadającym administracyjnego podziału na dzielnice i osiedla mieszkaniowe. Na potrzeby polityki przestrzennej miasta, w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Słupska, przyjęto podział na 8 jednostek urbanistycznych, które zaprezentowano na rysunku 1.[8]

Wyodrębniono następujące strefy polityki przestrzennej:

1. Strefa I – Śródmieście – Miejska Strefa Koncentracji Usług Publicznych.
2. Strefa II – Dzielnica Przemysłowo-Składowa „Północ", Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna.
3. Strefa III^{I}-III^{II} – Dolina Rzeki Słupi.
4. Strefa IV – zespoły zabudowy jednorodzinnej: Osiedle Ryczewo i Osiedle Słowińskie oraz Lasek Północny i „Dolina Zieleńca" – ogólnomiejskie tereny rekreacyjne.
5. Strefa V – Dzielnica Mieszkaniowa: Osiedle Akademickie i Osiedle Westerplatte, tereny przemysłowe oraz Dolina Stawów i Lasek Południowy – ogólnomiejskie tereny rekreacyjne.
6. Strefa VI – Nadrzecze – dzielnica przemysłowo-składowo-mieszkaniowa, strefa przekształceń funkcjonalnych.
7. Strefa VII – Zatorze Południe, Osiedle Niepodległości – Osiedle Piastów, rezerwa terenów mieszkaniowych.
8. Strefa VIII – Zatorze Północ, Osiedle Króla Stefana Batorego – Osiedle Króla Jana III Sobieskiego, rezerwa terenów mieszkaniowych.

[8] *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Słupsk*, Słupsk 2009, s. 56.



Rys. 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta Słupska wg stref polityki przestrzennej

Źródło: *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Słupsk*, Słupsk 2009, s. 55.

Strefa I
Śródmieście

Strefa I – Śródmieście obejmuje obszar centralny w zespole miejskim, położony po obu stronach rzeki Słupi, na zachodnim brzegu rzeki – do linii kolejowej i na wschodnim brzegu (tereny Starego Miasta) – do ul. Kaszubskiej.

Jest to obszar o wielofunkcyjnej strukturze urbanistycznej, koncentrujący usługi publiczne: administracji, zdrowia i oświaty, kultury i sportu, handlu, gastronomii, turystyki, komunikacji, o znaczeniu lokalnym i regionalnym, obszar usług publicznych stopnia podstawowego dla obsługi funkcji mieszkaniowej zlokalizowanej w centrum.

Układ przestrzenny ulic Śródmieścia zdeterminowany jest zwartą zabudową przedwojenną. Standardy urbanistyczne nie odpowiadają współczesnym parametrom technicznym dotyczącym komunikacji samochodowej.

Dostępność komunikacyjną terenu centrum ograniczają tereny kolejowe, łukiem okalające Śródmieście od zachodu.

Strefa II

Przemysłowo-Składowa „Północ"

Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Strefę II tworzy częściowo zurbanizowany obszar przemysłowy o złożonej strukturze funkcjonalnej, zlokalizowany w północnej części miasta, pomiędzy korytem rzeki i ul. Grunwaldzką, przy drodze w kierunku Ustki.

Na obszarze o powierzchni wynoszącej 247,44 ha można wyodrębnić:

- Osiedle Borchardta – zespół zabudowy rzemieślniczej z funkcją mieszkaniową towarzyszącą;
- Słupską Specjalną Strefę Ekonomiczną o powierzchni 135 ha – potencjalne tereny rozwojowe dla funkcji przemysłowej położone w strefie transgranicznej miasta i Gminy Słupsk, obecnie częściowo użytkowane rolniczo;
- kompleks przemysłowy przy ul. Grunwaldzkiej.

Funkcje uzupełniające tej strefy mają charakter, usługowo-handlowy, mieszkalno-pensjonatowy, rekreacyjno-wypoczynkowy, oświatowy, komunikacyjny oraz techniczny.

Strefa III^{I}-III^{II}

Dolina Rzeki Słupi

Strefa III^{I} -III^{II} obejmuje dwa niezurbanizowane kompleksy w dolinie rzeki Słupi, położone biegunowo w stosunku do centralnie zlokalizowanego, również w dolinie rzeki, Śródmieścia.

Kompleksy połączone są funkcjonalnie korytem i strefą brzegową rzeki Słupi, która stanowi oś hydrograficzną terenu oraz główną oś urbanistyczną i kompozycyjną w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta.

Strefa III^{I} -III^{II} jest terenem niezamieszkałym i stanowi regionalny korytarz ekologiczny.

Strefa IV

Osiedle Ryczewo, Osiedle Słowińskie, Lasek Północny,

„Dolina Zieleńca" – ogólnomiejskie tereny rekreacyjne

Strefa IV to obszar o złożonej strukturze funkcjonalno-przestrzennej zespołów zabudowy jednorodzinnej, zabudowy rzemieślniczej, terenów sportowych i rekreacyjnych, terenów leśnych – Lasek Północny i Zieleniec – oraz dużego kompleksu użytków rolnych, z czego ok. 50% stanowią ogródki działkowe.

Strefa obejmuje północno-wschodni obszar miasta, położony na północ od ul. Gdańskiej. Do Strefy IV włączone jest zurbanizowane pasmo po południowej stronie ulicy Kaszubskiej, ograniczone od południa ciekiem wodnym. Strefa IV graniczy ze Strefą III^{I} na północnym-zachodzie, Strefą V na południu i ze Strefą I (Śródmieściem) na zachodzie.

Obszar zurbanizowany to przede wszystkim dwa osiedla zabudowy jednorodzinnej:

- Osiedle Ryczewo – Sportowa – Bauera – to urbanizujące się pasmo z zabudową zagrodową i jednorodzinną wzdłuż ul. Kaszubskiej (w kierunku Siemianic); zlokalizowane są tu tereny sportowo-rekreacyjne;
- Osiedle Słowińskie – to zespół zwartej zabudowy jednorodzinnej przy ulicy Gdańskiej.

Układ ulic Gdańskiej i Kaszubskiej stanowi wewnętrzny układ ulic Strefy IV, przenoszący cały ruch tranzytowy, transportowy i komunikację samochodową ze strefy nadmorskiej.

Strefa V

Dzielnica Mieszkaniowa – Osiedle Akademickie, Osiedle Westerplatte, tereny przemysłowe, Dolina Stawów – Lasek Południowy – ogólnomiejskie tereny rekreacyjne

Strefa V to obszar obejmujący południowo-wschodnią część miasta, graniczący ze Strefą IV na północy, Strefą III^{II} na zachodzie i narożnikowo stykający się ze Strefą I (Śródmieściem).

Strefa V to dzielnica zabudowy mieszkaniowej, położona w bezpośrednim sąsiedztwie terenów leśnych (parku leśnego Lasek Południowy), o złożonej strukturze funkcjonalno-przestrzennej.

Zespół osiedli zabudowy jednorodzinnej tworzy Osiedle Akademickie, a zabudowy wielorodzinnej – Osiedle Westerplatte.

Jest to teren inwestycyjny miasta o dużym potencjale komercyjnym. Tereny inwestycyjne są przeznaczone pod usługi dzielnicowe i zespoły osiedli zabudowy jednorodzinnej:

- Osiedle Akademickie – zabudowa jednorodzinna oraz tereny Akademii Pomorskiej;
- Osiedle Westerplatte – zespoły zabudowy wielorodzinnej, lokalizacja Szpitala Wojewódzkiego;
- tereny inwestycyjne – strefa przemysłowa.

Strefa VI

Nadrzecze

Dzielnica przemysłowo-składowo-mieszkaniowa

Strefa VI to obszar przemysłowy, stanowiący rezerwę terenów rozwojowych, zlokalizowany na południu terenów śródmiejskich, pomiędzy Strefą III^{II} – Dolina Rzeki a Strefą VII – Osiedle Piastów, Osiedle Niepodległości. Strefa o zróżnicowanej strukturze przestrzennej ukształtowanej historycznie, zdominowanej funkcją przemysłowo-składową.

Jest to obszar o niskiej dostępności komunikacyjnej, ograniczony korytem rzeki i terenami kolei. Na obszarze tym następuje splot zewnętrznych tranzytowych powiązań komunikacyjnych oraz nakładanie się szlaków komunikacji samochodów osobowych i samochodów ciężarowych.

Strefa VII

Zatorze Południe, Osiedle Niepodległości – Osiedle Piastów

rezerwa terenów mieszkaniowych

Strefa VII to południowy obszar Zatorza, położony po zachodniej stronie linii kolejowej nr 202 (Stargard Szczeciński – Gdańsk), na południe od ul. Piłsudskiego, po obu stronach ul. Szczecińskiej.

Strefa graniczy bezpośrednio: na północy (Osiedle Niepodległości) – ze Strefą VIII, na południu (Osiedle Piastów) – z zachodnim kompleksem, o funkcji przemysłowej, Strefy VI.

Strefa VII to obszar o wielofunkcyjnej strukturze urbanistycznej, z programem usług podstawowych oraz miejskich. Mieszkaniowe tereny zurbanizowane to dwa osiedla z zespołami zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej:

- Osiedle Niepodległości;
- Osiedle Piastów.

Strefa VIII

Zatorze Północ, Osiedle Króla Stefana Batorego

Osiedle Króla Jana III Sobieskiego, rezerwa terenów mieszkaniowych

Strefa VIII to północny obszar Zatorza, po zachodniej stronie linii kolei dalekobieżnej, położony na północ od ul. Piłsudskiego, o wielofunkcyjnej strukturze urbanistycznej, z programem usług podstawowych.

Mieszkaniowe tereny zurbanizowane tej strefy stanowią dwa osiedla z zespołami zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej:

- Osiedle Króla Jana III Sobieskiego;
- Osiedle Króla Stefana Batorego.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Strefy VIII została przesądzona historycznym układem urbanistycznym ulic i zespołów zabudowy jednorodzinnej z okresu przedwojennego. Poszczególne kwartały opisane prostokątną siatką ulic, były sukcesywnie zabudowywane zespołami zabudowy wielorodzinnej.

Teren Strefy VIII położony jest w sąsiedztwie Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Gmina Kobylnica

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r., obszar gminy Kobylnica zajmował powierzchnię 244 km^2. Gminę zamieszkiwało 12 186 osób, co stanowi gęstość zaludnienia na poziomie 49,94 os/km^2.

Gmina Kobylnica położona jest w północno-zachodniej części województwa pomorskiego, w powiecie słupskim. Od zachodu graniczy z dwoma gminami woj. zachodniopomorskiego: Postomino i Sławno. Od północy graniczy z miastem oraz gminą Słupsk, od wschodu z gminą Dębnica Kaszubska, a od południa z gminami Trzebielino i Kępice.

Przez teren gminy przebiega droga krajowa S-6 (fragment będący obwodnicą Słupska) w relacji Szczecin – Gdańsk, stanowiąca główny szlak drogowy w tej części województwa. Na terenie gminy zlokalizowana jest także droga krajowa nr 21 relacji Poznań – Słupsk (dalej – w kierunku Ustki) oraz linia kolejowa znaczenia państwowego relacji Stargard Szczeciński – Gdańsk i linia kolejowa relacji Piła – Ustka. Przez południowo-zachodni skraj gminy przebiega droga wojewódzka nr 209 Tychowo – Bytów.

W skład gminy Kobylnica wchodzi 36 miejscowości, zorganizowanych w 25 sołectw[9]. Gmina Kobylnica posiada dwoisty układ przestrzenny: część północną, graniczącą ze Słupskiem – o charakterze dzielnicy podmiejskiej oraz część południową – o charakterze wiejskim. Obręby: Kobylnica, Łosino, Bolesławice i Widzino przekształcają się dynamicznie, tracąc cechy typowe dla gmin wiejskich.

Obszar największej miejscowości – Kobylnicy – objęty jest planami „Kobylnica-Północ" i „Kobylnica-Południe".

Obszar „Kobylnica-Północ" przeznaczony został pod organizację strefy przemysłowej, centrum usług komercyjnych i osiedla podmiejskiego. W planie dla tego obszaru założono powiązania drogi krajowej nr 6 z drogą krajową nr 21 i z układem drogowym miasta Słupska oraz powiązania z sieciami wysokich napięć. Na obszarze strefy przemysłowej zachowane zostaną

[9] www.kobylnica.pl, dostęp: 31.12.2018 r.

istniejące tereny zabudowy techniczno-produkcyjnej. Przewidziano również tereny przeznaczone pod centrum usług komercyjnych – stanowiące uzupełnienie terenów usługowych, położonych poza obszarem planu.

Z kolei obszar „Kobylnica-Południe" przeznacza się dla organizacji ośrodków gminnego i podmiejskiego centrum usługowego w obszarze istniejącej zabudowy wsi Kobylnica – wzdłuż drogi krajowej nr 21 w rejonie centrum wsi i wzdłuż ulic: Młyńskiej i Wodnej do powiązania z terenami rekreacyjnymi i sportowymi nad rzeką Słupią – pod rozbudowę wsi Kobylnica i pod budowę osiedli podmiejskich, dla organizacji strefy produkcyjno-usługowej w rejonie projektowanego węzła drogi krajowej nr 21 z obwodnicą miasta Słupska w ciągu drogi krajowej nr 6.

W ostatnich latach zmiany przestrzenne w obrębie gruntów rolnych spowodowała lokalizacja siłowni wiatrowych: w rejonie Widzina, Łosina, Kobylnicy, Zajączkowa, Słonowic, Runowa Sławieńskiego, Kończewa, Sierakowa, Luleminka, Lulemina, Maszkowa, Kwakowa i Płaszewa. Siłownie zlokalizowane zostały na rozłogach gleb przeważnie wyższych klas (grunty orne klas IV, III), w oddaleniu od istniejącej zabudowy. Następne siłownie są planowane w rejonie Kuleszewa, Zagórek, Wrzącej i Zbyszewa.

Poza najsilniej zurbanizowanym obszarem podmiejskim, rozwój zabudowy i zainwestowania występuje w pasie wzdłuż dróg krajowych nr 6 i 21, szczególnie w miejscowościach Sycewice i Kwakowo. Wzrost zainwestowania w zakresie budownictwa mieszkaniowego jest obserwowany, poza wymienionymi, również w innych miejscowościach: Zębowie, Reblinie, Reblinku, Sierakowie Słupskim, Luleminie, Kruszynie, Kuleszewie i Lubuniu.

W związku z korzystnymi warunkami przyrodniczo-glebowymi, zwłaszcza w północnej i środkowej części gminy, rozległe fragmenty powierzchni gminy zagospodarowane są w sposób rolniczy.

Gmina Słupsk

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., wiejską gminę Słupsk zamieszkiwało 16 808 osób, a jej powierzchnia wynosiła 262 km^2. W strukturze gminy wyróżnia się 33 sołectwa i 41 miejscowości[10].

