



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU LĘBORSKIEGO NA LATA 2015-2025

Wersja z dnia 10.12.2015 r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim	16
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie łębskim	22
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne	23
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem	32
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu	38
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja	42
2.8. Oświata i czynniki społeczne.....	48
2.9. Czynniki gospodarcze.....	52
2.10. Ochrona środowiska naturalnego	54
2.11. Źródła ruchu	58
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	62
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	71
3.1. Struktura podróży.....	71
3.2. Prognoza popytu	76
3.3. Prognoza podaży	79
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	89
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	89
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	105
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe	124
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	128
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	138
6.1. Preferencje pasażerów	138
6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	140

7. Organizacja rynku przewozów	142
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	142
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	146
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	149
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	152
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	155
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	161
Załącznik nr 1. Część graficzna: rysunek sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim	164
Załącznik nr 2. Raport z konsultacji społecznych	165
Spis tabel	166
Spis rysunków.....	168

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2015-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu łębskiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

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

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

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego i powiatu łębskiego.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

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

1.1. Wizja transportu publicznego

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

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

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

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

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu łębskiego, natomiast przedmiotowo:

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

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

W przygotowaniu planu uwzględniono:

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

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego” (stan na dzień 30 kwietnia 2015 r.);
 - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”;
 - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
 - „Program Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa Województwa Pomorskiego na lata 2005-2013”;
 - „Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020”;
 - „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego w 2013 r.”
 - „Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 r.”;
 - „Strategia Rozwoju Powiatu Lęborskiego. Aktualizacja na lata 2014-2020”;
 - „Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka”;
 - „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lęborskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w ramach powiatu lęborskiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju miasta Lęborka i pozostałych gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie pomorskim i powiecie lęborskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;

- dane eksploatacyjne dotyczące przewozów pasażerskich realizowanych na obszarze powiatu łębskiego;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

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

1.3. Definicje i określenia

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

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

przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

1.4. Konsultacje społeczne

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

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

Konsultacje społeczne niniejszego planu transportowego rozpoczęto w dniu 17 września 2015 r. – poprzez zamieszczenie na stronie www.powiat-lebork.com pełnego tekstu projektu planu wraz z formularzem kontaktowym.

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

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

Projekt planu transportowego wraz z formularzem zgłaszania uwag został wyłożony do publicznego wglądu w budynku Starostwa Powiatowego w Łęborku, przy ul. Czołgistów 5. Dokument dostępny był w godzinach od 8 do 15 od poniedziałku do piątku, oprócz dni wolnych od pracy Urzędu, w pokoju nr 107.

Większość uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego. Raport z konsultacji społecznych stanowi Załącznik nr 2 do planu transportowego.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów poruszania się, takich jak: podróże pieszo, jazda na rowerze, podróże transportem zbiorowym, przy zachowaniu możliwości optymalizacji podróży dla mieszkańców – poprzez efektywne powiązanie różnych środków transportu.

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

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

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%⁴, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możli-

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

⁴ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 13.

wości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

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

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

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

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

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

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁵ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w nim – niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

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

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

⁵ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

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

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

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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁶ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ra-

⁶ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

mach celu szczegółowego nr 2 – budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałania marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

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

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

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

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁷, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

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

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;

⁷ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

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

Podjęte działania będą prowadzić do zmniejszania kongestii transportowej poprzez:

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

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”⁸ jako jedno z wyzwań strategicznych (poz. 5) uznaje dostępność transportową, a w tym:

- integrację systemu transportu zbiorowego dla zwiększenia spójności wewnętrznej województwa i mobilności mieszkańców (także w wymiarze miejskim);
- poprawę dostępności drogowej i kolejowej obszarów o najniższej dostępności w regionie.

Jako trzy cele strategiczne określono:

1. Nowoczesną gospodarkę.
2. Aktywnych mieszkańców.
3. Atrakcyjną przestrzeń.

W ramach celu strategicznego „atrakcyjna przestrzeń” wyodrębniony został cel operacyjny: 3.1. Sprawny system transportowy.

Oczekiwany efektami podjętych działań w wyniku realizacji przyjętej strategii będą:

- rozwinięty transport zbiorowy, cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, in-

⁸ „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” przyjęta uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dn. 24.09.2012 r.

teligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego – zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Trójmiasta;

- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego – wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem;
- rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnym i subregionalnymi – położonymi najdalej od stolicy województwa, a także pomiędzy miastami powiatowymi i ośrodkami gminnymi;
- węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;
- mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Jako ukierunkowanie interwencji przewidziano:

- rozwój systemów transportu zbiorowego w całym województwie;
- rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz z ich otoczeniem, obejmujący obszary o dostępności drogowej do Trójmiasta ponad 60 minut oraz dostępności drogowej do miasta powiatowego ponad 30 minut;
- modernizację infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu w gminach w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych.

Warunkiem sukcesu realizacji celu operacyjnego 3.1. jest skuteczna promocja alternatywnych wobec samochodu osobowego środków transportu oraz uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie. Oznacza to konieczność wykorzystania potencjałów wszystkich obszarów województwa, z uwzględnieniem jego zróżnicowań terytorialnych.

Strategia wyodrębnia obszary funkcjonalne Trójmiasta, ośrodka regionalnego Słupska oraz ośrodków subregionalnych: Chojnic-Człuchowa, Lęborka, Malborka, Starogardu Gdańskiego, Kwidzyna i Bytowa.

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”⁹ jest jednym z narzędzi realizacji „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”. W programie tym skonkretyzowano działania w takich obszarach, jak: transport zbiorowy, dostępność peryferyjnych części regionu i kluczowe węzły multimodalne. Zakres „Regionalnego Programu...” obejmuje cel operacyjny „Strategii Rozwoju...”: 3.1. Sprawny system transportowy i określa trzy kierunki działań – cele szczegółowe:

⁹ „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze” przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dn. 13.08.2013 r.

1. Rozwój systemów transportu zbiorowego.
2. Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem.
3. Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu.

Jako jedno z najważniejszych wyzwań, które stoją przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu, program określa zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży.

Zdiagnozowany dla potrzeb „Regionalnego Programu...” system transportu zbiorowego w województwie pomorskim uznano za niewystarczający. Ogranicza on dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechuje się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców. Podejmowane działania mają być ukierunkowane na poprawę stanu technicznego układu drogowego regionu służącego powiązaniom wewnątrzregionalnym, zwłaszcza pomiędzy miastami powiatowymi a Trójmiastem oraz pomiędzy miastami powiatowymi a ich otoczeniem. Zbudowany system publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa ma być sprawny, efektywny i zapewniać powinien:

- spójną i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;
- koordynację zarządzania transportem zbiorowym pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (rozkłady jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Jako przedsięwzięcie strategiczne, zdefiniowano w programie m.in. przebudowę dróg dostępowych do autostrady A1.

Rozwiązania poprawiające jakość usług transportu zbiorowego mają przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach w stosunku do samochodów osobowych i mają polegać na:

- systematycznej wymianie taboru;
- rozwoju innowacyjnych systemów zarządzania ruchem z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego;
- skoordynowaniu działań organizatorów;
- integracji biletowej;
- promocji transportu zbiorowego;

- propagowaniu mobilności aktywnej.

Działania wzmacniające dostępność i spójność regionu będą polegały na przebudowie i rozwijaniu połączeń drogowych (w tym likwidacji „wąskich gardeł”), wdrażaniu systemów zarządzania ruchem (w tym ITS), poprawie płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz na podwyższaniu konkurencyjności transportu publicznego.

