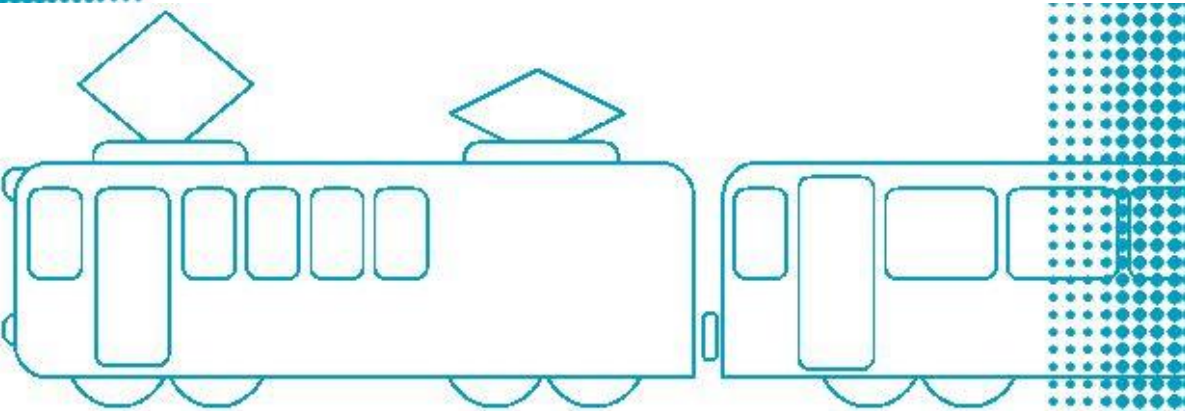


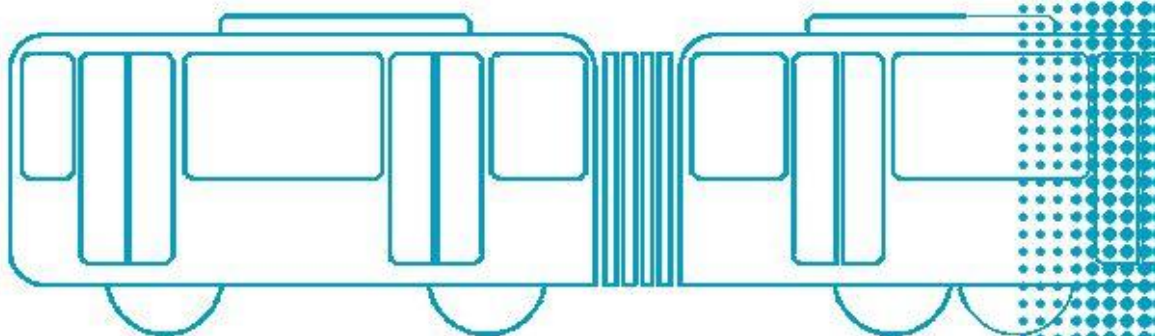


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego

PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



Słupsk 21 luty 2014

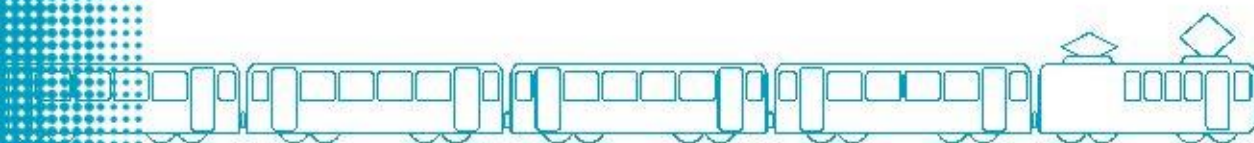


Autorami niniejszego planu transportowego Powiatu Słupskiego są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



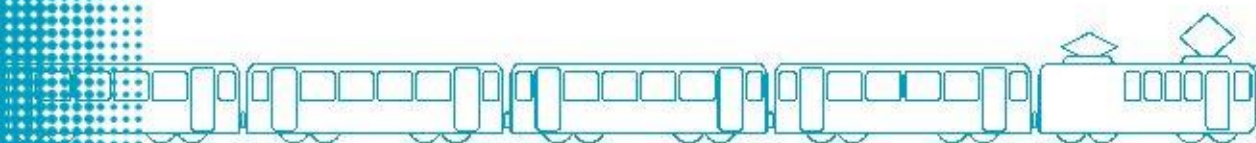
REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl

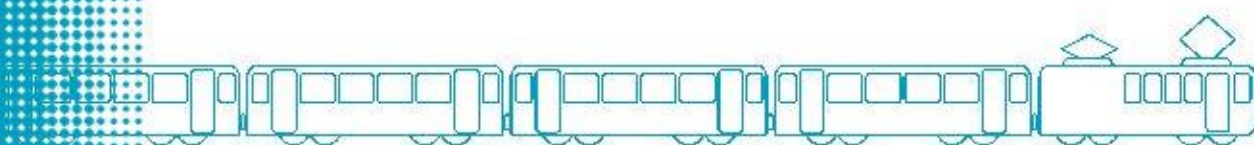


Spis treści

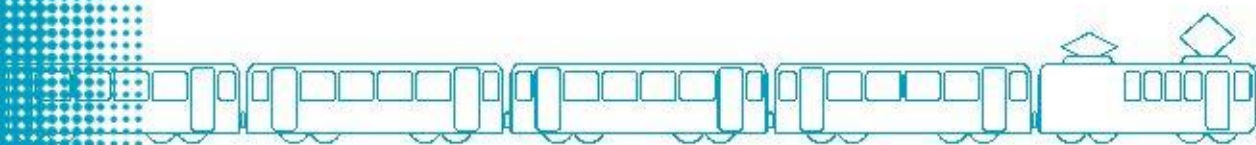
1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Słupskiego	6
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego	7
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego	7
1.3. Konsultacje społeczne	8
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Słupskiego	9
2.1. Informacje ogólne	10
2.1.1. Powiat Słupski	10
2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Słupskiego	11
2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru	13
2.2. Układ drogowy	15
2.2.1. Drogi powiatowe	16
2.3 Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Słupskiego	17
2.2.2. Transport drogowy	17
2.2.3. Transport kolejowy	19
2.2.4. Transport lotniczy	21
3. Sieć komunikacyjna	22
3.1. Obecna sieć komunikacyjna	23
3.1.1. Charakterystyka największego przewoźnika	27
3.2. Węzły przesiadkowe	30
3.3. Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	33
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Słupskiego	35
4.1. Informacje ogólne	36
4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	36
4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne	36
4.2.2. Placówki oświatowe	38
4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	42
4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	43



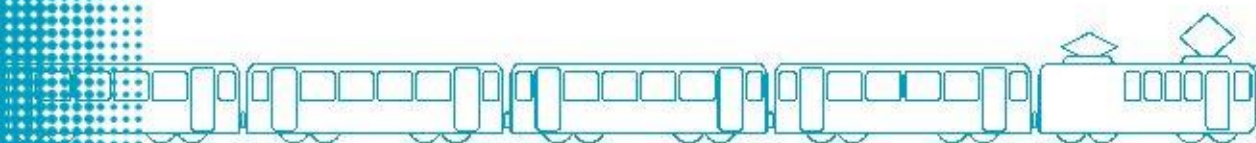
4.2.5. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej	45
4.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym.....	46
4.4. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Słupskiego	50
4.5. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Słupskiego w zależności od czasu ich występowania	50
4.5.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory roku	50
4.5.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	50
4.5.3. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	51
4.6. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	51
4.7. Podsumowanie	52
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	56
5.1. Źródła i formy finansowania	57
5.2. Rentowność linii komunikacyjnych	58
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	59
6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Słupskiego	60
6.2. Wskaźnik motoryzacji.....	60
6.3. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	62
6.3.1. Metodologia badań.....	62
6.3.2. Metryka respondentów	63
6.3.3. Analiza wyników badania	65
6.3.4. Podsumowanie badań.....	80
7. Zasady organizacji rynku przewozów	81
7.1. Powiat Słupski jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	82
7.2. Przewoźnicy.....	82
7.3. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .	83
7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Słupski	84
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	85
8.1. Informacje ogólne	86
8.2. Realizacja postulatów przewozowych	86



8.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	89
8.4. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	90
8.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych.....	90
8.4.2. Standard w zakresie taboru	91
8.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej	91
8.5. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	92
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	93
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Słupskiego	96
10.1. Integracja usług transportu zbiorowego.....	97
10.2. Wprowadzenie elektronicznego biletu okresowego	98
10.2.1. System e-biletu.....	98
10.3. System tablic informacyjnych	99
10.4. Strona internetowa e-biletu	99
11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego	100
12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego	102
13. Spisy map, tabel i wykresów	104
13.1. Spis map	105
13.2. Spis tabel	105
13.3. Spis wykresów.....	106



1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Słupskiego



1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego (dalej jako plan transportowy dla Powiatu Słupskiego) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Słupski w taki sposób, by rozwój tego transportu był zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój polega na optymalnym podziale zadań pomiędzy komunikacją zbiorową i indywidualną.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględnia oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu Słupskiego dotyczące transportu zbiorowego.

W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione są także te aspekty, które wynikają z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz kwestie związane z ochroną środowiska naturalnego.

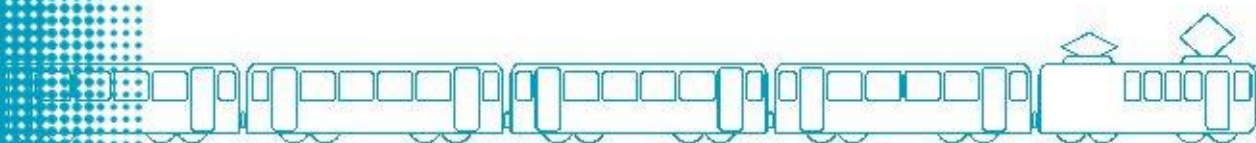
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego

Powiat Słupski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (dalej jako Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Słupski to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice administracyjne Powiatu Słupskiego.

Zakres planu transportowego dla Powiatu Słupskiego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Powiatu Słupskiego wykorzystano dane i materiały, które są m.in. w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Słupsku, w tym Wydziału Komunikacji i Drogownictwa oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. w chwili opracowywania planu transportowego dla Powiatu Słupskiego został ogłoszony do konsultacji



społecznych lecz nie został uchwalony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Pomorskiego.

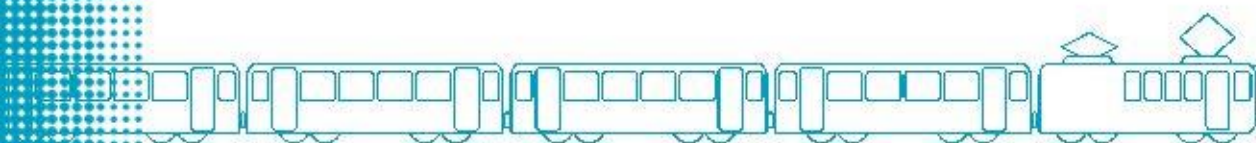
1.3. Konsultacje społeczne

Plan transportowy dla Powiatu Słupskiego, jako akt prawa miejscowego, będzie poddany trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o działaniach, jakie są przewidziane do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

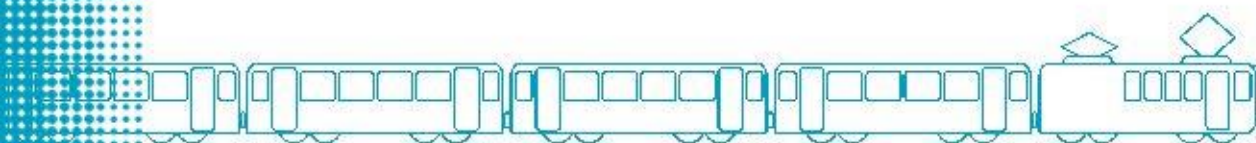
Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego dla Powiatu Słupskiego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla Powiatu Słupskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Starosta Powiatu Słupskiego rozpatrzy opinie, jakie zostaną zebrane w czasie konsultacji społecznych, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokona stosownych zmian w niniejszym projekcie planu transportowego.

Po zakończeniu konsultacji społecznych nastąpi procedura uchwalania planu transportowego Powiatu Słupskiego przez Radę Powiatu, która podejmie stosowną uchwałę w tym zakresie.



2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Słupskiego



2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Powiat Słupski

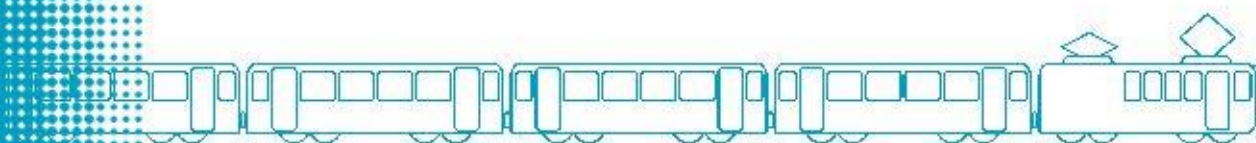


Powiat Słupski położony jest na północy Polski, w północno-zachodniej części województwa pomorskiego. Obszar ten ogranicza od północy Morze Bałtyckie, natomiast od zachodu graniczy z województwem zachodniopomorskim, od południa z powiatem bytowskim, a od wschodu z powiatem lęborskim. Ten nizinny teren o powierzchni 2304 km² zamieszkuje 97 367 osób. W skład powiatu wchodzi: miasto Ustka, gmina miejsko-wiejska Kępice oraz osiem gmin wiejskich: Damnica, Dębica Kaszubska, Główny, Kobylnica, Potęgowo, Słupsk, Smółdzino, Ustka. Głównym atutem Powiatu Słupskiego są jego walory naturalne - przyciągający turystów - 57 kilometrowy dostęp do Morza Bałtyckiego oraz wpisany na listę UNESCO Słowiński Park Narodowy. Przez teren powiatu przebiegają dwie drogi krajowe oraz dwie linie kolejowe.



Mapa 1. Powiat Słupski z podziałem na gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.maps.geoportal.gov.pl



2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Słupskiego



Gmina Damnica

Gmina Damnica położona jest w północno-zachodniej części województwa pomorskiego, w centralnej części Powiatu Słupskiego. Graniczy ona z czterema gminami Powiatu Słupskiego - z gminą Głównicy, z gminą Potęgowo, z gminą Dębica Kaszubska i z gminą Słupsk. Gmina zajmuje powierzchnię 16 781 ha, z czego 64,6% stanowią użytki rolne (10 848 ha), a 29,1% (4 888 ha) - lasy.



Gmina Dębica Kaszubska

Gmina Dębica Kaszubska położona jest w południowej części Powiatu Słupskiego. Gmina graniczy z następującymi gminami: od północy - z gminami: Słupsk i Damnica, ze wschodu - z gminami: Potęgowo i Czarna Dąbrówka (powiat bytowski), od południa z gminami powiatu bytowskiego: Borzytuchom, Kołczygłowy i Trzebielino, z zachodu - z gminą Kobylnica. Powierzchnia gminy to ok. 300 km², z czego ponad 50% stanowią tereny leśne. Gminę zamieszkuje 9 810 osób, a gęstość zaludnienia wynosi 32 os/km². Prawie 3,5 tys. mieszkańców gminy zamieszkuje jej stolicę - Dębicę Kaszubską.



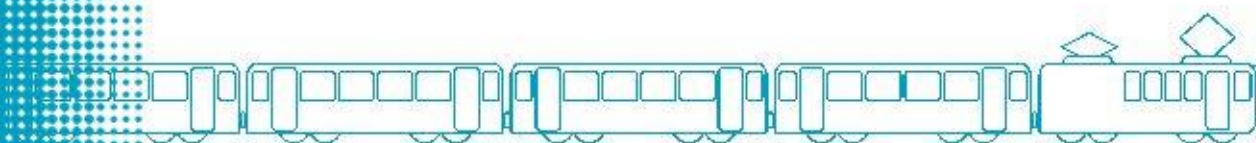
Gmina Głównicy

Gmina Głównicy położona jest w północno-wschodniej części Powiatu Słupskiego, w zlewniach rzek Łupawy i Łeby. Zamieszkuje ją 9 552 osób, co stanowi 9,81% całkowitej liczby mieszkańców Powiatu Słupskiego. Powierzchnia gminy to 322 km² (niespełna 14% powierzchni powiatu). Gmina Głównicy sąsiaduje z sześcioma gminami: Damnica, Nowa Wieś Lęborska (powiat lęborski), Potęgowo, Słupsk, Smołdzino, Wicko (powiat lęborski). Na terenie Gminy Głównicy znajduje się Słowiński Park Narodowy.



Gmina Kępice

Gmina Kępice znajduje się w południowej części Powiatu Słupskiego i sąsiaduje z pięcioma gminami: Miastko (w powiecie bytowskim), Polanów (w powiecie koszalińskim), Sławno (powiat sławieński), Kobylnica, Trzebielino (powiat bytowski). Powierzchnia Gminy Kępice to 293 km², co stanowi około 13% całkowitej powierzchni Powiatu Słupskiego. Obszar wiejski tej gminy zamieszkuje 5 692 osób, a obszar miejski - 3 818 osób. Populacja zamieszkująca Gminę Kępice stanowi niespełna 10% ludności Powiatu Słupskiego. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 208 i 209.





Gmina Kobylnica

Gmina Kobylnica położona jest w zachodniej części Powiatu Słupskiego. Siedzibą gminy jest wieś Kobylnica. Teren gminy zamieszkuje 10 965 osób, co stanowi 11,26% całkowitej liczby ludności Powiatu Słupskiego. Powierzchnia gminy to 244 km². Sąsiaduje ona z następującymi gminami: Dębica Kaszubska, Kępice, Postomino (powiat sławieński), Sławno (powiat sławieński), Słupsk, Trzebielino (powiat bytowski). Przez teren gminy Kobylnica przebiegają: drogi krajowe nr 6 i 21, droga ekspresowa S6 oraz droga wojewódzka nr 209.



Gmina Potęgowo

Gmina Potęgowo położona jest we wschodniej części Powiatu Słupskiego. Graniczy z gminami: od wschodu z gminami powiatu lęborskiego: Nowa Wieś Lęborska i Cewice; od południowego wschodu z gminą powiatu bytowskiego - Czarna Dąbrówka, zaś od południowego zachodu z gminą Dębica Kaszubska, od zachodu z gminą Damnica, a od północy z gminą Główny, które są częścią Powiatu Słupskiego. Gmina Potęgowo liczy 7 168 mieszkańców. Powierzchnia gminy Potęgowo wynosi 227,92 km. Obszar ten stanowi 9,9% powierzchni Powiatu Słupskiego.



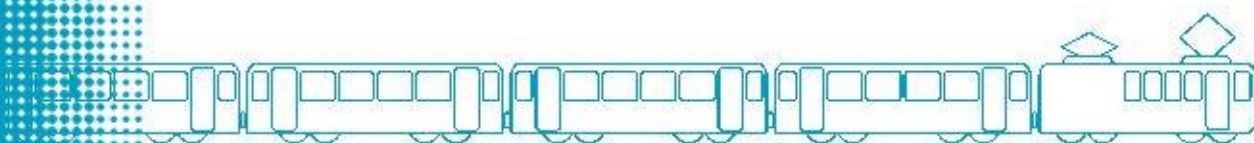
Gmina Słupsk

Gmina Słupsk położona jest w zachodniej części Powiatu Słupskiego. Siedzibą gminy jest miasto Słupsk, które jako miasto na prawach powiatu nie wchodzi w jej skład i stanowi odrębną gminę. Gmina Słupsk graniczy z ośmioma gminami: Damnica, Dębica Kaszubska, Główny, Kobylnica, Postomino, Słupsk, Smołdzino i Ustka. Powierzchnia gminy wynosi 262 km², co stanowi 11,37% powierzchni Powiatu Słupskiego. Teren Gminy Słupsk zamieszkuje 16 065 osób, co sprawia, iż jest ona drugą pod względem zaludnienia gminą Powiatu Słupskiego.

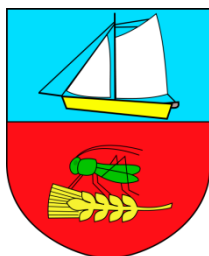


Gmina Smołdzino

Gmina Smołdzino znajduje się w północnej części Powiatu Słupskiego i sąsiaduje z pięcioma gminami: Główny, Słupsk, Ustka oraz z gminami powiatu lęborskiego - Łeba i Wicko. Gmina ma bezpośredni dostęp do Morza Bałtyckiego. Powierzchnia gminy wynosi 262 km², co stawia ją na czwartym miejscu pod względem powierzchni gmin Powiatu Słupskiego. Gminę Smołdzino



zamieszkuje 3 547 osób, co czyni ją najmniejszą pod względem zaludnienia gminą Powiatu Słupskiego. Gmina Smołdzino znajduje się na terenie Słowińskiego Parku Narodowego.



Gmina Ustka

Gmina Ustka znajduje się w północnej części Powiatu Słupskiego. Zamieszkuje ją 8 076 osób, co stanowi 8,29% całkowitej liczby ludności Powiatu Słupskiego. Gmina Ustka rozciąga się na obszarze o powierzchni 217 km². Gmina sąsiaduje z czterema innymi gminami: Postomino (powiat sławieński), Słupsk, Smołdzino, Ustka. Gmina sąsiaduje z morzem Bałtyckim. Siedzibą gminy jest miasto Ustka, które nie należy do Gminy Wiejskiej Ustka.



Miasto Ustka

Ustka jest położona na Wybrzeżu Słowińskim, u ujścia rzeki Słupi do Morza Bałtyckiego. Powierzchnia Ustki to 10 km², co stanowi 0,43% powierzchni Powiatu Słupskiego. Liczba ludności Ustki wynosi 16 379 osób. Od 13 lipca 2003r. Ustkę i Słupsk łączy porozumienie zwane Dwumiałem. Oba miasta są połączone komunikacją kolejową i autobusową.

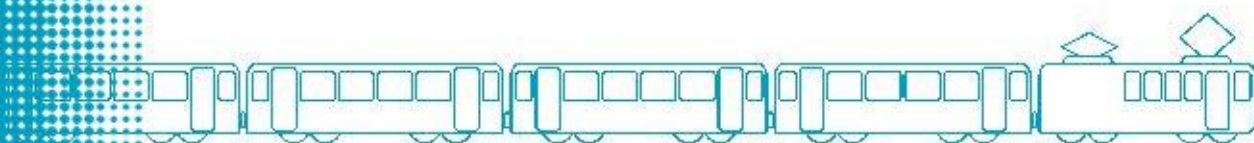
2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

Liczba mieszkańców Powiatu Słupskiego wg danych Głównego Urzędu Statystycznego stopniowo rośnie i w roku 2012 wyniosła 97 367 osób. Poniższa tabela ukazuje zestawienie liczby ludności w Powiecie Słupskim ogółem i na terenie poszczególnych gmin.

Tabela 1. Ludność Powiatu Słupskiego w roku 2012

Jednostka terytorialna	Liczba ludności
Powiat Słupski	97 367
miasto Ustka	16 379
gmina Damnica	6 295
gmina Dębica Kaszubska	9 810
gmina Główny	9 552
gmina Kępice	9 510
gmina Kobylnica	10 965
gmina Potęgowo	7 168
gmina Słupsk	16 065
gmina Smołdzino	3 547
gmina Ustka	8 076

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

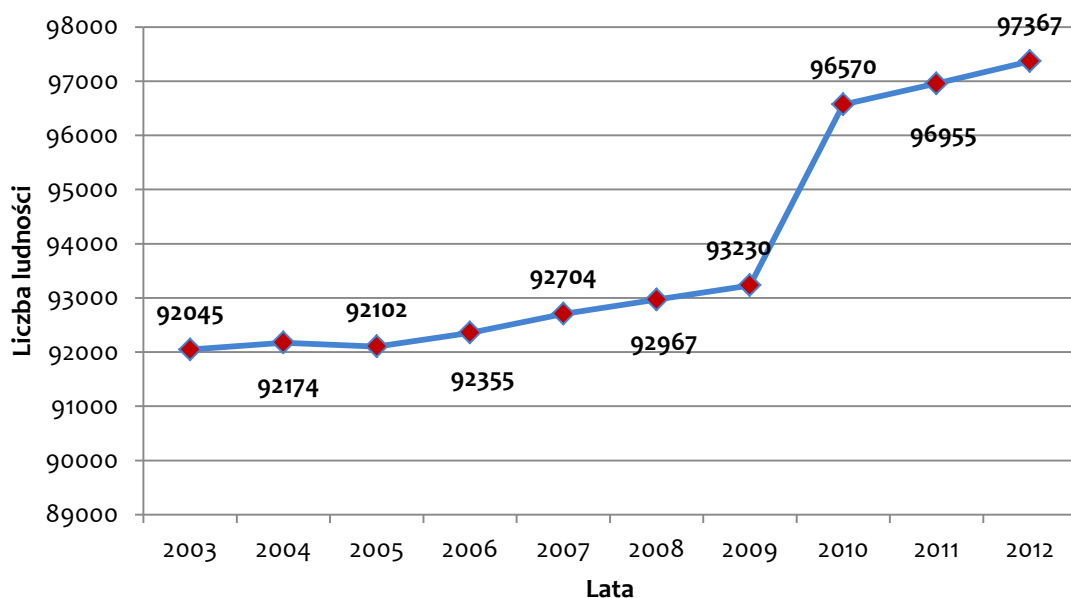


Zmiany liczby mieszkańców Powiatu Słupskiego w latach 2003-2012 zostały przedstawione w poniższej tabeli i na wykresie.

Tabela 2. Liczba mieszkańców Powiatu Słupskiego w latach 2003-2012

	2003	2004	2005	2006	2007	rok
Powiat Słupski (stan ludności)	92 045	92 174	92 102	92 355	92 704	l. mieszkańców
	2008	2009	2010	2011	2012	rok
	92 967	93 230	96 570	96 955	97 367	l. mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

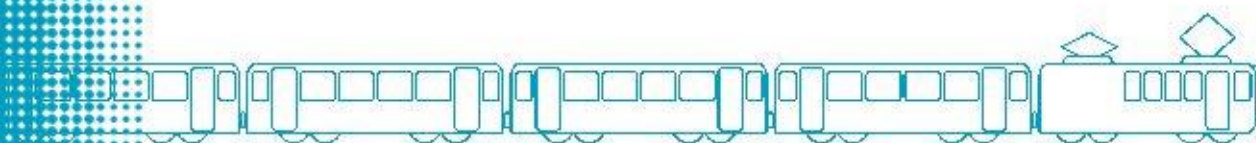


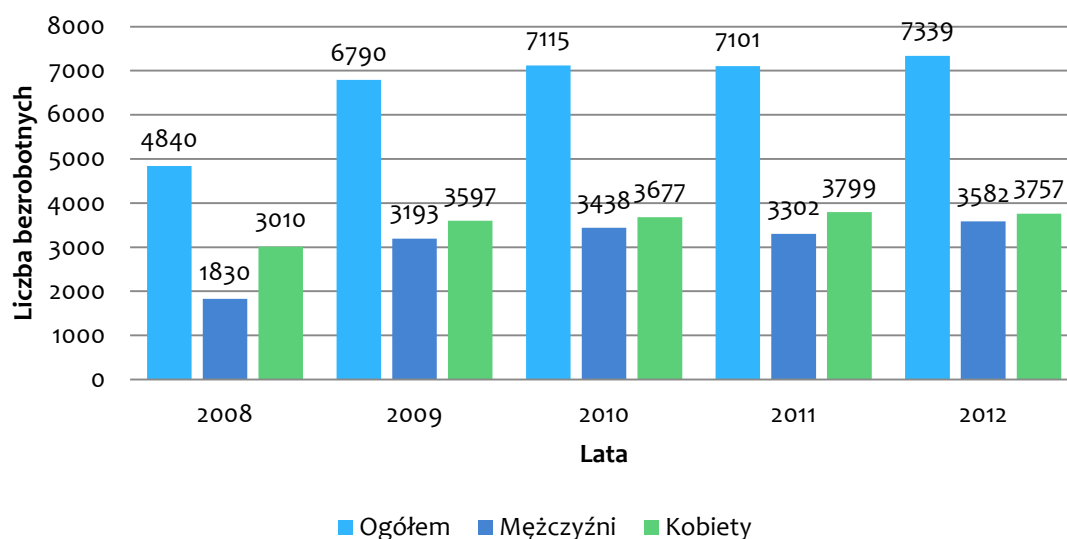
Wykres 1. Stan ludności Powiatu Słupskiego w latach 2003-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców Powiatu Słupskiego wynosiło na dzień 30.11.2013 r. 22%¹. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, ponieważ nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się. Stan ilościowy bezrobotnych zarejestrowanych w Powiecie, uwzględniający liczbę bezrobotnych ogółem oraz w podziale na mężczyzn i kobiet, przedstawia poniższy wykres.

¹ www.wup.gdansk.pl





Wykres 2. Stan bezrobocia w Powiecie Słupskim w latach 2008-2012
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2. Układ drogowy

Układ drogowy Powiatu Słupskiego składa się z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, ich długości przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3. Drogi Powiatu Słupskiego

L. p	rodzaj drogi	długość ogółem w km	w tym utwardzone w km
1.	krajowe	90,09	90,09
2.	wojewódzkie	142,82	142,82
3.	powiatowe	725,20	635,87
4.	gminne	959,40	428,1

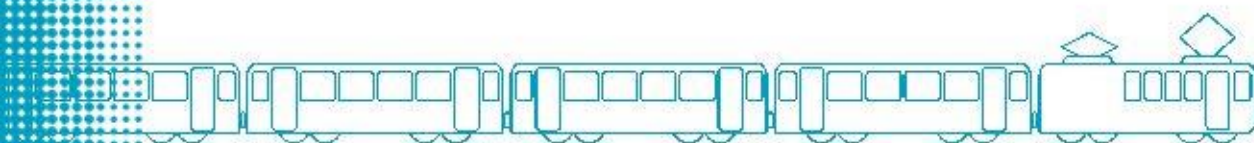
Źródło: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego na lata 2012-2022

Przez teren Powiatu Słupskiego przebiegają dwie drogi krajowe - nr 6 oraz nr 21 oraz droga ekspresowa S6, które wiodą przez następujące gminy²:

Droga krajowa nr 6:

- ♦ Gmina Damnica: 10,18 km,
- ♦ Gmina Kobylnica: 11,00 km,
- ♦ Gmina Potęgowo: 17,58 km,
- ♦ Gmina Słupsk: 2,61 km.

² Dane; Zarządzie Dróg Krajowych - Rejon Słupsk



Droga krajowa nr 21:

- ♦ Gmina Kobylnica: 16,91 km,
- ♦ Gmina Ustka: 5,10 km,
- ♦ Miasto Ustka: 3,71 km,
- ♦ Gmina Słupsk: 6,7 km.

Droga ekspresowa S6:

- ♦ Gmina Słupsk: 16,3 km (południowa obwodnica Słupska).

Łączna długość dróg krajowych w Powiecie Słupskim wynosi 90,09 km.