Gmina Słupsk otacza miasto Słupsk, tworząc wokół niego pierścień, niedomknięty na południowym zachodzie. Najważniejszym sąsiadem gminy jest miasto Słupsk, graniczące z nią na najdłuższym odcinku. Gmina graniczy również z siedmioma innymi gminami: od północy – z gminą Ustka (odległość do morza 10 km) i na niewielkim fragmencie z gminą Smołdzino, od wschodu – z gminami Główczyce i Damnica, od południa – z gminami Dębnica Kaszubska

[10] www.bip.gminasluspk.pl, dostęp: 5 stycznia 2019 r.

i Kobylnica oraz od zachodu – z gminą Postomino. Na najdłuższym odcinku, oprócz Słupska, gmina Słupsk graniczy z gminą Ustka. Najważniejszymi cechami położenia gminy są bezpośrednie sąsiedztwo ze Słupskiem i niewielka odległość od morza.

Na terenie gminy nie ma dominującego ośrodka usługowego i administracyjnego, nawet Urząd Gminy ma swoją siedzibę w Słupsku. Ze względu na mniej więcej taki sam, (czasowo i kilometrowo) dostęp do Słupska z najdalszych miejscowości gminy, nie wykształciły się pomiędzy miejscowościami charakterystyczne powiązania i zależności funkcyjne.

Miejscowości o dużo większej liczbie mieszkańców, takie jak Redzikowo, Jezierzyce czy Siemianice (z Niewiarowem), tworzą lokalne centra gminy Słupsk i równocześnie w części spełniają sypialną funkcję dla miasta Słupska.

Obszar gminy, ze względu na odrębne cechy różnych części obszaru, potrzebę ochrony walorów przyrodniczych i określenie zasad rozwoju przestrzennego dla poszczególnych funkcji, stosownie do atrakcyjności i predyspozycji terenów do inwestowania został podzielony na dwa typy stref gospodarowania przestrzenią:

- strefy U – strefy urbanizowane – obejmujące obszar gminy położony najbliżej granic Słupska predystynowane do rozwoju funkcji mieszkaniowej i funkcji gospodarczych, uzupełniających funkcje miejskie. Obejmują obręby Bierkowo, Strzelino, Strzelinko, Bydlino, Włynkowo i Włynkówko oraz pas rozciągający się od Siemianic do Krępy Słupskiej;
- strefy N – strefy nieurbanizowane – obejmujące obszar gminy wymagające ochrony przed nadmierną urbanizacją lub nie kwalifikujące się do niej. Obejmują zachodnią, północno-wschodnią, południowo-wschodnią i małą południową część obszaru gminy.

Przez obszar gminy przebiega droga nr 6 (i S-6 – fragment będący obwodnicą Słupska) relacji Szczecin – Gdańsk, droga krajowa nr 21 relacji Poznań – Słupsk, droga wojewódzka nr 210 w relacji Słupsk – Bytów – Chojnice, droga wojewódzka nr 213 relacji Słupsk – Puck oraz linia kolejowa znaczenia państwowego relacji Stargard Szczeciński – Gdańsk i linia kolejowa relacji Piła – Ustka.

W tabeli 2 przedstawiono liczbę ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem – wg stanu na 31 grudnia 2017 r.

Tab. 2. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Słupsku i okolicznych gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2017 r.

Jednostka administracyjna	Ludność	Powierzchnia [km^2]	Gęstość zaludnienia [osób/km^2]
miasto Słupsk	91 465	43	2 127

Jednostka administracyjna	Ludność	Powierzchnia [km^2]	Gęstość zaludnienia [osób/km^2]
gmina Kobylnica	12 186	244	49,94
gmina Słupsk	17 724	262	67,65
Razem	**121 375**	**549**	**-**

Źródło: dane GUS.

2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze funkcjonowania słupskiej komunikacji miejskiej

Wg stanu na 31 grudnia 2018 r., długość tras autobusowych słupskiej komunikacji miejskiej wynosiła 95,7 km. Przeciętna prędkość eksploatacyjna w komunikacji autobusowej wynosiła 16 km/h, a przeciętna prędkość komunikacyjna – 24 km/h[11].

Sieć transportu publicznego objętego niniejszym planem tworzą linie autobusowe funkcjonujące na obszarze miasta Słupska oraz na obszarze gmin wiejskich: Kobylnica i Słupsk.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., sieć transportu publicznego organizowanego przez miasto Słupsk tworzyło 19 linii autobusowych.

Przewozy na obszarze Słupska oraz na terenie okolicznych gmin, z którymi miasto Słupsk podpisało porozumienia, organizuje Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, a realizuje Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. z siedzibą w Słupsku. Operator ten jest podmiotem wewnętrznym.

Gminy, które podpisały z miastem Słupsk porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, przedstawiono na rysunku 2.

Drogowy transport publiczny w Słupsku jest oparty na sieci ulicznej miasta i dróg podmiejskich – z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. Na obszarze Słupska są zlokalizowane 203 przystanki autobusowe, spośród których 101 wyposażonych jest w wiaty. 32 przystanki były wyposażone w dynamiczną informację przystankową. W tabeli 3 przedstawiono wykaz przystanków wyposażonych w elektroniczne tablice informacyjne.

[11] dane MZK Sp. z o.o. w Słupsku.



Rys. 2. Gminy, które podpisały z miastem Słupsk porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego – stan na 31 stycznia 2018 r.

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3. Przystanki wyposażone w dynamiczną informację przystankową w Słupsku i okolicznych gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2018 r.

Przystanek	Kierunek	Tablica 3/5 wierszowa
Os. Niepodległości	Szczecińska	5*
Szczecińska – Dunikowskiego	Tuwima	5
Szczecińska – Br. Gierymskich	Tuwima	5
Hala Gryfia	Tuwima	3
Sobieskiego – Towarowa	Banacha	3
Banacha	Wazów	3
Os. Batorego	Konarskiego	3
3 Maja – MCK	Wazów	3

Przystanek	Kierunek	Tablica 3/5 wierszowa
3 Maja – MCK	Wolności	3
3 Maja – Fabryczna	Wolności	3
Kołłątaja – Kaufland	Wojska Polskiego	3
Dw. Kolejowy i Autobusowy	3 Maja	3
Dw. Kolejowy i Autobusowy	Tuwima	3
Dw. Kolejowy i Autobusowy	Sienkiewicza	5*
Wojska Polskiego	Sienkiewicza	5*
Sienkiewicza	Wolności	5
Sienkiewicza	Tuwima	3
Grodzka	Wolności	3
Grodzka	Armii Krajowej	3
Wolności	3 Maja	5
Ratusz	Szczecińska	5
pl. Dąbrowskiego	Szczecińska	5*
Os. Westerplatte	Boh. Westerplatte	3
Akademia Pomorska	Boh. Westerplatte	3
Wiejska	Garncarska	3
Os. Nadrzecze	Lutosławskiego	3
Redzikowo	Słupsk	3
Kobylnica	Słupsk	3
Kobylnica – Urząd Skarbowy	Słupsk	3
Dworzec Kolejowy/wyjście	Lewa	3
Dworzec Kolejowy/wyjście	Środkowa	3
Dworzec Kolejowy/wyjście	Prawa	3

* – tablica dwustronna, tablice LED fullcolor RGB, raster 6mm, zapowiedzi głosowe

Źródło: dane UM w Słupsku.

Na obszarze miasta i gmin ościennych, sieć komunalnej komunikacji autobusowej uzupełniają autobusowe połączenia regionalne, wykonywane przez:

- Adrian Radomski Usługi Przewozowe „Ramzes”, ul. Portowa 1, 76-270 Ustka;
- Nord Express Sp. z o.o., Wytowno 1A, 76-270 Ustka;

- PHU „Botrans" Bogdan Zautra, ul. Wojska Polskiego 24, 77-230 Kępice;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku Spółka Akcyjna, ul. Piłsudskiego 74, 76-200 Słupsk;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie Spółka Akcyjna, ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 1, 75-029 Koszalin.

Słupsk stanowi ważny węzeł kolejowy – zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Wg stanu na dzień 31 stycznia 2018 r., słupski węzeł kolejowy tworzyły:

- linia kolejowa nr 202 – zelektryfikowana, pierwszorzędna, z Gdańska Głównego do Stargardu;
- linia kolejowa nr 405 – drugorzędna, jednotorowa, z Ustki do Piły, zelektryfikowana na odcinku Słupsk – Ustka. Między Słupskiem a Ustką pociągi kursują jedynie w sezonie wakacyjnym;
- stacja kolejowa Słupsk.

W maju 2017 r. rozpoczęły się prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 405 na odcinku Ustka – Szczecinek, których realizację zaplanowano do końca 2020 r. Na odcinku od Słupska do Miastka wprowadzono 3 lipca 2017 r. autobusową komunikację zastępczą i stan ten trwa do dzisiaj. Zakres prac prowadzonych na 90 kilometrowym odcinku linii kolejowej obejmował wymianę torów, rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, rewitalizację 22 peronów wzdłuż całej trasy oraz budowę dwóch nowych przystanków: Słupsk Strefa Ekonomiczna zlokalizowanego przy wyjeździe ze Słupska w stronę Ustki, oraz Ustka Osiedle zlokalizowanego około kilometr za obecną stacją Ustka.

W planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego wyższego szczebla, pn. „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym", Słupsk scharakteryzowano jako kolejowy punkt handlowy kategorii wojewódzkiej, w którym występują powiązania transportu kolejowego z innymi formami transportu, i który może w związku z tym pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego.[12]

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., na obszarze objętym planem zlokalizowane były następujące stacje i przystanki kolejowe:

- stacja Słupsk (131,17 km linii kolejowej nr 202);

[12] *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*, Warszawa, październik 2012 r., s. 21, 25, (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 874).

- przystanek Jezierzyce Słupskie (122,25 km linii nr 202);
- przystanek Reblino (139,58 km linii nr 202);
- przystanek Sycewice (144,37 km linii nr 202);
- przystanek Ustka (192,25 km linii nr 405);
- przystanek Mokrzyca (189,30 km linii nr 405);
- przystanek Charnowo Słupskie (185,41 km linii nr 405);
- przystanek Gałęzinowo (183,68 km linii nr 405);
- przystanek Strzelinko (181,89 km linii nr 405);
- przystanek Kobylnica Słupska (171,37 km linii nr 405);
- przystanek Widzino (169,01 km linii nr 405);
- przystanek Słonowice (163,35 km linii nr 405);
- przystanek Wrząca Pomorska (158,85 km linii nr 405).

Zgodnie z rozkładem jazdy, obowiązującym od 9 grudnia 2018 r., ze stacji Słupsk zaplanowano[13]:

- 8 par pociągów regionalnych w dni powszednie, w soboty oraz w niedziele na trasie Słupsk – Gdynia Główna;
- 5 par pociągów regionalnych w dni powszednie, 5 par pociągów regionalnych w soboty oraz 4 pary w niedziele na trasie Słupsk – Szczecin Główny;
- 2 pary pociągów regionalnych w dni powszednie oraz w soboty na trasie Słupsk – Białogard;
- 2 pary pociągów regionalnych w dni powszednie, 2 pary pociągów regionalnych w soboty oraz 1 parę w niedziele na trasie Słupsk – Szczecinek – w związku z modernizacją linii 405 funkcjonowała autobusowa komunikacja zastępcza;
- 3 pary całotygodniowych pociągów regionalnych na trasie Słupsk – Miastko – w związku z modernizacją linii 405 funkcjonowała autobusowa komunikacja zastępcza;
- 2 pary całotygodniowych pociągów regionalnych na trasie Słupsk – Chojnice – w związku z modernizacją linii 405 funkcjonowała autobusowa komunikacja zastępcza;
- 1 parę całotygodniowych pociągów regionalnych na trasie Słupsk – Tczew;
- 1 parę pociągów regionalnych w dni powszednie oraz 1 parę pociągów regionalnych w soboty na trasie Słupsk – Elbląg;
- 1 parę pociągów regionalnych w dni powszednie oraz 1 parę pociągów regionalnych w soboty na trasie Słupsk – Bydgoszcz Główna;
- 1 parę pociągów regionalnych w dni powszednie na trasie Słupsk – Koszalin;

[13] www.portalpasazera.pl, dostęp: 9 grudnia 2018 r.

- 5 par pociągów kategorii TLK w dni powszednie, 4 pary pociągów TLK w soboty oraz 5 par w niedziele na trasie Słupsk – Szczecin Główny;
- 3 pary pociągów kategorii TLK w dni powszednie i w soboty oraz 2 pary w niedziele na trasie Słupsk – Olsztyn Główny;
- 2 pary całotygodniowych pociągów kategorii TLK na trasie Słupsk – Kołobrzeg;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii TLK na trasie Słupsk – Katowice;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii TLK na trasie Słupsk – Wrocław;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii TLK na trasie Słupsk – Białystok;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii TLK na trasie Słupsk – Przemyśl Główny;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii TLK na trasie Słupsk – Gdańsk Główny;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii IC na trasie Słupsk – Łódź Fabryczna;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii IC na trasie Słupsk – Katowice;
- 1 parę całotygodniowych pociągów kategorii IC na trasie Słupsk – Przemyśl Główny;
- 1 parę pociągów kategorii IC w dni powszednie i w soboty na trasie Słupsk – Kraków Główny;
- 1 parę pociągów kategorii IC w soboty na trasie Słupsk – Kołobrzeg;
- 1 parę pociągów kategorii EIP w dni powszednie i niedziele na trasie Słupsk – Kołobrzeg.

Wszystkie kursy pociągów regionalnych (Regio) obsługiwały Przewozy Regionalne Sp. z o.o., a kategorii TLK i IC – PKP Intercity S.A.

W przywołanym planie transportowym wyższego rzędu wskazano, że dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni zapewnić skomunikowanie Słupska z kierunkami do Szczecinka i Ustki.

Dworzec kolejowy Słupsk położony jest przy ul. Kołłątaja 32, w bliskim sąsiedztwie centrum miasta. W okolicach dworca kolejowego znajduje się dworzec autobusowy PKS w Słupsku oraz przystanki komunikacji miejskiej, z których korzysta większość linii organizowanych przez ZIM w Słupsku. W ramach Działania 3.1 – „Rozwój i integracja systemów transportu zbiorowego RPO WP 2007-2013" realizowany jest projekt pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Węzeł transportowy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska z elementami priorytetów dla komunikacji zbiorowej". Przedmiotem projektu jest sporządzenie dokumentacji przygotowawczej, niezbędnej do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 inwestycji ujętej w Zintegrowanym Porozumieniu Terytorialnym dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska.

2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynnikami determinującymi popyt na usługi komunikacji miejskiej w Słupsku i gminach ościennych objętych planem, są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji;

oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r., słupska komunikacja miejska obsługiwała obszar zamieszkały przez 121,4 tys. mieszkańców, w tym 91 465 osób (69,8%) – zamieszkałych w granicach miasta Słupska.

Strukturę ludności Słupska i gmin objętych planem – wg kryterium aktywności zawodowej – przedstawiono w tabeli 4. Dane w niej zawarte ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców miasta Słupska.