Efektem podjętych działań będzie m.in. skrócenie dostępu do miast powiatowych i zwiększenie liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego.

„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego”¹⁰ wskazuje na brak zrównoważenia w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w województwie. Miasto Łębork zostało wskazane jako subregionalny ośrodek węzłowy I rzędu FOM (Funkcjonalny Obszar Miejski), o charakterze ponadgminnym, obsługujący miasto Łębork, gminy: Nowa Wieś Łębska, Cewice i Wicko oraz miasto Łeba, które należy do strefy zewnętrznej – bez ukształtowanego własnego obszaru funkcjonalnego. Powiat łębski znajduje się w zasięgu oddziaływania dwóch ośrodków subregionalnych województwa pomorskiego – Gdyni i Słupska.

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

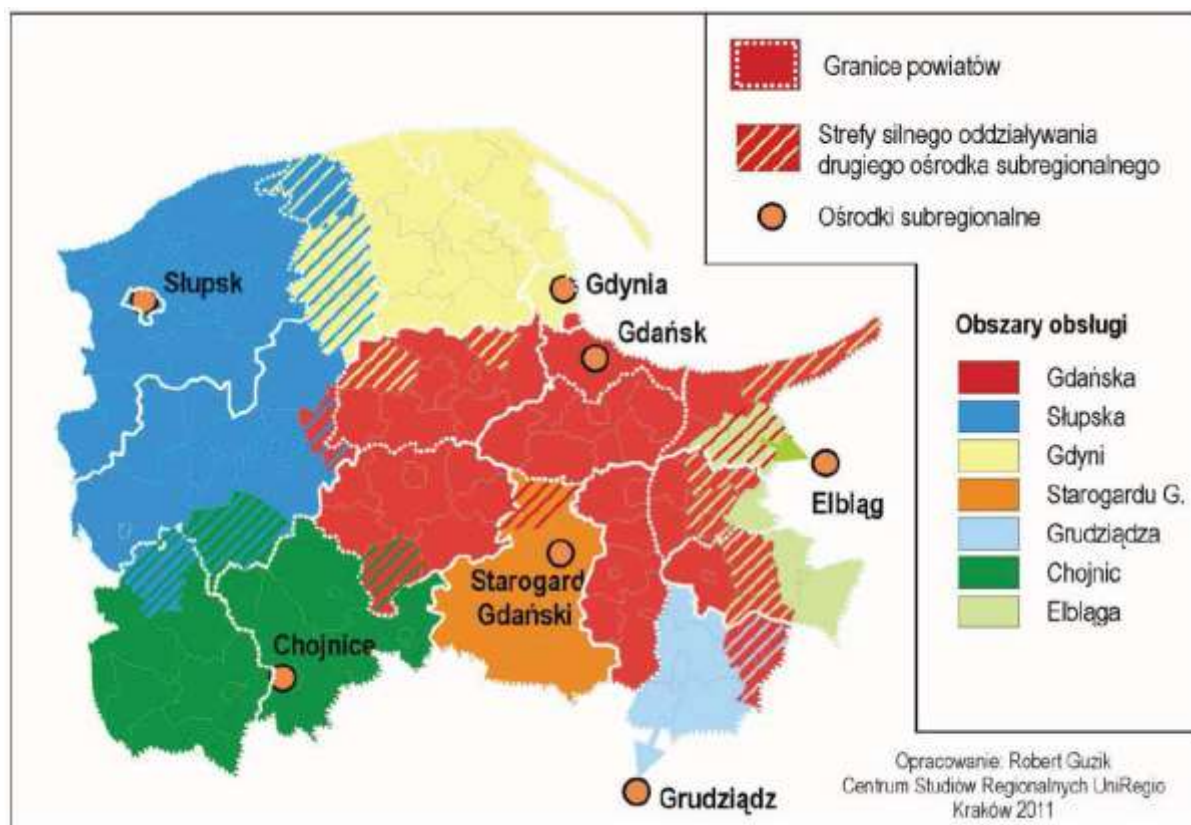
- 1.1. „Poprawa dostępności miast oraz wzrost efektywności systemów transportu drogowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych”.
- 1.2. „Rozwój efektywnych systemów transportu zbiorowego”.

W ramach celu 1.1. rekomendowanymi kierunkami działań są: modernizacja infrastruktury drogowej pomiędzy Słupskiem a Trójmiastem (droga ekspresowa S-6), budowa obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214 w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasto Łębork, modernizacja dróg wojewódzkich nr 213 i 214 oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Łęborku i Łebie.

W ramach działania 1.2. rekomendowane jest dla Łęborka – rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący miasto Łębork oraz gminy: Nowa Wieś Łębska, Cewice, Wicko, Łęczyce, Sierakowice i Linia oraz dla Łeby – rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący miasto Łebę i gminę Wicko, w ramach integracji transportu zbiorowego w oparciu o związki komunikacyjne działające w obszarach funkcjonalnych miast.

¹⁰ „Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego” przyjęta uchwałą nr 247/226/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dn. 5.03.2013 r.

Ponadto, rekomendowane jest wprowadzenie nowoczesnych i ekologicznych środków transportu i rozbudowa zaplecza komunikacji zbiorowej – przystanków i dworców – wraz z integracją podsystemów publicznego transportu zbiorowego oraz budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w Lęborku. W ramach tego celu rekomendowanym kierunkiem działania jest także – wymieniona w pierwszej kolejności – rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Lębork – Łeba wraz ze zwiększeniem częstotliwości i liczby połączeń kolejowych.



Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

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

„Program rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa województwa pomorskiego na lata 2005-2013”, jako jeden z problemów określa pogarszający się stan przewozów osobowych na obszarach wiejskich i na trasach łączących je z miastami oraz związany z tym utrudniony dostęp mieszkańców do infrastruktury społecznej.

Narzędziem implementacji przyjętej strategii jest „Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020”. Program skupia się na wyznaczonych obszarach interwencji w ramach jedenastu wyznaczonych tematycznych osi priorytetowych.

Interwencja programu w zakresie systemu transportowego ujęta jest w osi priorytetowej nr 9: mobilność. W ramach tej osi realizowane będą działania dotyczące priorytetów inwestycyjnych:

- 4e – promowanie strategii niskoemisyjnych we wszystkich sektorach, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej;
- 7d – rozwój i rehabilitacja wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu;
- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Realizacja priorytetu pozwoli na poprawę sprawności, atrakcyjności i ekoefektywności transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, tworząc silną alternatywę dla transportu indywidualnego. Działania te przyczynią się także do unowocześnienia węzłów integracyjnych, poprawiając połączenia wewnątrz miast i w relacji z ich otoczeniem funkcjonalnym. Realizacja działań wpłynie także na poprawę atrakcyjności pasażerskiego transportu kolejowego, skrócenie czasu przejazdów oraz poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróży. Działania te poprawią dostępność komunikacyjną miejskich ośrodków funkcjonalnych i jakość ich powiązań z Trójmiastem.

Oczekiwanymi rezultatami opisanych działań będzie umocnienie pozycji transportu zbiorowego i ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanej przez transport, zwłaszcza w obszarach funkcjonalnych, a także wzrost mobilności mieszkańców w skali regionalnej (transport kolejowy) i lokalnej (transport w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych). Oczekiwanym rezultatem będzie usprawnienie połączeń pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi oraz pomiędzy nimi a otoczeniem.