Przez teren powiatu przebiegają również drogi wojewódzkie, których przebieg oraz długość przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 4. Drogi wojewódzkie na terenie Powiatu Słupskiego

Nr drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Długość drogi
		od	do	
203	Koszalin - Postomino - Ustka	56,498	68,988	12,490
206	Koszalin - Polanów - Miastko	43,022	44,522	1,500
208	Barcino - Wielin	0,00	20,626	20,626
209	Warszkowo - Suchorze - Bytów	8,037	25,372	17,335
210	Słupsk - Unichowo	3,800	38,600	34,800
211	Nowa Dąbrowa - Puzdrowo	0,00	14,546	14,546
213	Słupsk - Wicko - Celbowo	3,465	44,992	41,527
RAZEM:				142,824

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

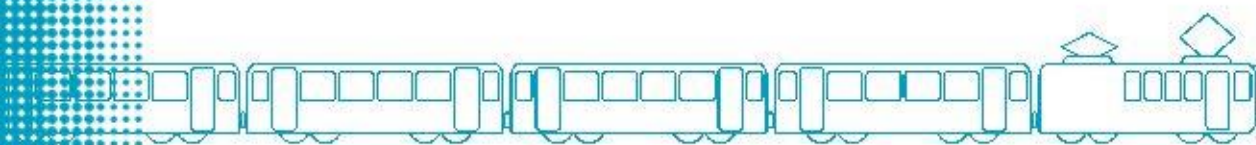
Ogółem w Powiecie Słupskim drogi wojewódzkie stanowią: 142,824 km.

2.2.1. Drogi powiatowe

Spis dróg powiatowych z podziałem na gminy i z uwzględnieniem długości oraz rodzaju nawierzchni przedstawia poniższa tabela.

Tabela 5. Drogi powiatowe na terenie Powiatu Słupskiego

L.p.	Gmina	Ilość dróg w km
1.	Damnica	55,5
2.	Dębica Kaszubska	94,3
3.	Główczyce	80,9
4.	Kępice	92,6
	w tym miasto Kępice	0,8
5.	Kobylnica	82,6
6.	Potęgowo	75,4



7.	Słupsk	100,7
8.	Smóldzino	48,7
9.	Ustka	90,5
10.	miasto Ustka	4,0
RAZEM		725,2

Źródło: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego na lata 2012-2022

2.3 Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Słupskiego

2.2.2. Transport drogowy

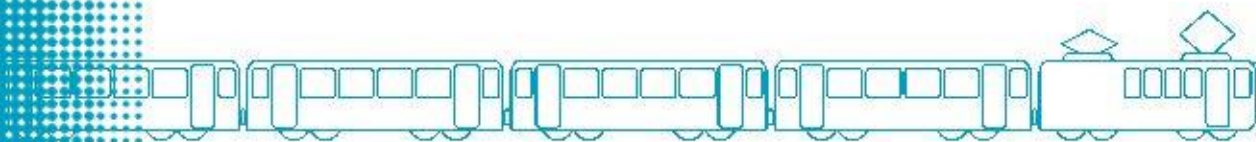
Na terenie Powiatu Słupskiego występują przewozy o charakterze:

- ♦ gminnym,
- ♦ powiatowym,
- ♦ wojewódzkim,
- ♦ krajowym.

Przewozy o charakterze gminnym wykonywane są w ramach przebiegu 5 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Zakład Infrastruktury Miejskiej w Słupsku oraz linii relacji Komnino - Witkowo przebiegającej po terenie Gminy Smóldzino, przedstawionych w poniższej tabeli.

Tabela 6. Przewozy o charakterze gminnym z wyszczególnieniem 5 linii komunikacyjnych

Nr linii	Przebieg trasy
2	Kierunek Siemianice Szkoła: CH Jantar (pętla) - ... - Siemianice Miejska - Siemianice Osiedle - Siemianice Miętowa - Siemianice Agrestowa - Siemianice Spacerowa - Siemianice Szkoła
4	Kierunek: Wieszyno (przez Redzikowo Strefa Ekonomiczna): Rzymowskiego (pętla) - ... - Redzikowo Osiedle - Redzikowo Park Wodny - Redzikowo - Redzikowo Strefa Ekonomiczna - Wieszyno
4	Kierunek Wieszyno: Rzymowskiego (pętla) - ... - Redzikowo Osiedle - Redzikowo Park Wodny - Redzikowo - Wieszyno
5	Kierunek Widzino: CH Jantar (pętla) - ... - Kobylnica-Urząd Gminy - Kobylnica - Kobylnica-Leśna - Kobylnica Widzińska - Widzino Zakład - Widzino-obwodnica - Widzino-Polna - Widzino
5	Kierunek Widzino (przez Kobylnica-Sportowa): CH Jantar (pętla) - ... - Kobylnica-Sportowa - Kobylnica-Urząd Gminy - Kobylnica - Kobylnica-Leśna - Kobylnica Widzińska (NŻ) - Widzino Zakład - Widzino-obwodnica - Widzino-Polna - Widzino
5	Kierunek Kobylnica: CH Jantar (pętla) - ... - Kobylnica-Urząd Gminy - Kobylnica
5	Kierunek Kobylnica-Leśna: CH Jantar (pętla) - ... - Kobylnica-Urząd Gminy - Kobylnica - Kobylnica-Leśna
11	Kierunek Głobino: CH Jantar (pętla) - ... - Głobino - Głobino pętla - Głobino Kolonia - Krzywań - Grabin - Dębica Kaszubska-cmentarz - Dębica Kaszubska-Urząd Gminy - Dębica Kaszubska-garbarnia -



Nr linii	Przebieg trasy
	Dębica Kaszubska
11	Kierunek Krzynia: CH Jantar (pętla) - ... - Głobino - Głobino pętla - Głobino kolonia - Krzywań - Grabin - Dębica Kaszubska-cmentarz - Dębica Kaszubska-Urząd Gminy - Dębica Kaszubska-garbarnia - Dębica Kaszubska - Dębica Kaszubska-osiedle - Krzynia-pas startowy - Krzynia
11	Kierunek Dębica Kaszubska (przez Krępa Słupsk, Kusowo): CH Jantar (pętla) - ... - Krępa Słupska-osiedle - Krępa Słupska-Leśna - Krępa Słupska - Krępa Słupsk-Polana - Płaszewko - Kusowo - Głobino Kusowo - Głobino - Głobino pętla - Głobino kolonia - Krzywań - Grabin - Dębica Kaszubska-cmentarz - Dębica Kaszubska-Urząd Gminy - Dębica Kaszubska-garbarnia - Dębica Kaszubska
17	Kierunek Strzelinko-fabryka obuwia: Rzymowskiego (pętla) - ... - Portowa- Strefa Ekonomiczna - Włynkówko działki - Włynkówko - Strzelino - Strzelinko
-	Komnino - Czysta - Retowo Skrz. - Gardna Mała - Gardna Wielka - Stojcino - Gardna Wielka - Człuchy - Smołdzino - Żelazo - Wierzchocino - Siecie - Witkowo

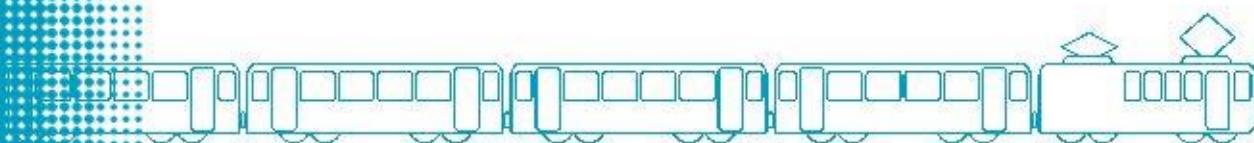
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

Przewoźnicy operujący na trasach wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniają bezpośrednie połączenia z miejscowościami leżącymi w bliskim sąsiedztwie powiatu, tj.:

- ♦ Sławno,
- ♦ Lębork,
- ♦ Łeba,
- ♦ Unichowo,
- ♦ Cecenowo,
- ♦ Dębowa Kaszubska,
- ♦ Pieńkowo,
- ♦ Jerzkowice,
- ♦ Maleniec,
- ♦ Pieńkowo,
- ♦ Rusinowo,
- ♦ Darłowo,
- ♦ Jawory,
- ♦ Gałęzów.

Oraz z innymi miastami leżącymi na terenie Polski:

- ♦ Jelenia Góra,
- ♦ Zakopane,
- ♦ Warszawa,
- ♦ Katowice,
- ♦ Zamość,
- ♦ Łódź,
- ♦ Witkowo,



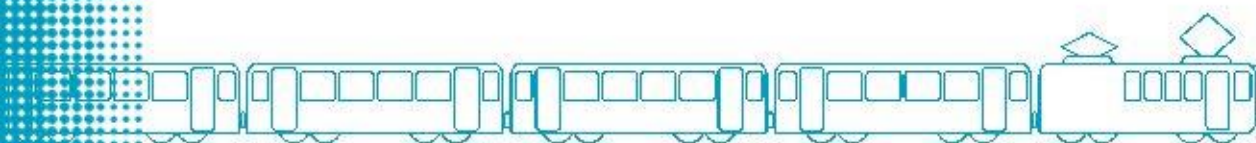
♦ Kluki.

Przewozy powiatowe zostały przedstawione w punkcie 3.1. Obecna sieć komunikacyjna.

2.2.3. Transport kolejowy

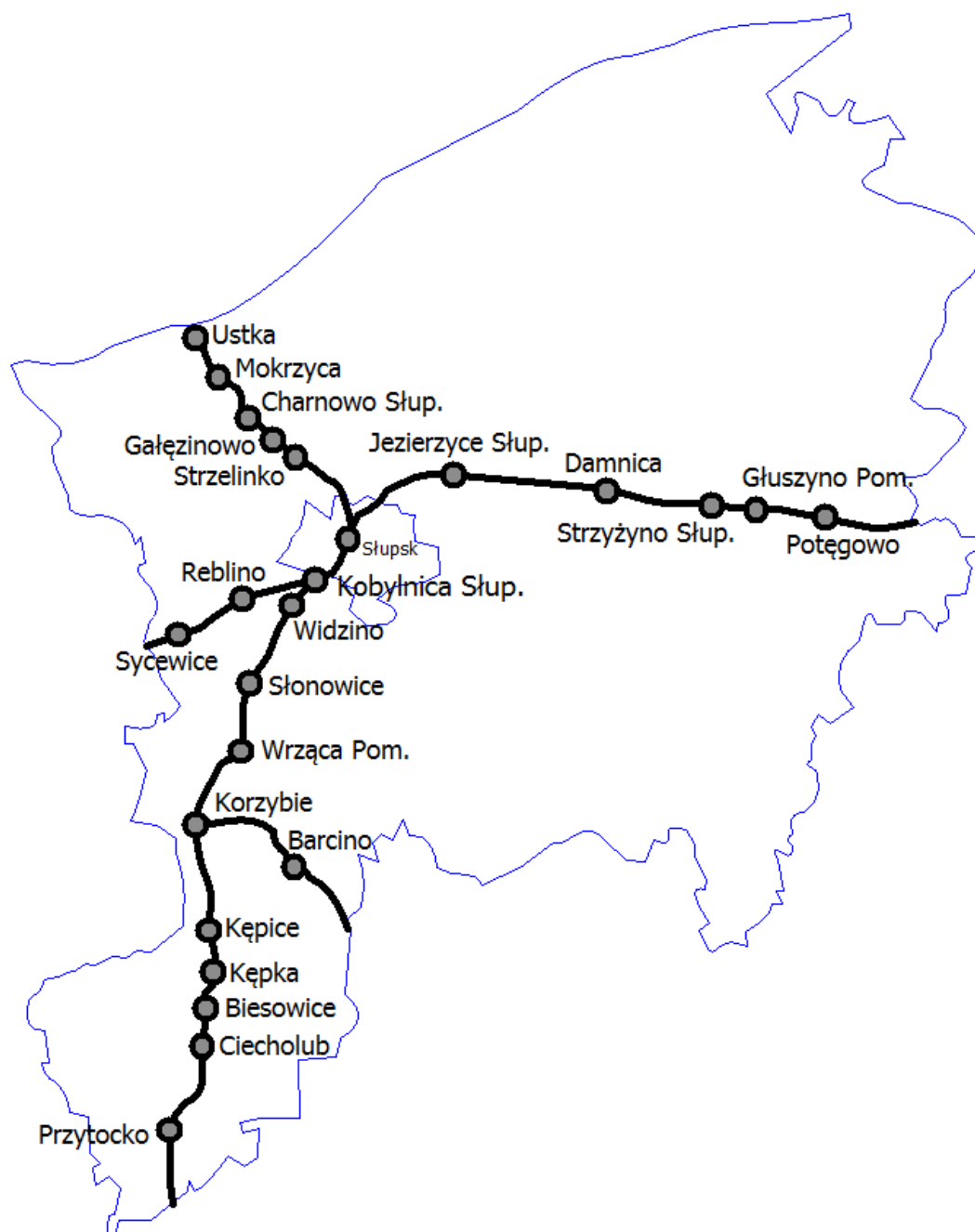
Przez obszar Powiatu Słupskiego przebiegają trzy linie kolejowe:

- ♦ Linia kolejowa nr 202 Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński. Jest to linia znaczenia państwowego, normalnotorowa w całości zelektryfikowana, na obszarze Powiatu Słupskiego jednotorowa, po której pociągi mogą poruszać się z maksymalną prędkością 120 km/h. Na linii prowadzony jest ruch pasażerski, na obszarze powiatu znajdują się następujące stacje i przystanki:
 - Sycevice,
 - Reblino,
 - Kobylnica Słupska,
 - Słupsk (stacja znajduje się w mieście Słupsk - poza obszarem Powiatu Słupskiego),
 - Jezierzycy Słupskie,
 - Damnica,
 - Strzyżyno Słupskie,
 - Głuszyno Pomorskie
 - Potęgowo.
- ♦ Linia kolejowa nr 405 Piła Główna - Ustka. Jest to linia jednotorowa, zelektryfikowana na odcinkach Piła Główna - Szczecinek i Słupsk - Ustka. Przebiega przez województwo wielkopolskie i województwo pomorskie. w odcinku linii 405 przebiegającym w granicach Powiatu Słupskiego znajdują się następujące stacje i przystanki osobowe:
 - Przytocko,
 - Ciecholub,
 - Biesowice,
 - Kępka,
 - Kępice,
 - Wrząca Pomorska,
 - Słonowice,
 - Widzino,
 - Kobylnica Słupska,
 - Słupsk (stacja znajduje się w mieście Słupsk - poza obszarem Powiatu Słupskiego),
 - Strzelinko,
 - Gałęzinowo,
 - Charnowo Słupskie,
 - Mokrzyca,



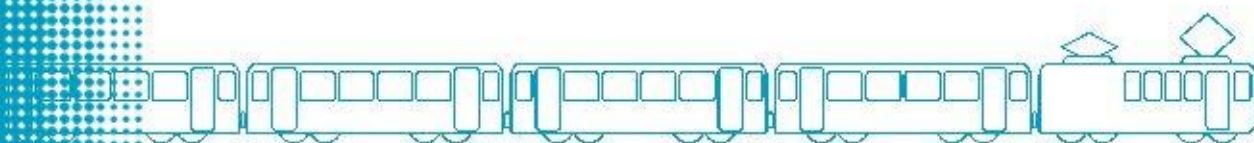
- Ustka.
- ◆ Linia kolejowa nr 212 Bytów - Korzybie. Jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, obecnie nieprzejezdna. W obrębie Powiatu Słupskiego przy tej linii znajdują się przystanki Barcino oraz Korzybie, gdzie linia łączy się z linią 212.

Sieć kolejowa Powiatu Słupskiego przedstawiona została na poniższej mapie.



Mapa 2. Sieć kolejowa Powiatu Słupskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów PKP PLK SA



Połączenie regionalne obsługiwane są przez spółkę Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. Na stacjach i przystankach znajdujących się na terenie Powiatu Słupskiego (oraz na stacji Słupsk) zatrzymują się pociągi udające się do:

- ◆ Gdańska,
- ◆ Gdyni,
- ◆ Wejherowa,
- ◆ Lęborka,
- ◆ Szczecinka,
- ◆ Koszalina,
- ◆ Kołobrzegu,
- ◆ Białogardu,
- ◆ Szczecina.

Ponadto kursują pociągi relacji Słupsk - Ustka, które (pomijając stację Słupsk) nie wykraczają poza teren Powiatu Słupskiego.

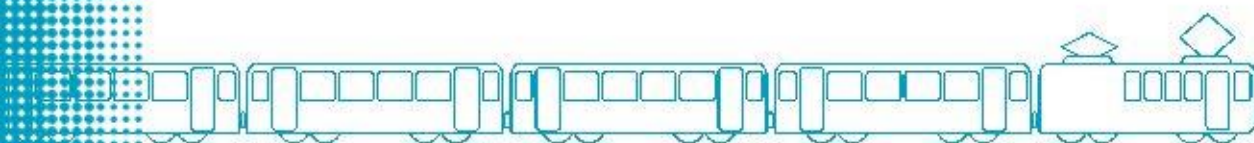
W obrębie Powiatu Słupskiego jedynie w Ustce, w okresie wakacji, zatrzymuje się pociąg dalekobieżny spółki PKP Intercity. W rozkładzie 2013/14 jest to TLK Gwarek relacji Ustka - Katowice. Przez cały rok pociągi PKP Intercity są dostępne ze stacji Słupsk, można nimi bezpośrednio dojechać do:

- ◆ Olsztyna,
- ◆ Gdańska,
- ◆ Szczecina,
- ◆ Poznania,
- ◆ Katowic,
- ◆ Białegostoku,
- ◆ Krakowa,
- ◆ Koszalina,
- ◆ Kołobrzegu.

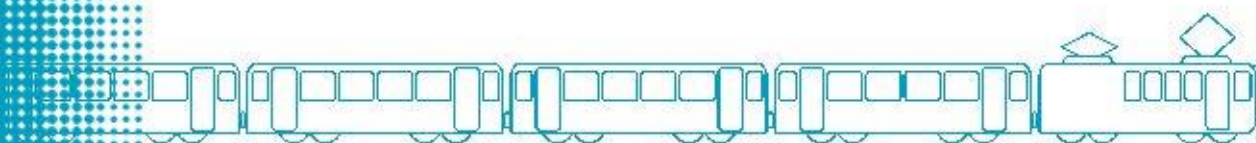
2.2.4. Transport lotniczy

Na terenie Powiatu Słupskiego nie funkcjonuje lotnisko świadczące lotnicze usługi komunikacyjne. Planowane jest uruchomienie lotniska w Redzikowie koło Słupska.

Używanym lotniskiem znajdującym się na terenie Powiatu Słupskiego jest lotnisko sportowe położone we wsi Krępa Słupska. Z lotniska korzystają samoloty sportowe i turystyczne oraz szybowce. Głównym użytkownikiem lotniska jest Aeroklub Słupski.



3. Sieć komunikacyjna



3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Powiat Słupski na dzień sporządzania niniejszego planu nie finansuje przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej.

Powiatowa sieć komunikacyjna opiera się na liniach komunikacyjnych, które są obsługiwane na zasadach komercyjnych. Przebieg wszystkich linii komunikacyjnych oraz obowiązujące na nich rozkłady jazdy ustalają indywidualnie przewoźnicy, realizujący usługi przewozowe na tych liniach. Zezwolenia na wykonywanie usług przewozowych na terenie Powiatu Słupskiego wydaje Starosta Powiatu oraz Prezydent Miasta Słupsk na linii, które mają początek lub koniec trasy na terenie Miasta Słupsk, (art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. b, c i d 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1414).

Sieć komunikacyjną Powiatu Słupskiego na podstawie wydanych zezwoleń przez Starostę Powiatu Słupskiego oraz Prezydenta Miasta Słupsk tworzą połączenia regularne obsługiwane przez:

- ♦ PKS Słupsk S.A.,
- ♦ PKS Bytów S.A.,
- ♦ Słupskie przedsiębiorstwo komunikacji Dana Express,
- ♦ Usługi przewozowe Ramzes,
- ♦ Nord Express sp. z o.o.,
- ♦ Botrans Kępice,
- ♦ Lazur Sp. z o.o.

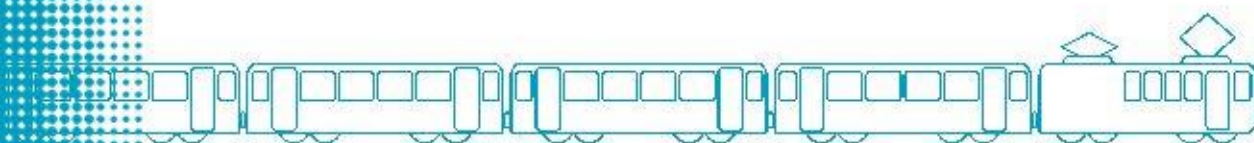
oraz połączenia specjalne wykonywane przez:

- ♦ PKS Słupsk S.A.,
- ♦ Nord Express sp. z o.o.

Linie regularne obsługiwane przez PKS Słupsk zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 7. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika PKS Słupsk S.A.
(zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Relacja	Trasa
Słupsk - Kukowo - Słupsk	Słupsk - Jezierzycze - Kukowo - Święcichowo - Słupsk
Słupsk - Rowy	Słupsk - Bydlino - Poddąbie - Objazda - Rowy
Słupsk - Izbica	Słupsk - Damnica - Główczyce - Izbica
Słupsk - Rowy	Słupsk - Karźcino - Objazda - Rowy
Słupsk - Malaniec	Słupsk - Dębica Kaszubska - Starnice - Malaniec
Słupsk - Cecenowo	Słupsk - Lipno - Główczyce - Stowięcino - Cecenowo
Słupsk - Łebień - Słupsk	Słupsk - Domaradz - Łebień - Damnica - Słupsk
Słupsk - Kluki	Słupsk - Karźcino - Smołdzino - Kluki
Słupsk - Gałęzinowo	Słupsk - Bierkowo - Wielichowo - Gałęzinowo



Słupsk - Płaszewo - Słupsk	Słupsk - Kusowo - Płaszewko - Słupsk
Słupsk - Bukówka	Słupsk - Jezierzycze - Bukówka
Słupsk - Ustka	Słupsk - Pęplino - Ustka
Słupsk - Radosław	Słupsk - Damnica - Potęgowo - Radosław
Słupsk - Kluki	Słupsk - Wiklino - Żelkowo - Kluki
Słupsk - Ściegnica	Słupsk - Wrząca - Ściegnica
Słupsk - Stowięcino	Słupsk - Łupawa - Potęgowo - Stowięcino
Słupsk - Grąsino - Kukowo	Słupsk - Kukowo
Sycewie - Słupsk	Sycewie - Dobrzęcino - Ściegnica - Słupsk
Słupsk - Wrząca - Słupsk	Słupsk - Bzowo - Wrząca - Sycewie - Słupsk
Słupsk - Słonowice	Słupsk - Bzowo - Wrząca - Słonowice
Słupsk - Dobrzęcino	Słupsk - Dobrzęcino
Słupsk - Ustka	Słupsk - Bydłino - Ustka
Słupsk - Cecenowo	Słupsk - Żelkowo - Główczyce - Cecenowo
Słupsk - Cecenowo	Słupsk - Damnica - Główczyce - Cecenowo
Słupsk - Ustka	Słupsk - Gać - Możdżanowo - Ustka
Słupsk - Żelki - Słupsk	Słupsk - Lubuń - Żelki - Słupsk
Słupsk - Płaszewo	Słupsk - Lulemino - Płaszewo
Słupsk - Dolina Charlotty - Słupsk	Słupsk - Strzelino - Dolina Charlotty - Włynkówko - Słupsk
Słupsk - Gałęzów	Słupsk - Kotowo - Motarzyno - Gałęzów
Słupsk - Maleniec	Słupsk - Łabiszewo - Maleniec
Słupsk - Izbica	Słupsk - Żelkowo - Izbica
Słupsk - Ustka	Słupsk - Dolina Charlotty - Ustka
Słupsk - Potęgowo	Słupsk - Rębowo - Potęgowo
Słupsk - Bierkowo	Słupsk - Bierkowo

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

Linie regularne obsługiwane przez PKS Bytów ukazuje poniższa tabela.

Tabela 8. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika PKS Bytów (zezwoenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Relacja	Trasa
Słupsk - Kępice	Słupsk - Barcino - Kępice
Słupsk - Przytocko	Słupsk - Kępice - Przytocko

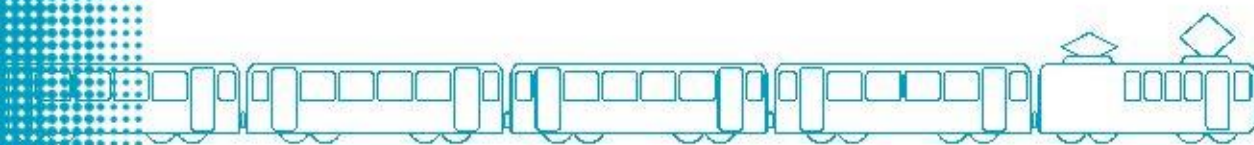
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

Słupskie przedsiębiorstwo komunikacji Dana Express obsługuje jedną trasę komunikacyjną.

Tabela 9. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Dana Express (zezwoenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Relacja	Trasa
Słupsk - Ustka	Słupsk - Ustka

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku



Usługi przewozowe Ramzes obsługuje następujące linie komunikacyjne.

Tabela 10. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Ramzes
(zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Relacja	Trasa
Słupsk - Lędowo	Słupsk - Ustka - Lędowo
Słupsk - Lędowo	Słupsk, Hubalczyków - Lędowo, Koszary

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

Linie regularne obsługiwane przez Nord Express sp. z o.o. zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 11. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Nord Express
(zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Relacja	Trasa
Słupsk - Wolinia	Słupsk - Lubuczewo - Żoruchowo - Główny - Wolinia
Słupsk - Wieszyno	Słupsk - Redzikowo - Wieszyno
Słupsk - Gałęzinowo	Słupsk - Bierkowo - Bruskowo Wielkie - Gałęzinowo
Słupsk - Bukówka	Słupsk - Grąsino - Bukówka
Słupsk - Rowy	Słupsk - Poddąbie - Rowy
Słupsk - Kobylnica	Słupsk - Kobylnica
Słupsk - Główny	Słupsk - Damnica - Świtły - Główny
Słupsk - Żelazo	Słupsk - Żelazo
Słupsk - Ustka - Lędowo	Słupsk - Lędowo
Słupsk - Ustka	Słupsk - Bydlino - Grabno - Ustka
Słupsk - Gogolewko	Słupsk - Gogolewko

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

Botrans Kępice obsługuje następujące linie komunikacyjne.

Tabela 12. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Botrans
(zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Relacja	Trasa
Słupsk - Kępice	Słupsk - Kuleszewo - Kępice
Słupsk - Widzino	Słupsk - Bolesławice - Widzino
Słupsk - Zagórki	Słupsk - Kuleszewo - Zagórki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

W Powiecie Słupskim organizowane są również przewozy specjalne, które przedstawiono w poniższej tabeli.

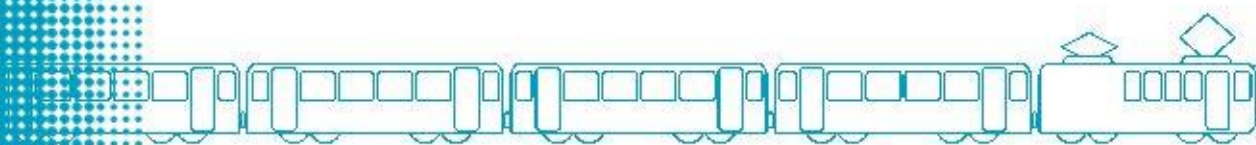


Tabela 13. Połączenie specjalne wykonywane na terenie Powiatu Słupskiego
(zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)

Przewoźnik	Relacja	Trasa
PKS Słupsk	Słupsk - Słupski Strefa Ekonomiczna	Słupsk - Kukowo - Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna
Nord Express	Słupsk - Morpol S.A.	Słupsk - Duninowo - Morpol S.A.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Starostwa Powiatowego w Słupsku

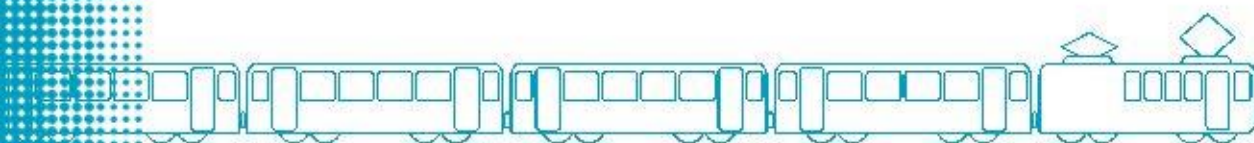
Zezwolenia na przewozy o charakterze powiatowym, których trasa nie przebiega po terenie Powiatu Słupsk wydane są przez Starostę Słupskiego. Zezwolenie te zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 14 Zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych wydane przez Starostę Powiatu Słupskiego

Przewoźnik	Relacja	
PKS Słupsk	Sycewice - Gać	Sycewice - Reblino - Zębowo - Redęcin - Gać
PKS Słupsk	Rowy - Ustka	Rowy - Dębina - Bałamątek - Objazda - Gąbino - Dominek - Machowinko - Wytowno - Dalimierz Przewłocki - Przewłoka - Ustka
„RAMZES”	Duninówko - Ustka	Duninówko - Pęplino - Wielichowo - Gałęzinowo - Charnowo - Niestkowo - Grabno - Ustka
„RAMZES”	Starkowo - Zapadłe	Starkowo - Krężółki - Swołowo - Krzemienica - Możdżanowo - Zaleskie - Gołęcino - Duninowo - Wodnica - Ustka - Przewłoka - Zapadłe
„RAMZES”	Ustka - Rowy	Ustka - Przewłoka - Dolimierz Przewłocki - Wytowno - Machowinko - Objazda - Bałamątek - Dębina - Rowy
Nord Express	Ustka - Rowy	Ustka - Przewłoka - Dalimierz Przewłocki - Wytowno - Machowinko - Poddąbie - Objazda - Bałamątek - Dębina - Rowy
Lazur	Ustka - Dominek	Ustka - Grabno - Zimowiska - Chanowo - Machowino - Redwanki - Wytowno - Machowinko - Objazda - Gąbino - Dominek

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

Aktualną sieć komunikacyjną o charakterze przewozów powiatowych przedstawia poniższa mapa.





Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Słupsku

3.1.1. Charakterystyka największego przewoźnika

Największym przewoźnikiem oferujących przewozy osobowe o charakterze powiatowym na linii regularnych kursujących po terenie Powiatu Słupskiego jest PKS Słupsk S.A., którego właścicielami są Powiat Słupski i Powiat Lęborski. Tabor przewoźnika składa się z 86 autobusów, którymi wykonywane są przewozy o charakterze lokalnym i krajowym. Przypisanie pojazdów do każdej z linii planowane jest rotacyjnie z uwzględnieniem aktualnych potrzeb przewozowych.