Tab. 4. Struktura ludności Słupska i gmin ościennych objętych planem w latach 2013-2017

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku					Dynamika 2017:2013 [%]
	2013	2014	2015	2016	2017	
Miasto Słupsk						
Liczba mieszkańców	**93 936**	**93 206**	**92 496**	**91 935**	**91 465**	**97,37**
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	14 974	14 776	14 694	14 629	14 579	97,36
– w wieku produkcyjnym	59 565	58 285	56 897	55 706	54 614	91,69
– w wieku poprodukcyjnym	19 397	20 145	20 905	21 600	22 272	114,82
Gmina Kobylnica						
Liczba mieszkańców	**11 076**	**11 302**	**11 491**	**11 858**	**12 186**	**110,02**
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	2 259	2 327	2 368	2 471	2 571	113,81
– w wieku produkcyjnym	7 393	7 449	7 522	7 649	7 783	105,28
– w wieku poprodukcyjnym	1 424	1 526	1 601	1 738	1 832	128,65

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku					Dynamika 2017:2013 [%]
	2013	2014	2015	2016	2017	
Gmina Słupsk						
Liczba mieszkańców	**16 317**	**16 558**	**17 049**	**17 383**	**17 724**	**108,62**
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	3 528	3 513	3 542	3 628	3 725	105,58
– w wieku produkcyjnym	10 836	10 972	11 269	11 373	11 448	105,65
– w wieku poprodukcyjnym	1 953	2 073	2 238	2 382	2 551	130,62

Źródło: dane GUS.

W ciągu ostatnich pięciu lat zmniejszyła się liczba mieszkańców Słupska ogółem (o 2,63%) i w wieku produkcyjnym (o 8,31%), wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o prawie 15%).

W latach 2013-2017 wzrosła liczba mieszkańców gmin ościennych, obsługiwanych słupską komunikacją miejską: gminy Kobylnica – o 10% i gminy Słupsk – o 8,6%. Wzrost liczby mieszkańców gmin ościennych wskazuje na rolę tych obszarów jako zaplecza mieszkaniowego dla miasta Słupska.

Prognozy demograficzne dla Słupska, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 5, zakładają utrzymanie i pogłębienie przedstawionych wyżej tendencji do 2030 r.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Słupska należy liczyć się ze zmniejszeniem już do 2025 r. o ok. 8% liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) słupskiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów bezpłatnych – o około 32% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

Tab. 5. Prognozowana liczba ludności Słupska w latach 2020-2030

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach		
	2020	2025	2030
0-4	3 608	3 344	2 996
5-9	3 828	3 504	3 254
10-14	4 216	3 645	3 326
15-19	3 654	4 108	3 550

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach		
	2020	2025	2030
20-24	4 074	3 583	4 017
25-29	5 180	4 089	3 597
30-34	6 243	5 100	4 049
35-39	7 562	5 950	4 873
40-44	7 076	7 168	5 656
45-49	6 011	6 748	6 839
50-54	5 124	5 759	6 475
55-59	5 707	4 916	5 547
60-64	7 064	5 442	4 726
65-69	7 217	6 614	5 150
70-74	5 776	6 573	6 093
75-79	2 764	5 009	5 762
80-84	2 290	2 159	3 970
85 i więcej	2 157	2 401	2 462
Razem	**89 551**	**86 112**	**82 342**

Źródło: dane GUS.

Stopa bezrobocia dla Słupska, wg stanu na 31 grudnia 2017 r., wynosiła 4,2%, przy 6,6% w skali kraju i 5,4% w województwie pomorskim. Stopa bezrobocia w powiecie słupskim wyniosła w tym czasie 8,2%.[14]

Liczba bezrobotnych w Słupsku – wg stanu na 31 grudnia 2017 r. – wyniosła 1 623 osób, w tym 1 322 (81,45%) – bez prawa do zasiłku.

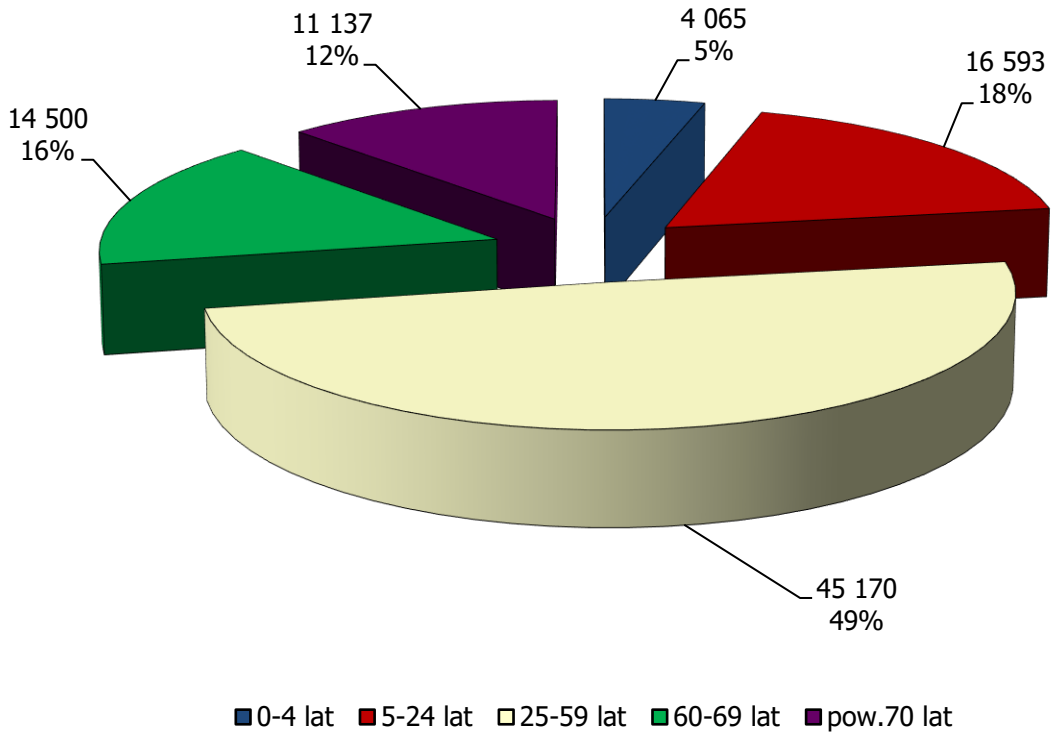
Średnie wynagrodzenie brutto na koniec 2017 r. kształtowało się w Słupsku na poziomie 3 840,62 zł brutto (przy 4 527,89 zł przeciętne w Polsce).

W strukturze wiekowej mieszkańców Słupska, przedstawionej na rysunku 3, wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. aż 50,6% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Mieszkańcy z segmentu osób z przedziału wiekowego 25-59 lat (49,4% populacji) w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

[14] Dane GUS, dostęp: 31 grudnia 2018 r.

(wyjątek stanowią studenci studiów zaocznych, osoby niepełnosprawne itp.) Jak jednak dowodzą wyniki badań marketingowych z innych miast, w tym z województw pomorskiego, segment ten tworzą w większości mieszkańcy podróżujący własnym samochodem osobowym. Jest to więc segment o dużym potencjale popytu dla transportu zbiorowego, który częściowo można przekształcić w popyt efektywny, kształtując ofertę przewozową zgodnie z preferencjami i oczekiwaniami tych osób.



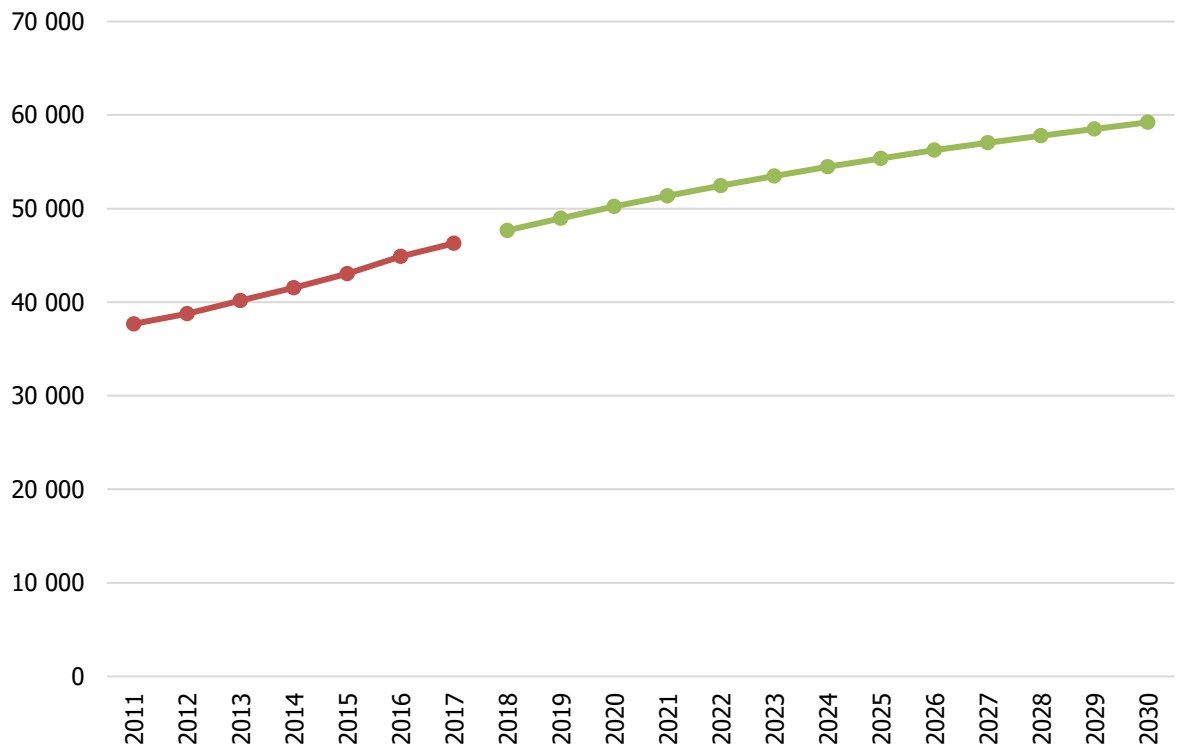
Rys. 3. Struktura wiekowa mieszkańców Słupska – stan na 31 grudnia 2017 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się wskaźniki motoryzacji. Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Słupsku w latach 2011-2017 oraz jej prognozę na lata 2018-2030, przedstawiono na rysunku 4.

W 2017 r. w Słupsku, wg danych GUS, zarejestrowanych było ponad 46 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł więc ponad 506 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Przygotowana dla Słupska prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 50,2 tys. w 2020 r., 55,4 tys. – w 2025 r. i 59,2 tys. – w 2030 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2030 r. odpowiednio o 9, 20 i 28%[15], czyli osiągnięcie w 2030 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 719 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Prognozę liczby samochodów osobowych dla Słupska przygotowano na podstawie analizy trendu zmian liczby samochodów w latach 2011-2017, prognozy zmian w liczbie ludności i PKB.



Rys. 4. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Słupsku i jej prognoza do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W roku szkolnym 2018/2019 w Słupsku funkcjonowało łącznie 126 szkół i placówek edukacyjnych, do których łącznie uczęszczało 18,1 tys. uczniów i przedszkolaków.

W mieście działały również 4 szkoły wyższe:

- Akademia Pomorska – ul. Arciszewskiego 22a, 76-200 Słupsk;
- Wyższa Szkoła Inżynierii Gospodarki w Słupsku – ul. Bałtycka 29, 76-200 Słupsk;
- Gdańska Szkoła Wyższa, Wydział Zamiejscowy – ul. Koszalińska 9, 76-200 Słupsk;

[15] Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 31.12.2018 r.

- Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, Wydział Nauk Stosowanych w Słupsku – ul. Kopernika 28-31, 76-200 Słupsk.

Liczbę szkół i przedszkoli w Słupsku przedstawiono w tabeli 6 i 7.

Tab. 6. Liczba przedszkolaków i uczniów w placówkach edukacyjnych w Słupsku – stan na 31 grudnia 2018 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba przedszkolaków i uczniów
Placówki publiczne	
Przedszkola miejskie	2 364
Oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych	158
Szkoły podstawowe	5 789
Gimnazja	590
Zasadnicze szkoły zawodowe	325
Technika	2 027
Licea ogólnokształcące	1 480
Razem szkoły publiczne	**12 733**
Placówki niepubliczne	
Punkt przedszkolny	81
Przedszkola	809
Oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych	17
Szkoły podstawowe	801
Gimnazja	219
Zasadnicze szkoły zawodowe	313
Technika	366
Licea ogólnokształcące	1 359
Szkoły policealne	1 405
Razem szkoły niepubliczne	**5 370**
Razem szkoły publiczne i niepubliczne	**18 103**

Źródło: dane UM w Słupsku.

Tab. 7. Liczba placówek edukacyjnych w Słupsku – stan na 31 grudnia 2018 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek
Publiczne	
Przedszkola miejskie	20
Oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych	5
Szkoły podstawowe	10
Gimnazja	5
Zasadnicze szkoły zawodowe	5
Technika	5
Licea ogólnokształcące	5
Razem szkoły publiczne	**55**
Niepubliczne	
Punkt przedszkolny	5
Przedszkola	13
Oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych	1
Szkoły podstawowe	7
Gimnazja	8
Zasadnicze szkoły zawodowe	4
Technika	4
Licea ogólnokształcące	17
Szkoły policealne	12
Razem szkoły niepubliczne	**71**
Razem szkoły publiczne i niepubliczne	**126**

Źródło: dane UM w Słupsku.

2.7. Czynniki społeczne i gospodarcze

Za pomocą usług komunikacji miejskiej władze publiczne realizują określone zadania polityki społecznej. W Słupsku, głównym celem polityki społecznej realizowanej za pośrednictwem komunikacji miejskiej, jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom, niezależnie od statusu społecznego i materialnego, wymaganego przez nich poziomu mobilności.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej słupskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 grudnia 2017 r.

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w Słupsku	1 623
Stopa bezrobocia w Słupsku	4,2%
Liczba bezrobotnych w gminie Kobylnica	257
Liczba bezrobotnych w gminie Słupsk	395
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto [zł]	
– w Słupsku	3 840,62 zł
– w województwie pomorskim	4 496,64 zł
– w Polsce	4 527,89 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i PUP w Słupsku.

Podstawowym narzędziem realizacji określonej polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego, są uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Na liniach komunikacji miejskiej w Słupsku obowiązuje taryfa opłat wprowadzona uchwałą Nr XL/521/17 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 28 czerwca 2017 r. Na obszarze funkcjonowania słupskiej komunikacji miejskiej obowiązuje jedna strefa taryfowa.

Bilety jednoprzejazdowe i krótkoterminowe występują w formie biletów jednorazowych, czasowych 30-minutowych, karnetów czteroprzejazdowych oraz 24-godzinnych – nabywanych u kierowcy oraz jednorazowych, 30-minutowych i 24-godzinnych – kasowanych z wykorzystaniem aplikacji SkyCash.