Celami szczegółowymi w ramach tej osi będą:

- zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych;
- zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym;
- poprawiona dostępność drogowa miejskich ośrodków funkcjonalnych do Trójmiasta, a także jakość powiązań drogowych pomiędzy nimi.

Dla obszarów wiejskich program wyznaczył dziesięć celów tematycznych, a w ramach nich – określone priorytety inwestycyjne – działania związane z priorytetami: 4e, 7b i 7d.

Interwencja w ramach programu regionalnego realizowana będzie w formie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla większych miast oraz Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych dla obszarów mniejszych miast – m.in. dla obszaru funkcjonalnego Łęborka.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie łębskim

W „Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu łębskiego” w ramach obszaru strategicznego „Zrównoważona przestrzeń” wyznaczono cel szczegółowy nr 3.1. „Komplementarny system transportu”, a w nim – działania priorytetowe:

- 3.1.1. Poprawa stanu dróg powiatowych i gminnych, współpraca z gminami w tym zakresie.
- 3.1.2. Poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatowych i gminnych.
- 3.1.3. Rozwój transportu zbiorowego.
- 3.1.4. Wsparcie transportu rowerowego i multimodalnego.

„Strategia Rozwoju Miasta Łęborka 2004-2012” wskazywała w obszarze infrastruktury jako priorytet – działania w kierunku rozwoju sieci drogowej i kolejowej. Stworzenie warunków do rozwoju sieci drogowej i kolejowej określono jako cel niezbędny. Strategia przyjęła jako kierunki działań m.in.: modernizację drogi krajowej nr 6 i drogi wojewódzkiej nr 214, budowę ścieżek rowerowych, utwardzenie dróg gruntowych i zmiany w organizacji ruchu.

Dla powiatu i gmin wchodzących w jego skład nie był opracowywany plan rozwoju transportu publicznego. W Polsce początek planowania transportu miejskiego był związany z akcesją do Unii Europejskiej i aplikowaniem o środki finansowe na rozwój transportu publicznego w miastach. Z myślą o ich pozyskaniu rozpoczęto przygotowywanie tzw. zintegrowanych planów rozwoju transportu publicznego. W Łęborku nie ubiegano się o środki finansowe z Unii Europejskiej na dofinansowanie inwestycji taborowych, w związku z czym zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego nie sporządzono.

Poza miejscowościami obsługiwanymi łębską komunikacją miejską, transport zbiorowy na obszarze powiatu łębskiego przez wiele lat, do okresu przemiany ustrojowej, rozwijany był w oparciu o przedsiębiorstwa PKS. W obsłudze miejscowości powiatu dominowało przedsiębiorstwo PKS ze Słupska, ale pewną rolę odgrywały także przedsiębiorstwa z Wejherowa i Bytowa, obsługując trasy z Łęborka w kierunku powiatów wejherowskiego i bytowskiego.

Od połowy lat 90. w przewozach powiatowych w Polsce coraz większe znaczenie odgrywają przewozy komercyjne realizowane przez niewielkie firmy prywatne, w większości taborem na bazie zaadaptowanych do przewozu osób samochodów dostawczych. Połączenia te zwykle obejmują trasy o dużych potokach pasażerskich – głównie łączące ośrodki gminne, powiatowe i wojewódzkie.

Obecnie na obszarze powiatu łębskiego w drogowych przewozach osób dominują dwa przedsiębiorstwa: stanowiący własność samorządową PKS w Słupsku S.A. oraz przewoźnik prywatny – Boguś Bus Przewozy Osób Bogusław Andrzejczak z Łęborka. Przewoźni-

kami istotnymi w obsłudze powiatu są także Trede Trans Prywatny Transport Samochodowy Zbigniew Treder oraz Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. w Gdyni.

Jak dotąd, zadania realizowane przez powiat łębski w zakresie transportu ograniczały się do budowy i modernizacji dróg przez niego zarządzanych.

Miasto Łębork, miasto Łeba oraz gminy: Cewice, Nowa Wieś Łębska i Wicko z powiatu łębskiego wraz z gminą Łęczyce z powiatu wejherowskiego, tworzą Miejski Obszar Funkcjonalny Łęborka.

„Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka” wyznacza trzy cele strategiczne, a wśród nich cel nr 1: zwiększenie spójności MOF.

Kierunkiem działań nr 1.1. w ramach tego celu będzie rozwój systemu transportu: poprawa wewnętrznych powiązań drogowych, w tym rowerowych i rozwój komunikacji publicznej z głównym węzłem w Łęborku.

Miasto Łębork oraz gminy: Cewice, Nowa Wieś Łębska i Wicko są sygnatariuszami Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka. Jednym z planowanych przedsięwzięć w ramach tego porozumienia jest budowa węzła integrującego podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego w Łęborku (którego celem jest utworzenie rozwiniętego i efektywnie funkcjonalnego zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego w skali powiatowej i regionalnej) wraz z budową i modernizacją dróg i ścieżek rowerowych oraz tworzenie tras rowerowych o charakterze transportowym.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

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

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

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;

- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

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

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznacznym wpływ lub brak wpływu
Gęstość zaludnienia	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszo; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojazdu do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net*, dostęp: 30.04.2015 r.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Pomorskiego, sieć osadnicza w województwie pomorskim – poza obszarem Trójmiasta – tworzy pasma południkowe i równoleżnikowe. Przez miasto Lębork przebiega korytarz północny – w ciągu drogi krajowej nr 6 i drogi ekspresowej S-6, a prostopadle do niego korytarz kaszubski – pasmo południkowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214. Miasto Lębork znajduje się na przecięciu tych korytarzy. Korytarz kaszubski prowadzi w kierunku północnym wzdłuż powiatu lęborskiego do Łeby. Korytarz północny stanowi pasmo koncentracji impulsów rozwojowych – wzdłuż przyszłej drogi ekspresowej S-6.

Północna część powiatu lęborskiego należy do strefy nadmorskiej rozwoju gospodarki turystycznej.