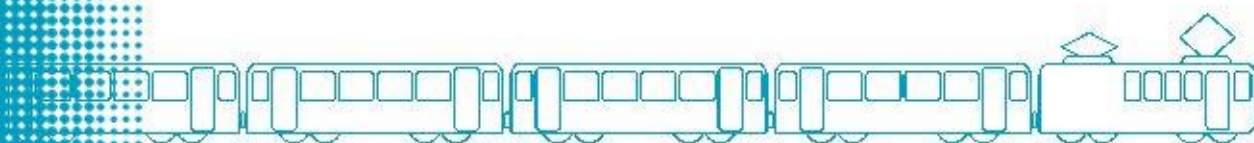
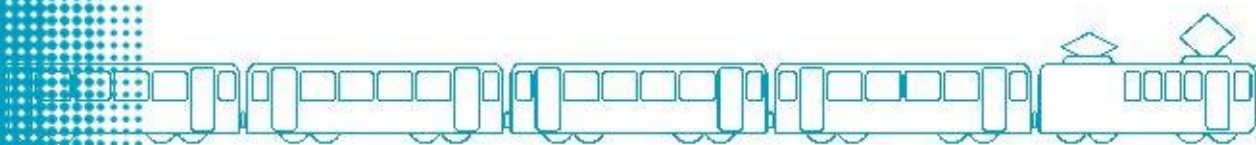
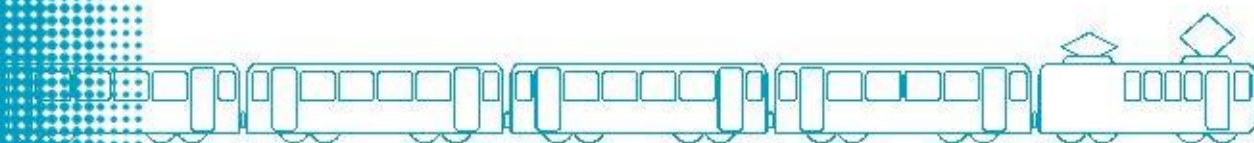


Tabela 15. Wykaz i charakterystyka pojazdów PKS Słupsk

Lp.	Marka i typ pojazdu	Rok produkcji	Liczba miejsc	
			Siedzące	Stojące
1	Autosan A10 10T	2000	43	14
2	Autosan Granus H10 21	2001	42	12
3	Autosan H1010 02	2001	42	12
4	Autosan H9-20	1996	40	12
5	Autosan A10 10T	2002	44	-
6	Autosan H9 21	1990	39	12
7	Setra S315	1997	46	46
8	Setra S315	1996	44	56
9	Setra S315	1997	46	40
10	Setra S 315 UL	1996	50	47
11	Bova FHD 12	2001	51	-
12	Renault Tracer	1994	55	17
13	Renault SFR	1996	56	20
14	Renault Tracer	1994	55	17
15	Renault Tracer	1994	55	17
16	Bova FHD 12	2002	51	-
17	Setra S319 UL	1998	72	34
18	Mercedes 0303-13R	1991	42	29
19	Mercedes 0303-11R	1988	40	33
20	Setra S315 NF	1998	48	37
21	Bova FHD 127	2008	57	18
22	Setra S315 HN	1997	46	50
23	Setra S213 UL	1994	51	9
24	Setra S213 UL	1990	51	19
25	Mercedes 303	1998	37	13
26	Mercedes 0303 10R	1987	37	27
27	Mercedes 0303 10R	1988	38	27
28	Mercedes 0303-11R	1989	41	12
29	Setra S215	1994	46	50
30	Bova FHD 12	2003	53	-
31	Bova FHD 12 340	2003	53	-
32	Bova FHD 12 340	2003	53	-
33	Bova FHD 12 340	2003	53	-
34	Setra S215 UL	1987	54	-
35	Setra S215 UL	1987	54	-
36	Setra S215 UL	1988	75	-
37	Setra S215 UL	1988	75	-
38	Karosa C 956 AXER	2004	53	-



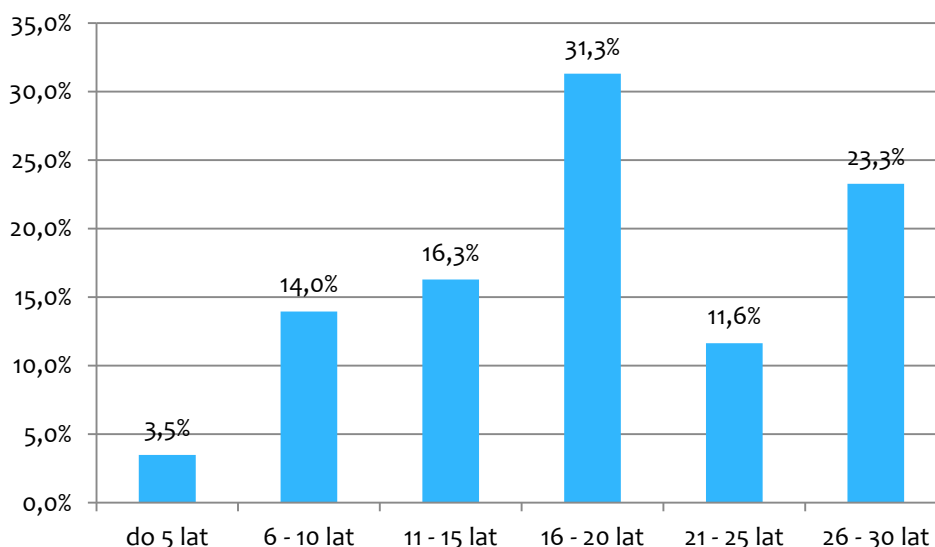
39	Karosa C 956 AXER	2004	53	-
40	Setra S215 UL	1987	53	37
41	Setra S215 UL	1987	53	37
42	Bova FHD 12	2000	51	-
43	Bova FHD 12	2000	51	-
44	Bova FHD 12	2000	57	-
45	Iveco C 50 Daily	2004	19	1
46	Autosan H9 21	1994	39	12
47	Autosan H10 10	1995	43	-
48	Setra S211 H	1987	43	2
49	Setra 215 RL	1984	54	20
50	Mercedes 0303-R11	1988	40	-
51	Mercedes 0303-R11	1988	40	-
52	Mercedes 0303-R11	1988	40	-
53	Mercedes 0303-R11	1987	40	-
54	Autosan H9-21	1996	39	12
55	Autosan H9-21	1996	39	12
56	Karosa AXER	2006	54	32
57	Karosa AXER	2006	54	32
58	Karosa AXER	2006	54	32
59	Autosan H9 21	1996	39	12
60	Autosan H10 10	1997	39	12
61	Bova FHD 12.380	1997	50	-
62	Karosa C 956 AXER	2007	56	32
63	Karosa C 956 AXER	2007	56	32
64	Mercedes 0303-R11	1986	41	-
65	Mercedes 0303-R11	1987	42	12
66	Mercedes 0303-R11	1988	42	12
67	Irisbus Arway	2007	54	19
68	Bova FHD 12.340	1997	51	-
69	Setra SL 215 UL	1994	51	-
70	Autosan H1010	1998	43	-
71	Autosan H1010	1998	43	-
72	Jelcz T120	1998	48	2
73	Irisbus Crossway 12	2007	54	29
74	Mercedes 0 303-11R	1988	54	32
75	Setra S215 UL	1993	50	24
76	Setra S215 UL	1991	45	58
77	Mercedes o 408	1992	50	46
78	Setra S 215 RL	1991	74	-
79	Jelcz T120	1999	48	2



80	Setra S215 UL	1992	54	17
81	Autosan H1010T	2008	51	25
82	Irisbus Crossway 12	2009	53	29
83	Irisbus Crossway 12	2009	54	29
84	Mercedes O303-R11	1988	40	14
85	Mercedes O303-R11	1989	40	14
86	Autosan A10 12T	2009	52	29

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od przewoźnika

Średni wiek taboru PKS Słupsk wynosi 18 lat. Najnowszymi pojazdami, zakupionymi w 2009r. są dwa pojazdy Mercedes oraz jeden pojazd marki Autosan. Najstarszy pojazd marki Setra użytkowany przez PKS Słupsk został wyprodukowany w 1984r.



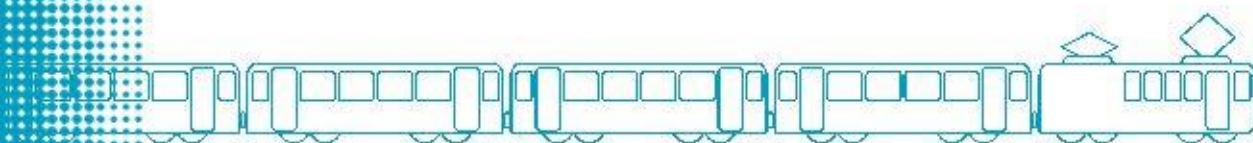
Wykres 3. Średni wiek pojazdów użytkowanych przez PKS Słupsk

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od przewoźnika

3.2. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów w ramach jednej gałęzi transportu jak również między różnymi środkami transportu (np. przesiadka pociąg - autobus). Podstawowymi (naturalnymi) węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z przyległymi przystankami komunikacji miejskiej (gminnej).

Podstawowym węzłem przesiadkowym dla mieszkańców Powiatu Słupskiego jest Miasto Słupsk, do którego zmierza większość powiatowych linii autobusowych i w którym krzyżują się linie kolejowe. Uzupełniającym węzłem przesiadkowym jest



Ustka, w której spotykają się linie komunikacyjne (autobusowe i kolejowe) Słupsk - Ustka oraz linie autobusowe kursujące równolegle do wybrzeża.

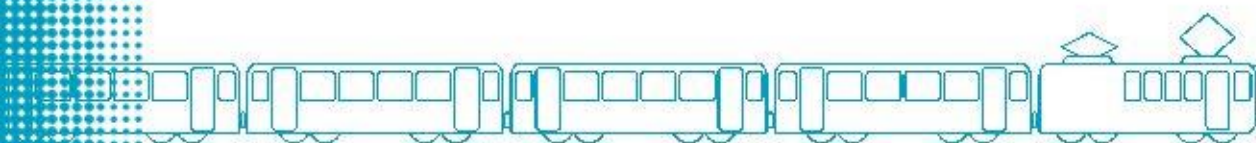
Obecnie w Ustce stacja kolejowa i węzeł autobusowy znajdują się w odległości kilkuset metrów od siebie. Planuje się przybliżyć transport drogowy i szynowy poprzez budowę nowego peronu kolejowego wzdłuż ulicy Portowej oraz przeniesieniu stanowisk autobusowych, z podziałem na regionalne i dalekobieżne, bliżej peronu kolejowego. Wokół zintegrowanego węzła zostaną zorganizowane parkingi systemów B&R i P&R, postój taxi, parkingi autobusowe i zaplecze socjalne dla pracowników i kierowców. Pasażerowie będą mogli otrzymać informacje w centrum obsługi pasażerskiej oraz punkcie informacji turystycznej.

Poniżej zostało przedstawiona koncepcja planowanego centrum przesiadkowego w Ustce.



Mapa 4. Planowane centrum przesiadkowe w Ustce

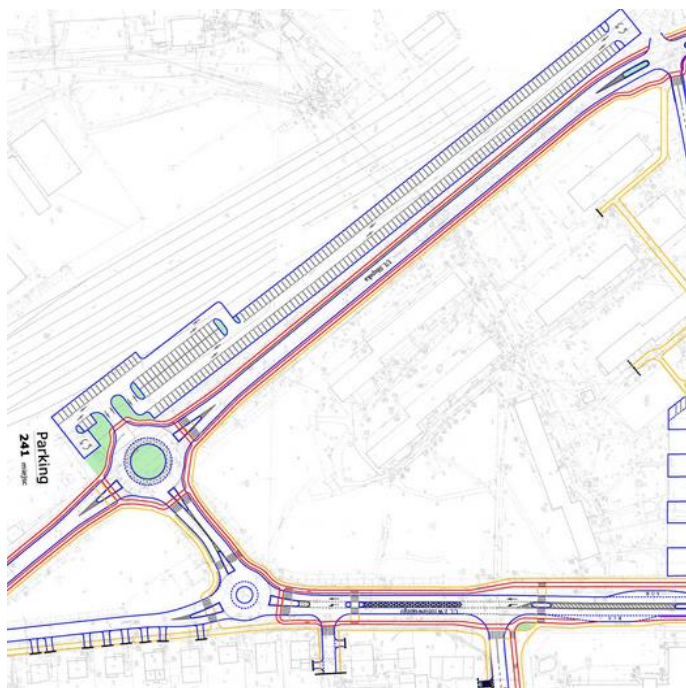
Źródło: Materiały przekazane przez Miasto Ustka



Legenda:

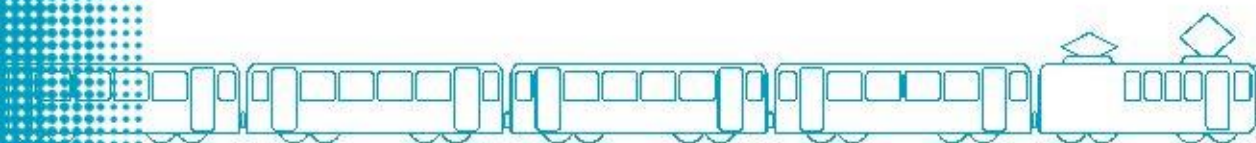
1. dwustanowiskowy przystanek dla pasażerów wsiadających/ wysiadających,
2. stanowiska (perony) odjazdowe dla autobusów dalekobieżnych (nr 2A) oraz dla autobusów regionalnych (nr 2B),
3. WC,
4. postój TAXI,
5. parkingi, stoiaki dla rowerów,
6. kasy biletowe, automaty biletowe,
7. informacja turystyczna (IT) w wieży cieśnięć,
8. peron kolejowy,
9. wiata nad peronem kolejowym,
10. pomieszczenie socjalne dla kierowców oraz biura,
11. peron dla wysiadających z autobusów dalekobieżnych,
12. budynek dawnej spedycji towarowej (centrum obsługi pasażerskiej),
13. sieć parkingów miejskich Park& Ride,
14. parking dla autokarów turystycznych,
15. elektroniczna tablica świetlna,
16. pomieszczenie (budka) dróżnika,
17. parking dla autobusów dalekobieżnych, m. in. PKS,
18. ławki,
19. ścieżka rowerowa,
20. parking dla pracowników oraz samochodów obsługi.

Poniżej została pokazana lokalizacja parkingów.



Mapa 5. Planowane parkingi

Źródło: Materiały przekazane przez Miasto Ustka

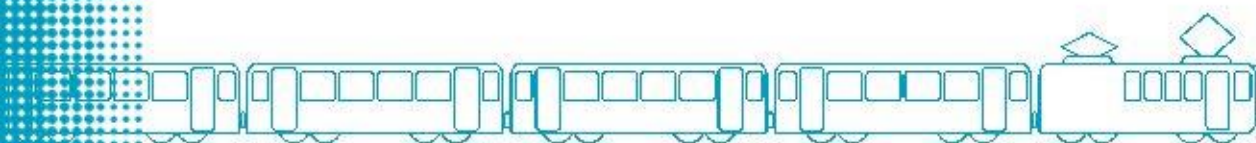


Dokładny zakres realizacji projektu zostanie określony przy współpracy przede wszystkim zarządców i właścicieli przystanków autobusowych i infrastruktury kolejowej.

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

Powiat Słupski dąży do kompleksowego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru Powiatu oraz optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych, z uwzględnieniem bezpieczeństwa, komfortu i ekonomii. Obecna sieć powiatowych przewozów pasażerskich składa się głównie z linii komercyjnych, uruchamianych indywidualnie przez przewoźników, a uzupełnieniem tych połączeń są linie podmiejskie MZK Słupsk, realizowane na podstawie porozumień międzygminnych i finansowane przez te gminy. Aktualnie podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich są zaspokojone i nie ma potrzeby uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Konieczne jest jednak nieustanne monitorowanie oferty przewozowej kreowanej przez przewoźników, a w wypadku niedostosowania przez nich oferty przewozowej do potrzeb pasażerów (w wyniku zmiany oferty lub zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców) - rozważenie uruchomienia takich połączeń.

Schemat sieci komunikacyjnej, na której Powiat Słupski planuje organizować i finansować przewozy o charakterze publicznej komunikacji zbiorowej został przedstawiony w rozdziale 12 część graficzna. Planowana sieć różni się od obecnej sieci tworzonej przez przewoźników prywatnych jednak zapewnia mieszkańcom każdej gminy bezpośrednie połączenie z siedzibą powiatu Miastem Słupsk. Uzupełnieniem sieci powiatowej powinny być przewozy gminne. Zgodnie z odpowiedzią sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, z upoważnienia ministra na interpelację 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach, stwierdza się, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokojenie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie.



Ważnym elementem przy planowaniu poszczególnych linii będzie współpraca Powiatu z poszczególnymi gminami.

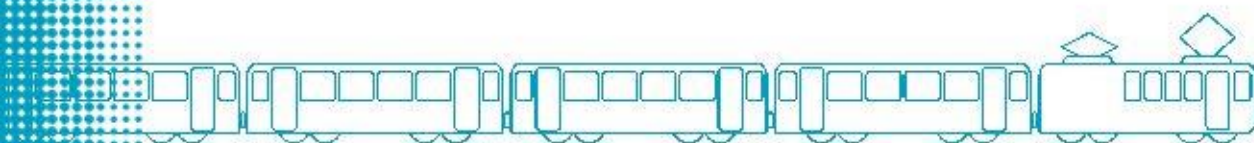
Najważniejszymi czynnikami mogącymi wpłynąć na potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu oraz zmianę planowanej sieci komunikacyjnej to:

- ◆ rozwój przestrzenny Powiatu Słupskiego,
- ◆ zmiana liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia Powiatu Słupskiego,
- ◆ zmiany społeczno-gospodarcze.

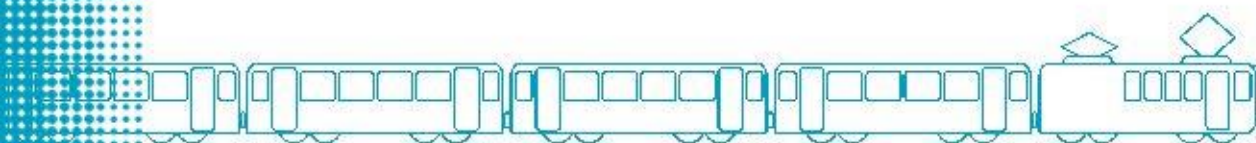
Ingerencję w planowaną sieć komunikacyjną Powiatu Słupskiego planuje się poprzedzić w miarę możliwości finansowych Powiatu przeprowadzeniem szczegółowych analiz mających na celu ustalenie rzeczywistego zapotrzebowania mieszkańców na usługi przewozowe, to jest badań ruchu, badań marketingowych oraz badań rentowności linii ponieważ istnieje możliwość wzrostu rentowności linii komunikacyjnej po przez jej wydłużenie co wiąże się z przewiezieniem większej ilości pasażerów, większym zaspokojeniem potrzeb transportowych mieszkańców oraz zmniejszeniem poniesionych kosztów.

Wprowadzane zmiany będą nakierowane na zrealizowanie dwóch celów:

- ◆ zabezpieczenia potrzeb transportowych osób, które częściowo lub całkowicie pozbawione są możliwości korzystania z transportu indywidualnego (usługa socjalna),
- ◆ zwiększenia popytu na usługi transportowe poprzez uatrakcyjnienie oferty przewozowej.



4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Słupskiego



4.1. Informacje ogólne

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Słupskiego uznaje się za tzw. potrzeby wtórne, to znaczy takie, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Potrzeby przewozowe są więc takimi, które spowodowane są koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Zapotrzebowanie na odbywanie podróży spowodowane jest koniecznością przemieszczania się w granicach administracyjnych Powiatu Słupskiego przez obszar minimum dwóch gmin i definiuje popyt na te usługi. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu zabezpieczane są przez powiatowe przewozy pasażerskie.

4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Do generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Powiatu Słupskiego zaliczyć należy:

- ◆ urzędy i instytucje publiczne,
- ◆ placówki oświatowe,
- ◆ strefy przemysłowe i duże zakłady pracy,
- ◆ obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- ◆ placówki służby zdrowia.

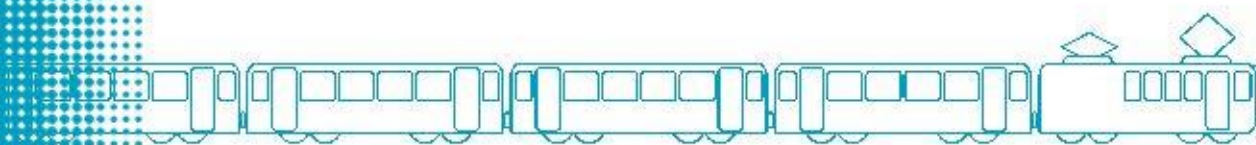
Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, placówek zdrowia, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie Powiatu Słupskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

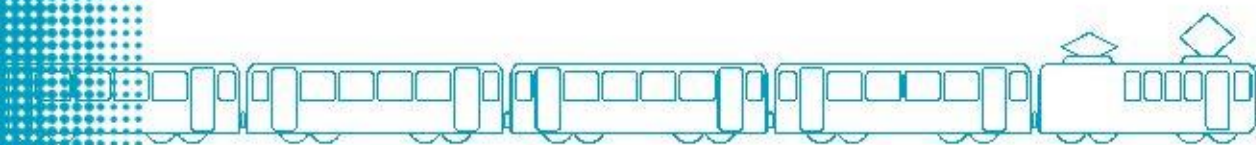
Tabela 16. Urzędy i instytucje publiczne

Nazwa urzędu	Adres urzędu
<u>GMINA DAMNICA</u>	
Urząd Gminy w Damnicy	ul. Górna 1, 76-231 Damnica
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Damnicy	ul. Górna 8, 76-231 Damnica



<u>GMINA DĘBNICA KASZUBSKA</u>	
Urząd Gminy w Dębnicy Kaszubskiej	ul. Zjednoczenia 16a, 76-248 Dębica Kaszubska
Ośrodek Pomocy Społecznej w Dębicy Kaszubskiej	ul. Zjednoczenia 26, 76-248 Dębica Kaszubska
<u>GMINA GŁÓWCZYCE</u>	
Urząd Gminy w Główczych	ul. Kościuszki 8, 76-220 Główny
Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Słupska 21, 76-220 Główny
<u>GMINA KĘPICE</u>	
Urząd Miejski w Kępicach	ul. Niepodległości 6, 77-230 Kępice
Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Niepodległości 6, 77-230 Kępice
<u>GMINA KOBYLNICA</u>	
Urząd Gminy w Kobylnicy	ul. Główna 20, 76-251 Kobylnica
Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Wodna 20/3, 76-251 Kobylnica
<u>GMINA POTĘGOWO</u>	
Urząd Gminy w Potęgowie	ul. Kościuszki 5, 76-230 Potęgowo
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Potęgowie	ul. Szkolna 2, 76-230 Potęgowo
<u>GMINA SŁUPSK</u>	
Urząd Gminy Słupsk	ul. Sportowa 34, 76-200 Słupsk
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Słupsku	ul. Sportowa 9a, 76-200 Słupsk
<u>GMINA SMÓLDZINO</u>	
Urząd Gminy w Smołdzinie	ul. Kościuszki 3, 76-214 Smołdzino
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Smołdzinie	ul. Kościuszki 3, 76-214 Smołdzino
<u>GMINA USTKA</u>	
Urząd Gminy w Ustce	ul. P. Dunina 24, 76-270 Ustka
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. P. Dunina 24, 76-270 Ustka
<u>MIASTO USTKA</u>	
Urząd Miasta Ustka	ul. S. Wyszyńskiego 3, 76-270 Ustka
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Ustce	ul. S. Wyszyńskiego 3, 76-270 Ustka

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach gmin



4.2.2. Placówki oświatowe

Przewozy realizowane na terenie powiatu są istotne dla uczniów szkół, którzy są pozbawieni możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem, przez co w dużej mierze są zdani jedynie na komunikację zbiorową. Poniższe tabele przedstawiają ilościowy podział uczniów ze względu na etap nauczania, a także nazwy i adresy szkół w poszczególnych gminach.

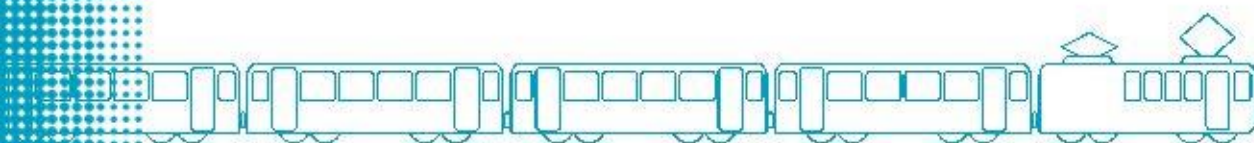
Tabela 17. Liczba uczniów w podziale na typ szkoły

Typ szkoły	Liczba uczniów
podstawowa	5715
gimnazjalna	3028
ponadgimnazjalna	1953
w tym:	
zasadnicze szkoły zawodowe	298
licea ogólnokształcące	371
licea profilowane	178
technika	1066
technika uzupełniające	40

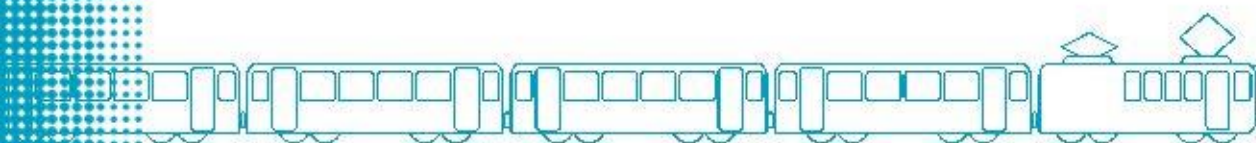
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 18. Placówki oświatowe

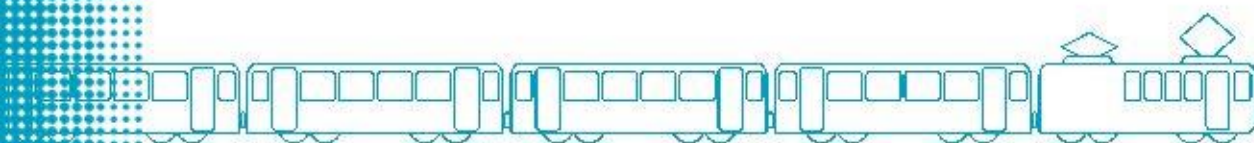
Placówka oświatowa	Adres placówki
<u>GMINA DAMNICA</u>	
Przedszkola	
Przedszkole	ul. Korczaka 2, 76-231 Damnica
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa w Zespole Szkół w Damnicy	ul. Marii Konopnickiej 1, 76-231 Damnica
Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy	Damno 42, 76-231 Damnica
Zespół Szkół im. Zjednoczonej Europy w Zagórzycy	Zagórzycy 20, 76-231 Damnica
Gimnazja	
Gimnazjum w Zespole Szkół w Damnicy	ul. Marii Konopnickiej 1, 76-231 Damnica
Gimnazjum im. Noblistów Polskich	Damno 42, 76-231 Damnica
<u>GMINA DĘBNICA KASZUBSKA</u>	
Przedszkola	
Przedszkole Publiczne w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Dębnie Kaszubskiej	ul. Zjednoczenia 53, 76-248 Dębica Kaszubska
Przedszkole w Społecznej Szkole im. Jana Pawła II	Niepogłędzie 19, 76-248 Dębica Kaszubska
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa	Gogolewo 40, 76-248 Dębica Kaszubska



Placówka oświatowa	Adres placówki
im. Adama Mickiewicza	
Szkoła Podstawowa im. Leśników Polskich w Motarzynie	Motarzyno 9a, 76-248 Dębica Kaszubska
Szkoła Podstawowa w Społecznej Szkole im. Jana Pawła II	Niepogłędzie 19, 76-248 Dębica Kaszubska
Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Dębicy Kaszubskiej	ul. Zjednoczenia 28, 76-248 Dębica Kaszubska
Gimnazja	
Gimnazjum w Zespole Szkół im. Czesława Miłosa w Dębicy Kaszubskiej	ul. Jana III Sobieskiego, 76-248 Dębica Kaszubska
Gimnazjum w Społecznej Szkole im. Jana Pawła II	Niepogłędzie 19, 76-248 Dębica Kaszubska
<u>GMINA GŁÓWCZYCE</u>	
Przedszkola	
Zespół Szkolno - Przedszkolny w Główczych	ul. 22 lipca 16, 76-220 Główczyce
Zespół Szkolno- Przedszkolny w Żelkowie	Żelkowo 26, 76-220 Główczyce
Szkoły podstawowe	
Zespół Szkół w Pobłociu	Pobłocie 31, 76-220 Główczyce
Gimnazja	
Zespół Szkół w Stowięcinie	Stowięcino 37, 76-220 Główczyce
Szkoły ponadgimnazjalne	
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Główczych	ul. Szkolna 1, 76-220 Główczyce
<u>GMINA KĘPICE</u>	
Przedszkola	
Przedszkole Samorządowe w Kępicach	Plac Wolności 21, 77-230 Kępice
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa w Warcinie im. ks. Prałata Alfreda Osipowicza	Warcino 21, 77-230 Kępice
Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Przytocku im. Andrzeja Grubby	Przytocko 17, 77- 230 Kępice
Zespół Szkół w Korzybiu im. ks. Stanisława Augustyńczyka	ul. Dworcowa 6, Korzybie, 77-230 Kępice
Szkoła Podstawowa im. ppor. Tadeusza Bielaka w Kępicach	ul. Szkolna 1, 77-230 Kępice
Szkoła Podstawowa im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Barcinie	Barcino 59, 77-232 Barcino
Szkoła Podstawowa w Biesowicach	Biesowice 38, 77-230 Kępice
Gimnazja	

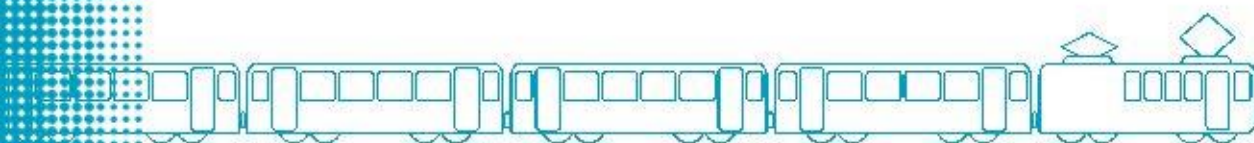


Placówka oświatowa	Adres placówki
Gimnazjum im. Karola Wojtyły w Kępicach	ul. Szkolna 1a, 77-230 Kępice
Gimnazjum im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Barcinie	Barcino 59, 77-232 Barcino
Gimnazjum w Biesowicach	Biesowice 38, 77-230 Kępice
Gimnazjum w Korzybiu	Dworcowa 6, 77-231 Korzybie
Szkoły ponadgimnazjalne	
Zespół Szkół Leśnych im. Prof. Stanisława Sokołowskiego	Warcino 1, 77-230 Kępice
<u>GMINA KOBYLNICIA</u>	
Przedszkola	
Anglojęzyczne Niepubliczne Przedszkole KREDKA	ul. Prof. Poznańskiego 1, 76-251 Kobylnica
Niepubliczny Dom Przedszkolaka „Pluszowy Zakątek”	ul. Główna 70, 76 - 251 Kobylnica
Słonecznikowe Przedszkole w Kobylnicy	ul. Główna 65A, 76-251 Kobylnica
Słonecznikowe Przedszkole w Sycewicach	ul. Poczтовая 5, 76-251 Kobylnica
Magiczna Tęcza Centrum Malucha w Kobylnicy	ul. Kolejowa 3, 76-251 Kobylnica
Niepubliczny Dom Przedszkolaka Pluszowy Zakątek, II Oddział w Kwakowie	ul. Cicha 2, 76-251 Kobylnica
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa im. Książąt Pomorskich	Słonowice 4, 76 - 251 Kobylnica
Szkoła Podstawowa im. Polskich Olimpijczyków	ul. Słupska 5, Kwakowo, 76 - 251 Kobylnica
Szkoła Podstawowa im. Jana Kochanowskiego	ul. Szkolna 1, Kończewo, 76 - 251 Kobylnica
Szkoła Podstawowa im. Polskich Noblistów	ul. Szkolna 1, 76 - 251 Kobylnica
Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego	ul. Główna 63, 76 -251 Kobylnica
Gimnazja	
Gimnazjum	ul. Szkolna 1, 76 - 251 Kobylnica
Gimnazjum im. Zjednoczonej Europy	ul. Główna 63, 76 -251 Kobylnica
<u>GMINA POTĘGOWO</u>	
Przedszkola	
Przedszkole	ul. Bartosza Głowackiego 5, 76-230 Potęgowo
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa w Skórowie	Skórowo 13a, 76-230 Potęgowo
Szkoła Podstawowa	ul. Szeroka 16, 76-230 Potęgowo