W Słupsku cenę biletu jednoprzejazdowego normalnego – dostępnego w przedsprzedaży lub za pomocą systemu biletu telefonicznego określono na poziomie 2,50 zł.

Bilety okresowe występują jako imienne – 14-dniowe, miesięczne i 3-miesięczne. Bilety na okaziciela występują jako bilety miesięczne. Cena biletu miesięcznego imiennego stanowi równowartość ponad 29 biletów jednorazowych. Ceny biletów okresowych zostały więc tak skalkulowane, by zachęcić pasażerów do zakupu biletu okresowego i do korzystania ze słupskiej komunikacji miejskiej.

Poza ww. biletami występowała dodatkowa oferta biletów rocznych dedykowanych osobom posiadającym tytuł Dawcy Przeszczepu lub Zasłużony Dawca Przeszczepu lub Honorowy

Dawca Krwi (w wysokości 50 zł) oraz rodzinom pracownika Operatora lub emerytom i rencistom Operatora (w wysokości 80 zł).

Do przejazdów bezpłatnych komunikacją miejską uprawnieni byli:

- posłowie i senatorowie RP – na podstawie legitymacji poselskiej lub senatorskiej
- dzieci do rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej na podstawie ustnej deklaracji pełnoletniego opiekuna;
- dzieci niepełnosprawne i młodzież niepełnosprawna oraz uczniowie Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Słupsku nie będący niepełnosprawnymi do czasu ukończenia nauki w szkole, nie dłużej niż do ukończenia 25 lat na podstawie orzeczenia lub legitymacji Powiatowego Zespołu ds. Orzekania o Stopniu Niepełnosprawności lub legitymacji szkolnej lub przedszkolnej OSW;
- osoby będące pełnoletnim opiekunem dzieci i młodzieży, o których mowa powyżej, w czasie przejazdu z podopiecznym oraz pełnoletni opiekunowie w drodze do przedszkola, szkoły, a także w drodze powrotnej po odwiezieniu dziecka i w drodze do w/w jednostek po uprawnioną osobę wyłącznie na trasie miejsce zamieszkania – placówka szkolna na podstawie zaświadczenia z przedszkola, szkoły wg wzoru MI-1/2002 wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem tożsamości potwierdzającym wiek ze zdjęciem;
- osoby, które ukończyły 70 lat życia na podstawie dokumentu tożsamości ze zdjęciem;
- osoby niepełnosprawne w stopniu znacznym oraz towarzyszący takiej osobie opiekun – na podstawie orzeczenia wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem lub legitymacji Powiatowego Zespołu ds. Orzekania o Stopniu Niepełnosprawności oraz osoby całkowicie niezdolne do pracy oraz samodzielnej egzystencji oraz towarzyszący takiej osobie opiekun na podstawie orzeczenia wydanego przez ZUS wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- pracownicy Operatora/Organizatora komunikacji miejskiej w trakcie wykonywania obowiązków służbowych na podstawie legitymacji służbowej;
- osoby o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności z tytułu dysfunkcji wzroku i ich opiekunowie w czasie przejazdu z podopiecznymi na podstawie orzeczenia wraz z dokumentem tożsamości lub legitymacji Powiatowego Zespołu d/s Orzekania o Stopniu Niepełnosprawności z wpisanym symbolem niepełnosprawności kod 04-O lub legitymacji wydanej przez Polski Związek Niewidomych Koło Powiatowe w Słupsku;
- umundurowani Policjanci i Strażnicy Miejscy na podstawie legitymacji służbowej;
- pasażerowie w dniach: 22 września podczas obchodów Europejskiego Dnia Bez Samochodu i 1 listopada w dniu Wszystkich Świętych;

- osoby będące wolontariuszami oraz słuchacze Szkoły Policji w dniu finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – na podstawie ważnej legitymacji wolontariusza WOŚP ze zdjęciem lub legitymacji służbowej Policji ze zdjęciem;
- dzieci i młodzież wraz z opiekunami w trakcie zorganizowanych wyjść z placówki oświatowej na podstawie zaświadczenia z placówki;
- niezdolni do pracy inwalidzi wojenni i wojskowi oraz opiekun (osoba pełnoletnia) towarzyszący inwalidzie wojennemu i wojskowemu niezdolnemu do pracy i samodzielnej egzystencji – na podstawie książeczki inwalidy wojennego (wojskowego) lub legitymacji emeryta/rencisty wojskowego/policyjnego z wpisem o zaliczeniu do I grupy inwalidztwa wraz z dokumentem tożsamości i dokumentem tożsamości potwierdzającym wiek opiekuna;
- niezdolne do pracy osoby represjonowane oraz opiekun (osoba pełnoletnia) towarzyszący osobie represjonowanej niezdolnej do pracy i samodzielnej egzystencji – na podstawie legitymacji osoby represjonowanej ZUS Rw-52 i dok. tożsamości potwierdzającego wiek opiekuna;
- cywilne niewidome ofiary działań wojennych – na podstawie legitymacji cywilnej niewidomej ofiary działań wojennych wystawionej przez uprawniony organ rentowy.

Do przejazdów ulgowych (50%) komunikacją miejską uprawnieni byli:

- uczniowie i studenci zagranicznych szkół i uczelni do ukończenia 26. roku życia – na podstawie wydanych poza granicami RP Europejskiej Karty Młodzieżowej EURO 26 Student lub karty ISIC;
- dzieci i młodzież od ukończenia 7 roku życia do czasu ukończenia szkoły publicznej lub niepublicznej, nie dłużej niż do ukończenia 22 roku życia – na podstawie ważnej legitymacji szkolnej;
- osoby będące emerytami po ukończeniu 60 roku życia – na podstawie ważnej legitymacji wydanej przez organ uprawniony do przyznawania emerytur wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- osoby o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności – na podstawie orzeczenia wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem lub legitymacji Powiatowego Zespołu ds. Orzekania o Stopniu Niepełnosprawności oraz osoby całkowicie niezdolne do pracy na podstawie orzeczenia wydanego przez ZUS wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- osoby mające uprawnienia do renty rodzinnej – na podstawie ważnej legitymacji wydanej przez organ uprawniony do przyznawania rent rodzinnych wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem;

- działacze opozycji antykomunistycznej oraz osoby represjonowane z powodów politycznych na podstawie stosownej legitymacji wydanej przez Szefa Urzędu ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- studenci szkół wyższych na podstawie ważnej legitymacji studenckiej,
- kombatanci i osoby represjonowane, nie będące inwalidami na podstawie dokumentu wydanego przez Urząd ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- weterani poszkodowani pobierający rentę inwalidzką z tytułu urazów lub chorób powstałych w związku z udziałem w działaniach poza granicami kraju na podstawie legitymacji weterana poszkodowanego wraz z legitymacją emeryta-rencisty;
- członkowie zwyczajni Stowarzyszenia Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę na podstawie ważnej legitymacji członkowskiej (z opłaconymi składkami) zgodnie ze Statutem Stowarzyszenia;
- członkowie Związku Sybiraków na podstawie ważnej legitymacji z opłaconymi składkami, wymienionych w §9 ust.1, pkt 1 Statutu Związku Sybiraków, z wyłączeniem dzieci i członków ich rodzin (§9 ust. 1, pkt 2 i 3 Statutu Związku Sybiraków).

Za przewóz bagażu lub zwierząt nie pobierano opłaty.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych są podstawowym narzędziem realizacji polityki społecznej za pośrednictwem transportu publicznego. Szeroki zakres uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych z jednej strony wpływa korzystnie na zakres realizacji polityki społecznej i transportowej (możliwość kreowania popytu w segmentach pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych), z drugiej jednak strony niekorzystnie kształtuje relacje ekonomiczno-finansowe, uzależniając funkcjonowanie komunikacji miejskiej w coraz większym stopniu od dopłat budżetowych.

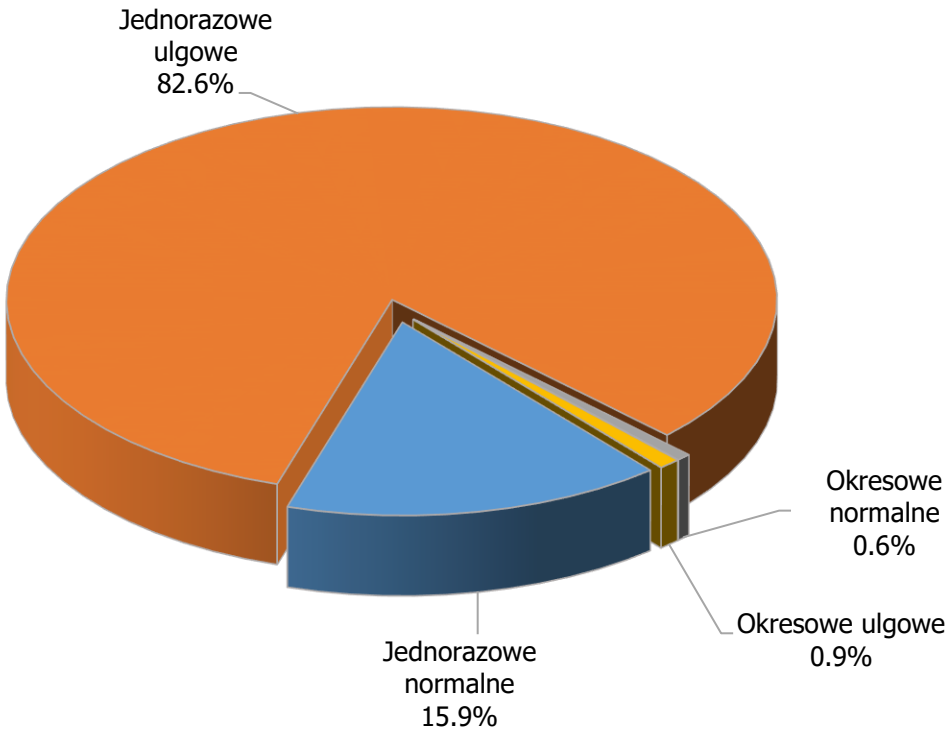
Sprzedaż biletów prowadzona jest:

- w zakresie całego asortymentu biletów – w Centrum Obsługi Klienta na dworcu PKP, w którym jednocześnie udzielane są informacje na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej;
- w zakresie biletów jednoprzejazdowych i czasowych – w zewnętrznych punktach sprzedaży (kioski, sklepy);
- w zakresie biletów jednoprzejazdowych i czasowych – za pośrednictwem telefonów komórkowych;
- w zakresie biletów jednoprzejazdowych i czasowych – u kierowcy w pojeździe;
- w zakresie biletów okresowych – poprzez serwis internetowy zbiletem.pl.

Funkcjonujący w Słupsku system sprzedaży biletów, wykorzystujący zróżnicowane kanały dystrybucji i nadający mu cechy dystrybucji intensywnej, należy uznać za właściwy i efektywny.

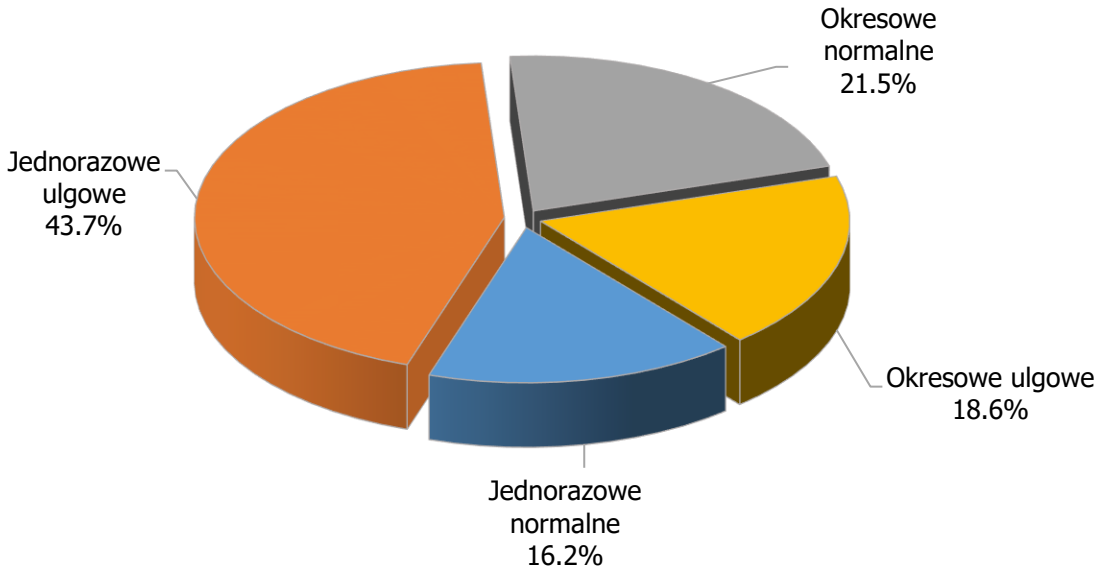
Udział procentowy liczby sprzedanych biletów ulgowych w całkowitej liczbie sprzedanych biletów w 2018 r. wyniósł 83,5%. Bilety normalne stanowiły 16,5% całkowitej liczby biletów sprzedanych w 2018 r. W 2018 r. roczny przychód ze sprzedaży biletów wyniósł 10 118 tys. zł, z czego 43,7% stanowiły przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych ulgowych, 21,5% stanowiły przychody ze sprzedaży biletów okresowych normalnych, 18,6% stanowiły przychody ze sprzedaży biletów okresowych ulgowych oraz 16,2% stanowiły przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych normalnych.

Na rysunku 5 i 6 zaprezentowano strukturę liczby biletów oraz strukturę wartości biletów słupskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2018 r.



Rys. 5. Struktura liczby biletów słupskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o.



Rys. 6. Struktura wartości biletów słupskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o.

W strukturze podmiotów gospodarczych w Słupsku dominują małe i średnie przedsiębiorstwa. Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Słupsku, zaprezentowano w tabeli 9.

Firmy zatrudniające do 9 osób stanowiły – wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. – ponad 96% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Łącznie, w Słupsku zarejestrowanych było 12 816 podmiotów gospodarczych. Na obszarze miasta zlokalizowano 13 dużych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 250 osób.

Tab. 9. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Słupsku – stan na 31 grudnia 2017 r.

Liczba zatrudnionych	Liczba podmiotów
0-9	12 328
10-49	372
50-249	103
250-999	11
1 000 i więcej	2
Razem	**12 816**

Źródło: dane GUS.

Duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły) stanowią znaczące źródła lub cele ruchu. Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w Słupsku, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.10.

Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, aż 94% stanowiły przedsiębiorstwa prywatne, co zaprezentowano w tabeli 10.

Tab. 10. Struktura własnościowa podmiotów gospodarczych w Słupsku – stan na 31 grudnia 2017 r.

Status własności	Liczba podmiotów
Sektor publiczny	677
Sektor prywatny	12 053
Razem	**12 816**

Źródło: dane GUS.