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



Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego

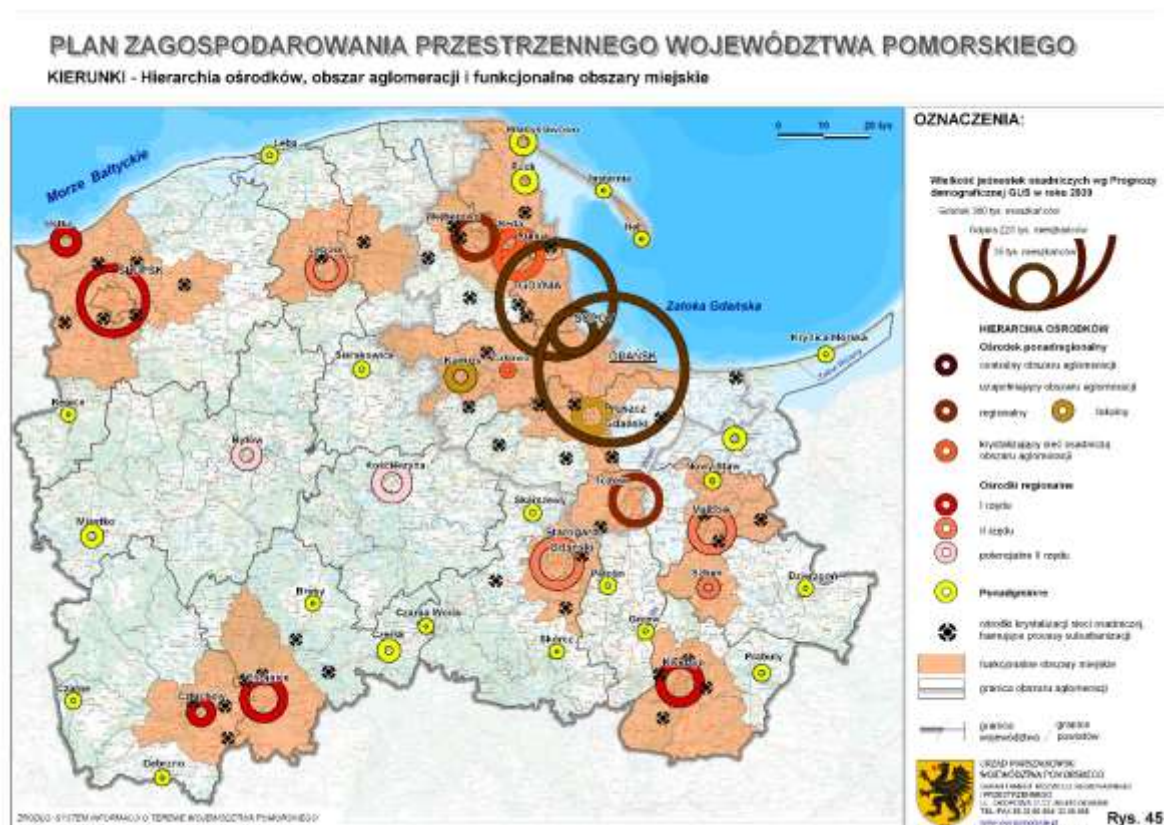
Źródło: www.pomorskie.eu, dostęp: 30.04.2015 r.

W sieci osadniczej wyróżniono w województwie ośrodek ponadregionalny – obejmujący obszar od Wejherowa, poprzez Kartuzy, do Tczewa – oraz ośrodki regionalne I (Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów i Lębork) i II rzędu. Rejon miasta Lęborka tworzy ośrodek osadniczy I rzędu, a zasięgiem jego oddziaływania objęte są gminy Nowa Wieś Lęborska i Łęczycze. Miasto Łeba uznane jest w planie zagospodarowania przestrzennego jako ośrodek o znaczeniu ponadgminnym.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, w zakresie kształtowania systemu osadniczego, wymienia w kierunkach zagospodarowania ukształtowanie ośrodków regionalnych i ponadgminnych na centra życia społeczności miejsko-wiejskiej – poprzez poprawę dostępności do tych ośrodków. Plan proponuje organom odpowiadającym za lokalną politykę przestrzenną oraz zarządzającym gospodarką komunalną, wprowadzanie rozwiązań zmierzających do uczynienia z ośrodków regionalnych węzłów systemów transportowych, w tym transportu publicznego. Proponuje się podjęcie działań zmierzających do organizacji transportu publicznego na obszarze obsługi oraz przyjmowanie rozwiązań zapewniających powiązanie ośrodków regionalnych z zewnętrznymi systemami transportowymi,

także dla transportu publicznego – w celu poprawy dostępu do Trójmiasta, węzłów autostradowych i dróg ekspresowych oraz węzłów kolejowych o znaczeniu krajowym.

Miejsce powiatu lęborskiego wśród ośrodków osadniczych województwa pomorskiego przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Miejsce powiatu lęborskiego wśród ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego

Źródło: *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Gdańsk 2009.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego ustala jako kierunek rozwoju kształtowanie miejskich obszarów funkcjonalnych poprzez powiązanie miast z obszarami wiejskimi do nich ciążącymi, wspólną realizację polityki transportowej oraz wspieranie rozwoju systemów transportu integrujących społeczności lokalne.

Plan wymienia wśród priorytetowych zadań inwestycyjnych o znaczeniu ponadregionalnym przebudowę linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński oraz budowę drogi ekspresowej S-6: Koszalin – Gdańsk – Łęgowo.

Drogę ekspresową S-6, a do czasu jej wybudowania drogę krajową nr 6, plan określa jako korytarz północny o znaczeniu ponadregionalnym. Za drogę o znaczeniu regionalnym

i ponadregionalnym plan uznaje także drogi wojewódzkie nr 213 i 214, w tym drogę nr 214 jako ważną dla powiązań krajowych (przyszłej klasy G).

Za szczególnie ważne plan uznaje przebudowy dróg wojewódzkich:

- nr 212 na odcinku Cewice – Bytów – Zamarte;
- nr 213 na odcinku Słupsk – Wicko;
- nr 214 na odcinku Kościerzyna – Łeba.

Plan zaleca także budowę obwodnic, m.in. Cewic w ciągu drogi nr 212 oraz Lęborka i Wicka – w ciągu drogi nr 214.

Linie kolejową nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Lębork – Słupsk plan zagospodarowania uznaje za ważną znaczenia państwowego, a linię kolejową nr 229 na odcinku Lębork – Łeba – za ważną znaczenia lokalnego. Na trasach tych rozwijana będzie – w ramach publicznego transportu zbiorowego – kolej regionalna łącząca Trójmiasto z Lęborkiem wraz z dojazdem do miejscowości nadmorskiej – Łeby.

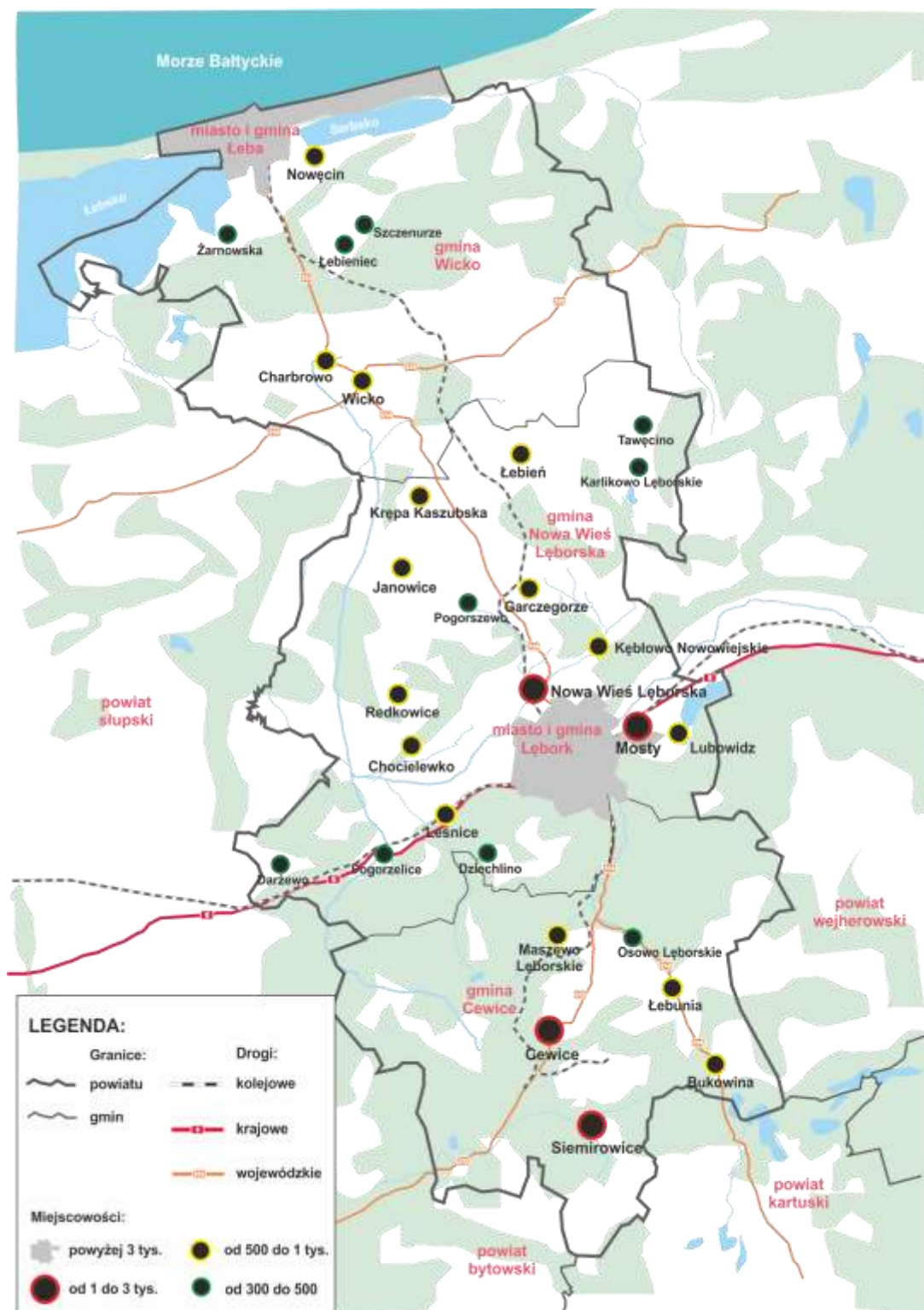
Plan zakłada, że linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork – Łeba zostanie zrewitalizowana, a docelowo (w trzeciej kolejności) zostanie dobudowany drugi tor na linii nr 202. Przewiduje się, że dworzec kolejowy w Lęborku stanowić będzie centrum integracji transportu zbiorowego w subregionie (miasto węzłowe).