Placówka oświatowa	Adres placówki
Szkoła Podstawowa	Łupawa 22, 76-242 Łupawa
Gimnazja	
Publiczne Gimnazjum w Łupawie	Łupawa 22, 76-242 Łupawa
Gimnazjum	ul. Szeroka 16, 76-230 Potęgowo

<u>GMINA SŁUPSK</u>	
Przedszkola	
Gminne Przedszkole „Bajka” w Jezierzycach	Jezierzycy, ul. Parkowa 4, 76-200 Słupsk
Punkt Przedszkolny w Siemianicach	Siemianice, ul. Słupska 42, 76-200 Słupsk
Punkt Przedszkolny w Redzikowie	Redzikowo 16a, 76-200 Słupsk
Punkt Przedszkolny we Wrześciu	Wrzeście 44, 76-200 Słupsk
Punkt Przedszkolny w Bierkowie	Bierkowo, ul. Grodzka 89, 76-200 Słupsk
Punkt Przedszkolny w Głobinie	Głobino 47, 76-200 Słupsk
Punkt Przedszkolny we Włynkówku	Włynkówko, ul. Błękitna 17, 76-200 Słupsk
Przedszkole Ekologiczno-Językowe „Poziomka” we Włynkówku	Włynkówko, Aleja Nad Rzeką 9, 76-200 Słupsk
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa w Bierkowie	Bierkowo 66, 76-200 Słupsk
Szkoła Podstawowa we Wrześciu	Wrzeście 43 a, 76-200 Słupsk
Szkoła Podstawowa w Głobinie	Głobino 47, 76-200 Słupsk
Szkoła Podstawowa we Włynkówku	Włynkówko, ul. Błękitna 17, 76-200 Słupsk
Gimnazja	
Zespół Szkół w Jezierzycach	Jezierzycy, ul. Szkolna 3, 76-200 Słupsk
Zespół Szkół w Siemianicach	Siemianice, ul. Słupska 42, 76-217 Siemianice
Zespół Szkół w Redzikowie	Redzikowo 16a, 76-200 Słupsk
<u>GMINA SMOŁDZINO</u>	
Przedszkola	
Zespół Szkolno- Przedszkolny w Smołdzinie - Gminne Przedszkole w Smołdzinie	ul. Kościuszki 24, 76 - 214 Smołdzino
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa w Gardnie Wielkiej	ul. Mickiewicza 20, 76-213 Smołdzino
Zespół Szkolno- Przedszkolny w Smołdzinie -Szkoła Podstawowa w Smołdzinie	ul. Bohaterów Warszawy 48, 76 - 214 Smołdzino
Gimnazja	



Zespół Szkolno- Przedszkolny w Smołdzinie -Gimnazjum w Smołdzinie	ul. Bohaterów Warszawy 48, 76-214 Smołdzino
<u>GMINA USTKA</u>	
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa w Charnowie	Charnowo 55, 76-270 Ustka
Szkoła Podstawowa w Wytownie	Wytowno 43, 76-270 Ustka
Spółeczna Szkoła Podstawowa w Pęplinie	Pęplino 69 76-270 Ustka
Szkoła Podstawowa	Objazda 95, 76-211 Objazda
Szkoła Podstawowa w Gąbinie	ul. Kasztanowa 32, Gąbino, 76-211 Objazda
Gimnazja	
Publiczne Gimnazjum	Objazda 95, 76-211 Objazda
<u>MIASTO USTKA</u>	
Przedszkola	
Miejskie Przedszkole nr 1	ul. Piłsudskiego 2, 76-270 Ustka
Miejskie Przedszkole nr 2	ul. Żeromskiego 13, 76-270 Ustka
Miejskie Przedszkole nr 3	ul. Darłowska 14a, 76-270 Ustka
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Darłowska 18, 76-270 Ustka
Szkoła Podstawowa Nr 2	ul. Jagiellońska 1, 76-270 Ustka
Gimnazja	
Gimnazjum nr 1 w Ustce	ul. Wróblewskiego 7, 76-270 Ustka
Spółeczne Gimnazjum Usteckiego Towarzystwa Oświatowego w Ustce	ul. Bursztynowa 12, 76-270 Ustka

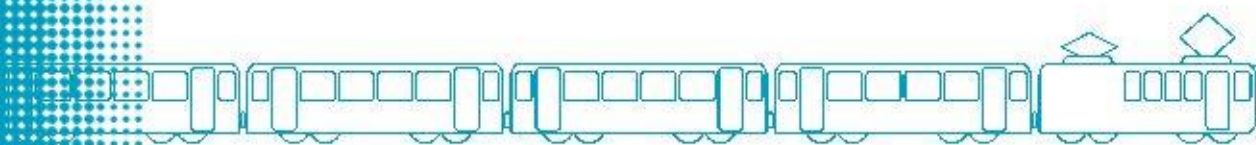
Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin

4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Poniższa tabela przedstawia zestawienie dużych zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Powiatu Słupskiego.

Tabela 19. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Nazwa obiektu	Adres obiektu
<u>GMINA DAMNICA</u>	
Zakłady Przemysłu Drzewnego w Damnicy	ul. Przemysłowa 4, 76-231 Damnica
Zakład Przemysłu Metalowego „Irmety”	ul. Strażacka 5, 76-231 Damnica
Zakład Napojów i Soków „Wosana.S.A.” w Damnicy	ul. Przemysłowa 7, 76-231 Damnica



<u>GMINA DĘBNICA KASZUBSKA</u>	
SPV Sp. z o. o.	ul. Zjednoczenia 38, 76-248 Dębica Kaszubska
Nadleśnictwo Leśny Dwór	Łysomiczki 2, 76-248 Dębica Kaszubska
PPH DOMIN	ul. Kościelna 33, 76-248 Dębica Kaszubska
<u>GMINA KĘPICE</u>	
Asia American Kagar Zakłady Garbarskie	ul. Składowa 5, 87-230 Kępice
<u>GMINA KOBYLNICZA</u>	
Doram Design	ul. Szczecińska 3, 76-251 Kobylnica
MG - SYSTEMY szklane, balustrady	Źródłana 1, 76-251 Kobylnica
Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjno-Uługowe Iwona Indeka	ul. Prof. Poznańskiego 18, 76-251 Kobylnica
Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Drogowych Krężel Sp. z o.o.	ul. Kasztanowa 1, 76-251 Kobylnica
Furges Sp. z o.o.	Kończewo, ul. Kolejowa 33, 76-251 Kobylnica
Plasmet Czechowicz Sp. J.	Widzino, ul. Krzywa 8, 76-251 Kobylnica
Ryszard Seemann Przedsiębiorstwo Wytobów Metalowych	ul. Świerkowa 8, 76-251 Kobylnica
Krat-Met Zenon i Dariusz Szymaniuk Sp. J.	ul. Witosa 21, 76-251 Kobylnica
Irena Auto Gaz	ul. Poznańskiego 24, 76-251 Kobylnica
Zakład Robót Drogowych Frages	ul. Kalinowa 8, 76-251 Kobylnica
Show Room IMS, Galeria Mebli	ul. Jana Kilińskiego 1, 76-251 Kobylnica
<u>MIASTO USTKA</u>	
Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.	kard. Wyszyńskiego 5a, 76-270 Ustka
Stocznia Ustka Sp. z o.o.	ul. Westerplatte 1, 76-270 Ustka

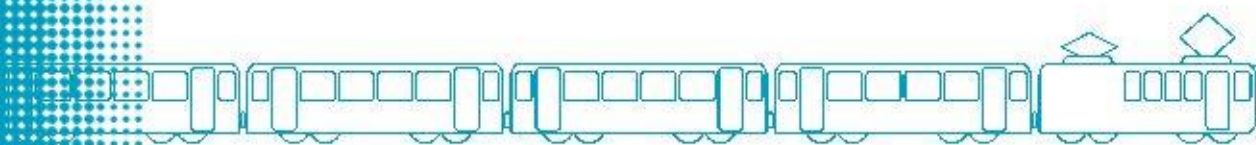
Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin

4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

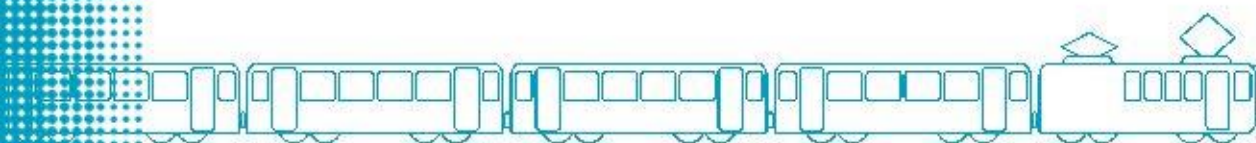
Większe obiekty kulturalno-sportowe, jakie występują na terenie Powiatu Słupskiego, zostały zestawione w poniższej tabeli prezentującej również ich lokalizację.

Tabela 20. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne

Nazwa obiektu	Adres obiektu
<u>GMINA DAMNICA</u>	
Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Damnicy	ul. Witosa 11, 76-231 Damnica



<u>GMINA DĘBNICA KASZUBSKA</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Dębicy Kaszubskiej	ul. Zjednoczenia 55, 76-248 Dębica Kaszubska
Hala Sportowa Zespołu Szkół w Dębicy Kaszubskiej	ul. Jana III Sobieskiego, 76-248 Dębica Kaszubska
Kompleks Sportowy w Dębicy Kaszubskiej	ul. Skarszewska, 76-248 Dębica Kaszubska
<u>GMINA GŁÓWCZYCE</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Główczych	ul. Kościuszki 15, 76-220 Główczyce
Gminna Biblioteka Publiczna w Główczych	ul. Kościuszki 15a, 76-220 Główczyce
Filia Biblioteki Publicznej w Pobłociu	Pobłocie 10, 76-220 Główczyce
Filia Biblioteki Publicznej w Gorzynie	Gorzyno 7, 76-220 Główczyce
<u>GMINA KĘPICE</u>	
Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy Kępice	ul. Buczka 1, 87-230 Kępice
Miejsko - Gminny Ośrodek Kultury w Kępicach	ul. Buczka 1, 87-230 Kępice
<u>GMINA KOBYLNICIA</u>	
Gminne Centrum Kultury i Promocji w Kobylnicy	ul. Wodna 20/4, 76-251 Kobylnica
Gminna Biblioteka Publiczna w Kobylnicy	ul. Wodna 20/4, 76-251 Kobylnica
Filia Biblioteki Publicznej we Wrzącej	Wrząca 53, 76-251 Kobylnica
Filia Biblioteki Publicznej w Sycewicach	Sycewice ul. Sportowa 5, 76-251 Kobylnica
Filia Biblioteki Publicznej w Kwakowie	Kwakowo ul. Słupska 5, 76-251 Kobylnica
<u>GMINA POTĘGOWO</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Potęgowie	ul. Szkolna 2b, 76-230 Potęgowo
<u>GMINA SŁUPSK</u>	
Gminny Ośrodek Kultury Gminy Słupsk w Głobinie	Głobino 47, 76-200 Słupsk
Park Wodny Redzikowo Ośrodek Sportu i Rekreacji Gminy Słupsk	Redzikowo 16b, 76-200 Słupsk
<u>GMINA SMOŁDZINO</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Smołdzinie	ul. Bohaterów Warszawy 30, 76-213 Smołdzino
Centrum Kultury, Sportu i Rekreacji w Gardnie Wielkiej	ul. Mickiewicz 20, 76 - 213 Gardna Wielka
Biblioteka Publiczna Gminy Smołdzino	ul. Bohaterów Warszawy 30, 76 - 214 Smołdzino
Filia Biblioteki Publicznej Gminy Smołdzino	ul. Mickiewicza 20, 76-213 Gardna Wielka



Moje boisko „Orlik 2012”	ul. Bohaterów Warszawy 48, 76 - 214 Smołdzino
Sala gimnastyczna przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Smołdzinie	ul. Bohaterów Warszawy 48, 76 - 214 Smołdzino
Sala gimnastyczna w Gardnie Wielkiej	Plac Wolności 7, 76-213 Gardna Wielka
Stadion w Smołdzinie	ul. Bohaterów Warszawy, 76 - 214 Smołdzino
Stadion w Gardnie Wielkiej	ul. Słowackiego 14, 76-213 Gardna Wielka
<u>GMINA USTKA</u>	
Gminny Ośrodek Kultury Gminy Ustka	Zaleskie 48, 76-270 Ustka
<u>MIASTO USTKA</u>	
Dom Kultury w Ustce	ul. Kosynierów 19, 76-270 Ustka
Ośrodek Sportu i Rekreacji	ul. Grunwaldzka 35, 76-270 Ustka
Biblioteka Miejska w Ustce im. gen. Mariusza Zaruskiego	ul. Kopernika 22, 76-270 Ustka

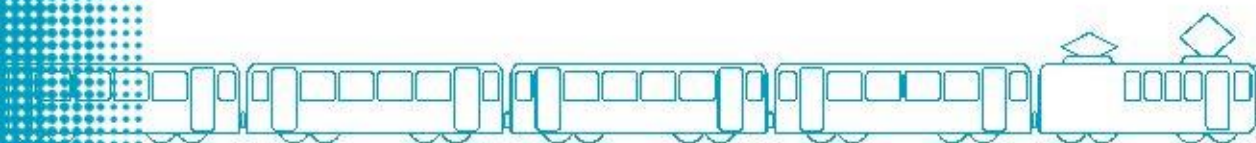
Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin

4.2.5. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej

Poniższa tabela zawiera zestawienie placówek służby zdrowia w poszczególnych gminach Powiatu Słupskiego.

Tabela 21. Placówki służby zdrowia i opieki medycznej

Nazwa obiektu	Adres obiektu
<u>GMINA DAMNICA</u>	
Ośrodek Zdrowia	ul. Klonowa 5, 76-231 Damnica
<u>GMINA DĘBNICA KASZUBSKA</u>	
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Zjednoczenia 26, 76-248 Dębica Kaszubska
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Borzęcino	Borzęcino 5, 76-248 Dębica Kaszubska
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Budowo	Budowo 5, 76-248 Dębica Kaszubska
<u>GMINA GŁÓWCZYCE</u>	
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Ośrodek Zdrowia	ul. Słupska 9, 76-220 Główny
<u>GMINA KĘPICE</u>	
Nowa - Przychodnia lekarska	ul. Wojska Polskiego 20, 77-230 Kępice
<u>GMINA KOBYLNICIA</u>	
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Kobylnicy	ul. Główna 54, 76-251 Kobylnica
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Cicha 13, Kwakowo, 76-251



w Kwakowie	Kobylnica
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Słonowicach	Słonowice 12, 76-251 Kobylnica
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „EWA-MED” w Sycewicach	ul. Słupska 14a, Sycevice, 76-251 Kobylnica
<u>GMINA POTĘGOWO</u>	
Cez-Med Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kościuszki 6, 76-230 Potęgowo
<u>GMINA SŁUPSK</u>	
Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Krzysztof Wolnikowski	Wrzeście 35, 76-200 Słupsk
Indywidualna Praktyka Lekarska Katarzyna Nisiewicz	Wrzeście 44, 76-200 Słupsk
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	Jezierzyce, ul. Główna 8, 76-200 Słupsk
Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Małgorzata Hałubek	Jezierzyce ul. Główna 8, 76-200 Słupsk
<u>GMINA SMOŁDZINO</u>	
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Ogrodowa 12, 76-214 Smołdzino
Filia Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej - Ośrodek Zdrowia w Gardnie Wielkiej	Plac Wolności 7, 76-213 Gardna Wielka
Violetta Kazimieruk Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Rodzinna	ul. Gen. Bema 12, 76-214 Smołdzino
<u>GMINA USTKA</u>	
Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Ustce	ul. Komandorska 54, 76-271 Ustka - Łędomo
<u>MIASTO USTKA</u>	
Całodobowa Przychodnia Rejonowa dla Dzieci i Dorosłych	ul. Kopernika 18, 76-270 Ustka
Wojewódzki Szpital Specjalistyczny - oddział położniczo-ginekologiczny	Ul. Mickiewicza 12, 76-270 Ustka
Przychodnia Rejonowa dla Dzieci	ul. Leśna 10, 76-270 Ustka
Poradnia dla Kobiet	ul. Leśna 10, 76-270 Ustka
Zakład Przyrodolecznicy	ul. Beniowskiego 1, 76-270 Ustka

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin

4.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

W tabeli została przedstawiona gęstość zaludnienia poszczególnych gmin Powiatu Słupskiego.

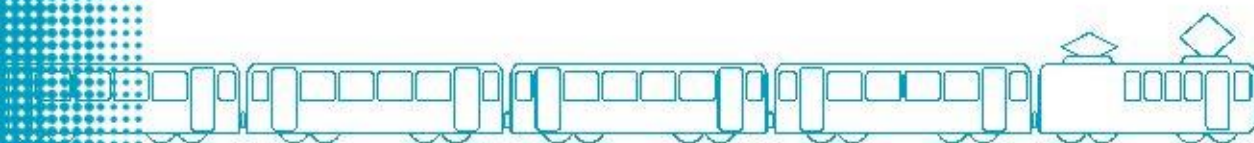
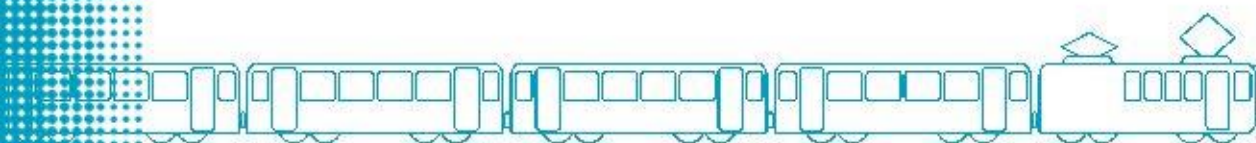


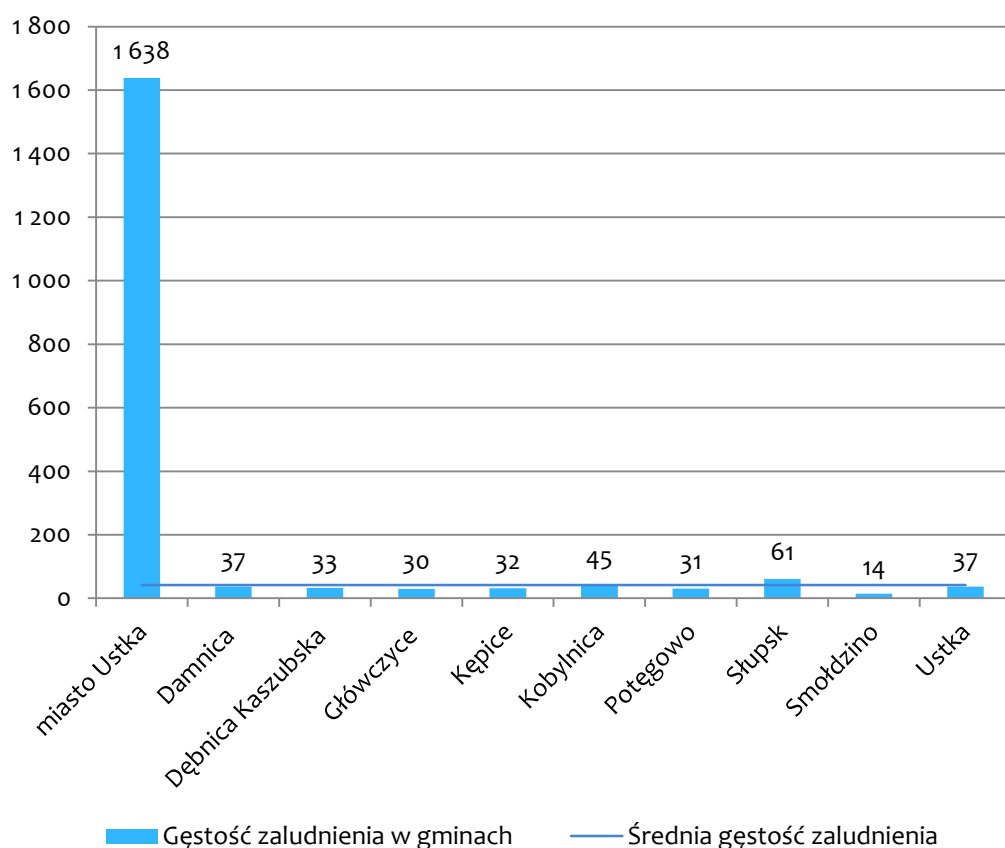
Tabela 22. Gęstość zaludnienia w podziale na gminy

Gmina	Powierzchnia		Ludność		Gęstość zaludnienia [os./km ²]
	km ²	%	os.	%	
miasto Ustka	10	0,43	16 379	16,82	1 638
Damnica	168	7,29	6 295	6,47	37
Dębica Kaszubska	300	13,02	9 810	10,08	33
Główczyce	322	13,98	9 552	9,81	30
Kępice	293	12,72	9 510	9,77	32
Kobylnica	244	10,59	10 965	11,26	45
Potęgowo	228	9,9	7 168	7,36	31
Słupsk	262	11,37	16 065	16,5	61
Smółdzino	260	11,28	3 547	3,64	14
Ustka	217	9,42	8 076	8,29	37
OGÓŁEM	2 304	100	97 367	100	42

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Powiecie Słupskim, czyli na obszarze 2 304 km², mieszka 97 367 osób. Oznacza to, że gęstość zaludnienia wynosi 42 osoby na km². Gminy o najmniejszej gęstości zaludnienia to Smółdzino i Główczyce (odpowiednio 14 i 30 osób na kilometr kwadratowy). Największą gęstością charakteryzuje się miasto Ustka (1 638 osób na kilometr kwadratowy). Porównanie gęstości zaludnienia w gminach zostało zaprezentowane na poniższym wykresie.

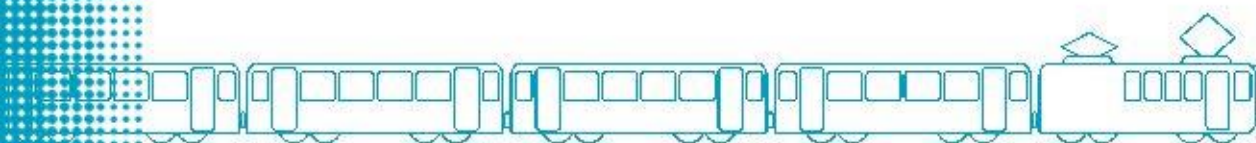
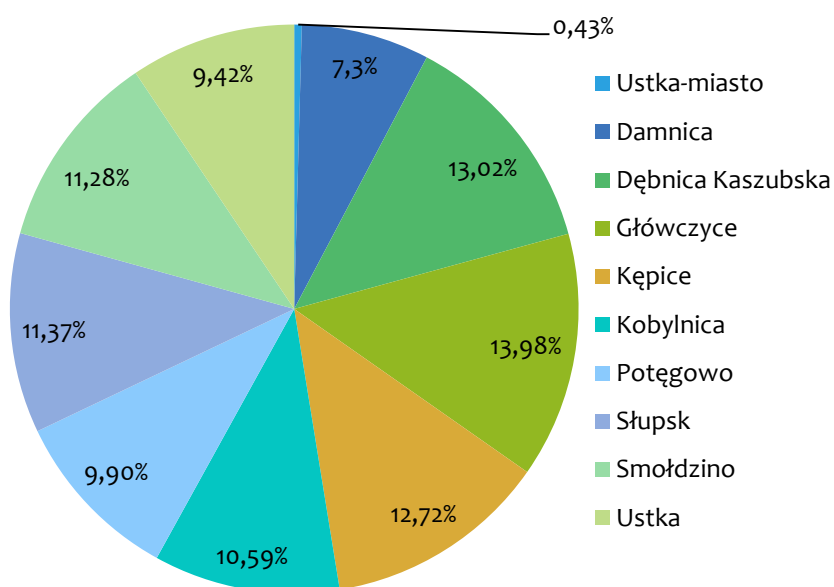




Wykres 4. Gęstość zaludnienia w gminach i powiecie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Poniższy diagram kołowy przedstawia procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Słupskiego.

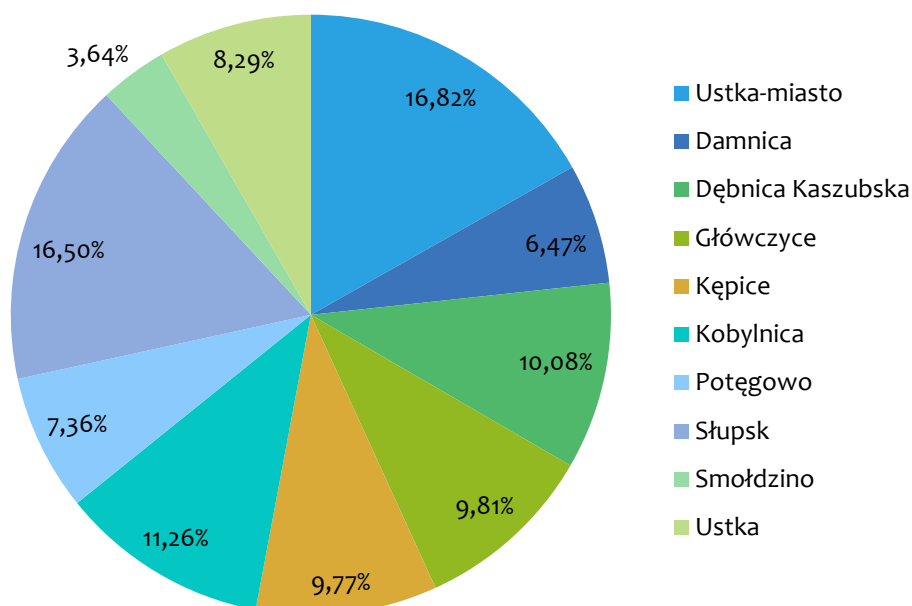


Wykres 5. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do Powiatu Słupskiego w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Słupskiego

Źródło: Opracowanie własne

Gminą o największej powierzchni są Głównicyce. Zajmują one obszar prawie 14% Powiatu. Niewiele mniejszymi są Gmina Kępice (w jej skład wchodzi 12,72% obszaru Powiatu Słupskiego) i Gmina Dębica Kaszubska (13,02% powierzchni Powiatu Słupskiego). Najmniejszą gminą Powiatu Słupskiego jest miasto Ustka. Zajmuje ono obszar 10 km², stanowiący 0,43% powierzchni Powiatu.

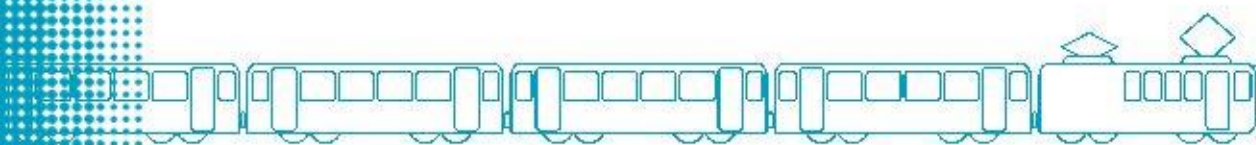
Na poniższym diagramie kołowym przedstawiono procentowy udział liczby ludności zamieszkującej poszczególne gminy należące do Powiatu Słupskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Słupskiego.



Wykres 6. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do Powiatu Słupskiego w stosunku do całkowitej liczby mieszkańców Powiatu Słupskiego

Źródło: Opracowanie własne

Ludność Gminy Słupsk stanowi 16,5% ogólnej liczby ludności Powiatu Słupskiego. Gminą, którą w ujęciu procentowym zamieszkuje najmniej ludności jest gmina Smołdzino - liczba jej mieszkańców stanowi ok. 3,64% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu Słupskiego.



4.4. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Słupskiego

Najważniejszym ośrodkiem gospodarczym, przemysłowym, edukacyjnym i kulturalnym regionu jest miasto Słupsk. Stolica Powiatu Słupskiego, administracyjnie będąca Miastem na prawach powiatu, jest głównym celem podróży powiatowych. Drugim istotnym, choć sezonowym, kierunkiem podróży mieszkańców Powiatu Słupskiego są nadmorskie miejscowości i bałtyckie plaże.

4.5. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Słupskiego w zależności od czasu ich występowania

Potrzeby przewozowe są zmienne i zależą od pory roku, dnia tygodnia i pory dnia. Liczba kursów zaplanowanych do realizacji oraz wykorzystywany do ich obsługi tabor powinny być tak dostosowane, aby zapewnić zarówno odpowiedni poziom bezpieczeństwa, komfortu, jak i uwzględniać wynik ekonomiczny.

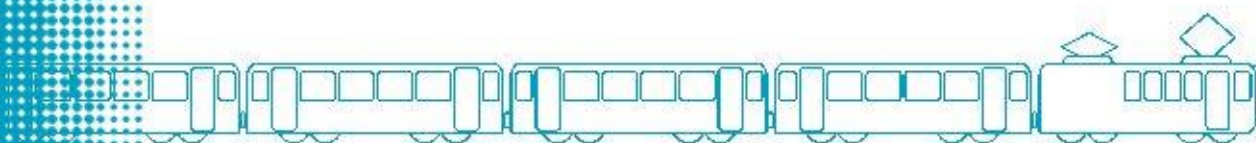
Zróznicowanie potoków pasażerskich w zależności od pory oraz relacji odbywanych podróży powinno skutkować dostosowywaniem taboru kursującego na liniach komunikacyjnych do zapotrzebowania. Wielkość pojazdu wpływa nie tylko na jego pojemność, ale i na koszty związane z wykonywaną przezeń pracą przewozową.

4.5.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory roku

Potrzeby przewozowe ulegają zmianie w ciągu roku. W czasie ferii zimowych, ze względu na przerwę w szkołach, popyt na usługi transportowe jest mniejszy, natomiast w wakacje znacznie zmienia się struktura potrzeb przewozowych. Ze względu na sezon urlopowy i niepracujące szkoły zmniejsza się udział osób podróżujących codziennie do miejsc pracy i nauki, natomiast pojawia się bardzo duży ruch turystyczny. Ponadto występują również okresy specyficzne, np. okres Wszystkich Świętych, charakteryzujące się wzmożonym ruchem wokół cmentarzy i kościołów.

4.5.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby transportowe mieszkańców są zdecydowanie odmienne w różne dni tygodnia. Dni robocze warunkują podróże z miejsca zamieszkania do zakładów pracy i miejsc nauki, a także podróże powrotne. Mają one charakter codzienny i cykliczny, a więc odbywają się o konkretnych godzinach i w stałych relacjach. Przewozy te są masowe z powodu ogniskowania się celów podróży w czasie (godzina rozpoczęcia i zakończenia zmiany lub zajęć szkolnych) i przestrzeni (miejsca pracy i nauki). Mają



one również charakter obligatoryjny, a więc są niezbędne do egzystencji, a brak możliwości ich wykonania skutkowałby niepożądanymi zmianami społeczno-gospodarczymi np. zwiększeniem liczby osób bezrobotnych w powiecie.

W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Osób pracujących jest znacznie mniej (przy czym najmniej w niedziele i święta) niż w dni robocze, a uczniowie nie dojeżdżają do szkół. W te dni przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, a głównymi ich celami są miejsca handlu i rozrywki - Miasto Słupsk, w sezonie letnim miejscowości nadmorskie.