2.8. 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. Obszary chronionego krajobrazu w Słupsku tworzą elementy rangi regionalnej i lokalnej.

Strukturami przyrodniczymi o regionalnym znaczeniu ekologicznym są w Słupsku:

- korytarz ekologiczny doliny Słupi – struktura przyrodnicza, o ważnej roli dla migracji roślin i zwierząt;
- Lasek Południowy – ekosystem leśny w południowej części miasta, stanowiący fragment rozległej struktury przyrodniczej, rozciągającej się wzdłuż doliny Słupi, stanowiącej otulinę Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi".

W lokalnych strukturach przyrodniczych w Słupsku wyróżnia się:

- kompleks Lasku Północnego w dolinie Zieleńca, w północno-wschodniej części miasta, powiązany z obszarami Doliny Słupi;
- dolina strumienia Glaźne, prawego dopływu Słupi, w południowo-wschodniej części miasta;

- na granicy z Gminą Kobylnica w południowo-zachodniej części miasta, mikropłat ekologiczny drobnych kompleksów leśnych przechodzący w kompleks leśny „Zębowiec", położony na północ od Bolesławic;
- mikropłaty ekologiczne drobnych kompleksów leśnych i semileśnych;
- mikropłaty ekologiczne zbiorników wodnych (oczek wodnych) – wraz z ich bezpośrednim otoczeniem;
- tereny zieleni miejskiej takie jak: skwery, zieleńce, cmentarz i parki;
- zgrupowania drzew i krzewów zieleni osiedlowej.

Ochrona powietrza

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń.

Klasa wynikowa strefy dla każdego zanieczyszczenia odpowiada najmniej korzystnej spośród klasyfikacji uzyskanych wg parametrów dla tego zanieczyszczenia. Na podstawie klas wynikowych, każdej strefie przypisuje się jedną klasę łączną, ze względu na kryteria dotyczące ochrony zdrowia i ochrony roślin. Łączna klasa strefy odpowiada najmniej korzystnej klasie uzyskanej z klasyfikacji wg zanieczyszczeń. Oznaczenie klas przyjęto wg instrukcji GIOŚ:

- klasa A – jeżeli stężenia substancji na terenie danego obszaru nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomów celów długoterminowych (nie jest więc wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza);
- klasa C – jeżeli stężenia substancji na terenie danego obszaru przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, a w przypadku, gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne, poziomy docelowe i poziomy celów długoterminowych (należy określić obszary przekroczeń oraz dążyć do osiągnięcia wartości kryterialnych);
- klasa D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego (nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza);
- klasa D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego (należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do roku 2020).

W województwie pomorskim klasyfikację wykonano w dwóch strefach: aglomeracji trójmiejskiej oraz w strefie pomorskiej (w której znajduje się miasto Słupsk). Podział województwa na strefy zaprezentowano na rysunku 7.



Rys. 7. Podział stref klasyfikacji zanieczyszczenia powietrza w województwie pomorskim

Źródło: *Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim w 2017 r.*, Gdańsk 2018, s. 6.

Wyniki przeprowadzonych w 2017 r. badań powietrza pozwalają zaliczyć obszar Słupska, wchodzący w skład strefy pomorskiej – w przekroju poszczególnych szkodliwych czynników – do następujących klas[16]:

- SO_2 (dwutlenek siarki) – klasa A;
- NO_2 (dwutlenek azotu) – klasa A;
- PM10 (pył zawieszony – wszystkie cząstki o wielkości 10 mikrometrów lub mniejsze) – w 2012 r. stwierdzono przekroczenia poziomu dopuszczalnego – klasa C;
- Pb (ołów) – klasa A;
- C_6H_6 (benzen) – klasa A;
- CO (tlenek węgla) – klasa A;
- O_3 (ozon – wg poziomu docelowego) – klasa A, jednak przekroczony został poziom celu długoterminowego, określony dla ozonu ze względu na ochronę zdrowia ludzi – wg poziomu długoterminowego – klasa D2;
- As (arsen) – klasa A;
- Cd (kadm) – klasa A;

[16] *„Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim w 2017 r.”*, Gdańsk 2018, s. 18.

- Ni (nikiel) – klasa A;
- BaP (6-benzyloaminopuryna) – w 2017 r. stwierdzono przekroczenia wartości docelowej stężenia średniorocznego dla benzo(a)pirenu zawartego w pyle zawieszonym PM10 we wszystkich stacjach badających ten wskaźnik w województwie – klasa C;
- PM2,5 (wszystkie aerozole atmosferyczne o wielkości 2,5 mikrometra lub mniejsze) – klasa C.

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza benzo-a-pirenem jest tzw. „niska emisja", czyli emisja komunikacyjna, emisja z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych oraz napływ ponadlokalnych zanieczyszczeń. Z tego powodu, przekroczenie stężeń dopuszczalnych występowało w sezonie jesienno-zimowym.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej, aby w możliwie największym stopniu ograniczyć emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin i – jak to jest praktykowane w Słupsku – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów lub dążąc do zastąpienia części autobusów pojazdami nisko- lub bezemisyjnymi, np. o napędzie elektrycznym.

Normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych zaprezentowano w tabeli 11.

Tab. 11. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych

Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	**HC** (węglowodory)	**NOx** (tlenki azotu)	**PM** (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Źródło*:* Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, Transport Miejski i Regionalny, nr 8, 2012 r., s. 24.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad

19 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.

Wg stanu na dzień 30 września 2018 r., do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej jej jedyny operator – MZK Sp. z o.o. w Słupsku – wykorzystywał łącznie 58 pojazdów, w większości niskopodłogowych (53 szt., tj. 91,4% stanu floty), a jedynie pięć pojazdów było niskowejściowych (8,6%). Wszystkie pojazdy wyposażone zostały w silniki spalinowe, w tym 43 pojazdy zasilane były olejem napędowym (74% stanu floty), a w 15 zastosowano silniki zasilane CNG (26%). W strukturze taboru dominowały autobusy standardowe (klasy maxi), które stanowiły 88% stanu taboru MZK Sp. z o.o. (51 szt.). Autobusy klasy mega (przegubowe) stanowiły 12% (7 szt.) parku taborowego Spółki. Średni wiek taboru wyniósł 6,7 lat.

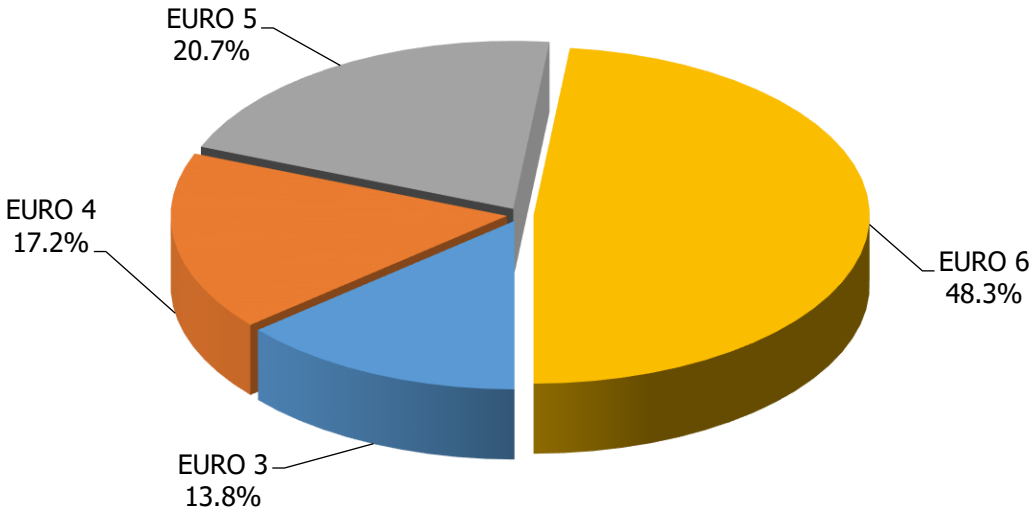
W tabeli 12 przedstawiono strukturę posiadanego przez MZK Sp. z o.o. taboru – wg kryterium wieku i spełniania norm czystości spalin – stan na 30 września 2018 r.

Tab. 12. Struktura taboru MZK Sp. z o.o. wg kryterium wieku i spełnianych norm czystości spalin – stan na 30 września 2018 r.

Lp.	Typ taboru	Rodzaj paliwa	Liczba sztuk	Długość [m]	Rok produkcji	Wiek [lat]	Norma czystości spalin
1	Scania Omni City	ON	8	12	2003	15	EURO 3
2	Scania Omni Link	ON	4	12	2006	12	EURO 4
3	Irisbus Citelis Agora	CNG	1	12	2006	12	EURO 4
4	Irisbus Citelis	CNG	4	18	2006	12	EURO 4
5	Scania Omni Link	ON	1	12	2007	11	EURO 4
6	Scania Omni City	ON	7	12	2010	8	EURO 5
7	Scania Omni City CNG	CNG	5	12	2011	7	EURO 5
8	Scania M321 Citywide LF CNG	CNG	5	12	2015	3	EURO 6
9	Scania M321 Citywide LF	ON	10	12	2015	3	EURO 6
10	Scania M336 Citywide LF	ON	3	18	2015	3	EURO 6
11	Scania M321 Citywide LF	ON	1	12	2016	2	EURO 6
12	Scania M323 Citywide LF	ON	4	12	2017	1	EURO 6
13	Scania M323 Citywide LF	ON	5	12	2018	0	EURO 6
14	**Ogółem tabor**	**ON/CNG**	**58**	**12-18**	**2003-2018**	**0-15**	**EURO 3-6**

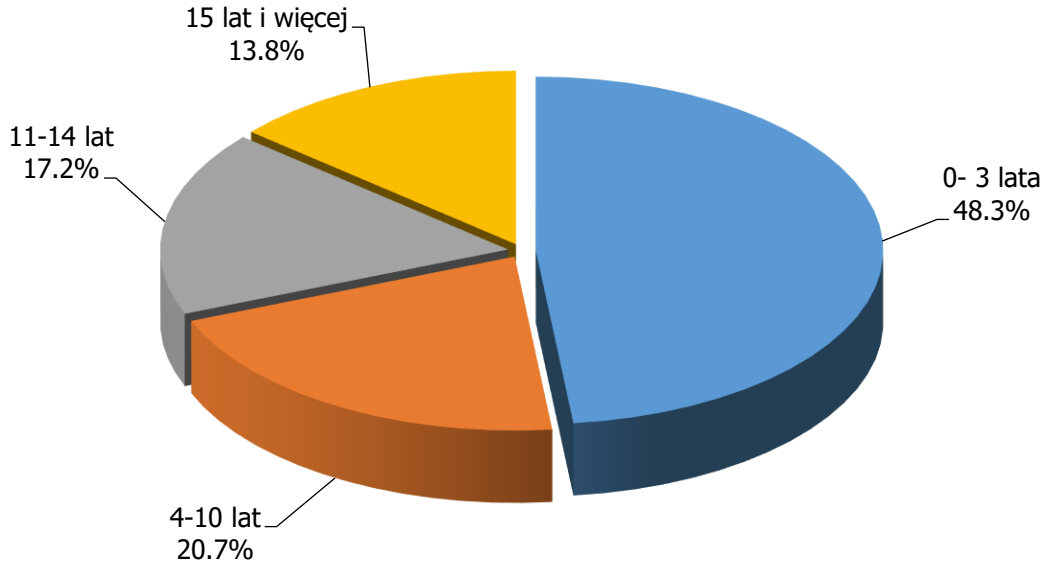
Źródło: dane MZK Sp. z o.o.

Strukturę taboru w podziale na normy czystości spalin – wg stanu na 30 września 2018 r. – przedstawiono na rysunku 8, a w podziale na wiek taboru na rysunku 9.



Rys. 8. Struktura taboru autobusowego MZK Sp. z o.o. w podziale na normy czystości spalin – stan na 30 września 2018 r.

Źródło: dane MZK Sp. z o.o.



Rys. 9. Struktura wiekowa taboru autobusowego MZK Sp. z o.o. – stan na 30 września 2018 r.

Źródło: MZK Sp. z o.o.

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 na lata 2019-2030 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, 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 (Dz. U. z 2018 poz. 2081 z późn. Zm.)).

2.9. Dostęp do infrastruktury transportowej

Układ uliczno-drogowy

Układ ulic i dróg w Słupsku, wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., tworzyło 345 ulic o łącznej długości 154,556 km, w tym:

- 8,372 km dróg krajowych;
- 7,317 km dróg wojewódzkich;
- 13,263 km dróg powiatowych;
- 125,604 km dróg gminnych[17].

Przez teren miasta przebiegają dwie drogi o charakterze ponadregionalnym (S6 i droga krajowa nr 21), dwie drogi o charakterze regionalnym (drogi wojewódzkie nr 210 i 213) oraz drogi o charakterze ponadlokalnym i lokalnym.

Podstawowy układ uliczny miasta tworzą ulice: Gdańska, Szczecińska, Portowa, Bohaterów Westerplatte, Poznańska, al. 3 Maja i Kaszubska.

Oddanie do użytku w 2010 r. obwodnicy miasta, prowadzącej przez gminy wiejskie Kobylnica i Słupsk, po południowej stronie miasta, znacznie odciążyło główną oś komunikacyjną Słupska w kierunku wschód-zachód. Dodatkową pomocą w rozwiązaniu problemów komunikacyjnych Słupska była zrealizowana w latach 2014-2015 inwestycja pn. "Nowy przebieg drogi krajowej nr 21 w Słupsku". Projekt składał się z trzech etapów i zakładał przebudowę istniejących odcinków dróg przeznaczonych na nowy przebieg drogi krajowej nr 21 przez miasto Słupsk poprzez budowę dwujezdniowej drogi międzydzielnicowej pozwalającej na komunikację lokalną oraz tranzytową z pominięciem centrum miasta. Inwestycja została w 80% sfinansowana przez Unię Europejską. Powstała całkiem nowa, dwujezdniowa jezdnia, 11 nowych rond i dwa wiadukty nad torami.

[17] www.zimslupsk.com, dostęp: 31 grudnia 2018 r.

Niezbędnym elementem pozwalającym na ograniczenie ruchu samochodowego w komunikacji wewnątrzmiejskiej, jest rozbudowa istniejącego systemu komunikacji publicznej – poprzez zwiększenie jej dostępności i poprawę jakości podróżowania. Pożądane jest w związku z tym tworzenie także nowych (nie tylko autobusowych, ale i rowerowych) sieci systemu komunikacji publicznej – wraz z niezbędną infrastrukturą służącą obsłudze podróżujących (węzły przesiadkowe, miejsca oczekiwania podróżnych, strefy parkingowe i inne).

W Słupsku rozbudowywany jest układ dróg rowerowych i podsystemu rowerowego, z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Długość ścieżek rowerowych w Słupsku, wg danych GUS na dzień 31 grudnia 2017 r., wynosiła ok. 42 km.