Powiat lęborski znajduje się w północnej części województwa pomorskiego i zajmuje powierzchnię 702,6 km², co stanowi 3,86% powierzchni województwa. Powiat lęborski graniczy z powiatami znajdującymi się w województwie pomorskim: od zachodu z powiatem słupskim, od wschodu – z wejherowskim, a od południa – z bytowskim i kartuskim. Na północy granicą powiatu jest krótki odcinek wybrzeża, o długości 12,7 km.

W skład powiatu wchodzi jednostki samorządowe: miasto Lębork i miasto Łeba oraz gminy: Cewice, Nowa Wieś Lęborska i Wicko. Siedzibą Starosty jest największe miasto powiatu – Lębork. W latach 1975-1988 obszar powiatu znajdował się w granicach województwa słupskiego.

Większość obszaru powiatu należy do makroregionu Pobrzeża Koszalińskiego z mezoregionami: Pradolina Redy i Łeby, Wybrzeżem Słowińskim oraz Wysoczyzną Żarnowiecką. Pozostała, południowa część, należy do mezoregionu Pojezierza Kaszubskiego – w ramach makroregionu Pojezierza Wschodniopomorskiego. Powiat posiada urozmaiconą rzeźbę terenu z pradolina Redy-Łeby, wydymami nadmorskimi oraz obszarami wysoczyznowymi.

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



Rys. 4. Mapa powiatu lęborskiego

Źródło: opracowanie własne.

Przeważająca część obszaru powiatu lęborskiego przynależy do regionu kulturowo-etnicznego Kaszuby¹¹.

Wg danych GUS na 31.12.2014 r., liczba mieszkańców powiatu lęborskiego wynosiła, 66,3 tys., co daje średnią gęstość zaludnienia obszaru równą 94 mieszkańców na km². Najmniej zaludnione są tereny w części północnej (bez miasta Łeby) i południowej powiatu. Powierzchnie gmin i miast wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia przedstawiono w tabeli 2.

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

Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [tys.]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1	Miasto Lębork	17,9	35,44	1 984	1/-
2	Miasto Łeba	14,8	3,84	259	1/-
3	Gmina Cewice	187,6	7,48	40	25/12
4	Gmina Nowa Wieś Lęborska	270,5	13,46	50	30/22
5	Gmina Wicko	215,3	6,04	28	30/12
Razem		706,1	66,26	94	87/46

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 15.05.2015 r.

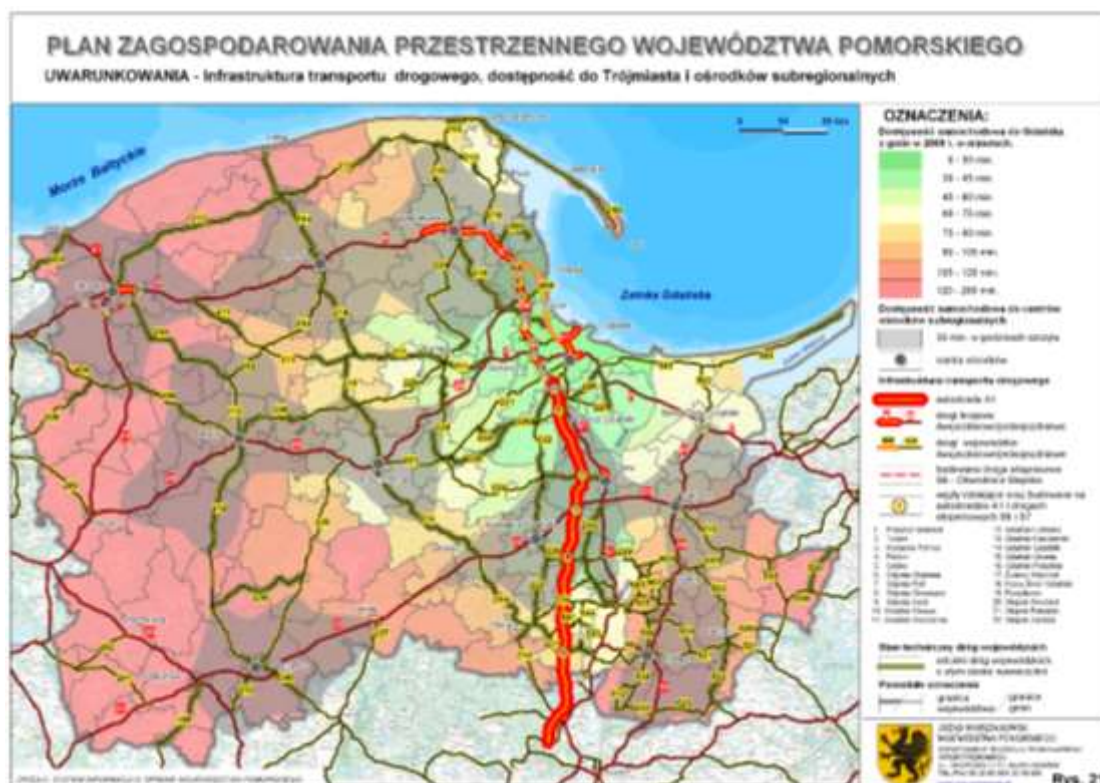
Na terenie powiatu lęborskiego największą powierzchnię zajmują lasy – 41,1% oraz użytki rolne – 34,3%.