4.5.3. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe są zmienne również w zależności od pory dnia. w związku z charakterem wykonywanych podróży w dni robocze można wyróżnić dwa szczyty przewozowe: poranny oraz popołudniowy, a także tzw. międzyszczyt i wieczorny okres, który charakteryzuje się zmniejszonym popytem na usługi transportowe. w soboty, niedziele i święta zapotrzebowanie rozkłada się bardziej równomiernie, bowiem trudniej wyszczególnić stałe motywacje podróży.

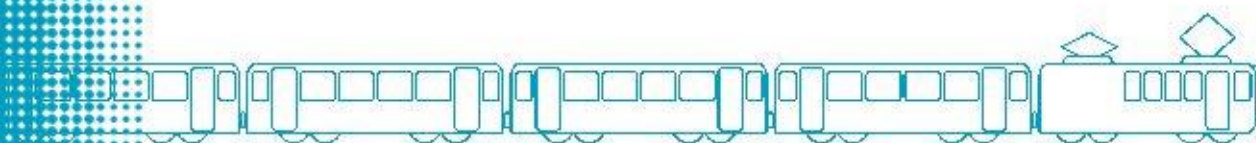
4.6. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej muszą zostać uwzględnione potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególnie bierze się pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, jak np. placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Ze względu na brak aktualnych danych o liczbie osób niepełnosprawnych przyjmuje się, że osoby takie stanowią około 11% wszystkich mieszkańców Powiatu Słupskiego³.

Przy budowie lub modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do:

³ Informacja Powiat Słupski



- zlokalizowania przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (przy jednoczesnym uwzględnieniu wytycznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych;
- maksymalnego wyeliminowania barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier występujących na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej;
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- dostosowania wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów;
- umożliwienia podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej (przez konstrukcję przystanków komunikacyjnych);
- optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich przedstawione jest w rozdziale 8. niniejszego planu - Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

4.7. Podsumowanie

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Słupskiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspokajane są w chwili obecnej dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników opierających swoją działalność na zasadach komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Słupskiego z uwzględnieniem dostępności do obiektów użyteczności publicznej, tj. m.in. urzędów, szkół, kościołów, instytucji; a także gęstości zaludnienia oraz zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do transportu zbiorowego.

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Powiatu Słupskiego będzie ulegać sukcesywnemu zmniejszeniu. Skalę tego zjawiska prezentują dane w poniższych tabelach i na wykresach.

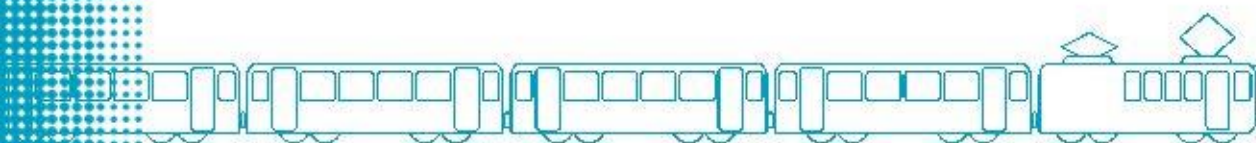
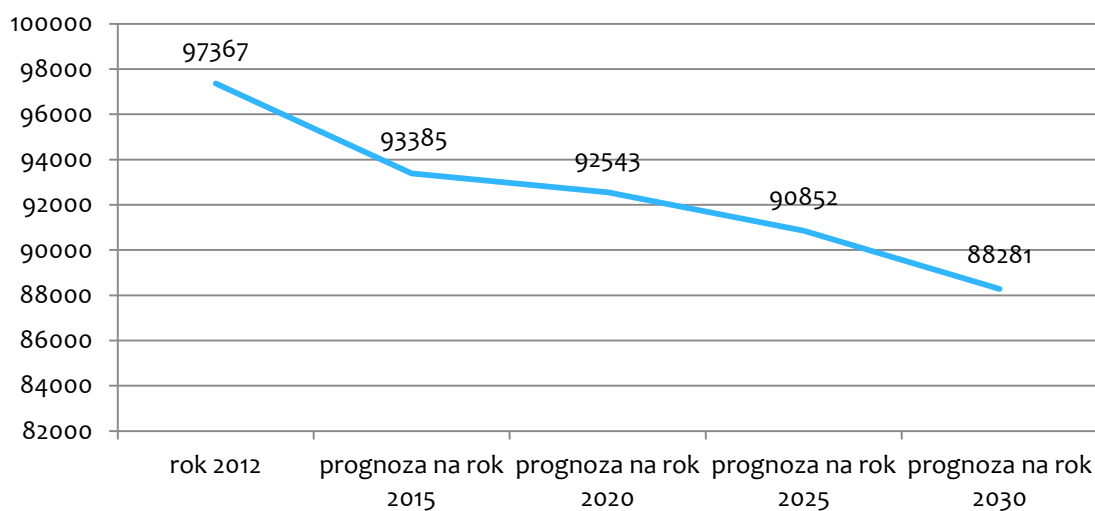


Tabela 23. Prognoza ludności dla Powiatu Słupskiego na lata 2015 - 2030

rok	prognoza liczby ludności	odniesienie do stanu aktualnego
2012	97 367*	100%
2015	93 385	95,91%
2020	92 543	95,05%
2025	90 852	93,31%
2030	88 281	90,67%
* Aktualna liczba ludności		

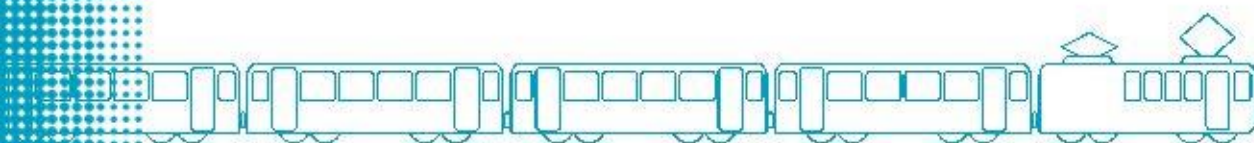
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

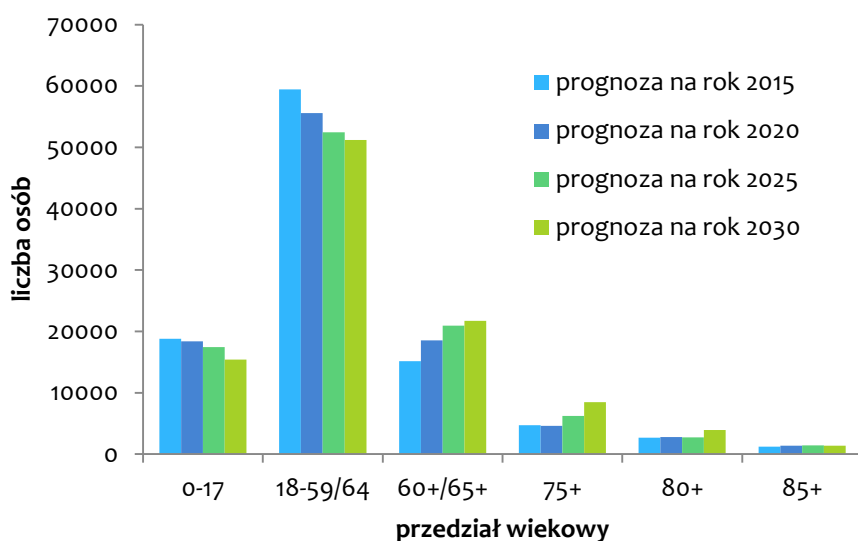


Wykres 7. Prognoza liczby ludności dla Powiatu Słupskiego na lata 2015 - 2030

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ogólny spadek liczby ludności będzie wiązał się ze zmianami liczebności grup wiekowych, co przedstawia poniższy wykres.





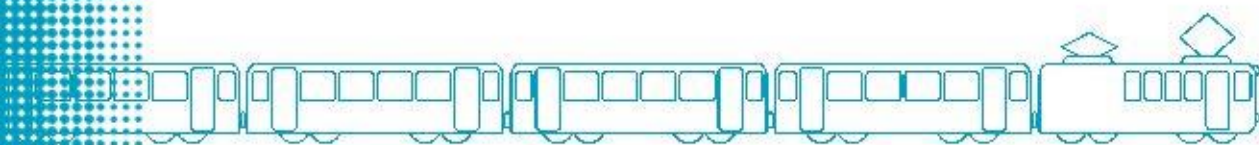
Wykres 8. Prognoza liczby ludności Powiatu Słupskiego w podziale na grupy wiekowe
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Do 2030 roku prognozuje się ciągły, konsekwentny spadek liczby osób w wieku do 17 lat oraz osób w wieku 18-59/64 lat (59 dla kobiet i 64 dla mężczyzn - prognoza GUS oparta o wiek emerytalny sprzed reformy z 2012 roku). Zwiększać się będzie natomiast liczebność grupy przekraczającej wiek 60/65 lat.

Wobec powyższych danych określa się trzy scenariusze zmian popytu na usługi transportowe w ramach powiatowych przewozów pasażerskich.

Scenariusz pierwszy

W scenariuszu pierwszym prognozuje się zmniejszenie ogólnej liczby odbywanych podróży komunikacją zbiorową, wynikające ze spadku liczby mieszkańców i spadku liczby osób aktywnych zawodowo, oraz zwiększenia liczby podróży odbywanych komunikacją indywidualną. Notowana będzie podobna do obecnej dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji. W świadomości mieszkańców komunikacja zbiorowa nie będzie stanowić realnej alternatywy dla samochodu. Działający na zasadach komercyjnych przewoźnicy będą ograniczać swoją działalność poprzez zmniejszanie częstotliwości kursowania i redukcję sieci. Oferta przewozowa zawęzi się do głównych, dochodowych relacji (m.in. Słupsk - Ustka) i będzie w dużej mierze nastawiona na potrzeby turystów, a nie mieszkańców. Na mapie powiatu pojawią się „białe plamy” - obszary nieobsługiwane przez komunikację zbiorową. Część mieszkańców, która nie może z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej realizować podróży transportem indywidualnym, zostanie pozbawiona możliwości podróżowania. Konieczne będzie rozpoczęcie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, finansowanych przez Powiat Słupski.



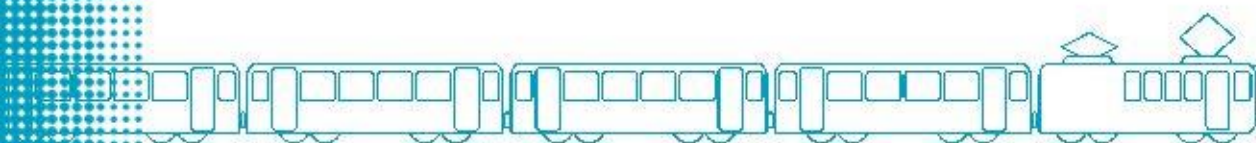
Scenariusz drugi

W scenariuszu drugim przewiduje się zwiększenie ogólnej liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową. Wskaźnik motoryzacji nadal będzie rósł, jednak w sposób mniej dynamiczny. Sieć komunikacyjna pozostanie w obecnym kształcie bądź się zagęści, zwiększy się natomiast standard obsługi wyrażony liczbą kursów. Oferta komunikacyjna w opinii mieszkańców będzie zadowalająca, a przewoźnicy realizujący dochodowe połączenia będą jednocześnie zabezpieczać potrzeby transportowe osób nie mogących korzystać z transportu indywidualnego. Finansowanie przewozów przez Powiat Słupski nie będzie konieczne.

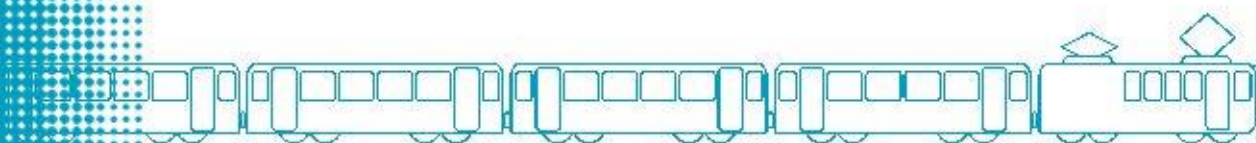
Najbardziej prawdopodobny w perspektywie do 2025 roku jest scenariusz trzeci, zaprezentowany poniżej.

Scenariusz trzeci

W scenariuszu trzecim przewiduje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego, utrzymanie przez przewoźników części obecnych linii głównie na kierunku Słupsk - Ustka. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych będą organizowane na liniach rentownych oraz będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Słupskiego na obsługiwanych liniach. Organizowanie i finansowanie przewozów przez Powiat będzie konieczne na kierunkach, z których obsługi zrezygnują obecni przewoźnicy.



5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1. Źródła i formy finansowania

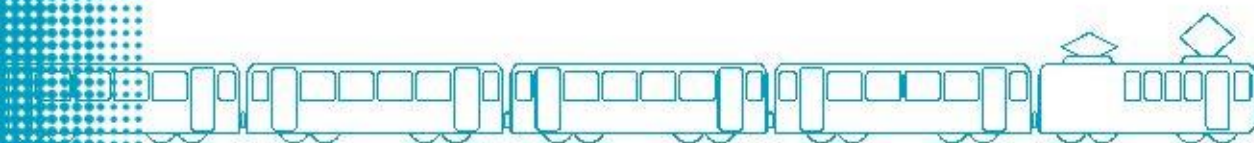
Obecnie Powiat Słupski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosowanych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat Słupski będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- ▶ pobieraniu przez operatora, któremu Powiat Słupski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam Powiat Słupski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego - w postaci biletów
- ▶ przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości Powiatu Słupskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ▶ udostępnianiu operatorowi przez Powiat Słupski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- ▶ środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku Powiatu Słupskiego,
- ▶ środki z budżetu państwa.

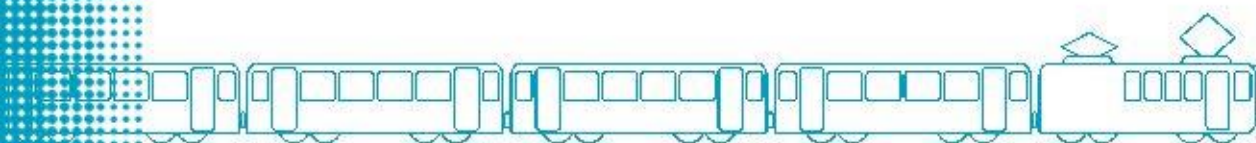


5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

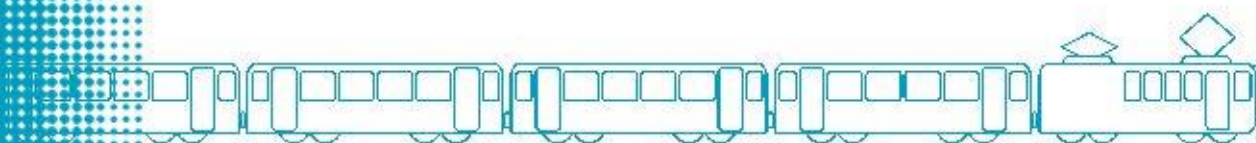
Powiat Słupski nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy Powiatu Słupskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do Miasta Słupsk.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.



6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Słupskiego

Mieszkańcy Powiatu Słupskiego mogą zaspokajać swoje potrzeby transportowe przez korzystanie z komunikacji zbiorowej lub indywidualnej. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja kolejowa i autobusowa. Komunikacja kolejowa jest organizowana przez Marszałka Województwa Pomorskiego, Powiat Słupski nie ma wpływu na kolejową sieć komunikacyjną.

Transport zbiorowy jest wykorzystywany jako środek transportu w podróżach powiatowych głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

6.2. Wskaźnik motoryzacji

Intensywny rozwój motoryzacji w Europie można zaobserwować od wielu lat. Wiąże się to ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

W ramach prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1 000 mieszkańców).

W Powiecie Słupskim w 2013 roku zarejestrowanych było 95 225 samochodów, w tym 62 122 osobowych. Liczbę pojazdów zarejestrowanych w Powiecie Słupskim na dzień 05.11.2013r. przedstawia poniższa tabela i wykres.

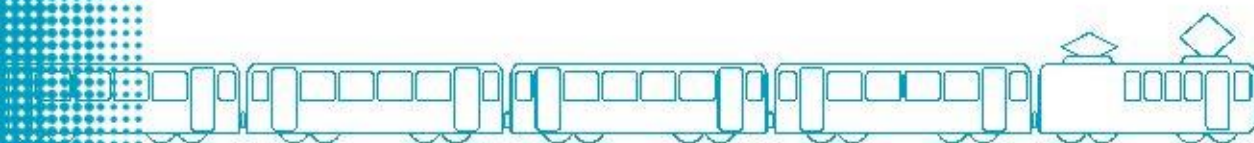
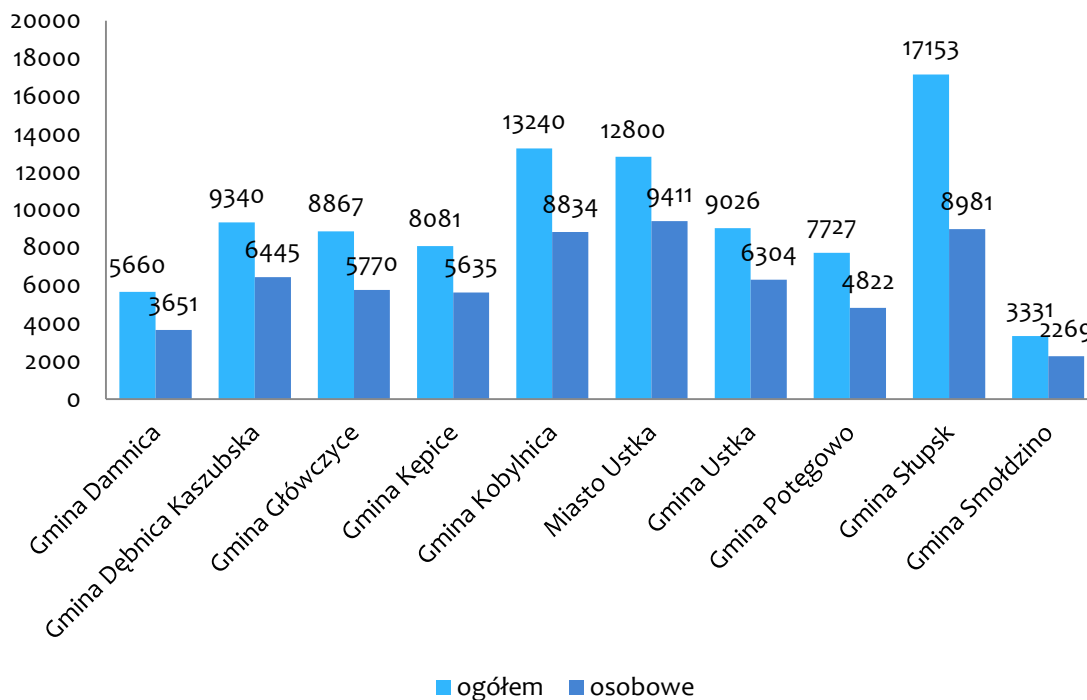


Tabela 24. Liczba zarejestrowanych samochodów w Powiecie Słupskim

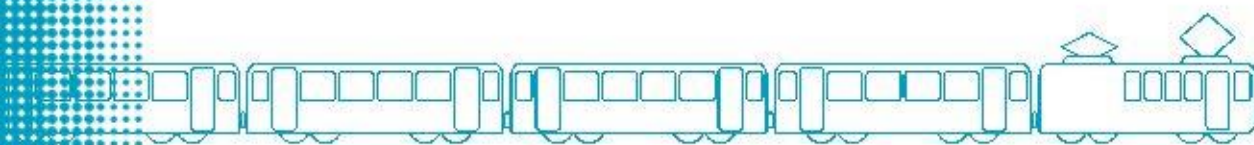
	ogółem	osobowe
Gmina Damnica	5 660	3 651
Gmina Dębica Kaszubska	9 340	6 445
Gmina Główny	8 867	5 770
Gmina Kępice	8 081	5 635
Gmina Kobylnica	13 240	8 834
Miasto Ustka	12 800	9 411
Gmina Ustka	9 026	6 304
Gmina Potęgowo	7 727	4 822
Gmina Słupsk	17 153	8 981
Gmina Smołdzino	3 331	2 269
Ogółem	95 225	62 122

Źródło: Dane Starostwa Powiatowego w Słupsku

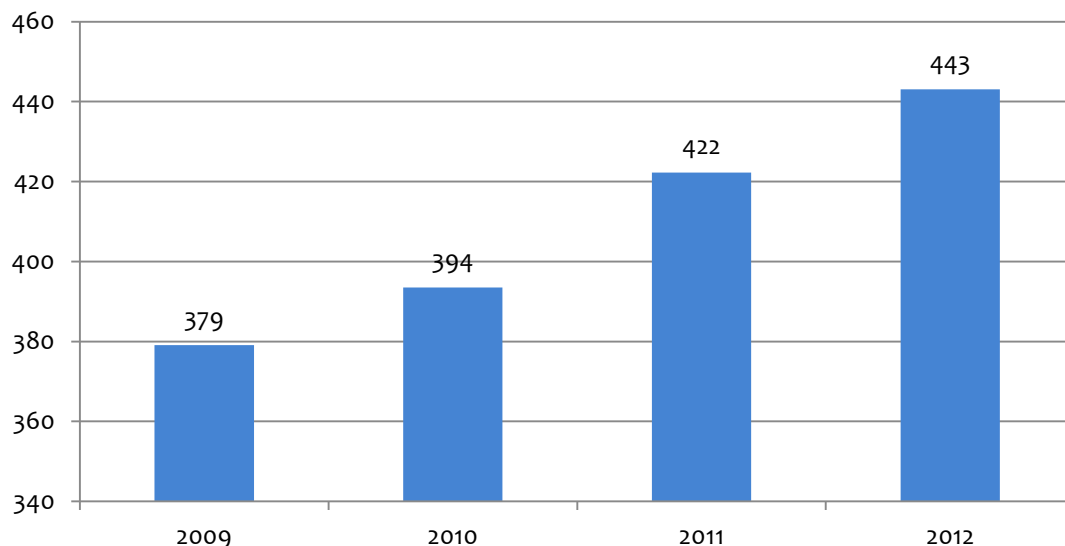


Wykres 9. Zestawienie liczby samochodów osobowych i samochodów ogółem w Powiecie Słupskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatu Słupskiego



Na przestrzeni ostatnich kilku lat liczba pojazdów rejestrowanych na terenie Powiatu Słupskiego nieustannie wzrasta, co generuje wzrost wskaźnika motoryzacji tego regionu.



Wykres 10. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców Powiatu Słupskiego w latach 2009-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatu Słupskiego

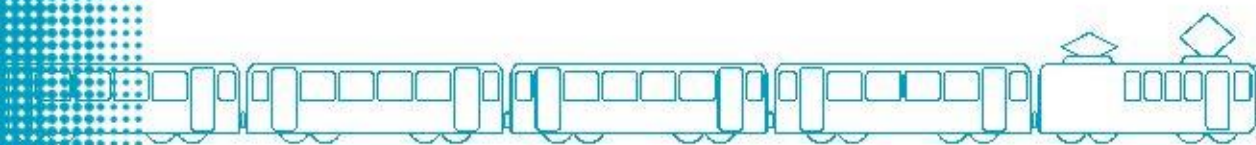
Podstawowym środkiem transportu wykorzystywanym przez mieszkańców Powiatu Słupskiego jest samochód osobowy. Powiat Słupski jako jednostka samorządu terytorialnego uprawniona do organizacji publicznego transportu zbiorowego planuje zmianę tej tendencji i promocję transportu zbiorowego.

6.3. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

6.3.1. Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Słupskiego zostały przeprowadzone w styczniu 2014r. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu zostały zbadane poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego. Formularz ankietowy składał się z 9 pytań. Badania odbywały się w każdej gminie na terenie Powiatu Słupskiego: Ustce, Damnicy, Dębnicy Kaszubskiej, Główniczach, Kępicach, Kobylnicy, Potęgowie i Smołdzinie oraz na terenie Gminy Słupsk.

Badania poprzedził dobór próby statystycznej, takiej aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców Powiatu Słupskiego. Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 538 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 98% przy maksymalnym błędzie 5%. Liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach



wiekowych została dobrana na podstawie danych demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego. Poniższa tabela przedstawia dobraną próbę statystyczną.

Tabela 25. Próba statystyczna do badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Słupskiego

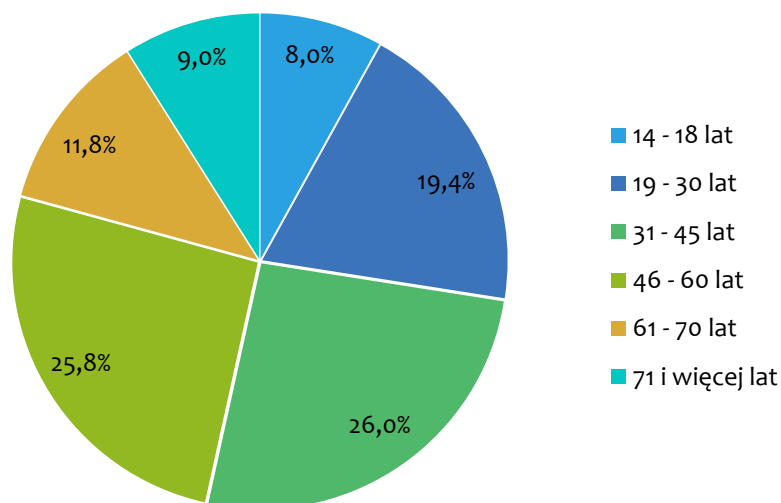
Gmina	Przedział wiekowy						SUMA
	14-18	19-30	31-45	46-60	61-70	71 i więcej	
Ustka	11	26	35	35	16	12	135
Damnica	3	7	9	9	4	3	35
Dębica Kaszubska	4	10	14	14	6	5	54
Główny	4	10	14	14	6	5	53
Kępice	4	10	14	14	6	5	53
Kobylnica	5	12	16	16	7	5	61
Potęgowo	3	8	10	10	5	3	40
Słupsk	7	17	23	23	10	8	89
Smółdzino	2	4	5	5	2	2	20

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Płeć ankietowanych: 50% kobiety, 50% mężczyźni.

6.3.2. Metryka respondentów

Podział respondentów ze względu na wiek przedstawiono na poniższym wykresie.

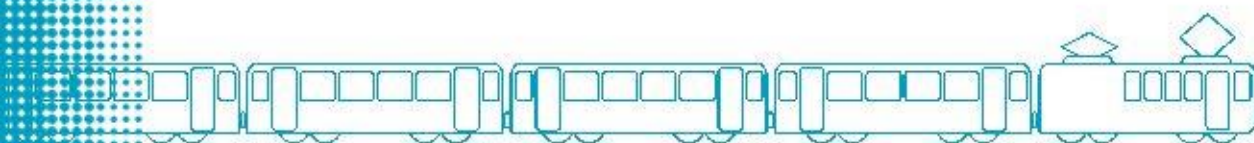


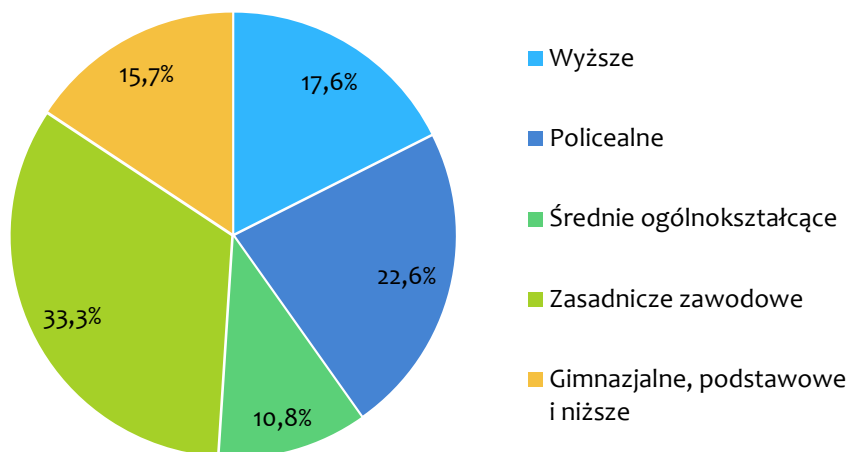
Wykres 11. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę badanych stanowiły osoby w wieku 31 - 45 lat - 26%. Osoby w wieku 46-60 lat stanowiły 25,8% respondentów, 19 - 30 lat - 19,4%, 61 - 70 lat - 11,8%, a osoby powyżej 71 roku życia 9%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby mające nie mniej niż 14 i nie więcej niż 18 lat - 8% badanych.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.



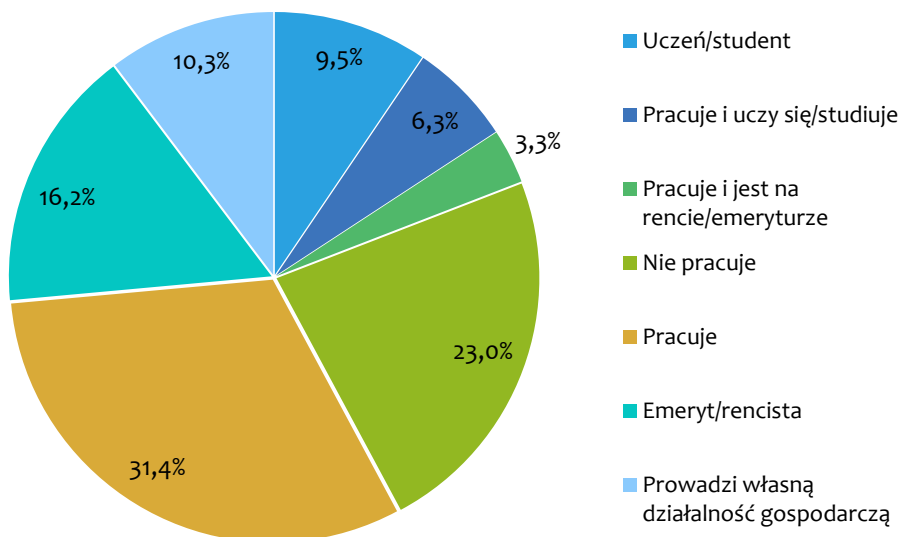


Wykres 12. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

Źródło: Opracowanie własne

Co trzeci respondent deklaruje posiadanie wykształcenia zasadniczego zawodowego - 33,3%. Wykształcenie policealne posiada 22,6% badanych, wyższe - 17,6%, a gimnazjalne, podstawowe lub niższe - 15,7% respondentów. Najmniejsza grupa badanych deklaruje wykształcenie średnie ogólnokształcące - 10,8%.