Ponadto przez teren Słupska przebiegają trasy rowerowe o znaczeniu regionalnym oraz międzynarodowym. Okolice Słupska to idealne miejsce na rowerowe wycieczki. W większości są to trasy przebiegające przez tereny o dużych walorach krajoznawczych, część szlaków prowadzi przez miasto Słupsk, większość ukazuje walory zarówno miasta jak i jego okolic. Zalicza się do nich:

- Szlak USBS (Ustka – Słupsk – Bytów – Sominy) o długości 86 km, stanowiący główną oś systemu tras rowerowych na obszarze Partnerstwa Dorzecze Słupi:
  - odcinek: Ustka – Charnowo – Strzelino – Bierkowo – Słupsk – Kobylnica (30 km). Trasa prowadzi przez Rezerwat Buczyna nad Słupią oraz przez miejscowości wpisane do Krainy w Kratę (Charnowo, Strzelino, Bruskowo Wielkie). W Bruskowie Wielkim szlak przecina dwa zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: „Bruskowskie Bagno" oraz „Kraina w Kratę w Dolinie Rzeki Moszczeniczki". Z tej miejscowości, prowadzi do Stolicy Krainy w Kratę – Swołowa – w której warte obejrzenia są liczne zabytkowe zabudowania szachulcowe, w tym utworzone Muzeum Kultury Ludowej Pomorza;
  - odcinek: Kobylnica – Dębnica Kaszubska – Krzynia – Gałęźnia Mała – Osieki – Bytów (56 km). Trasa prowadzi w większości przez zalesiony obszar Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi" (37 tys ha). Szlak prowadzi nasypami dawnych torów kolejowych w kierunku Dębnicy Kaszubskiej, a dalej duktami leśnymi na południe do Krosnowa. Szlak USBS wpisuje się w niepowtarzalny szlak elektrowni wodnych na rzece Słupia. Atrakcjami tego odcinka są: zespół jezior na południe od Krzyni, zabytkowe, ale nadal działające elektrownie wodne na rzece Słupia, rezerwaty przyrody, ścieżki przyrodnicze oraz Obszary Natura 2000. Szlak USBS kończy się przy Krzyżackim Zamku w Bytowie, w tym miejscu łączy się z innymi międzyregionalnymi szlakami międzyregionalnymi szlaków krajowych Trasa Tysiąca Jezior, Greenway, Trasa Zamków Polski Północnej, Szlak Kopernikowski;

  - odcinek: Bytów – Studzienice – Sominy (22 km). Szlak USBS pokrywa się ze szlakiem krajowym (międzyregionalny M-14) Ustka-Słupsk-Bytów-Brusy-Czersk-Grudziądz. Na terenie Partnerstwa Dorzecze Słupi kończy się w miejscowości Sominy. Jezioro Sominneckie znajduje się na terenie Zaborskiego Parku Krajobrazowego (34 tys ha), którego częścią jest Park Narodowy Bory Tucholskie.
- Międzynarodowy szlak rowerowy R-10 (Hanzeatycka Trasa Rowerowa) biegnący wzdłuż linii brzegowej Morza Bałtyckiego. Nadmorski krajobraz z wydmami i klifami urozmaicają przybrzeżne jeziora Wicko, Gardno i Łebsko. Największą atrakcją przyrodniczą na tym odcinku szlaku jest Słowiński Park Narodowy. Część szlaku pomiędzy Ustką a Rowami (ponad 20 km) przebiega tzw. szlakiem „Zwiniętych Torów", dobrą nawierzchnią gruntową na dawnym nasypie rozebranej po II wojnie światowej linii kolejowej. Na terenie Parku Narodowego rowerem można poruszać się po wszystkich wyznaczonych szlakach turystycznych, lecz część z nich może być nieprzejezdna z uwagi na podmokłe i piaszczyste tereny, po których przebiegają.
- Szlak rowerowy Pierścień Gryfitów. Szlak o długości około 125 km – w formie pętli wokół Słupska wiodący przez niezwykle urokliwy i urozmaicony teren. Oprócz walorów przyrodniczych i krajobrazowych daje możliwość poznania regionalnej architektury Ziemi Słupskiej oraz miejscowości z zabytkowymi dworami, pałacami i kościołami. Swój początek i koniec ma w Swołowie – Stolicy „Krainy w Kratę".
- Szlak „Zwiniętych Torów". Szlak rowerowy prowadzący z Ustki do Rowów nasypem kolejowym nieczynnej już linii kolejowej – stanowiący fragment szlaku rowerowego R-10. Szlak Zwiniętych Torów prowadzi przez obszary chronionego krajobrazu, m.in. otulinę Słowińskiego Parku Narodowego.
- Czerwony Szlak Nadmorski przez Jarosławiec – Ustka – Rowy – Czołpino – Łeba. Jest to szlak należący do znakowanych szlaków PTTK. Jako jedyny szlak pozwala na pokonanie ruchomych wydm Słowińskiego Parku Narodowego pomiędzy Czołpinem a Łebą.
- Szlak Doliny Słupi przez Ustka – Słupsk – Dębnica Kaszubska – Gałąźnia Mała – Bytów (95 km). Jest to szlak należący do znakowanych szlaków PTTK. Szlak rozpoczyna się w Ustce i prowadzi zalesionymi terenami doliny Słupi, pozwalając na obejrzenie po drodze kilku zabytkowych elektrowni wodnych, w tym – największej – w Gałąźni Małej.
- Rowerowy „Szlak Kolejowy" przez Bałamątek – Objazda – Gardna Wielka – Siecie – Smołdzino o długości 20 km.
- Szlak rowerowy „Do Stacji Gabel" przez Słupsk – Swochowo – Karżcino – Kępno – Gabel – Dominek – Gąbino – Osieki Słupskie o długości 18 km.

- Szlak rowerowy „Dolina Moszczeniczki" przez Słupsk – Bierkowo – Bruskowo – Swołowo o długości 12 km.
- Szlak rowerowy „Droga Książęca" przez Słupsk – Zębowo – Redęcin – Gać – Swołowo – Starkowo o długości 17 km.

W otoczeniu dworca PKP, w pasie drogowym ul. Kołłątaja w Słupsku zlokalizowany został parking dla rowerów „Bike & Ride". Parking ten został wykonany jako modułowy, oświetlony, przygotowany dla 40 rowerów. Parking wyposażono również w podstawowe narzędzia służące drobnym naprawom rowerów.

W ramach realizacji projektu unijnego pn. „Węzeł transportowy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska z elementami priorytetów dla komunikacji zbiorowej", w odniesieniu do podsystemu komunikacji rowerowej, zakłada się:

1. budowę układu drogowego umożliwiającego wpięcie węzła w system dróg wyższego rzędu, w tym ul. Sobieskiego, budowę oświetlonych chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych;
2. budowę parkingu Bike&Ride;
3. montaż stojaków dla rowerów i innych elementów małej architektury.

Relatywna atrakcyjność transportu publicznego w miastach jest kształtowana poprzez wzrost atrakcyjności oferty tego transportu oraz tworzenie barier dla nieograniczonego rozwoju motoryzacji indywidualnej, poprzez obniżanie swobody użytkowania samochodów osobowych i dostępu przez ich użytkowników do infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim do miejsc parkingowych.

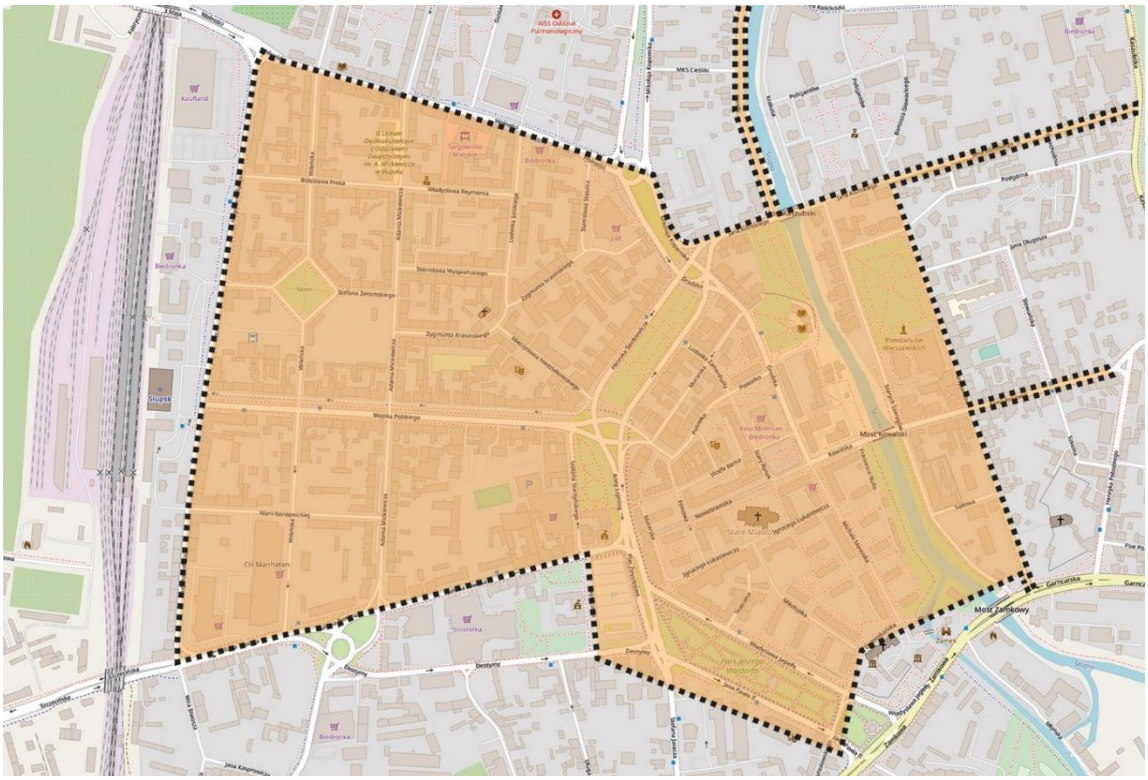
W Słupsku funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania, która obejmuje ulice:

- Armii Krajowej (na odcinku od ul. Szarych Szeregów do ul. Pobożnego);
- Józefa Bema;
- Władysława Broniewskiego;
- Dominikańska;
- Filmowa;
- Grodzka;
- Władysława Jagiełły;
- Jana Pawła II;
- Jedności Narodowej;
- Jana Kilińskiego;
- Marii Konopnickiej;
- Kowalska;
- Zygmunta Krasińskiego;

- Ignacego Łukasiewicza;
- Adama Mickiewicza;
- Mikołajska;
- Mikołaja Mostnika;
- Murarska;
- Mieczysława Niedziałkowskiego;
- Nowobramska;
- Francesco Nullo;
- Partyzantów;
- Piekiełko;
- Plac Dąbrowskiego;
- Plac Zwycięstwa;
- Powstańców Warszawskich;
- Bolesława Prusa;
- Władysława Reymonta;
- Sądowa;
- Henryka Sienkiewicza;
- Ludwika Solskiego;
- Stary Rynek;
- Stefana Starzyńskiego;
- Stanisława Staszica;
- Szarych Szeregów;
- Teatralna;
- Ludwika Waryńskiego;
- Wileńska;
- Wojska Polskiego;
- Stanisława Wyspiańskiego;
- Ludwika Zamenhofa;
- Stefana Żeromskiego;
- Wandy (od ul. Kilińskiego do Kościuszki).[18]

Obszar Strefy Płatnego Parkowania przedstawiono na rysunku 10.

[18] www.zimslupsk.com, dostęp: 31 grudnia 2018 r.



Rys. 10. Strefa Płatnego Parkowania w Słupsku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZIM w Słupsku,
podkład mapowy: www.openstreetmap.org.

W styczniu 2019 r. pierwsza godzina parkowania kosztowała 2,50 zł, druga godzina – 3,00 zł, trzecia – 3,60 zł, a każda kolejna – ponownie 2,50 zł. Opłatę minimalną ustalono na poziomie 1,00 zł – za pół godziny parkowania.

Z punktu widzenia celu niniejszego planu należy stwierdzić, że wysokość opłat parkingowych powinna być ustalana w powiązaniu z cenami biletów jednorazowych komunikacji miejskiej w taki sposób, aby zachęcać użytkowników samochodów osobowych w większym stopniu do korzystania z transportu publicznego. W tym kontekście, wysokość opłat za parkowanie, obowiązującą w Słupsku, należy uznać za umiarkowaną.

Główne węzły przystankowe w transporcie miejskim Słupska, umożliwiające dogodne przesiadki i generujące największy ruch pasażerów, wymieniono w tabeli 13.

Tab. 13. Główne węzły przesiadkowe w transporcie miejskim Słupska

Lp.	Węzeł przesiadkowy (zespół przystanków)	Liczba stanowisk
1.	Dworzec Kolejowy i Autobusowy	3
2.	Hala Gryfia	3

Lp.	Węzeł przesiadkowy (zespół przystanków)	Liczba stanowisk
3.	Os. Niepodległości	3
4.	Wiejska	3

Źródło: dane ZIM w Słupsku.

2.10. Źródła ruchu

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., poza miastem Słupsk usługi komunikacji miejskiej realizowane były w ramach porozumień na obszarze dwóch gmin wiejskich – Kobylnica i Słupsk.

Poza placówkami oświatowymi wymienionymi w rozdziale 2.7 do najważniejszych źródeł ruchu, do których dostęp powinna zapewnić komunikacja miejska są urzędy, szpitale, zakłady opieki zdrowotnej, posterunki Policji i Straży Miejskiej oraz największe zakłady pracy.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej.

W tabeli 14 wyszczególniono największe podmioty gospodarcze na obszarze objętym planem – wraz z ich lokalizacją.

Tab. 14. Lokalizacja wybranych największych podmiotów gospodarczych na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2018 r.

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
„Paula Fish" Sławomir Gojdź Sp. J.	ul. Braci Staniuków 18
BAJCAR Bronisław Bajcar	ul. Portowa 7
Curver Poland Sp. z o.o.	ul. Wrocławska 34
Gino Rossi S.A.	ul. Owocowa 24
HYDRO-NAVAL Adkonis, Michałek, Sobków Sp. J.	ul. Braci Staniuków 16
Interstyl Jan Reichert	ul. Borchardta 79
M&S Okna i Drzwi Sp. z o.o.	ul. Portowa 16A
M&S Pomorska Fabryka Okien Sp. z o.o.	ul. Grottgera 15
Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Słupsku	ul. Transportowa 36, Kobylnica
NordGlass II Sp. z o.o.	ul. Portowa 33
PLAST-BOX S.A.	ul. Lutosławskiego 17A
Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o.	ul. Szczecińska 112

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
Przetwórstwo Rybne „Łosoś" Sp. z o.o.	Włynkówko 49B
Scania Production Słupsk S.A.	ul. Grunwaldzka 12
STAKO S.J.	ul. Poznańska 54
Urząd Miejski w Słupsku	Plac Zwycięstwa 3
Wodociągi Słupsk Sp. z o.o.	ul. Orzeszkowej 1

Źródło: opracowanie własne.