Stolica powiatu – miasto Lębork znajduje się pomiędzy Trójmiastem a ośrodkiem subregionalnym – Słupskiem. Odległość Lęborka od miasta wojewódzkiego – Gdańska – wynosi w linii prostej 62 km (odległość drogowa – 76 km), a od Gdyni – 51 km (odległość drogowa – 60 km). Zbliżona odległość (47 km w linii prostej, drogowo – 52 km) dzieli Lębork od innego najbliższego ośrodka subregionalnego województwa pomorskiego – Słupska. Odległości Lęborka od sąsiednich miast powiatowych wynoszą odpowiednio: od Bytowa – 45 km (drogowo – 52 km), Kościerzyny – 49 km (57 km), Kartuz – 37 km (48 km) i Wejherowa – 32 km (36 km).

Obszar objęty niniejszym planem znajduje się w północnej części województwa pomorskiego i charakteryzuje się słabą dostępnością komunikacyjną do ośrodka wojewódzkiego –

¹¹ Wg J. Mordawskiego – „Historia, geografia, język i piśmiennictwo Kaszubów” Gdańsk 1999.

Gdańska, do którego czas dojazdu samochodem osobowym z Łęborka przekracza 75 minut. Północna część powiatu charakteryzuje się także słabą dostępnością komunikacyjną do stolicy powiatu – Łęborka, a czas dojazdu do niego z Łeby wynosi około 40 minut. Na rysunku 5 przedstawiono zasięg dostępności samochodowej poszczególnych obszarów województwa pomorskiego do miasta Gdańska oraz do ośrodków subregionalnych.



Rys. 5. Dostępność samochodowa do głównych ośrodków w województwie pomorskim

Źródło: *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Gdańsk 2009.

Dominujący obszar powiatu ma silnie zróżnicowaną rzeźbę terenu – z falistymi i pagórkowatymi wysoczyznami morenowymi – z obniżaniem się terenu w kierunku północnym. Charakterystyczne są liczne doliny rzek, w tym pradolina rzeki Łeby. Północna część obszaru powiatu to teren nadmorski z licznymi wydhami i dużymi jeziorami przybrzeżnymi (Łebsko, Sarbsko). Część południowa powiatu jest silniej zróżnicowana i wznosi się w kierunku południowym. Deniwelacje terenu są w powiecie znaczne – od poniżej 20 m n.p.m. na terenach nadbrzeżnych i w dolinie rzeki Łeby, do ponad 200 m n.p.m. na krańcach południowych powiatu.

W dalszej części rozdziału opisano obecne zagospodarowanie przestrzenne poszczególnych jednostek administracyjnych objętych planem.

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem

Miasto Łębork

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., miasto Łębork zajmowało powierzchnię 17,86 km². Największą część powierzchni miasta stanowiły grunty zabudowane i zurbanizowane – 40%, użytki rolne zajmowały – 38%, zaś lasy – 19% powierzchni. Pod względem powierzchni, w 2014 r. wśród miast Łębork zajmował 324. miejsce w kraju.

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., liczba ludności miasta wynosiła 35 443 osób, a gęstość zaludnienia – 1 974 osób na km². Pod względem liczby ludności, w 2013 r. wśród miast Łębork zajmował 132. miejsce w kraju.

Miasto położone jest nad rzeką Łebą, w większości na obszarze pradoliny rzeki Łeby z widocznymi trzema poziomami terasowymi. Miasto położone jest w odległości 27 km od brzegu Morza Bałtyckiego. Najniżej położonym miejscem w Łęborku jest rzeka Łeba. Dno doliny Łeby leży na poziomie ok. 10 m n.p.m. Do koryta rzeki przylega zalesiony Pagórek Czarotoryja (50 m n.p.m.), na którego szczycie stoi charakterystyczna, przypominająca zamek, wieża ciśnień. Najwyżej położonym punktem w mieście jest Wzgórze Łębskie, o wysokości ponad 100 m n.p.m. Teren miasta jest w pradolinie dość płaski, a poza nią urozmaicony, ze znacznymi deniwelacjami. Południową część miasta stanowią wzgórza porośnięte lasami.

Przez miasto prowadzi północny korytarz komunikacyjny województwa pomorskiego, w którego skład wchodzi linia kolejowa nr 202 oraz droga krajowa nr 6. Pomiędzy trasą linii kolejowej a drogą krajową zlokalizowane są tereny przemysłowo-składowe. Obszar ten, o szerokości około 0,4 km i długości około 3,3 km, oddziela południowe dzielnice mieszkaniowe od centrum miasta. Trasa linii kolejowej stanowi także barierę komunikacyjną – z tylko trzema przejazdami, ale w tym dwoma bezkolizyjnymi.

Centralna część miasta, ograniczona od południa i od zachodu torami kolejowymi, to rejon intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielo- i jednorodzinnej, z mieszczącymi się tutaj urzędami i instytucjami, centrami handlowymi, targiem miejskim, szkołami i instytucjami kultury oraz byłym zamkiem krzyżackim. W centrum miasta zlokalizowany jest – przy ul. Zwycięstwa – szpital specjalistyczny, deptak i bulwar nad rzeką Łebą oraz kilka parków. Zachodnia część centrum miasta to osiedla wielkopłytowe. Przez ścisłe centrum miasta przebiega trasa drogi wojewódzkiej nr 214, z dużym natężeniem ruchu tranzytowego.

Układ urbanistyczny starego miasta, zachowane fragmenty murów obronnych, zamek z basztą, młynem i spichrzem oraz inne obiekty, wpisane zostały do rejestru zabytków.

W 2014 r. dworzec kolejowy w Łęborku został odremontowany. Prace objęły m.in. plac przed dworcem, perony i przejście na nie.

W odległości około 200 m od budynku dworca zlokalizowany był dworzec autobusowy, zarządzany przez PKS w Słupsku S.A. W 2015 r. słupski PKS sprzedał dworzec autobusowy i dwa małe pawilony handlowo-usługowe. Rolę dworca autobusowego pełni teraz plac przed dworcem kolejowym. Kasy biletowe i pomieszczenia socjalne dla kierowców zlokalizowane są w budynku dworca kolejowego.

Północna część miasta to dwa obszary przemysłowe: zakładów ceramicznych przy ul. Kossaka i przy ul. Pionierów. Ten ostatni obszar oddzielony jest od zabudowy miejskiej torem kolejowym linii nr 229 do Łeby i doliną rzeki. Pomiędzy tymi obszarami występują tereny zielone i zabudowa jednorodzinna, płynnie przechodząca w podobną zabudowę miejscowości Nowa Wieś Łębska.

Obszar na wschód od centrum miasta to wzgórze z urządzonym Parkiem im. Bolesława Chrobrego, tereny zielone i upraw rolnych oraz zabudowa jednorodzinna. Południowy stok wzgórza graniczy z doliną rzeki Łeby i z jej dopływem Okalica.

Część miasta położona na zachód od okalającej centrum linii kolejowej w kierunku Łeby to duża dzielnica zabudowy jednorodzinnej, tereny ogródków działkowych i upraw rolnych. Od obszaru przemysłowego przy ul. Pionierów oddziela tę dzielnicę rzeka Łeba. Na tym odcinku rzeki brak jest mostów, aby więc z tej dzielnicy mieszkaniowej dojechać do północnego obszaru przemysłowego należy kierować się przez centrum miasta.

Obszar południowy to tereny zabudowy mieszkaniowej, częściowo nowej, przechodzące w obszar leśny oraz – w części – jednostka wojskowa. Wzdłuż Okalicy występują także tereny przemysłowe.