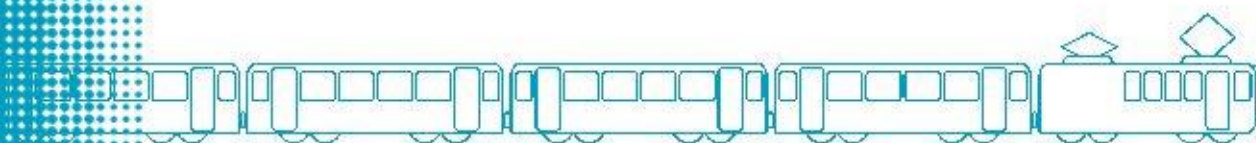
Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



Wykres 13. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

Źródło: Opracowanie własne

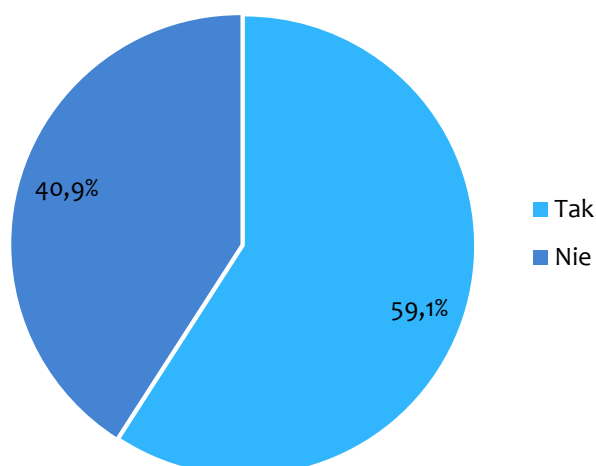
Najliczniejszą grupę respondentów stanowiły osoby pracujące - 31,4%. Co czwarty ankietowany pozostaje bez zatrudnienia - 23%, a 16,2% jest na emeryturze lub rencie. Własną działalność gospodarczą prowadzi 10,3% badanych, 9,5% uczy się lub studiuje, a 6,3% pracuje i uczy się lub studiuje. Najmniej liczną grupę badanych



stanowiły osoby pracujące i jednocześnie przebywające na emeryturze lub rencie - 3,3% respondentów.

6.3.3. Analiza wyników badania

Pierwsze z dziewięciu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów czy dojeżdżają do miejsca nauki lub pracy. Wyniki przedstawionej analizy przedstawiono na poniższym wykresie.



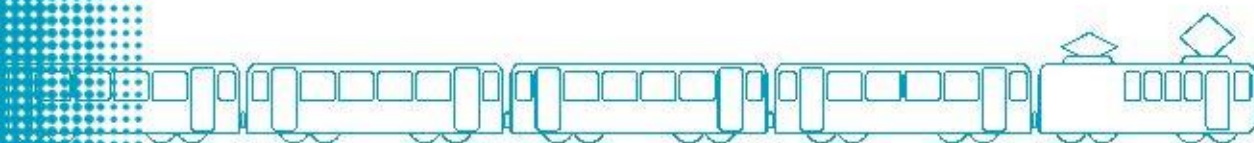
Wykres 14. Pytanie 1 Czy dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy?

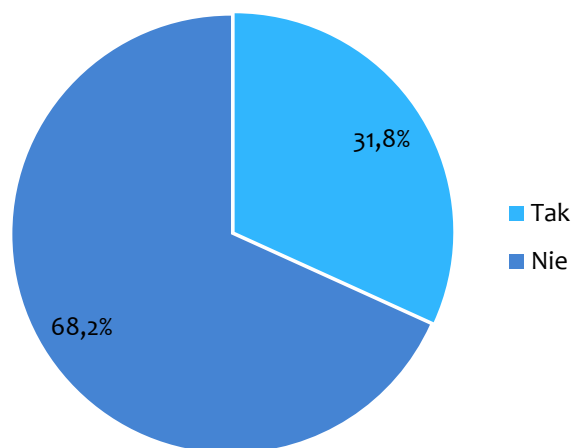
Źródło: Opracowanie własne

Większość mieszkańców Powiatu Słupskiego dojeżdża do miejsca nauki lub pracy - 59,1%. Dojazdy do miejsca pracy lub nauki są przejazdami obligatoryjnymi wykonywanymi przeważnie dwukrotnie w dni robocze. Przejazdy te wykonywane są najczęściej w obrębie kilkunastu kilometrów, a za środek transportu służą pojazdy komunikacji indywidualnej lub zbiorowej.

40,9% respondentów nie dojeżdża do miejsca nauki lub pracy, a więc mieszka w miejscowości, w której uczy się, bądź pracuje.

Drugie z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Zbiór otrzymanych wyników przedstawiano na poniższym wykresie.





Wykres 15. Pytanie 2 Czy ma Pan/i możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

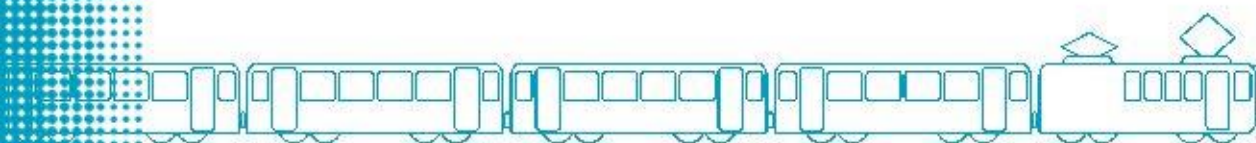
Źródło: Opracowanie własne

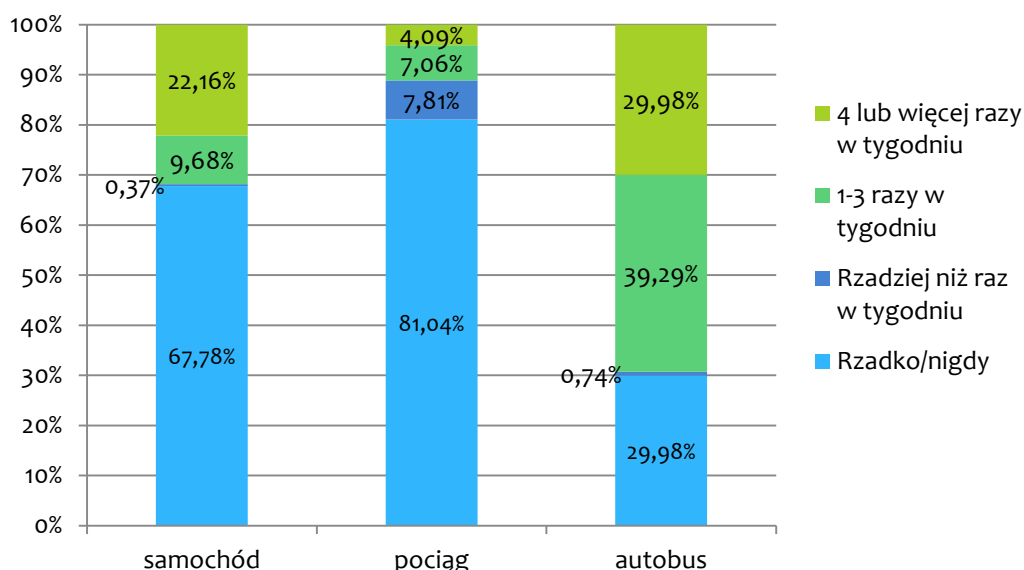
68,2% osób badanych nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji miejskiej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu. Pozostali respondenci - 31,8%, mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Dla tych osób komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla komunikacji indywidualnej, z której będą korzystać, jeśli będzie ona przynosić wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być szybkość jazdy, koszt, wygoda, częstotliwość kursowania i bliskość do przystanku. Osoby dojeżdżające do pracy do miasta chętnie skorzystają ze środków komunikacji zbiorowej, tylko jeśli czas dojazdu do miejsca docelowego będzie konkurencyjny do czasu dojazdu za pomocą samochodu. Ponadto dojeżdżanie do pracy za pomocą komunikacji zbiorowej eliminuje odczuwanie podstawowego problemu dużych miast - braku miejsc parkingowych.

W trzecim z pytań respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jak często korzystają z różnych środków transportu: samochodu - jako kierowca, pociągu i autobusu. Ankietowani mieli do wyboru 4 częstości:

- rzadko/nigdy,
- rzadziej niż raz w tygodniu,
- 1 - 3 razy w tygodniu,
- 4 i więcej razy w tygodniu.

Zbiór wyników przedstawia poniższy wykres.



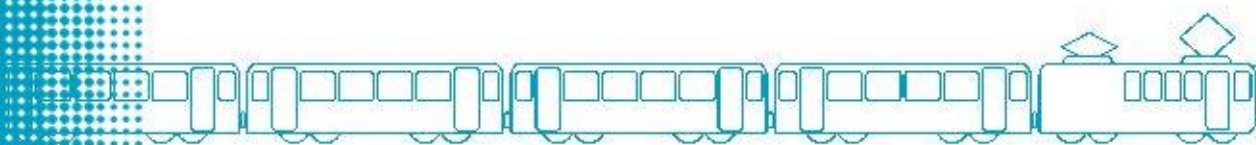


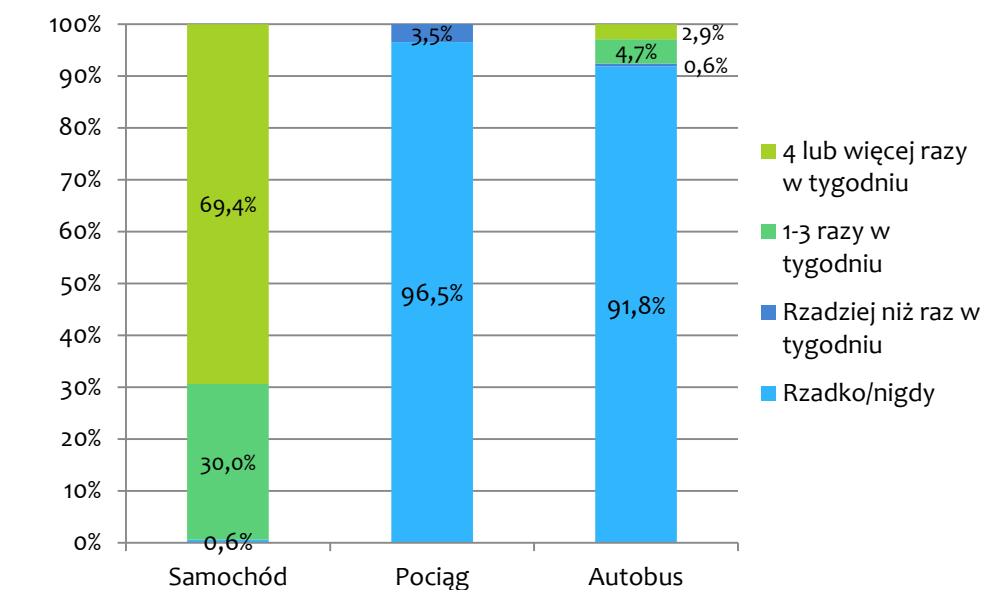
Wykres 16. Pytanie 3 Jak często odbywa Pan/i podróże za pomocą samochodu, pociągu i autobusu?

Źródło: Opracowanie własne

Dominującym środkiem transportu wśród badanych mieszkańców Powiatu Słupskiego jest autobus. 30% respondentów deklaruje, iż porusza się tym środkiem transportu co najmniej 4 razy w tygodniu, a 39,3% - od 1 do 3 razy w tygodniu. Wśród najczęściej używanych środków transportu na drugim miejscu znalazł się samochód, którym co najmniej 4 razy w tygodniu porusza się 22,16% ankietowanych, a od 1 do 3 razy - 9,68%. Najrzadziej używanym środkiem transportu jest pociąg, którym co najmniej raz w tygodniu podróżuje 11,15% respondentów.

Największą konkurencję dla środków transportu zbiorowego stanowią samochody. Poniżej przedstawiono wykres obrazujący częstość korzystania z samochodu, pociągu i autobusu respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.



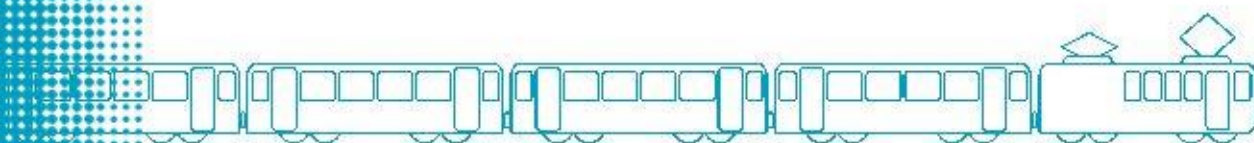


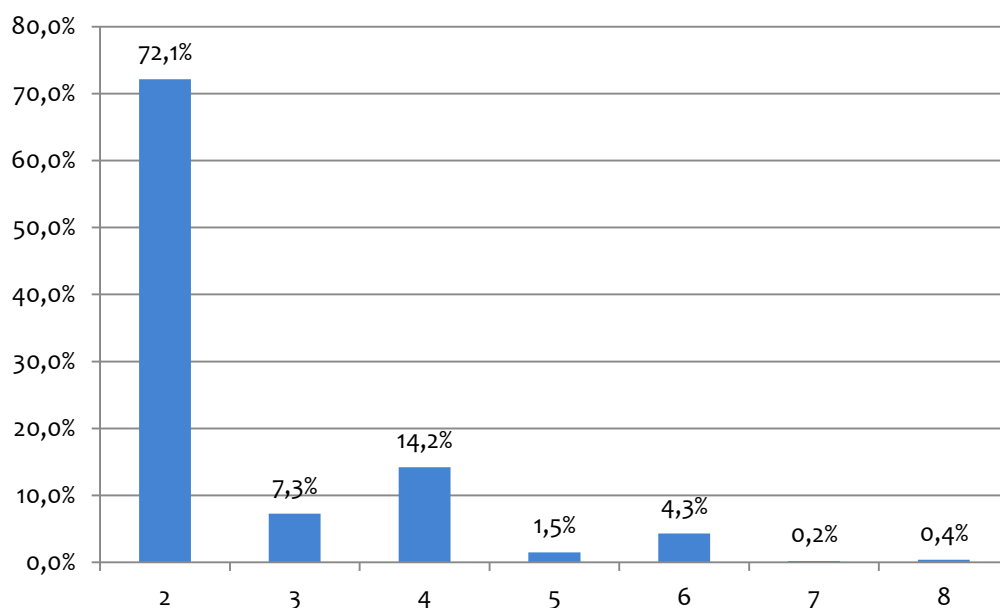
Wykres 17. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu
Źródło: Opracowanie własne

Dla 69,4% respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu jest on głównym środkiem transportu. 3,5% respondentów deklaruje, iż mimo posiadania indywidualnego środka transportu, sporadycznie podróżuje pociągiem, a 7,6% - autobusem.

Prawie wszyscy mieszkańcy Powiatu Słupskiego, którzy w celu dotarcia do planowanego miejsca podróży dokonują wyboru środka transportu między komunikacją zbiorową a samochodem, wybiorą pojazd indywidualny. Jest to spowodowane głównie większą dostępnością oraz brakiem konieczności oczekiwania na przyjazd środka transportu na przystanku.

W czwartym z pytań respondenci zostali poproszeni o wskazanie średniej liczby wykonywanych dziennie podróży. Rozkład uzyskanych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



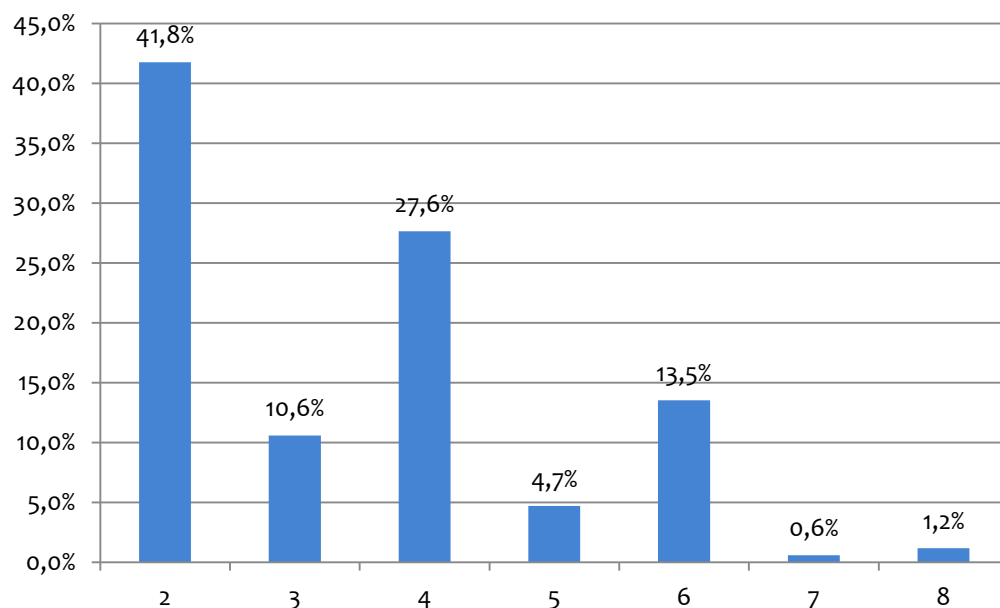


Wykres 18. Pytanie 4 Ile średnio podróży dziennie Pan/Pani wykonuje?

Źródło: Opracowanie własne

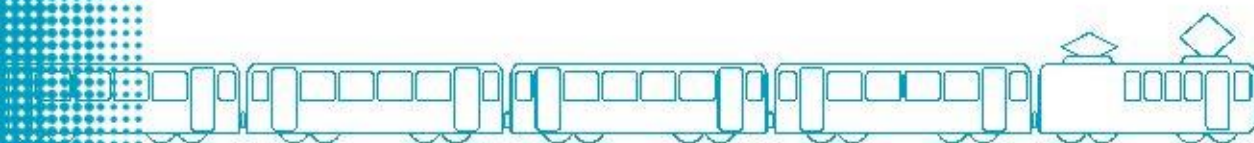
Mieszkańcy Powiatu Słupskiego najczęściej wykonują 2 podróże dziennie - 72,1% wskazań. Są to podróże obligatoryjne wykonywane codziennie w celu dojazdu do miejsca nauki lub pracy. 14,2% respondentów podróżuje czterokrotnie w ciągu dnia, a 7,3% trzykrotnie. Średnio sześć podróży dziennie odbywa 4,3% ankietowanych, a pięć- 1,5%. Ponad sześć razy w ciągu dnia podróżuje 0,6% respondentów. Średnia liczba dziennych podróży wykonywanych przez ankietowanych - 2,6.

Dostęp do własnego samochodu znacząco wpływa na liczbę dziennie wykonywanych podróży, dlatego na zależność ta została przedstawiona na poniższym wykresie.



Wykres 19. Średnia liczba dziennych podróży - osoby mające samodzielny dostęp do samochodu

Źródło: Opracowanie własne

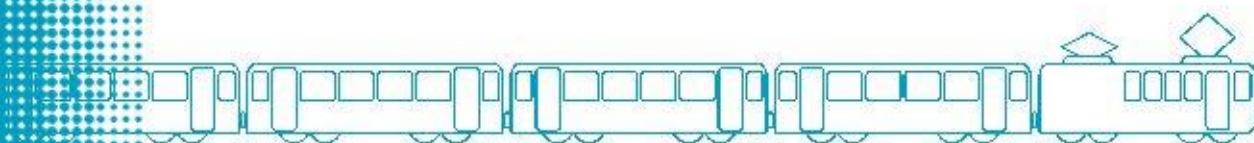


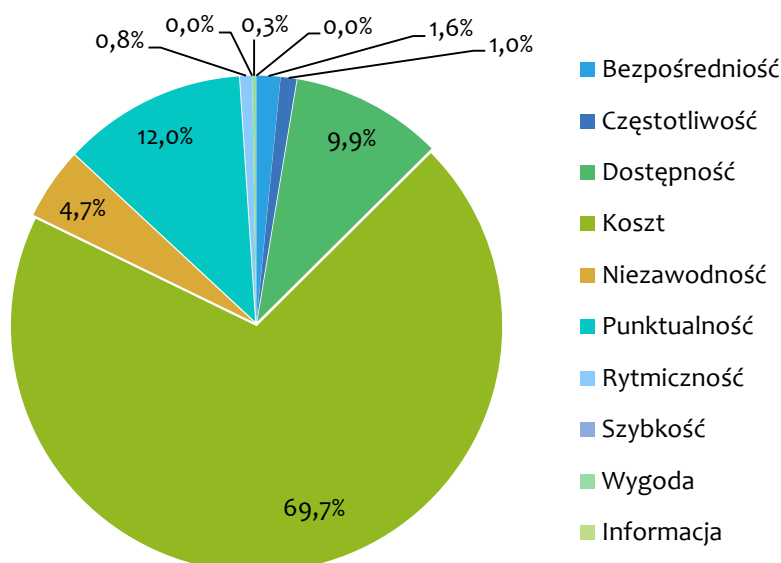
Porównując dwa powyższe wykresy zauważono, iż wśród respondentów mających dostęp do własnego samochodu zmalała liczba osób wykonujących dziennie dwie podróże i wzrosła liczba osób podróżujących w ciągu dnia trzykrotnie lub częściej. Średnia liczba dziennych podróży wykonywana przez te osoby wzrosła do 3,4, co stanowi wzrost o 0,8 podróży w stosunku do średniej dziennej liczby podróży wykonywanych przez wszystkich ankietowanych. Posiadanie własnego samochodu wpływa przede wszystkim na dostępność środka transportu oraz na szybkość przemieszczania się do celu, dlatego osoby mające możliwość korzystania z własnego pojazdu podróżują częściej. Własny samochód umożliwia również swobodne poruszanie się w godzinach nocnych, czego nie zapewnia komunikacja zbiorowa (brak publicznego zbiorowego transportu drogowego oraz mała liczba nocnych pociągów).

W pytaniu piątym respondenci korzystający z komunikacji zbiorowej zostali poproszeni o wskazanie, który z postulatów transportowych jest dla nich najważniejszy, a który najmniej ważny. Ankietowani wskazywali dwa z listy 10 postulatów:

- **bezpośredniość**, czyli możliwość realizacji podróży bez przesiadania się,
- **częstotliwość**, czyli odstęp czasu między odjazdami,
- **dostępność**, czyli odległość z/do przystanku,
- **koszt**, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- **niezawodność**, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- **punktualność**, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- **rytmiczność**, czyli równomierne odstępy między odjazdami w tym samym kierunku,
- **szybkość**, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymywanie się na trasie,
- **wygoda**, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe,
- **informacja**, czyli dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach.

Poniższy wykres przedstawia ranking najważniejszych postulatów transportowych.





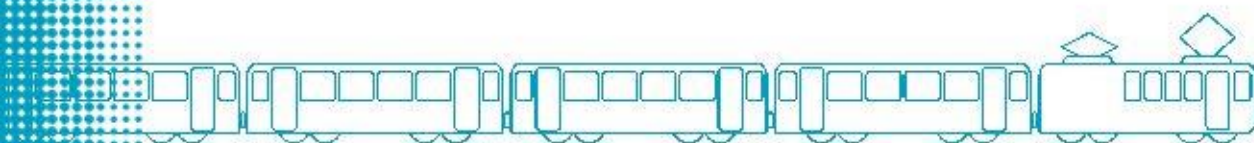
Wykres 20. Pytanie 5 Który z postulatów transportowych uważa Pani za najważniejszy?

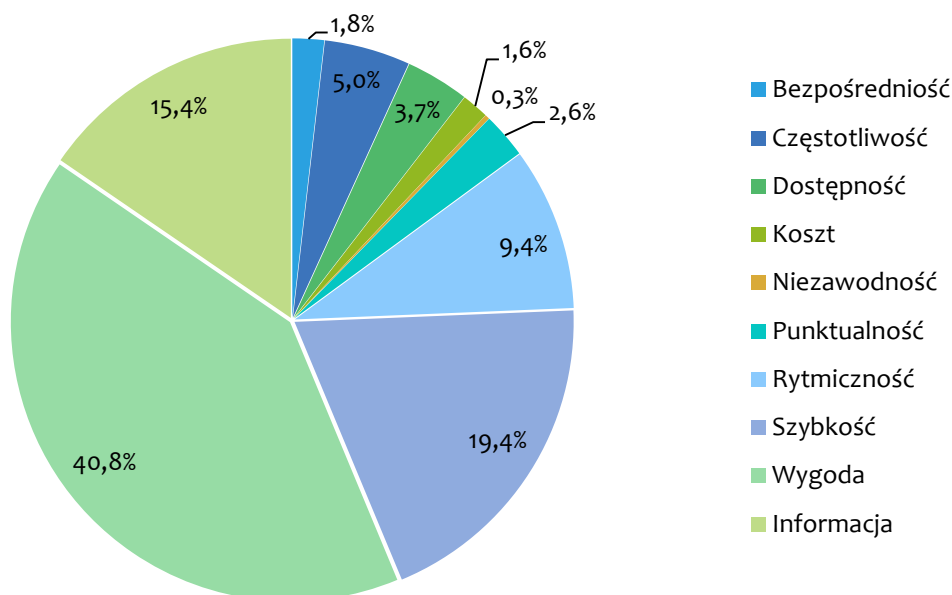
Źródło: Opracowanie własne

Najważniejszym postulatem transportowym dla mieszkańców Powiatu Słupskiego jest koszt biletu, który wskazało 69,7% respondentów. Druga pod względem ważności okazała się punktualność - 12% wskazań, a trzecia dostępność - 9,9% wskazań. Na niezawodność (pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie), jako najważniejszy postulat transportowy, wskazało 4,7% badanych. Pozostałe postulaty otrzymały odpowiednio następującą część wskazań:

- bezpośredniość - 1,6%,
- częstotliwość - 1,0%,
- rytmiczność - 0,8%,
- wygoda - 0,3%.

Żaden z ankietowanych jako najważniejszy postulat transportowy nie wskazał szybkości oraz informacji.





Wykres 21. Pytanie 5 Który z postulatów transportowych uważa Pani za najmniej ważny?

Źródło: Opracowanie własne

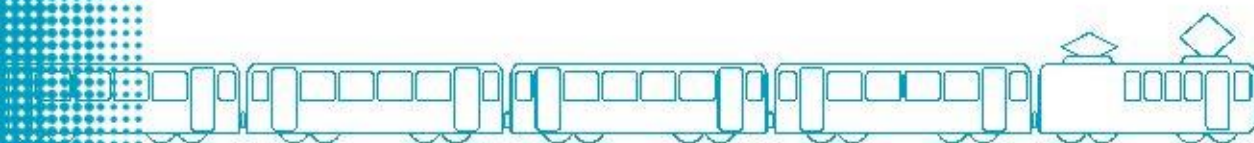
Za najmniej ważny postulat transportowy mieszkańcy Powiatu Słupskiego uważają wygodę podróżowania - 40,8% wskazań. Na szybkość podróżowania wskazało 19,4% badanych, informację - 15,4%, a rytmiczność połączeń - 9,4% badanych. Pozostałe postulaty otrzymały pięć lub mniej procent wskazań:

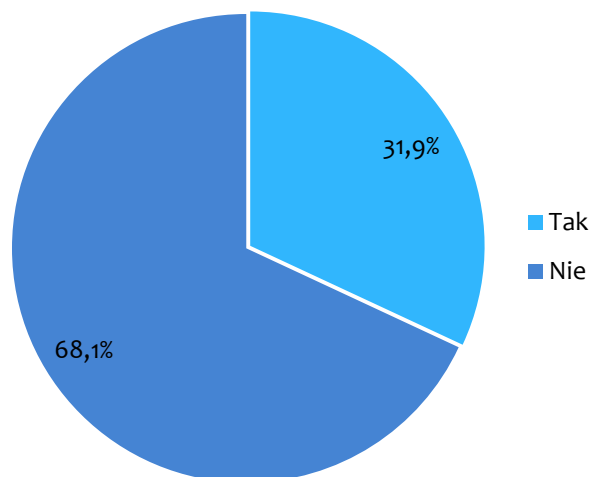
- częstotliwość połączeń - 5,0%,
- dostępność - 3,7%,
- punktualność - 2,6%,
- bezpośredniość - 1,8%,
- koszt - 1,6%,
- niezawodność - 0,3%.

Postulaty, na które będzie zwrócona uwaga podczas tworzenia oferty przewozowej, zostały wyznaczone na podstawie największej różnicy wskazań między procentową liczbą wskazań danego postulatu jako najważniejszego i najmniej ważnego. Są to:

- koszt biletu (różnica wskazań - 68,1%),
- punktualność środków transportu (różnica wskazań - 9,4%),
- dostępność (różnica wskazań - 6,2%).

W pytaniu szóstym respondenci korzystający z komunikacji zbiorowej zostali poproszeni o odpowiedź na pytania, czy podczas odbywania podróży korzystają z biletów ulgowych. W pytaniu tym nie wyróżniano różnych rodzajów ulg, ponieważ na terenie Powiatu Słupskiego funkcjonują przewozy kolejowe oraz działa kilku przewoźników oferujących bilety ulgowe na przejazdy drogowe na podstawie różnych taryf. Podsumowanie uzyskanych odpowiedzi przedstawiona na poniższym wykresie.





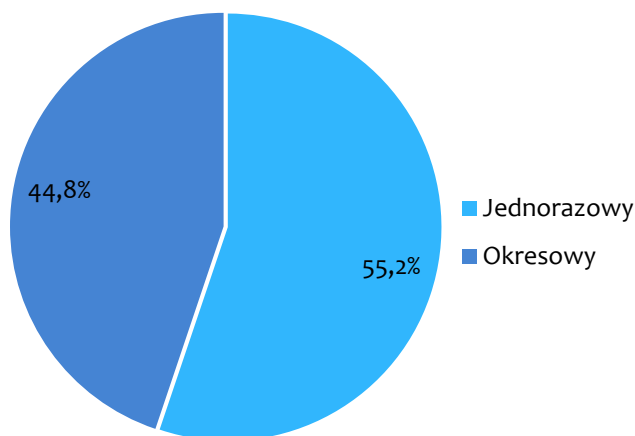
Wykres 22. Pytanie 6 Czy korzysta Pan/i z biletów ulgowych?

Źródło: Opracowanie własne

Wśród pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej 31,9% posiada uprawnienia do korzystania z różnego rodzaju biletów ulgowych. 68,1% respondentów nie posiada takich uprawnień.

W pytaniu siódmym ankietowani zostali poproszeni o wskazanie typu biletu, z którego przeważnie korzystają. Do wyboru przedstawiono bilet jednorazowy i okresowy (bez podziału na okres ważności).

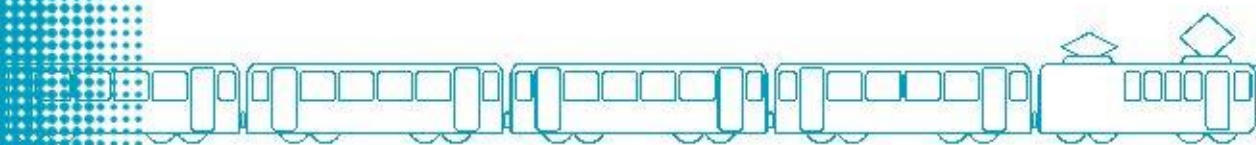
Zbiór wyników przedstawia poniższy wykres.



Wykres 23. Pytanie 7 z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

55,2% wszystkich biletów użytkowanych przez uczestników badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Słupskiego stanowią bilety jednorazowe. Bilety okresowe użytkowane są przez 44,8% respondentów.