Sklepy wielkopowierzchniowe, główne obiekty sportowe i kulturalne w Słupsku, oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 15 i 16.

Tab. 15. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Słupsku – stan na 31 grudnia 2018 r.

Nazwa obiektu	Adres
Centrum Handlowe Jantar	ul. Szczecińska 58
Galeria Słupsk	ul. Tuwima 32-33
Galeria Handlowa PODKOWA	ul. Starzyńskiego 6-7
Hala Targowa „Pod wieżą"	ul. Banacha 6A
Castorama	ul. Hubalczyków 2
Centrum Handlowe Wokulski	ul. Kołłątaja 1
Centrum Handlowe Manhattan	ul. Wileńska 39
Kaufland	ul. Kołłątaja 25
E.Leclerc	ul. Szczecińska 36K

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 16. Główne obiekty sportowe i kulturalne o znaczeniu ruchotwórczym w Słupsku – stan na 31 grudnia 2018 r.

Nazwa obiektu/placówki	Adres
Obiekty sportowe	
Stadion Słupskiego Klubu Piłkarskiego „Gryf 95"	ul. Zielona 8
Stadion 650-lecia (SOSiR)	ul. Madalińskiego 4
Park Kultury, Sportu i Rekreacji	ul. Rybacka
Kąpielisko miejskie im. J. Trendla	ul. Arciszewskiego
Pływalnia kryta (SOSiR)	ul. Szczecińska 99
Hala Gryfia (SOSiR)	ul. Szczecińska 99

Nazwa obiektu/placówki	Adres
Hala Judo	ul. Madalińskiego 4
Hala bokserska	ul. Ogrodowa 5
Korty tenisowe	ul. Madalińskiego 4
Boisko ORLIK	ul. Wiatraczna
Boisko wielofunkcyjne	ul. Wiatraczna
Boisko ORLIK	ul. Krzywoustego
Skatepark	ul. Małcużyńskiego
Obiekty kulturalne	
Miejska Biblioteka Publiczna im. Marii Dąbrowskiej	ul. Grodzka 3
Nowy Teatr im. Witkacego w Słupsku	ul. Lutosławskiego 1
Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Szarych Szeregów 8
Młodzieżowe Centrum Kultury	al. 3 Maja 22
Słupski Ośrodek Kultury	ul. Braci Gierymskich 1
Polska Filharmonia Sinfonia Baltica w Słupsku	ul. Jana Pawła II 3
Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku	ul. Dominikańska 5-9
Bałtycka Galeria Sztuki Współczesnej	ul. Partyzantów 31a
Multikino	ul. Szczecińska 58

Źródło: opracowanie własne.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
  - Urząd Miejski w Słupsku, Plac Zwycięstwa 3;
  - Starostwo Powiatowe w Słupsku, ul. Szarych Szeregów 14;
  - Urząd Gminy Słupsk, ul. Sportowa 34;
  - Prokuratura Okręgowa i Rejonowa w Słupsku, ul. Leszczyńskiego 10;
  - Urząd Celny w Słupsku, ul. Portowa 13B;
  - Urząd Morski w Słupsku, al. Sienkiewicza 18;
  - Sąd Rejonowy w Słupsku, ul. Szarych Szeregów 13;
  - Urząd Skarbowy w Słupsku, ul. Szczecińska 59;
  - Powiatowy Urząd Pracy, ul. Fabryczna 1;
  - Pomorski Urząd Wojewódzki – Delegatura w Słupsku, ul. Jana Pawła II 1;
  - Narodowy Fundusz Zdrowia – Pomorski Oddział Wojewódzki – Delegatura w Słupsku, ul. Poniatowskiego 4;
- szpitale i przychodnie:

- Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Janusza Korczaka, ul. Hubalczyków 1;
- Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Psychiatryczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Słupsku, ul. Morcinka 20;
- Samodzielny Publiczny Miejski Zakład Opieki Zdrowotnej w tym: Przychodnie Rejonowe dla Dorosłych (ul. Tuwima 37, ul. Łokietka 6, ul. 11 Listopada 7 i ul. Bohaterów Westerplatte 1) oraz Przychodnie Rejonowe dla Dzieci (ul. Wojska Polskiego 49, ul. Łokietka 6, ul. 11 Listopada 7 i ul. Bohaterów Westerplatte 1);
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA w Koszalinie, ul. Szpitalna 2;
- Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska – Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Słupsku, ul. Bohaterów Westerplatte 67;
- Niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej POLO w Słupsku, ul. Wileńska 30;
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej – Centrum Rehabilitacji, ul. Sygietyńskiego 5;
- Centrum Zdrowia „SALUS" – Przedsiębiorstwo Podmiotu Leczniczego spółka z o.o., ul. Zielona 8;
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „SIDES", ul. Moniuszki 7F/1;
- Zespół Przychodni Prywatnych Podmiotów Leczniczych w Zakresie Okulistyki, Laryngologii, Kardiologii i Diabetologii, ul. Jana Pawła II 1;
- Hospicjum Miłosierdzia Bożego, ul. Druyffa 2;
- Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa im. Jana Pawła II, ul. Szarych Szeregów 21;
- Lekarska Spółdzielnia Pracy, Plac Dąbrowskiego 6.

2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym"[19], określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym planem jest także „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego"[20], uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 lutego 2014 r., określany dalej planem wojewódzkim.

[19] *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym"* ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarski Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2018 r., poz. 874.

[20] *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego"* uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dn. 24.02.2014 r., Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego ogłoszony 13.03.2014 r. pozycja 1122.

Kolejowe pasażerskie połączenia międzywojewódzkie w scenariuszu podstawowym przedstawiono na rysunku 11.



Rys. 11. Planowana na lata 2020-2025 w scenariuszu podstawowym sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich

Źródło: *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”* ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarski Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2018 r., poz. 874, s. 59.

Plan ministra ds. transportu sporządzono w trzech scenariuszach: naturalnym (kontynuacja stanu obecnego), podstawowym (uzupełnienie siatki połączeń) i pożądanym (oferta rozszerzona o nowe trasy – dla zapewnienia obsługi jak największej liczby ludności).

Zgodnie z planem, zapotrzebowanie na kolejowe przewozy międzywojewódzkie w 2025 r. wyniesie od 37,31 mln pociągokilometrów rocznie w scenariuszu naturalnym, poprzez 44,13 mln pociągokilometrów w scenariuszu podstawowym, do 57,14 mln pociągokilometrów w scenariuszu pożądanym. Oznacza to utrzymanie poziomu pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2016 r. w scenariuszu naturalnym i prognozowany wzrost przewozów odpowiednio o 18,3% i 29,5% w scenariuszach podstawowym i pożądanym. Liczba przewożonych pasażerów w międzywojewódzkich przewozach kolejowych osiągnie w 2025 r. – wg planu ministra ds. transportu – poziom 26,7 mln osób w scenariuszu naturalnym, 34,8 mln pasażerów w scenariuszu podstawowym oraz 39,6 mln osób w scenariuszu pożądanym. Oznacza to przewidywany wzrost liczby pasażerów odpowiednio o 26, 64 i 87% w stosunku do 2016 r.

Dworzec kolejowy w Słupsku uznano w planie ministra ds. transportu jako punkt handlowy kategorii wojewódzkiej, w którym występują powiązania transportu kolejowego z innymi formami transportu i który może w związku z tym pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego. Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 202, na odcinku Gdynia – Lębork – Słupsk – Białogard, od 5 do 7 par międzywojewódzkich pociągów codziennych na dobę w scenariuszu podstawowym i od 8 do 11 par międzywojewódzkich pociągów codziennych w scenariuszu pożądanym.

„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 za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznano usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

Jako podstawowe cele funkcjonowania linii transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim uznano:

1. Zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach, powodujące zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego w obszarach największych zatłoczeń (ulice i trasy dojazdowe do Trójmiasta, Słupska i innych miast) oraz obszarach cennych z ekologicznego punktu widzenia (Półwysep Helski, Pobrzeże Bałtyku, Pojezierze Kaszubskie).
2. Zapewnienie realizacji międzypowiatowych podróży wynikających z obligatoryjnych potrzeb transportowych (związanych z pracą i nauką).

3. Poprawę dostępności do ważnych ośrodków regionalnych: Trójmiasta i Słupska, w szczególności obszarów położonych poza 60 min. izochroną dostępności czasowej.
4. Poprawę dostępności do ważnych węzłów transportowych (lotniska, porty morskie, dworce kolejowe) jako istotnych węzłów integracyjnych, umożliwiających realizację międzypowiatowych łańcuchów podróży.
5. Poprawę dostępności między sąsiednimi miastami powiatowymi, a także pomiędzy sąsiednimi powiatami ościennych województw (elbląskim, grudziądzkim, tucholskim, sępoleńskim, szczecineckim, drawskim oraz miastami Elbląg, Bydgoszcz, Olsztyn, Koszalin) umożliwiającymi współpracę gospodarczą, edukacyjną i pożytku publicznego między sąsiednimi rejonami[21].

Docelowy kształt sieci użyteczności publicznej w regionie powinien być rezultatem szczegółowych analiz potrzeb przewozowych, popytu i jego struktury. O objęciu danej linii, połączenia lub kursu zasadami użyteczności publicznej każdorazowo będzie decydował organizator transportu zbiorowego na podstawie wyników analizy, przeprowadzonej w oparciu o:

- badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców;
- badania efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej poszczególnych linii, połączeń i kursów.

Oznacza to, że o zakwalifikowaniu danej linii, połączenia lub kursu do sieci użyteczności publicznej każdorazowo będzie decydował organizator transportu zbiorowego na podstawie wyników indywidualnych (odnoszących się do pojedynczych linii lub kursów) analiz, przeprowadzonych w oparciu o:

- wielkość popytu (liczbę pasażerów);
- strukturę pasażerów wg kryterium rodzaju biletu i uprawnienia do przejazdów ulgowych oraz statusu społeczno-zawodowego;
- rodzaj zaspokajanych potrzeb przewozowych;
- cele (motywacje) podróży;
- charakterystyki obsługiwanych obszarów z uwzględnieniem stopnia zmotoryzowania gospodarstw domowych.

Biorąc pod uwagę przedstawione wcześniej cele funkcjonowania linii transportowych użyteczności publicznej przyjęto następujące kryteria zaliczania analizowanego połączenia do sieci użyteczności publicznej transportu zbiorowego w województwie pomorskim:

[21] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 33-34.

- wielkość popytu (średnia wielkość planowanego popytu na podróże międzypowiatowe na analizowanej linii transportowej na granicy pomiędzy powiatami);
- wielkość i rodzaj potrzeb przewozowych (udział podróży związanych z pracą i nauką);
- priorytet dla obszarów wykluczenia społecznego (w zależności od poziomu dostępności transportowej i udziału transportu zbiorowego w przewozach);
- priorytet w obsłudze dla transportu kolejowego i multimodalnego z udziałem transportu kolejowego;
- priorytet dla linii autobusowych dowożących pasażerów do kolejowych węzłów integracyjnych lub powodujących znaczne zmniejszenie liczby samochodów osobowych na obszarach cennych ekologicznie.

Określając sieć połączeń użyteczności publicznej w planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty rozwoju sieci. Wariant 1 potraktowano jako docelowy – uwzględniono w nim uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne przewidywane w 2025 r., natomiast wariant 2 uznano za bazowy, uwzględniający uwarunkowania w chwili opracowywania dokumentu (2018 r.). Zgodnie z przyjętymi założeniami, szkieletem systemu transportu zbiorowego w województwie pomorskim jest układ linii kolejowych oraz układ węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych zlokalizowanych na tych liniach.

Dla sieci linii kolejowych użyteczności publicznej, realizujących pasażerskie przewozy wojewódzkie w województwie pomorskim, przyjęto dwa warianty:

- wariant 1, obejmujący wszystkie linie klas A, B, C i traktowany jest jako wariant docelowy, do którego należy zmierzać (rys. 12, tab. 17);
- wariant 2, obejmujący tylko linie akceptowalne klas A i B i jest to wariant bazowy (rys. 13, tab. 17).

W wyniku analizy linii kolejowych (relacji), przydzielono poszczególne linie do klas związanych z poziomem akceptacji – jako linii użyteczności publicznej. W tabeli 18 przedstawiono linie wymienione w planie wojewódzkim przebiegające przez Słupsk z podziałem na klasy i przydzielonym poziomem akceptacji.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich za linię kolejową użyteczności publicznej szkieletową przebiegającą przez miasto Słupsk uznano linię Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna/ Gdańsk Główny.

Jako dowozowe linie kolejowe użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich uznano linie przebiegające przez Słupsk:

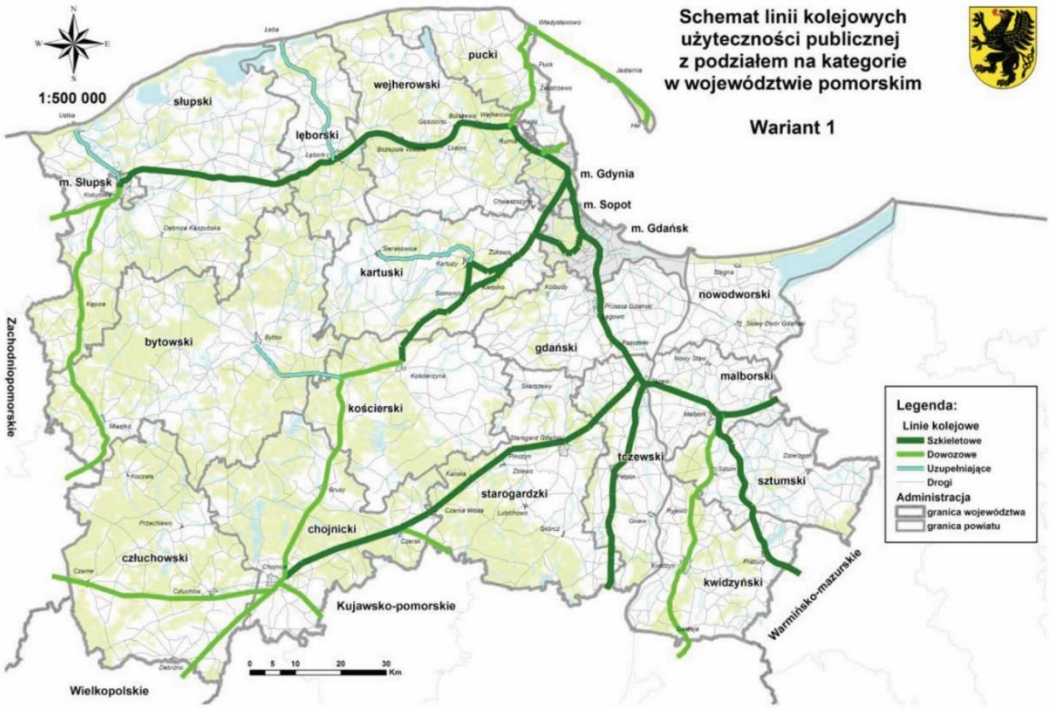
- (Szczecinek) – Miastko – Korzybie – Słupsk;
- (Szczecin – Koszalin) – Słupsk.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich za linię kolejową użyteczności publicznej uzupełniającą przebiegającą przez miasto Słupsk uznano linię Słupsk – Ustka.