Miasto Łębork przecina centralnie pierwszorzędna, zelektryfikowana, jednotorowa linia kolejowa nr 202, należąca do sieci TEN-T i zaliczona do linii o znaczeniu państwowym, ze stacją kolejową Łębork i przystankiem Łębork Mosty na granicy gminy Nowa Wieś Łębska. Linia kolejowa dzieli miasto na dwie części – po stronie północnej znajduje się centrum i część historyczna miasta. Przez stację Łębork przebiega także linia kolejowa znaczenia miejscowego nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, na odcinku Nawcz – Łębork niesklasyfikowana i częściowo rozebrana, natomiast na odcinku z Łęborka do Łeby użytkowana w ruchu towarowym i pasażerskim w okresie sezonu turystycznego, z przystankiem Łębork Nowy Świat. Ze

stacji Łębork do stacji Maszewo Łębskie prowadzi także jednotorowa linia kolejowa nr 237 o znaczeniu państwowym, użytkowana w ruchu towarowym.

Przez Łębork prowadzi ze wschodu na zachód droga krajowa nr 6 – odcinek z Gdańska do Słupska. Aktualnie trwają prace koncepcyjno-projektowe nad przebiegiem drogi ekspresowej S-6, która przejmie w większości ruch z drogi krajowej nr 6. W wariantie przewidzianym do realizacji, przebieg planowanej drogi ekspresowej prowadzi przez południowy obszar miasta – po terenach leśnych. Na drodze S-6 w sąsiedztwie Łęborka planowane są dwa węzły: Łębork-Mosty i Małoszyce, przewidziane do obsługi miasta z dwóch stron, zjazdami na obecną drogę krajową nr 6.

Przez centrum miasta przebiega także tranzytowa droga wojewódzka nr 214, łącząca Łebę przez Łębork i Kościerzynę z autostradą A1. Planowana jest modernizacja tej drogi z realizacją obwodnicy Łęborka po wschodniej stronie miasta, połączona w rejonie węzła Łębork-Mosty z drogą ekspresową.

Miasto Łeba

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., miasto Łeba zajmowało powierzchnię 14,81 km². Pod względem powierzchni wśród miast, Łeba zajmowała 392. miejsce w kraju. Największą część powierzchni miasta stanowiły lasy – 46%, zaś użytki rolne – 26%.

Miasto Łeba, poza obszarem zurbanizowanym, obejmuje pas ponad 12 km nadmorskich wydm – położonych pomiędzy Morzem Bałtyckim a jeziorami Łebsko i Sarbsko.

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., liczba ludności miasta wynosiła 3 836 osób, a gęstość zaludnienia – 259 osób na km², co w 2013 r. dało miastu 661. pozycję w kraju.

Miasto położone jest u ujścia rzeki Łeby do Morza Bałtyckiego – na obszarze Pobrzeża Koszalińskiego na Wybrzeżu Słowińskim. Ukształtowanie terenu miasta jest stosunkowo płaskie, deniwelacje nie przekraczają 2,5 m na obszarze zurbanizowanym i tylko w pasie wydm dochodzą do ponad 20 m. Miasto jest ważnym w Polsce ośrodkiem turystyczno-uzdrowiskowym i jednocześnie miastem portowym (port jachtowy i rybacki). Największą atrakcją Łeby jest bliskość Słowińskiego Parku Narodowego, z najbardziej znanymi wydmami ruchomymi w Polsce.

Obszar miasta jest podzielony na kilka różniących się rejonów. Wschodnia część miasta to rezerwat „Mierzeja Sarbska” o powierzchni ponad 540 ha, obejmujący zespół wydm porośniętych lasem. Zachodnia część miasta należy natomiast do Słowińskiego Parku Narodowego – jest to w większości obszar porośnięty lasami. Ponadto, całe miasto znajduje się w otulinie parku.

Miasto Łeba, otoczone obszarami chronionymi przyrodniczo, charakteryzuje się specyficznym mikroklimatem, dlatego ma charakter miejscowości uzdrowiskowo-turystycznej.

Fragment miasta na zachodnim brzegu rzeki, poza terenami należącymi do parku narodowego, to obszary zagospodarowane turystycznie. Znajdują się tu ośrodki wczasowe, camping i port jachtowy. Jedynie tereny bezpośrednio nad brzegiem rzeki mają charakter przemysłowy.

Część miasta na wschodnim brzegu rzeki ma różnorodny charakter. Obszar przylegający do granic rezerwatu ma charakter wczasowo-uzdrowiskowy. Znajduje się tu wiele położonych wśród lasów ośrodków wczasowych i sanatoryjnych oraz kempingów. Część centralna ma charakter mieszkaniowo-usługowy o zabudowie mieszanej, a od strony jeziora Sarbsko – mieszkaniowy jednorodzinny. Rejon przy rzece Łebie i kanale ma charakter przemysłowo-portowy, z bulwarem nadrzecznym dostępnym dla turystów. Obszar miasta położony pomiędzy centrum a jeziorem Sarbsko ma charakter rolniczy, a obszar na zachód od linii kolejowej – rolniczy z pojedynczą zabudową turystyczną i drobnego przemysłu oraz z nowoczesną oczyszczalnią ścieków.

Przez miasto przebiega kilka szlaków turystyki pieszej i rowerowej, w tym Hanzeatycka Trasa Rowerowa R-10.

Linia kolejowa nr 229, kiedyś doprowadzona do portu, kończy się obecnie na stacji kolejowej w południowej części miasta. Plac dworcowy stanowi jednocześnie zespół przystanków autobusowych komunikacji zbiorowej, wyznaczone są tu także miejsca postojowe dla autobusów, a budynek dworca kolejowego pełni również funkcję dworca autobusowego. Przystanki komunikacji autobusowej nie są wyposażone w zadaszenia i wygodne miejsca do oczekiwania.

Do miasta doprowadzona jest droga wojewódzka nr 214, łącząca Łebę z miastem powiatowym – Łęborkiem.

Komercyjny przewoźnik uruchomił kilka kursów na dobę w ramach komunikacji wewnętrznej.

Gmina Cewice

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Cewice zajmował powierzchnię 187,61 km², z czego lasy stanowiły 62%, a użytki rolne – tylko 31%. Gmina podzielona jest na 12 sołectw. Liczba mieszkańców gminy, według danych GUS na 31 grudnia 2014 r., wynosiła 7 481 osób.

Gmina jest słabo zaludniona. Największe jednostki osadnicze w gminie to: Cewice (1,9 tys. osób) i Siemirowice (1,5 tys. osób). Dużymi miejscowościami są także: Bukowina,

Maszewo Łębskie i Łebunia. Cewice są centralnym ośrodkiem gminnym, a duży ośrodek Siemirowice to osiedle mieszkaniowe lotników i pracowników obsługi pobliskiego lotniska oraz ich rodzin.

Przemysł na obszarze gminy niemal nie występuje, poza zakładami drożdżowymi w Maszewie Łębskim, małymi zakładami mięsnymi i przetwórstwa drzewnego w Cewicach oraz zapleczem dużego lotniska wojskowego w Siemirowicach.

Gmina ma charakter leśno-rolniczy. Zabudowa mieszkaniowa jest dość rozproszona na terenach użytkowanych rolniczo wśród kompleksów leśnych. W większych miejscowościach gminy występują ponadto zespoły zabudowy wielorodzinnej po byłych PGR-ach.

Ponad połowa powierzchni gminy objęta jest ochroną przyrody – jako Obszar Chronionego Krajobrazu „Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na południe od Łęborka”.