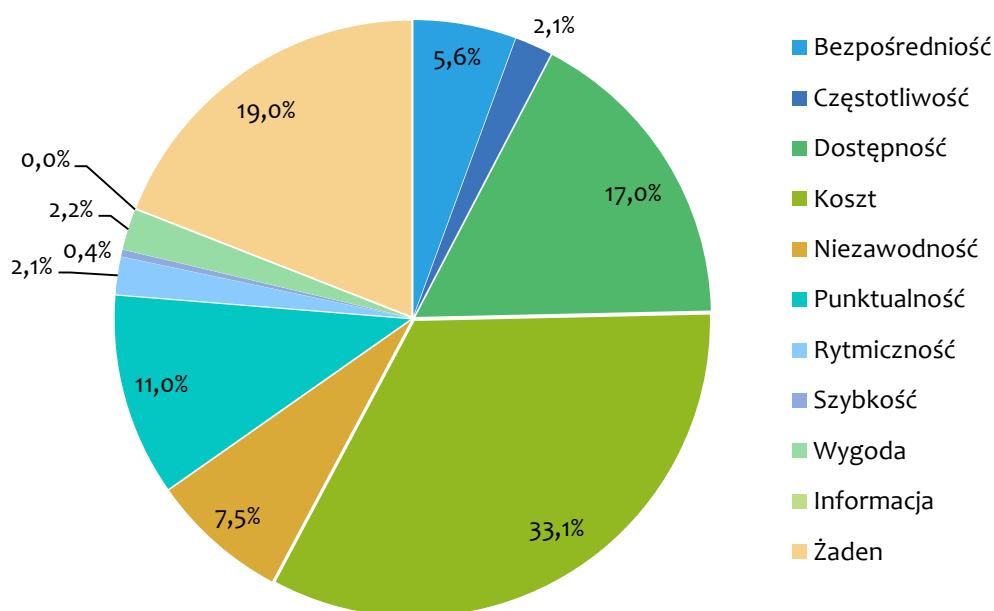


W pytaniu ósmym wszyscy uczestnicy badania odpowiadali na pytanie, jakość realizacji którego z postulatów transportowych musiałaby zostać poprawiona, aby zaczęli oni częściej korzystać z transportu zbiorowego. Ankietowani wybierali jeden spośród dziesięciu postulatów:

- **bezpośredniość**, czyli możliwość realizacji podróży bez przesiadania się,
- **częstotliwość**, czyli odstęp czasu między odjazdami,
- **dostępność**, czyli odległość z/do przystanku,
- **koszt**, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- **niezawodność**, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- **punktualność**, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- **rytmiczność**, czyli równomierne odstępy między odjazdami w tym samym kierunku,
- **szybkość**, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymywanie się na trasie,
- **wygoda**, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe,
- **informacja**, czyli dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach.

Respondenci mieli do wyboru również dodatkową odpowiedź: „żaden, nic mnie nie przekona do zamienienia samochodu na komunikację zbiorową”.

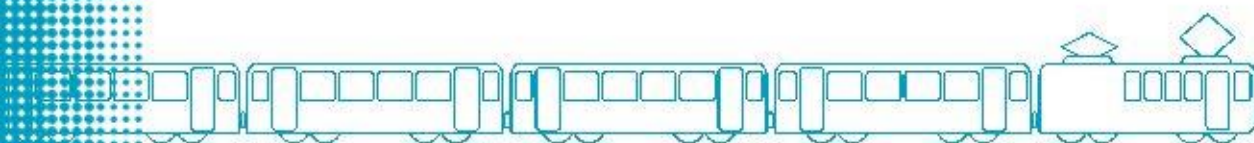
Poniższy wykres przedstawia zbiór zebranych wyników.



Wykres 24. Pytanie 8. Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?

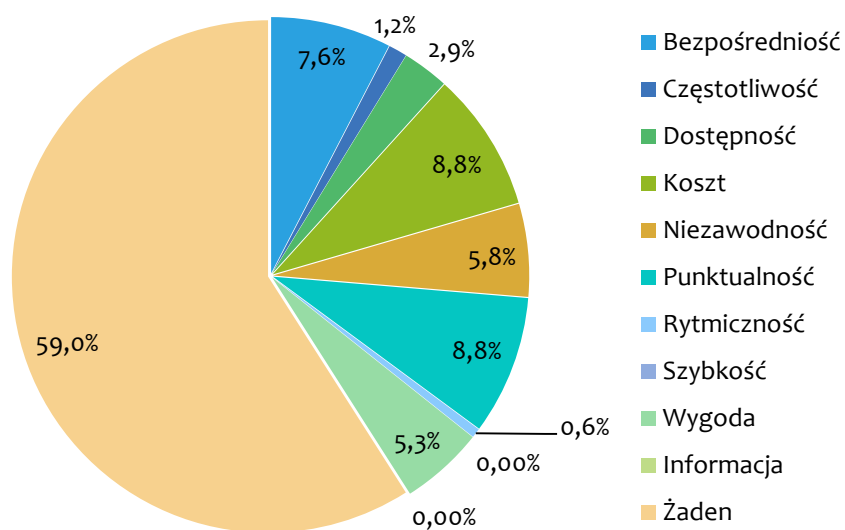
Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej mieszkańców Powiatu Słupskiego zaczęłoby częściej korzystać z transportu zbiorowego, gdyby został poprawiony postulat kosztu - 33,1% wskazań. Poprawa



dostępności do środków transportu spowoduje, iż 17% respondentów chętniej skorzysta z autobusu lub pociągu, punktualności - 11%, niezawodności - 7,5%, a bezpośredniości - 5,6%. Poprawa pozostałych postulatów sprawi, że częściej z komunikacji zbiorowej zaczną korzystać mniej niż 2,5% respondentów (wygoda - 2,2%, rytmiczność i częstotliwość - 2,1%, szybkość - 0,4%). Poprawa jakości informowania pasażerów o kursowaniu komunikacji zbiorowej nie zachęci pasażerów do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej - brak wskazań. 19% respondentów deklaruje, iż nawet jeśli poprawiono by jakość realizacji wszystkich postulatów transportowych, nie zamieniliby samochodu na komunikację zbiorową.

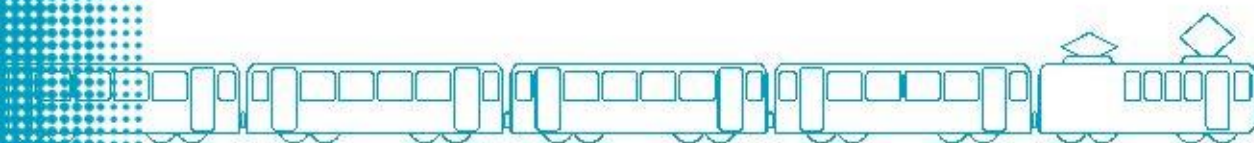
Ważną grupą potencjalnych pasażerów komunikacji zbiorowej są osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Poprawa jakości realizacji postulatów transportowych powinna być dostosowywana do potrzeb tej grupy, ponieważ samochód osobowy stanowi główną konkurencję dla autobusów i pociągów. Poniżej zamieszczono wykres obrazujący ranking postulatów transportowych, które musiałyby zostać poprawione, aby respondenci mimo możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, częściej korzystali z usług komunikacji zbiorowej.



Wykres 25. Pytanie 8 Jakość realizacji którego z postulatów musiałyby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? (pytanie zadane użytkownikom samochodów)
Źródło: Opracowanie własne

Dla użytkowników samochodów osobowych najważniejszymi postulatami transportowymi, które musiałyby zostać poprawione, aby zaczęli oni częściej korzystać z usług komunikacji zbiorowej, są:

- punktualność- 8,8% wskazań,
- koszt biletu - 8,8% wskazań,
- bezpośredniość - 7,6% wskazań,
- niezawodność - 5,8% wskazań,



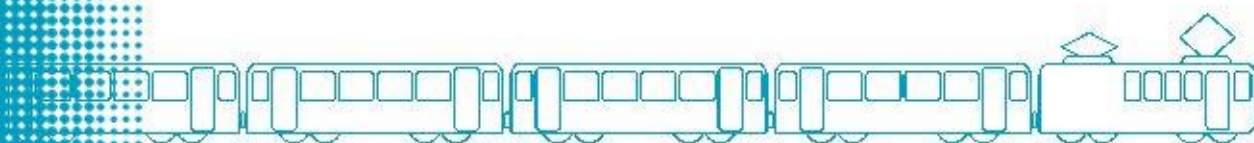
- wygoda - 5,3% wskazań.

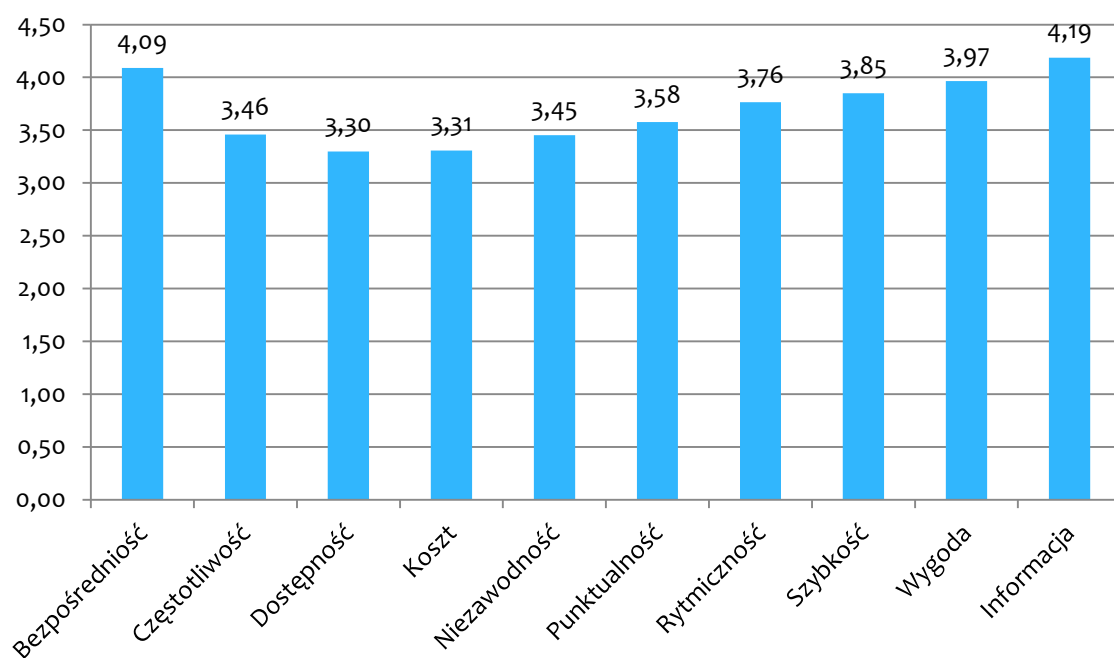
Niespełna 60% respondentów nie zamieni samochodu na komunikację zbiorową, nawet jeśli poprawie ulegnie jakość realizacji wszystkich z wymienionych postulatów. Wynik ten nie jest niepokojący, ponieważ komunikacja zbiorowa zawsze będzie jedynie alternatywą dla samochodów osobowych, a osoby posiadające dostęp do własnego samochodu będą korzystać z komunikacji zbiorowej tylko jeśli przyniesie to im wymierne korzyści.

W ostatnim, dziesiątym pytaniu respondenci zostali poproszeni o ocenę w skali od 1 do 5 („1” - bardzo niski, „2” - niski, „3” - średni, „4” - dobry, „5” - bardzo dobry) zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. Ankietowani oceniali 10 postulatów transportowych:

- **bezpośredniość**, czyli możliwość realizacji podróży bez przesiadania się,
- **częstotliwość**, czyli odstęp czasu między odjazdami,
- **dostępność**, czyli odległość z/do przystanku,
- **koszt**, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- **niezawodność**, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- **punktualność**, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- **rytmiczność**, czyli równomierne odstępy między odjazdami w tym samym kierunku,
- **szybkość**, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymywanie się na trasie,
- **wygoda**, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe,
- **informacja**, czyli dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach.

Uzyskane średnie oceny zostały przedstawione na poniższym wykresie.





Wykres 26. Pytanie 9. Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową

Źródło: Opracowanie własne

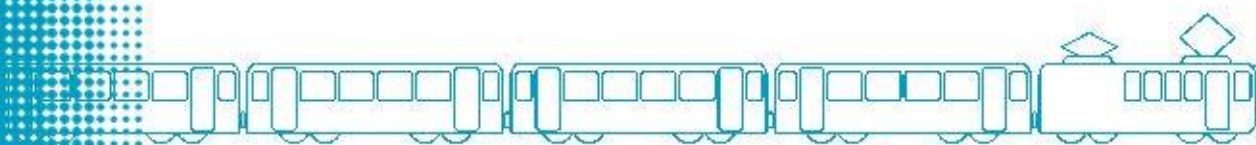
Średnia ocena wystawiona komunikacji zbiorowej w Powiecie Słupskim przez użytkowników wynosi 3,69.

Najwyżej oceniona została informacja pasażerska, która w pięciostopniowej skali otrzymała ocenę 4,19. Również wysoko oceniono bezpośredniość - 4,09, wygodę - 3,97, szybkość - 3,85 oraz rytmiczność 3,76. Jakość zaspokojenia pozostałych potrzeb przewozowych została oceniona poniżej średniej:

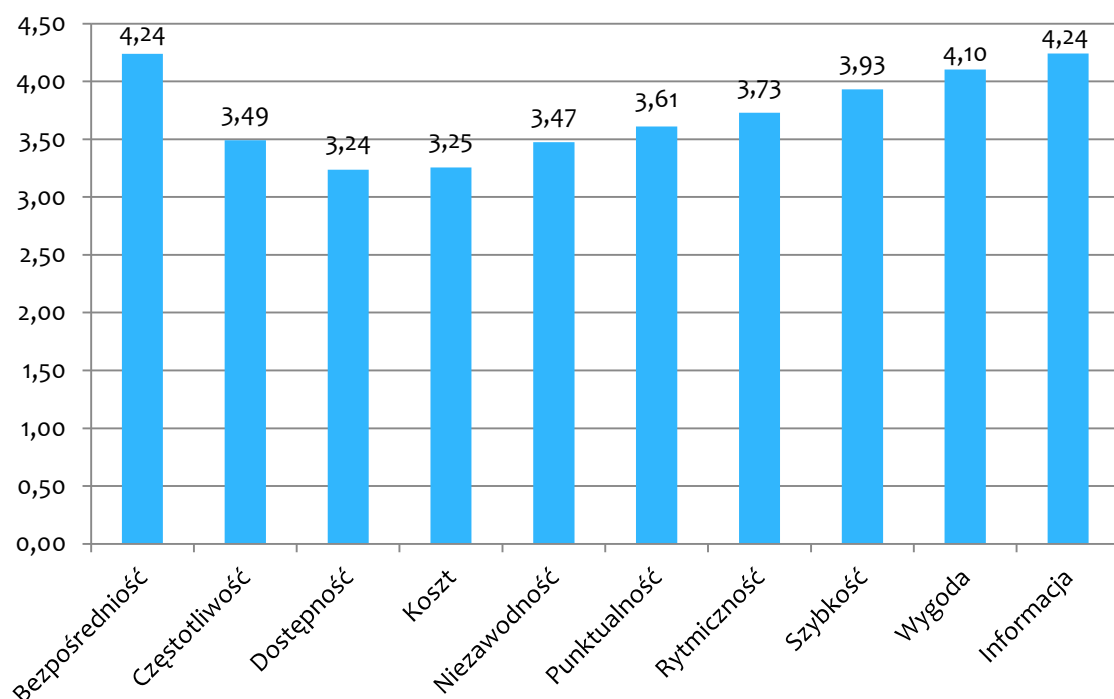
- punktualność - 3,58,
- częstotliwość - 3,46,
- niezawodność - 3,45,
- koszt - 3,31,
- dostępność - 3,30.

Powyższy wykres pokazuje, które z potrzeb przewozowych są zaspokajane na poziomie dobrym, które satysfakcjonują użytkowników, a które powinny zostać poprawione. Wobec otrzymanych wyników, planuje się podjąć działania mające na celu poprawienie dostępności środków transportu oraz kosztu biletów. Powiat Słupski planuje skupić swoją uwagę na czynnikach, które zostały ocenione najgorzej i będzie się starać - w miarę swoich możliwości budżetowych i organizacyjnych - poprawiać jakość zaspokajania danej potrzeby tak, aby funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w ocenie jej użytkowników zostało polepszone i poprawione.

Dla przewoźników świadczących usługi komunikacyjne najważniejsza jest ocena stałych użytkowników ich środków transportu. Dlatego poniżej przedstawiono oceny



zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową wystawione przez użytkowników autobusów i pociągów.



Wykres 27. Ocena zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową - respondenci podróżujący pociągiem

Źródło: Opracowanie własne

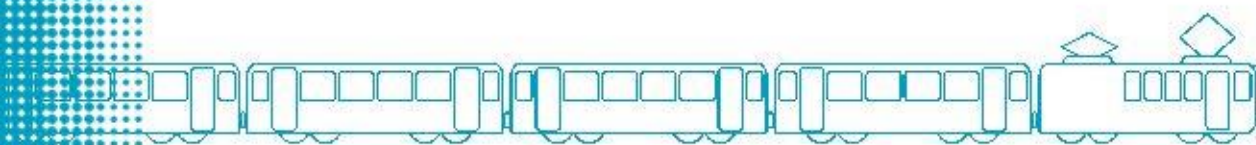
Średnia ocena zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez pociągi kursujące po terenie Powiatu Słupskiego wystawiona przez respondentów podróżujących głównie za pomocą pociągów wynosi 3,73 i jest wyższa od oceny wszystkich użytkowników komunikacji zbiorowej.

Najwyżej oceniona została jakość zaspokojenia czterech postulatów:

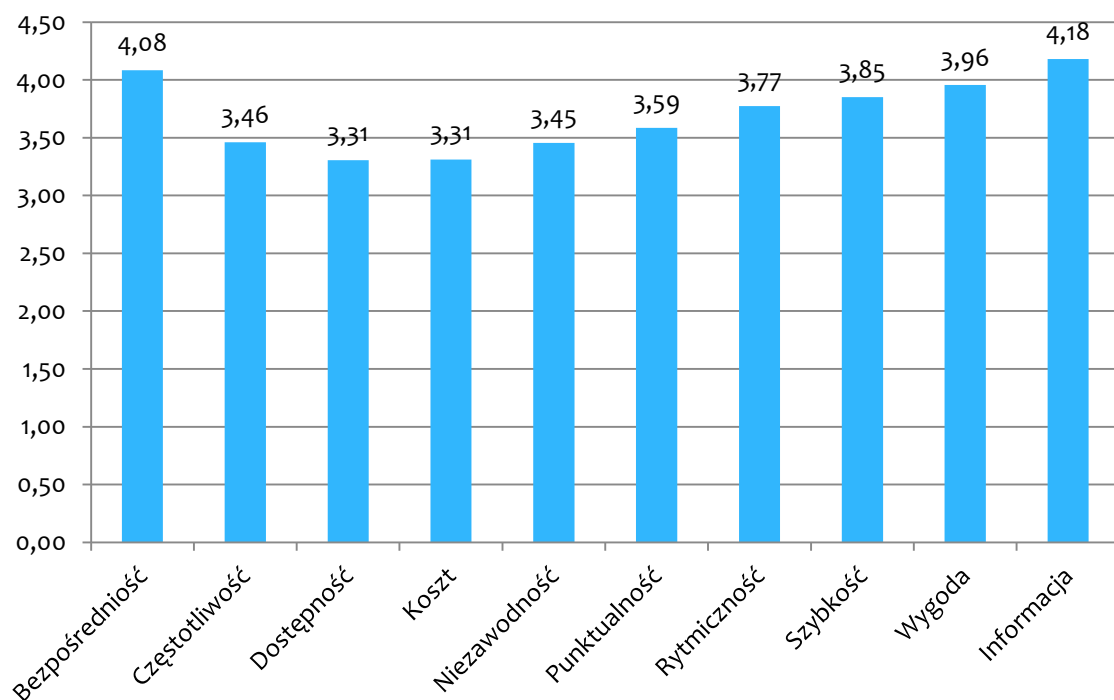
- bezpośredniości - 4,24,
- informacji - 4,24,
- wygody - 4,10,
- szybkości - 3,93.

Jakość zaspokojenia przez komunikację szynową pozostałych postulatów została oceniona poniżej średniej:

- rytmiczność - 3,73,
- punktualność - 3,61,
- częstotliwość - 3,49,
- niezawodność - 3,47,
- koszt - 3,25,
- dostępność - 3,24.



W przypadku kolei poprawa jakości realizacji postulatów transportowych jest bardzo trudna i wymaga dużych nakładów finansowych. Jednak Powiat Słupski będzie dążył do tego, aby jakość zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację szynową stale rosła, a jej funkcjonowanie zachęcało pasażerów do podróżowania tym środkiem transportu.



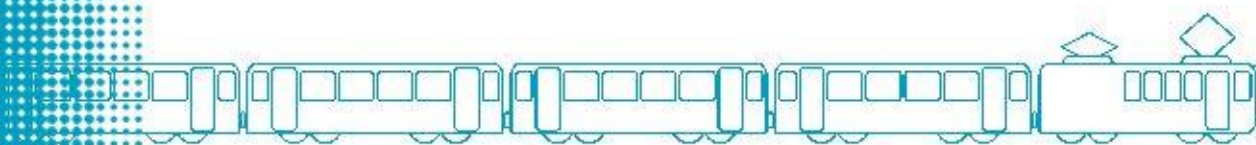
Wykres 28. Ocena zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową - respondenci podróżujący autobusem

Źródło: Opracowanie własne

Średnia ocena zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez pociągi kursujące na terenie Powiatu Słupskiego wystawiona przez respondentów podróżujących głównie za pomocą pociągów wynosi 3,70 i jest wyższa od oceny wszystkich użytkowników komunikacji zbiorowej.

Najwyżej oceniona została informacja pasażerska - 4,18. Bezpośredniość oceniono na 4,08, wygodę - 3,96, szybkość - 3,85, a rytmiczność - 3,77. Poniżej średniej oceniono:

- punktualność - 3,59,
- częstotliwość - 3,46,
- niezawodność - 3,45,
- dostępność - 3,31,
- koszt - 3,31.



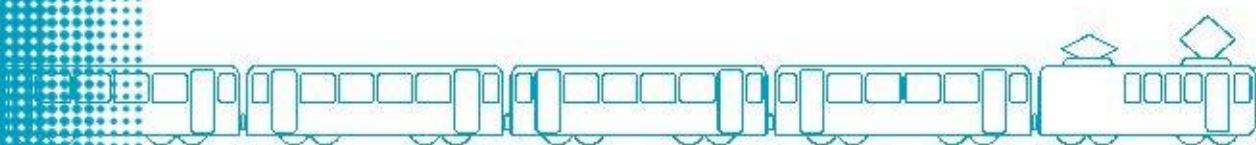
6.3.4. Podsumowanie badań

Sieć komunikacyjna Powiatu Słupskiego w większości tworzona jest przez prywatnych przewoźników świadczących usługi na zasadach komercyjnych. Władze Powiatu Słupskiego nie mają wpływu na ceny biletów, które ustalane są indywidualnie przez każdego z przewoźników, dlatego obecnie Powiat nie ma wpływu na poprawę (zmniejszenie) kosztu biletu.

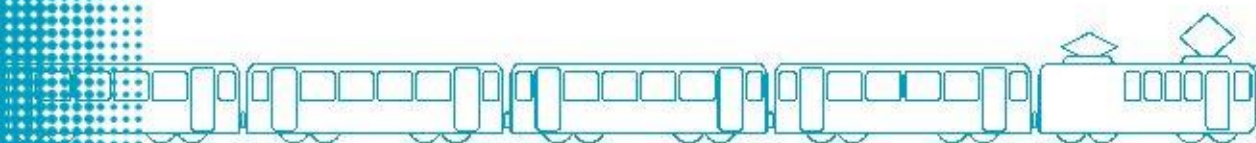
Zwiększenie punktualności kursowania środków transportu zbiorowego jest bardzo trudne do osiągnięcia zwłaszcza przy rosnącym wskaźniku motoryzacji, czyli zwiększaniu się liczby pojazdów na drogach, a co za tym idzie - zwiększaniu kongestii.

Zwiększenie dostępności środków komunikacji zbiorowej jest trudne do osiągnięcia. Wymaga to wyznaczaniu nowych przystanków oraz budowy infrastruktury towarzyszącej (wiaty, zatoczki autobusowej, latarni drogowych) co generuje duże koszty i jest możliwe do osiągnięcia wyłącznie przy współpracy wszystkich zainteresowanych jednostek samorządowych.

Polityka transportowa Powiatu Słupskiego oparta jest na zasadach zrównoważonego rozwoju. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego Powiatu Słupskiego i wszystkich jego składowych z uwzględnieniem infrastruktury transportowej będzie wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór rodzaju środka transportu jakim mieszkańcy będą podróżować oraz przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym. Podczas tworzenia oferty przewozowej należy pamiętać, iż dobrze działający system komunikacyjny, prowadzi do zmniejszenia kosztów utrzymania i umożliwia inwestowanie w rozwój sieci komunikacyjnej, a co za tym idzie zmniejszaniem zanieczyszczania środowiska i kongestii.



7. Zasady organizacji rynku przewozów



7.1. Powiat Słupski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

Na terenie Powiatu Słupskiego organizatorem jest Powiat Słupski, a wynikające z tego zadania wykonuje Starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy a niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

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

7.2. Przewoźnicy

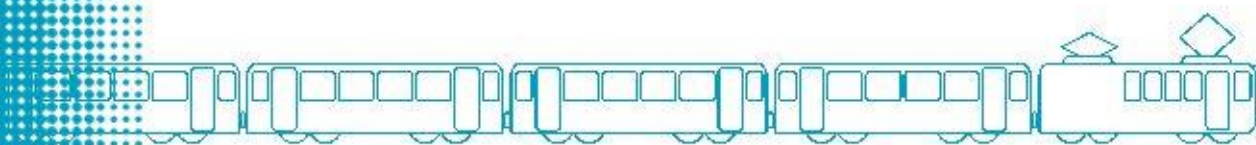
Usługi transportu pasażerskiego o charakterze powiatowym w ramach publicznego transportu zbiorowego są obecnie realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Słupskiego i Prezydenta Miasta Słupsk. Zezwolenia na wykonywanie usług przewozowych na terenie Powiatu Słupskiego na linii, które mają początek lub koniec trasy na terenie Miasta Słupsk wydaje Prezydent Miasta Słupsk, (art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. b, c i d 1) ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1414), na linii o charakterze powiatowych przewozów, które nie przebiegają przez Miasto Słupsk wydaje Starosta Powiatu Słupskiego.

Obecnie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę, przewozy realizują:

- ♦ PKS Słupsk SA,
- ♦ Usługi przewozowe „RAMZES”,
- ♦ Lazur sp. z o.o.,
- ♦ Nord Express sp. z o.o.,

natomiast na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Słupsk kursują przewoźnicy:

- ♦ PKS Słupsk SA,
- ♦ PKS Bytów SA,
- ♦ Słupskie przedsiębiorstwo komunikacji Dana Express,



- ◆ Usługi przewozowe „RAMZES”,
- ◆ Nord Express sp. z o.o.,
- ◆ Botrans Kępice,
- ◆ MKK Słupsk.

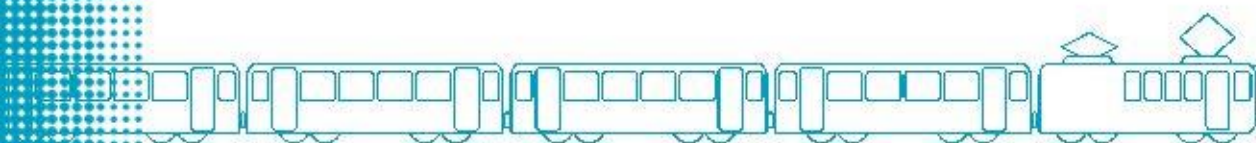
7.3. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

W chwili obecnej Powiat Słupski nie organizuje i nie finansuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a więc nie jest wybierany operator publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Starostę Powiatu Słupskiego decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku, gdy Powiat Słupski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- ▶ w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- ▶ w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. Zm.), albo
- ▶ w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy



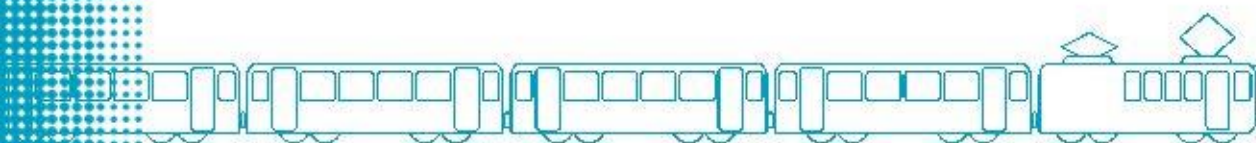
- świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
- świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi Powiatu Słupskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

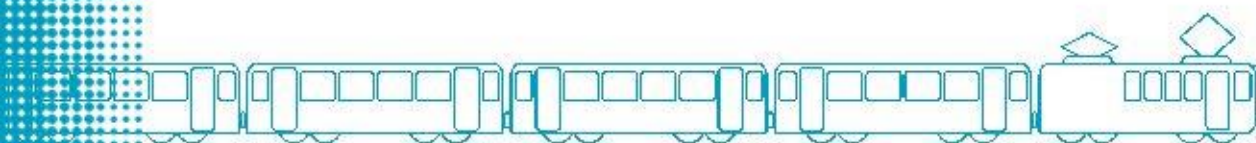
7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Słupski

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy określenie przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Przystanek komunikacyjny jest określany jako miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone jest zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.), znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Zgodnie z art. 15 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określenie przystanków i dworców oraz warunków i zasad korzystania z nich następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

W związku z powyższym, planuje się podjęcie przez Radę Powiatu Słupskiego uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest Powiat Słupski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. Załącznikiem do tej uchwały będzie wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest Powiat Słupski.



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



8.1. Informacje ogólne

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to wysoki standard pożądaný przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów.

8.2. Realizacja postulatów przewozowych

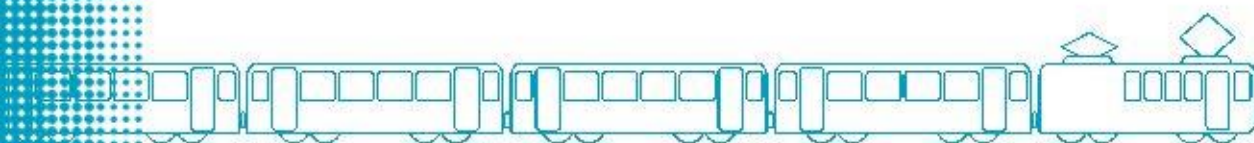
Powiat Słupski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku rozpoczęcia finansowania planowane jest podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji powiatowej, m.in. dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W poniższej tabeli zostały przedstawione działania, które planuje się zrealizować w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

Tabela 26. Realizacja postulatów przewozowych w przypadku rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej przez Powiat Słupski

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	
	Ciągłe monitorowanie poprzez cykliczne, np. co dwa lub trzy lata jednak nie rzadziej niż co pięć lat przeprowadzanie badań napełnień autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia, w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców, połączeń bezpośrednich.
	Zapewnianie bezpośrednich połączeń pomiędzy Miastem Słupsk a każdą miejscowością gdzie znajduje się siedziba gminy.



W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony - zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego między komunikacją powiatową a gminną.

Częstotliwość

Zapewnienie podaży usług przewozowych użyteczności publicznej w zakresie możliwie najwyższej częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi.

W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.

Dostępność

Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego (budowa nowych przystanków komunikacyjnych) w porozumieniu z poszczególnymi gminami.

Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich możliwie blisko generatorów ruchu.

Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.

Umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach:

Bike&Ride - na większości przystanków w szczególności na terenach wiejskich

Kiss&Ride - na przystankach węzłowych

Park&Ride - na przystankach węzłowych oraz w przyszłości na wybranych przystankach.