Tab. 17. Zestawienie linii kolejowych z podziałem na klasy akceptacji jako linii transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim

Klasa	Poziom akceptacji	Nazwa linii (relacja)
A	Akceptowana bez zastrzeżeń	Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna/ Gdańsk Główny
B	Akceptowana, ale wymagająca monitorowania	(Szczecin – Koszalin) – Słupsk
C	Akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz	(Szczecinek) – Miastko – Korzybie – Słupsk
		Słupsk – Ustka

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 39.



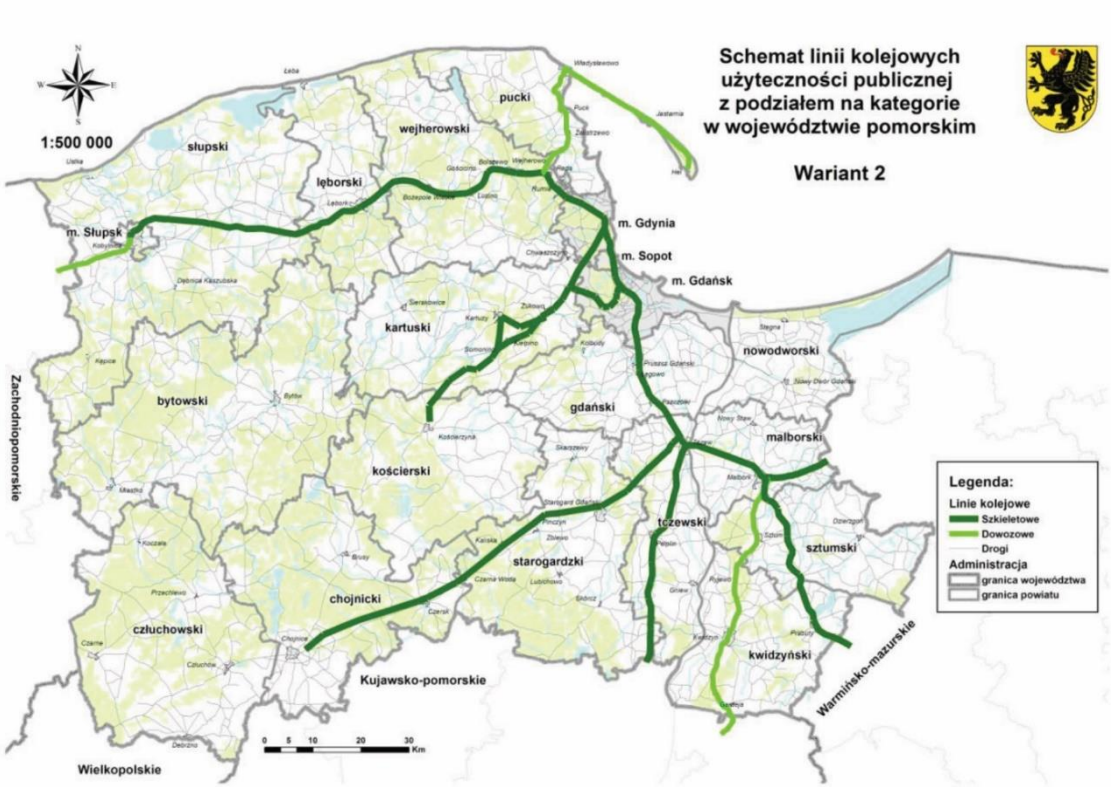
Rys. 12. Schemat linii kolejowych w województwie pomorskim przyjętych jako linie transportowe użyteczności publicznej z podziałem na kategorie – wariant 1

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 41.

Dla sieci kolejowej przyjęto punkty transportowe, w których obrębie realizowane będą funkcje integracyjne transportu pasażerów. W województwie pomorskim zaplanowano cztery rodzaje punktów transportowych:

- krajowy węzeł integracyjny (K);
- regionalny węzeł integracyjny (R);
- lokalny węzeł integracyjny (L);
- przystanek zintegrowany (PZ).

W planie wojewódzkim na obszarze Słupska określono lokalizację węzła integracyjnego klasy K (krajowy) – Słupsk.



Rys. 13. Schemat linii kolejowych w województwie pomorskim przyjętych jako linie transportowe użyteczności publicznej z podziałem na kategorie – wariant 2

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 42.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich za autobusową linię szkieletową w obydwu wariantach przebiegającą przez Słupsk zaliczono linię Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice.

Do linii dojazdowych w obu wariantach zaliczono linie:

- Słupsk – Trzebielino – Bytów;
- Słupsk – Główczyce – Lębork;
- Słupsk – Sierakowice – Kartuzy;
- Słupsk – Trzebielino – Miastko.

Do linii uzupełniających w obu wariantach zaliczono linie:

- Słupsk – Smołdzino;
- Słupsk – (Sławno/Koszalin/Darłowo);
- (Szczecinek/Biały Bór) – Miastko – Słupsk;
- Miastko – Słupsk.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich linię Słupsk – Ustka/Darłowo w wariancie 1 zaliczono do kategorii linii uzupełniających, a w wariancie 2 do kategorii linii dojazdowych.

Linię Miastko – Polanów – Kępice – Słupsk wymieniono jako linię kategorii dojazdowej wyłącznie w wariancie 2.

Plan wojewódzki określa też podstawowe linie kolejowe i autobusowe przyjęte jako linie transportowe użyteczności publicznej w województwie pomorskim z klasami częstotliwości obsługi (tabela 18).

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określił wymogi dotyczące pojazdów do obsługi transportu zbiorowego użyteczności publicznej. Tabor do obsługi transportu zbiorowego powinien:

- być przyjazny dla pasażerów, w tym zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych – autobusy niskowejściowe (tabor autobusowy);
- posiadać dostosowaną wysokość wejścia w pojazdach szynowych do wysokości peronów kolejowych;
- być ekologiczny – niskoemisyjny;
- być dostosowany do wielkości potoku podróżnych na danej linii – pod względem liczby miejsc siedzących w pojazdach;
- charakteryzować się odpowiednim komfortem dla pasażera – udział miejsc siedzących powinien zmieniać się wraz z długością podróży, dostateczna wielkość miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów (określona na podstawie badań struktury popytu i potrzeb transportowych), klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, tłumienie hałasu, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, opcjonalnie wyposażenie w automaty biletowe[22].

[22] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 75.

Tab. 18. Podstawowe linie kolejowe i autobusowe przebiegające przez Słupsk przyjęte jako linie transportowe użyteczności publicznej w województwie pomorskim z klasami częstotliwości obsługi

Numer linii		Nazwa linii użyteczności publicznej	Klasa częstotliwości obsługi
Wariant			
I	II		
Linie kolejowe			
RPK-03	RPK-03	Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna/Gdańsk Główny/Gdańsk Śródmieście	I
RPK-15		(Szczecin/ Koszalin) – Słupsk	II
RPK-16		(Szczecinek) – Miastko – Korzybie – Słupsk	III
RPK-22		Słupsk – Ustka	III
Linie autobusowe			
22-07	22-07	Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice	III
22-08	22-08	Słupsk – Trzebielino – Bytów	II
22-11	22-11	Słupsk – Główczyce – Lębork	II
22-12	22-12	Słupsk – Sierakowice – Kartuzy	III
22-18	22-18	Słupsk – Trzebielino – Miastko	II
22-27	22-27	Słupsk – Smołdzino	II
22-31	22-31	Słupsk – Ustka/Darłowo	I/II
	22-49	Miastko – Polanów – Kępice – Słupsk	II
22-50	22-50	Słupsk – (Sławno/Koszalin/Darłowo)	II
22-55	22-55	(Szczecinek/Biały Bór) – Miastko – Słupsk	III
22-61	22-61	Miastko – Słupsk	III

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 51-53.

Na sieci transportowej użyteczności publicznej województwa pomorskiego wyznaczono węzły integracyjne, umożliwiające przesiadanie się pomiędzy połączeniami poziomu województwa z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego. Zastrzeżono, że lokalizacja poszczególnych węzłów (na terenie wyznaczonych miejscowości) wymaga dodatkowych studiów wykraczających poza ramy Planu dla województwa (choć w niektórych przypadkach

lokalizacja taka jest oczywista, na przykład w powiązaniu ze stacją kolejową, przez którą przebiega planowana linia użyteczności publicznej).

Minimalny planowany komfort przystanków oznacza co najmniej zadaszenie oraz zapewnienie miejsca siedzącego. Przystanki lokalizowane w ramach węzłów integracyjnych będą miały rozbudowane funkcje, z rosnącą ich liczbą wraz ze wzrostem znaczenia węzła (liczby obsługiwanych linii, kursów, poziomów interakcji).

W ramach węzła integracyjnego (przesiadkowego) zostaną określone trzy strefy: kolejowa (jeżeli występuje ten środek transportu), autobusowa (jeżeli występuje ten środek transportu) i piesza (w tym osób docierających do węzła, również rowerem lub samochodem).

Węzły przesiadkowe powinny się charakteryzować następującymi cechami:

- minimalizacją czasu przejścia pasażerów pomiędzy przystankami i peronami;
- unikaniem rozwiązań architektonicznych polegających na konieczności pokonywania różnic poziomów;
- wyposażeniem w infrastrukturę i urządzenia dla osób niepełnosprawnych;
- kompleksową informacją dla pasażerów;
- realizacją funkcji innych niż transportowe (usługi, handel).

Dojścia piesze do przystanków będą utwardzane i oświetlane. Warunkiem dogodnej dostępności pieszej do przystanków powinno być utwardzenie i oświetlenie drogi dojścia. Należy dążyć do zapewnienia krótkich – i możliwie w ramach jednego peronu – przejść przy przesiadkach.

Dostęp samochodem osobowym do dworców i przystanków powinien być zapewniony przez zatokę dla zatrzymania się samochodu podwożącego pasażera (system K+R) oraz parkingu dla samochodów kierowców pozostawiających samochód celem przesiadania się na transport zbiorowy (system P+R). Pożądane jest, aby krawędź do wsiadania i wysiadania znajdowała się blisko peronu, z możliwie bezkolizyjnym do niego dostępem.

Z punktu widzenia roli i znaczenia przystanków w przewozach z przesiadkami, w tym multimodalnych w sieci użyteczności publicznej na obszarze województwa pomorskiego wyróżnia się: przystanki na krajowych, regionalnych i lokalnych węzłach integracyjnych oraz inne przystanki.

Przystanki na krajowych węzłach integracyjnych – są wykorzystywane przez środki transportu drogowego i szynowego obsługujące połączenia o relacjach międzywojewódzkich, umożliwiające przesiadkę z pojazdów połączeń długodystansowych o randze krajowej do pojazdów komunikacji regionalnej i lokalnej. Na przystankach tych, zorganizowanych również w formie dworców autobusowych lub kolejowych, będzie zapewniona pełna informacja o ofercie przewozowej transportu publicznego, zarówno krajowego jak i regionalnego, z uwzględnieniem

schematów i map połączeń transportu regionalnego. W obrębie przystanków będzie zapewniona możliwość oczekiwania na przesiadkę z zapewnieniem ochrony przed warunkami atmosferycznymi (deszcz, śnieg i wiatr). Perony przystankowe będą zlokalizowane tak, aby zapewniać łatwą orientację dla podróżnych. Poszczególne perony będą czytelnie oznakowane ze wskazaniem kierunków obsługiwanych połączeń komunikacyjnych. Dodatkowo ich wzajemne usytuowanie przestrzenne powinno minimalizować drogę pieszą niezbędną do przebycia podczas pokonywania przesiadki.

Przystanki na regionalnych węzłach integracyjnych – są wykorzystywane przez środki transportu drogowego i szynowego, obsługują połączenia o relacjach w obrębie województwa i umożliwiają przesiadkę pomiędzy pojazdami obsługującymi połączenia regionalne oraz środkami transportu miejskiego. Przystanki te powinny być zorganizowane w ten sposób, aby minimalizować drogę przebytą pieszo podczas zmiany środka transportu. Wskazane jest wykorzystywanie takich rozwiązań jak przesiadki od drzwi do drzwi w obrębie jednego, dwustronnego peronu przystankowego. W obrębie węzłowych przystanków powinna być zapewniona pełna informacja pasażerska o ofercie przewozowej transportu regionalnego.

Przystanki na lokalnych węzłach integracyjnych – są wykorzystywane przez środki transportu regionalnego, umożliwiające przesiadkę pomiędzy poszczególnymi połączeniami komunikacyjnymi w obrębie transportu regionalnego.

Przyjmuje się następujące standardy wyposażenia przystanków autobusowych:

- rozkład jazdy – z wyszczególnieniem odjazdów środków transportu publicznego, wykonany w formie czytelnej również dla osób z umiarkowaną wadą wzroku, zabezpieczony przed aktami wandalizmu. Rozkład jazdy powinien mieć szatę graficzną wspólną i jednolitą dla wszystkich przewoźników danej gałęzi transportu (drogowego lub szynowego);
- słupek przystankowy ze znakiem drogowym D-15, wyposażony w dodatkową tabliczkę z nazwą przystanku, czytelną przy obserwacji z dużej odległości;
- wiata lub inna forma zadaszenia w wypadku przystanków o dużej liczbie podróżnych obsługiwanych w ciągu doby, zapewniająca ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, wykonaną w technologii zmniejszającej podatność na akty wandalizmu, zapewniająca możliwość siedzenia i obserwacji nadjeżdżających środków transportu zbiorowego;
- twarda nawierzchnia powierzchni przystanku – wykonana w formie kostki brukowej, asfaltu, żwiru lub innych rozwiązań umożliwiających bezpieczne przemieszczanie się pieszych i oczekiwanie podróżnych. Nawierzchnia pasa dla pieszych w obrębie przystanku powinna być wykonana na długości odpowiadającej najdłuższym autobusom obsługującym dany przystanek. Powierzchnia peronu przystankowego powinna być wyniesiona względem jezdni, tak aby ułatwiać wsiadanie do środków transportu;

- zatoki przystankowe – powinny umożliwiać bezpiecznie zatrzymanie nawet najdłuższych autobusów obsługujących dane przystanki. Przystanki obsługiwane przez dużą liczbę kursów powinny mieć długość umożliwiającą obsługę dwóch autobusów jednocześnie;
- oświetlenie – powinno być stosowane w przypadku węzłowych przystanków transportu zbiorowego, zwiększając bezpieczeństwo oczekujących podróżnych;
- dodatkowa informacja pasażerska – umieszczana na przystankach węzłowych, obejmująca schemat połączeń transportu publicznego w danym rejonie, informacje taryfowe i inne[23].

[23] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk, luty 2014, s. 76-78.