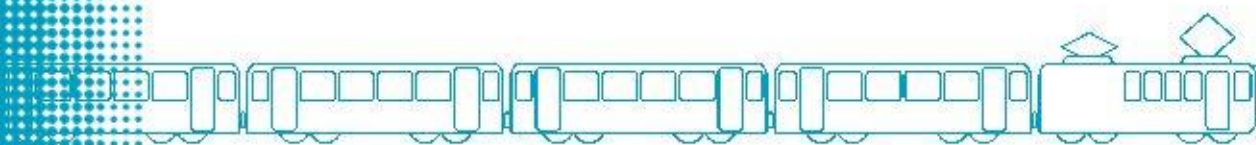
Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.

Niezawodność

Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez wymianę taboru przez operatora na nowocześniejszy - niewystuszony i/lub nowy i tym samym mniej awaryjny.

Koszt

Możliwie niewielki koszt biletów.



Wzrost ilości podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Prędkość

Wzrost prędkości podróży poprzez wytyczanie tras o możliwie najprostszym, uzasadnionym ekonomicznie przebiegu.

Punktualność

Poprawa punktualności kursowania autobusów.

Wylimitowanie odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.

Dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami komunikacyjnymi poprzez przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia.

Wygoda

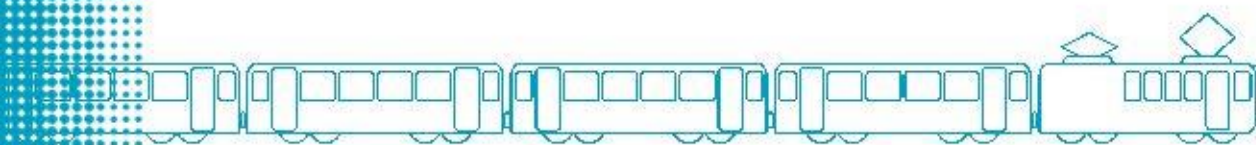
W porozumieniu z poszczególnymi gminami poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych.

Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę przez operatorów na tabor nowszy, posiadający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania takie jak np. system klimatyzacji części osobowej.

Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Bieżące dostosowywanie pojemności taboru do potrzeb komunikacyjnych mieszkańców poprzez wykorzystanie taboru o większej pojemności w razie dużego zainteresowania daną linią komunikacyjną oraz o mniejszej pojemności (np. busów) w razie wystąpienia mniejszej liczby pasażerów.

Źródło: opracowanie własne



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

Badania powietrza przeprowadzone na terenie Powiatu Słupskiego wykazują, iż nie występuje tu przekroczenie średniorocznych dopuszczalnych norm jakości powietrza. Biorąc pod uwagę wrażliwość środowiska przyrodniczego przy planowaniu rozwoju transportu zbiorowego uznaje się za konieczne respektowanie ogólnej zasady rozwoju zrównoważonego zapisanej w polityce ekologicznej państwa i strategii rozwoju województwa pomorskiego, a w odniesieniu do planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w tym na obszary NATURA 2000⁴.

W Powiecie Słupskim występują następujące obszary objęte programem NATURA 2000:

Tabela 27. Powiat Słupski - Specjalne Obszary Ochrony (siedliskowe) Natura 2000

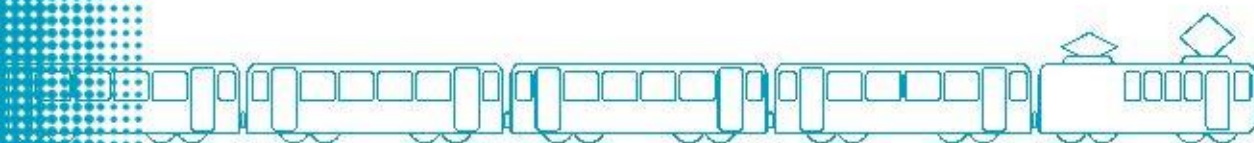
Nazwa obszaru	Gmina
Ostoja Słowińska	Główczyce, Smołdzino, Ustka (część)
Bagna Izbickie	Główczyce
Torfowisko Pobłockie	Główczyce
Przymorskie Błota	Ustka
Dolina Grabowej	Kępice
Dolina Łupawy	Smołdzino, Główczyce, Damnica, Potęgowo
Dolina Wieprzy i Studnicy	Kępice, Kobylnica
Klify Poddębskie	Ustka
Dolina Rzeki Słupi	Dębica Kaszubska
Dolina Słupi	Dębica Kaszubska, Kobylnica

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.obszary.natura2000.org.pl

Tabela 28. Powiat Słupski - Specjalne Obszary Ochrony (ptasie) Natura 2000

Nazwa obszaru	Gmina
Ostoja Słowińska	Główczyce, Smołdzino, Ustka (część)
Przybrzeżne Wody Bałtyku	Smołdzino, Ustka, Miasto Ustka
Dolina Słupi	Dębica Kaszubska

⁴ Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Słupskiego na lata 2012-2022



Korytarz Ekologiczny - Bory Tucholskie	Dębica Kaszubska
Korytarz Ekologiczny - Kaszubski Północ	Dębica Kaszubska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.obszary.natura2000.org.pl

Przy realizacji poszczególnych przedsięwzięć, w szczególności w zakresie infrastruktury technicznej, należy dokonać pełnego rozpoznania warunków środowiskowych i dostosować projektowane rozwiązania do wymogów ochrony środowiska obowiązujących na danym obszarze.

Poprawa stanu nawierzchni dróg wpłynie korzystnie na ochronę środowiska, komfort podróży, stan techniczny pojazdów, oraz pozwoli skrócić czas przejazdu.

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

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

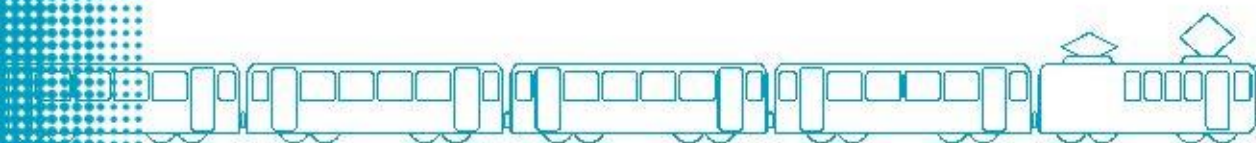
1. przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001r.),
2. przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Powiat Słupski, planuje dążyć do dostosowania przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych działań planuje się podjęcie działań w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

8.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze



dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- 1) lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- 2) dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru,
- 3) umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

8.4.2. Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi planowanej sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Słupski, organizator będzie wymagał od operatorów, żeby był on dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

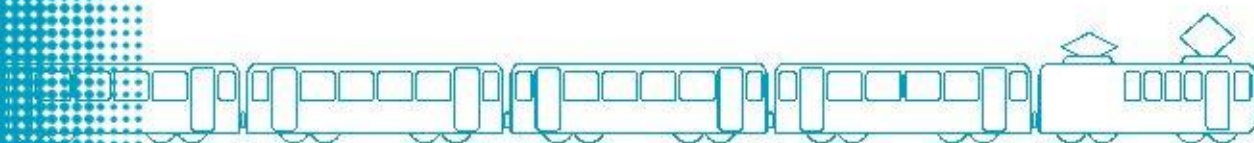
- 1) poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- 2) wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- 3) zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- 4) instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- 5) liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- 6) dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

8.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- 1) informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- 2) informacja wizualna ułatwiająca podróż osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie



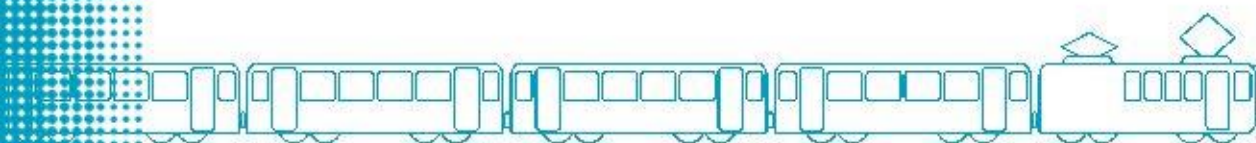
komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

8.5. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

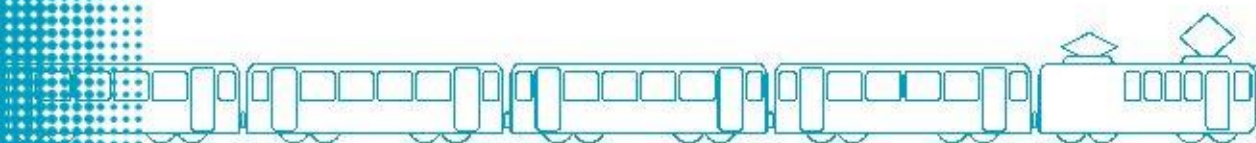
Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu ok. 500 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h (ok. 1,4 m/s).

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.⁵

⁵ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)



9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Powiat ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem w zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, Powiat ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

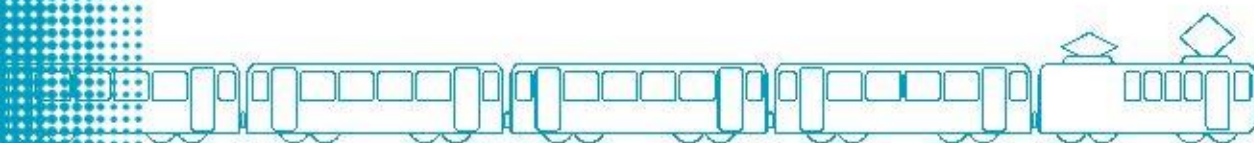
- 1) godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu
- 2) obowiązujących opłat za przejazd,
- 3) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- 4) regulaminów przewozu osób.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast nieustannie dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów do którego planuje dążyć Powiat Słupski w momencie rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej zebrany został w poniższej tabeli.

Tabela 29. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

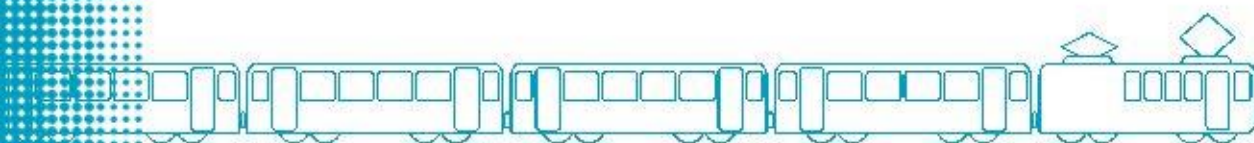
Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach. 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na



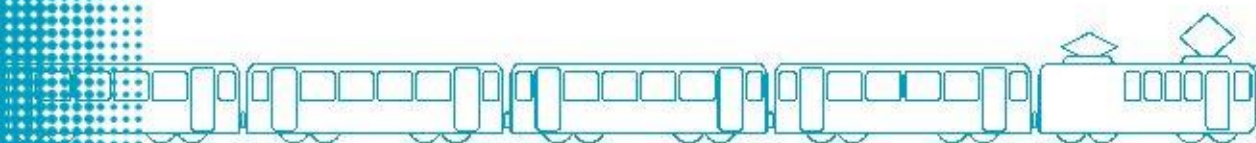
Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
	przystanek na terenach miejskich. 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu.
Zintegrowana informacja na stronie internetowej Powiatu dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.



10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Słupskiego



Powiat Słupski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia finansowania publicznej komunikacji zbiorowej będzie planował przebieg linii komunikacyjnych, tak aby były zaspokajane potrzeby mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Stawiane przed nim cele jeśli środki finansowe Powiatu na to pozwolą będzie realizował między innymi dzięki systematycznemu np. co dwa lub trzy lata jednak nie rzadziej niż co pięć lat badaniu preferencji mieszkańców i uwzględnianiu wyników tych badań przy projektowaniu linii komunikacyjnych. Obecnie zostały przeprowadzone pierwsze takie badania dzięki, którym Powiat poznał preferencje mieszkańców względem komunikacji zbiorowej. Kolejne badania planuje się przeprowadzić w pierwszym roku od momentu rozpoczęcia finansowania transportu zbiorowego przez Powiat. Dzięki zgromadzonym informacjom i wnioskom Powiat będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców. Optymalizacja oferty przewozowej na terenie Powiatu Słupskiego będzie miała na celu zwiększenie atrakcyjności organizowanych usług przy jednoczesnym wzroście efektywności transportu.

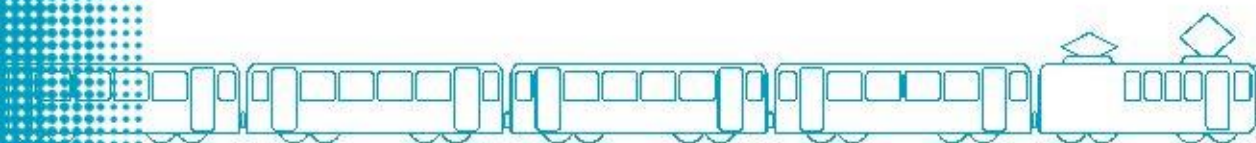
Rozwój sieci komunikacyjnej pod względem nowych kierunków obsługi będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z kierunków rozwoju przestrzennego gmin oraz przy bezpośredniej współpracy z gminami.

10.1. Integracja usług transportu zbiorowego

Planuje się podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- Stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji powiatowej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji autobusowej i kolejowej. Integracja w tych węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.
- W przyszłości stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Słupskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności Miasta Słupsk gmin z terenu powiatu, przewoźników komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.



10.2. Wprowadzenie elektronicznego biletu okresowego

W przypadku rozpoczęcia finansowania jednym z kierunków rozwoju publicznego transportu będzie wdrażanie innowacyjnych rozwiązań typu:

- system e-biletu
- system zarządzania taborem autobusów
- system tablic informacyjnych (dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach węzłowych)
- strona internetowa stworzona na potrzeby systemu e-bilet

Dodatkowo w przypadku finansowania Powiat planuje rozważyć uruchomienie Punktu Obsługi Klienta zlokalizowanego w Mieście Słupsk odpowiedzialnego za rozpatrywanie skarg, wniosków i innych uwag mieszkańców.

10.2.1. System e-biletu

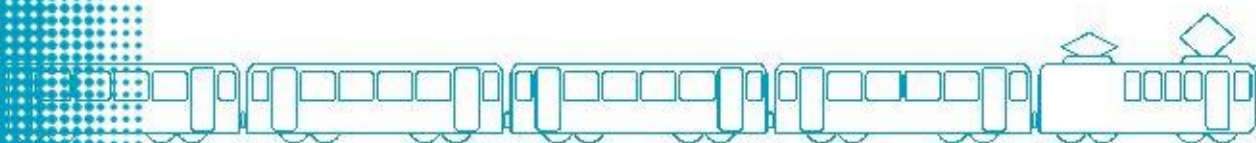
Oprócz obecnie funkcjonującego papierowego nośnika biletów, w przypadku finansowania Powiat rozważy wprowadzenie nośnik elektronicznego funkcjonującego jako bilet okresowy oraz w dalszej perspektywie jako jednorazowy. Każdy pasażer wsiadający i wysiadający będzie zobowiązany do zbliżenia go do elektronicznego kasownika w celu odczytu karty e-biletu. Wprowadzenie e-biletu pozytywnie wpłynie na dostępność biletów i ułatwi pasażerom sposób ich zakupu.

System e-biletu będzie pozwalać w sposób elektroniczny:

- dystrybuować bilety przez punkty Sieć Punktów Dystrybucji i Doładowań oraz Internet,
- kontrolować bilety i przekazywać wyniki kontroli do jednej bazy,

Dodatkowo system będzie dla Powiatu, jako organizatora komunikacji zbiorowej, wszechstronnym źródłem informacji umożliwiających analizę ruchu pasażerskiego na sieci komunikacyjnej, między innymi w zakresie:

- napełnień pojazdów na poszczególnych wykonywanych kursach
- struktury biletów używanych przez pasażerów na poszczególnych wykonywanych kursach



Wdrożenie systemu e-biletu przyczyni się także do redukcji kosztów drukowania oraz dystrybucji papierowych biletów co pozwoli na zwiększenie zysków pochodzących ze sprzedaży biletów.

10.3. System tablic informacyjnych

Powiat Słupski rozważy wprowadzenie systemu tablic informacyjnych na przystankach węzłowych wyświetlających informacje o rzeczywistym rozkładzie jazdy oraz aktualne komunikaty związane z komunikacją zbiorową.

System tablic informacyjnych będzie informował pasażerów oczekujących na przystanku:

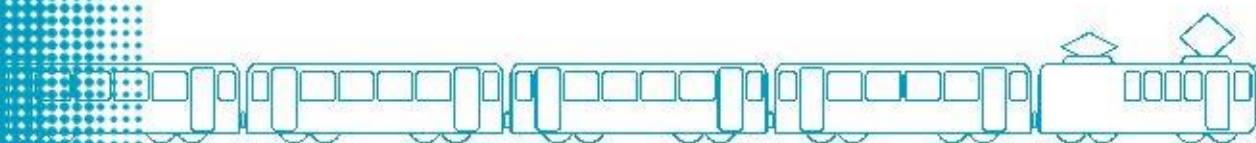
- o opóźnieniach przyjazdu autobusu,
- o bieżącym rozkładzie jazdy autobusu,
- o innych zdarzeniach w ruchu autobusów,
- w zakresie innych komunikatów związanych z bezpieczeństwem pasażerów.

10.4. Strona internetowa e-biletu

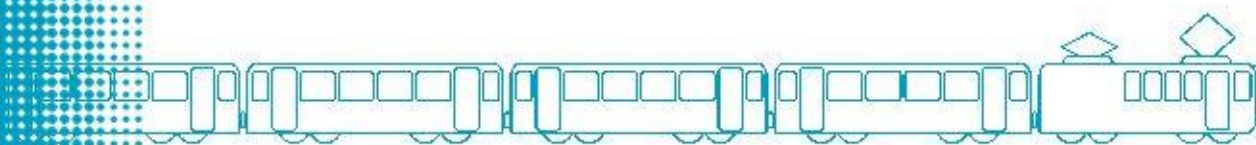
W ramach kompleksowego systemu Powiat planuje rozważyć stworzona strony internetowej, służącej jako podstawowy kanał informacyjny pomiędzy użytkownikami systemu e-bilet (pasażerami), a Punktem Obsługi Klienta podsystemu e-bilet.

Działanie Serwisu Internetowego będzie wspierało i odciążało pracę Punktu Obsługi Klienta. Dostęp do systemu podzielony będzie na dwie strefy: publiczną i administracyjną z ograniczonym dostępem uzależnionym od uprawnień. Strefa administracyjna ma służyć zarządzaniu całością w zależności od posiadanych uprawnień.

Wskazane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego będą możliwe do realizacji przy współpracy Powiatu Słupskiego ze wszystkimi gminami oraz przy wsparciu funduszy europejskich.

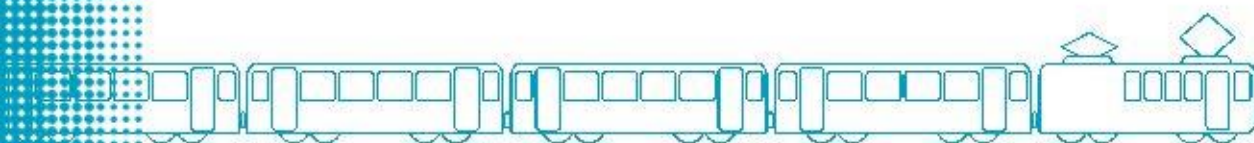


11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego

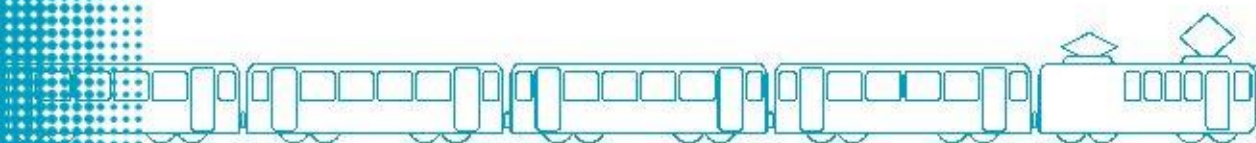


Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Powiat Słupski decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji niniejszego planu transportowego.

Z uwagi jednak na teorię i praktykę planowania transportu, przyjmuje się, że w cyklach corocznych dokonywać się będzie weryfikacji zapisów planu transportowego dla Powiatu Słupskiego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy jednak pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego Powiatu Słupskiego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu.

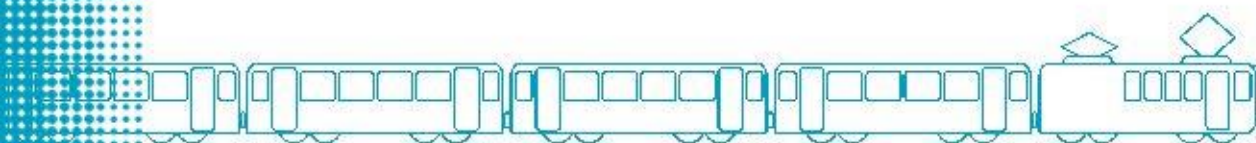
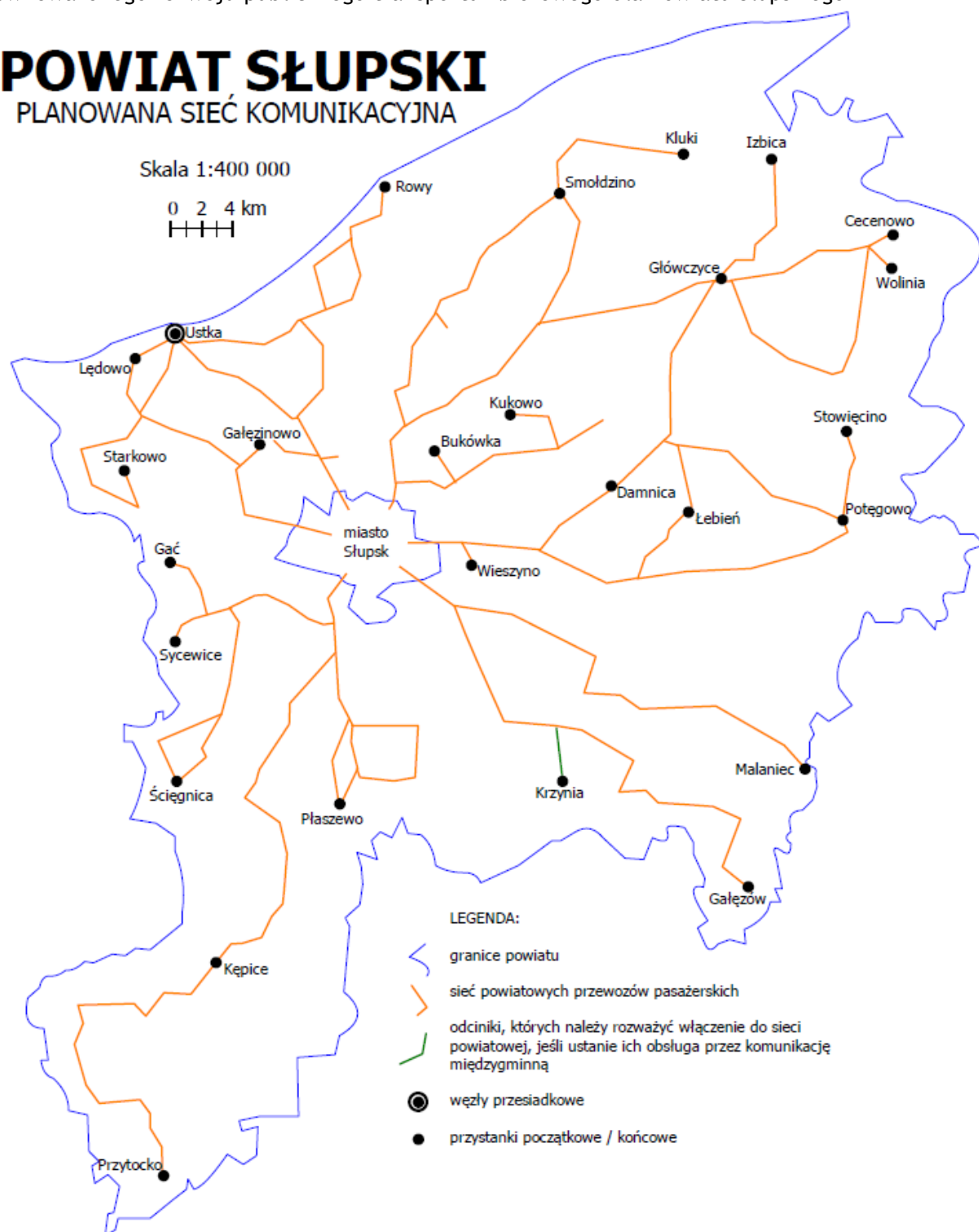


12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego

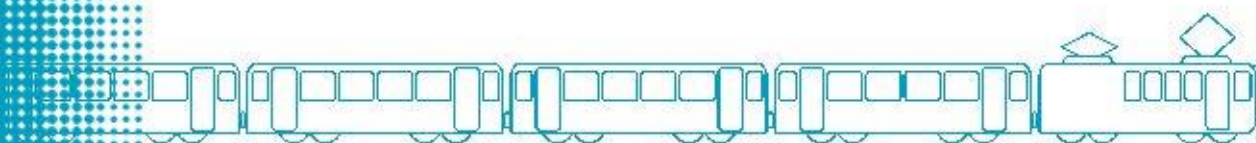


POWIAT SŁUPSKI

PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA



13. Spisy map, tabel i wykresów

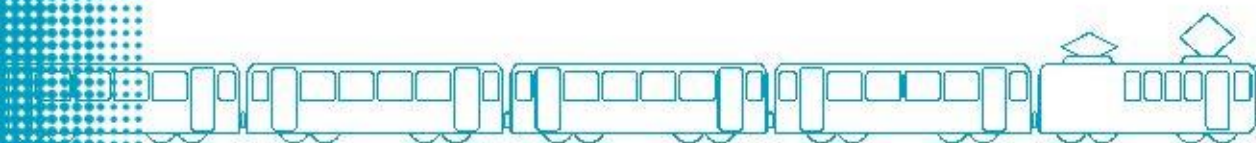


13.1. Spis map

Mapa 1. Powiat Słupski z podziałem na gminy	10
Mapa 2. Sieć kolejowa Powiatu Słupskiego	20
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna	27
Mapa 4. Planowane centrum przesiadkowe w Ustce	31
Mapa 5. Planowane parkingi	32

13.2. Spis tabel

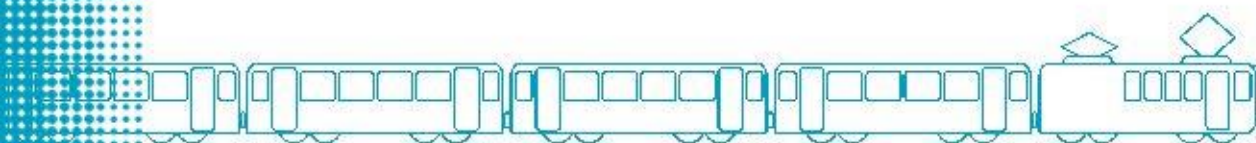
Tabela 1. Ludność Powiatu Słupskiego w roku 2012	13
Tabela 2. Liczba mieszkańców Powiatu Słupskiego w latach 2003-2012	14
Tabela 3. Drogi Powiatu Słupskiego	15
Tabela 4. Drogi wojewódzkie na terenie Powiatu Słupskiego	16
Tabela 5. Drogi powiatowe na terenie Powiatu Słupskiego	16
Tabela 6. Przewozy o charakterze gminnym z wyszczególnieniem 5 linii komunikacyjnych	17
Tabela 7. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika PKS Słupsk S.A. (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	23
Tabela 8. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika PKS Bytów (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	24
Tabela 9. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Dana Express (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	24
Tabela 10. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Ramzes (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	25
Tabela 11. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Nord Express (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	25
Tabela 12. Połączenia regularne wykonywane przez przewoźnika Botrans (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	25
Tabela 13. Połączenie specjalne wykonywane na terenie Powiatu Słupskiego (zezwolenie wydane przez Prezydenta Miasta Słupska)	26
Tabela 14. Zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych wydane przez Starostę Powiatu Słupskiego	26
Tabela 15. Wykaz i charakterystyka pojazdów PKS Słupsk	28
Tabela 16. Urzędy i instytucje publiczne	36
Tabela 17. Liczba uczniów w podziale na typ szkoły	38
Tabela 18. Placówki oświatowe	38
Tabela 19. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	42
Tabela 20. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne	43
Tabela 21. Placówki służby zdrowia i opieki medycznej	45
Tabela 22. Gęstość zaludnienia w podziale na gminy	47
Tabela 23. Prognoza ludności dla Powiatu Słupskiego na lata 2015 - 2030	53
Tabela 24. Liczba zarejestrowanych samochodów w Powiecie Słupskim	61
Tabela 25. Próba statystyczna do badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Słupskiego	63



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego	
Tabela 26. Realizacja postulatów przewozowych w przypadku rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej przez Powiat Słupski	86
Tabela 27. Powiat Słupski - Specjalne Obszary Ochrony (siedliskowe) Natura 2000	89
Tabela 28. Powiat Słupski - Specjalne Obszary Ochrony (ptasie) Natura 2000	89
Tabela 29. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	94

13.3. Spis wykresów

Wykres 1. Stan ludności Powiatu Słupskiego w latach 2003-2012	14
Wykres 2. Stan bezrobocia w Powiecie Słupskim w latach 2008-2012	15
Wykres 5 Średni wiek pojazdów użytkowanych przez PKS Słupsk	30
Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach i powiecie	48
Wykres 7. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do Powiatu Słupskiego w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Słupskiego	49
Wykres 8. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do Powiatu Słupskiego w stosunku do całkowitej liczby mieszkańców Powiatu Słupskiego	49
Wykres 9. Prognoza liczby ludności dla Powiatu Słupskiego na lata 2015 - 2030	53
Wykres 11. Prognoza liczby ludności Powiatu Słupskiego w podziale na grupy wiekowe	54
Wykres 12. Zestawienie liczby samochodów osobowych i samochodów ogółem w Powiecie Słupskim	61
Wykres 13. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców Powiatu Słupskiego w latach 2009-2012	62
Wykres 15. Podział respondentów ze względu na wiek	63
Wykres 16. Podział respondentów ze względu na wykształcenie	64
Wykres 17. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	64
Wykres 18. Pytanie 1 Czy dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy?	65
Wykres 19. Pytanie 2 Czy ma Pan/i możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	66
Wykres 20. Pytanie 3 Jak często odbywa Pan/i podróże za pomocą samochodu, pociągu i autobusu?	67
Wykres 21. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mający możliwość samodzielnego korzystania z samochodu	68
Wykres 22. Pytanie 4 Ile średnio podróży dziennie Pan/Pani wykonuje?	69
Wykres 23. Średnia liczba dziennych podróży - osoby mające samodzielny dostęp do samochodu	69
Wykres 24. Pytanie 5 Który z postulatów transportowych uważa Pani za najważniejszy?	71
Wykres 25. Pytanie 5 Który z postulatów transportowych uważa Pani za najmniej ważny?	72
Wykres 26. Pytanie 6 Czy korzysta Pan/i z biletów ulgowych?	73
Wykres 27. Pytanie 7 z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta?	73
Wykres 28. Pytanie 8. Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?	74



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Słupskiego	
Wykres 29. Pytanie 8 Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? (pytanie zadane użytkownikom samochodów)	75
Wykres 30. Pytanie 9. Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.....	77
Wykres 31. Ocena zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową - respondenci podróżujący pociągiem.....	78
Wykres 32. Ocena zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową - respondenci podróżujący autobusem	79