Gmina jest skomunikowana z Łęborkiem drogą wojewódzką nr 214 oraz łączącą się z nią drogą wojewódzką nr 212. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 237, prowadząca do obiektów lotniska i użytkowana tylko w ruchu towarowym.

Gmina Nowa Wieś Łębska

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Nowa Wieś Łębska zajmował powierzchnię 270,45 km², z czego 59% stanowiły użytki rolne, a 31% – lasy. Gmina podzielona jest na 22 sołectwa. Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., gminę zamieszkiwało 13 455 osób.

Największe miejscowości gminy to Nowa Wieś Łębska (ok. 2,4 tys. mieszkańców), Mosty (1,7 tys.) i Łebień (ok. 1 tys.) oraz Chocielewko, Garczegorze, Janowice, Krępa Kąszubska, Kębłowo Nowowiejskie, Leśnice, Lubowidz i Redkowice.

Większość terenu gminy stanowi lekko pofałdowana wysoczyzna, z wysokościami do ponad 80 m n.p.m., z meandrującą doliną rzeki Łeby na wschodnim skraju gminy. Południowa i zachodnia część gminy to płaska dolina rzeki Łeby o rzędnych nawet poniżej 10 m n.p.m., a krańce południowe – to wzgórza o wysokościach sięgających nawet ponad 130 m n.p.m.

Gmina ma charakter rolniczy z zabudową w większości zwartą, skupioną w większych miejscowościach. Obszar miasta Łęborka jest niemal w całości otoczony terenami gminy Nowa Wieś Łębska, stąd miejscowości położone blisko miasta, takie jak: Nowa Wieś Łębska, Lubowidz i Mosty, stanowią jego naturalne zaplecze mieszkaniowe – występują tu widoczne procesy suburbanizacji. Miejscowości te mają charakter przedmieść Łęborka i razem z miastem tworzą zespół urbanistyczny. W niektórych miejscowościach, głównie po byłych PGR-ach, występują zwarte obszary zabudowy wielorodzinnej.

Na południu gminy znajduje się jezioro Lubowidzkie, zagospodarowane turystycznie, stanowiące zaplecze rekreacyjne dla mieszkańców gminy i miasta Łęborka.

W miejscowościach: Darzewo, Janowice i Leśnice znajdują się zabytkowe dwory.

Wśród kompleksu leśnego na północ od miejscowości Czarnówko znajduje się składowisko odpadów z kompostownią i produkcją biogazu, eksploatowane przez Zakład Zagospodarowania Odpadów „Czysta Błękitna Kraina” Sp. z o.o.

W miejscowościach: Nowa Wieś Łębska, Kębłowo Nowowiejskie i Chocielewko eksploatowane są złoża piasków i żwirów oraz surowców do produkcji ceramiki budowlanej.

Południowa część powierzchni gminy objęta jest ochroną przyrody – jako Obszar Chronionego Krajobrazu „Fragment Pradoliny Łeby i wzgórza morenowe na południe od Łęborka”.

Gmina Nowa Wieś Łębska, otaczając granice miasta Łęborka, jest dobrze skomunikowana ze stolicą powiatu. Przez obszar gminy prowadzi droga krajowa nr 6 oraz droga wojewódzka nr 214.

W obszarze gminy wyznaczono trasę przyszłej drogi ekspresowej S-6 – wzdłuż obecnej drogi krajowej nr 6 oraz omijając miasto Łębork przez południową część gminy, przy granicy miasta.

Przez gminę prowadzi również linia kolejowa nr 202, z przystankami kolejowymi Łębork Mosty, Leśnice i Pogorzelice, z pasażerskimi przewozami regionalnymi oraz linia kolejowa nr 229 – z przystankami: Nowa Wieś Łębska, Garczegorze i Łędziechowo.

Z miejscowości Garczegorze przez Choczewo do Wejherowa prowadziła linia kolejowa nr 230. Obecnie jest ona nieprzejezdna i nieeksploatowana, częściowo rozebrana.

Gmina Wicko

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar gminy Wicko zajmował powierzchnię 215,29 km², z czego 50% stanowiły użytki rolne, a 33% – lasy. Gmina podzielona jest na 12 sołectw. Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., gminę zamieszkiwało 6 041 osób.

Gmina jest słabo zaludniona, największe miejscowości to: Charbrowo, Wicko i Nowęcín, które skupiają niemal 1/3 mieszkańców gminy. Wicko pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej i wraz z Charbrowem stanowi wspólny zespół urbanistyczny, natomiast Nowęcín stanowi kontynuację zabudowy miasta Łeby. Pozostałe miejscowości są niewielkie.

Większość terenu gminy stanowi lekko pofałdowana wysoczyzna, z wysokościami sięgającymi ponad 100 m n.p.m. Na wschodnim skraju gminy znajduje się płaska dolina rzeki Łeby o rzędnych od 0 do 10 m n.p.m.

Na północy gminy znajdują się przybrzeżne jeziora: Sarbsko oraz największe w Słowińskim Parku Narodowym – Łebsko. Jezioro Łebsko zajmuje powierzchnię 71,4 km² i jest trze-

cim co do wielkości jeziorem w Polsce, a lustro wody znajduje się tylko 0,3 m n.p.m. Przez jezioro przepływa rzeka Łeba.

Gmina ma charakter rolniczy, z funkcją turystyczną. W Nowęcinie i w Sarbsku znajdują się stadniny koni z zapleczem turystycznym. W Nowęcinie, w pobliżu granicy miasta Łeby, urządzone są obiekty turystyczne, w tym park jurajski. Charakter turystyczno-wypoczynkowy posiadają także miejscowości Ulinia i Żarnowska, położone w pobliżu jezior.

Gmina pozbawiona jest dużego przemysłu, mniejsze zakłady przemysłowe zlokalizowane są w Charbrowie, Łebieńcu i Roszycach. Na terenie gminy budowanych jest obecnie kilka ferm wiatrowych. Bliskość miasta Łeby, dużego ośrodka turystycznego i miasta o dużej aktywności gospodarczej, wpływa na wspomaganie rozwoju gminy jako zaplecza turystycznego.

W miejscowościach: Charbrowo, Nowęcin, Poraj, Ulinia i Zdrzewno zlokalizowane są zabytkowe zespoły pałacowo-parkowe. W Poraju w parku pałacowym znajduje się galeria rzeźby współczesnej.

Północny fragment gminy – wraz z jeziorem Łebsko – stanowi obszar Słowińskiego Parku Narodowego, natomiast większość terenu gminy należy do otuliny parku.

Przez gminę przebiega kilka szlaków turystyki pieszej i rowerowej, w tym Hanzeatycka Trasa Rowerowa R-10.

Gmina jest skomunikowana z Łęborkiem drogą wojewódzką nr 214. Przez gminę i ośrodek gminny Wicko przebiega także droga wojewódzka nr 213, łącząca Krokową ze Słupskiem, mająca większe znaczenie w sezonie turystycznym. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 229, na której w gminie zlokalizowane są przystanki Wrzeście i Steknica, z ruchem pasażerskim w sezonie turystycznym.

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez województwo pomorskie przebiegają dwa paneuropejskie korytarze transportowe bazowej sieci TEN-T: korytarz Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice) oraz korytarz Morze Północne – Bałtyk (odcinek Warszawa – Poznań)¹². W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską oraz autostrada A2 – łącząca Warszawę z Łodzią i Poznaniem, z odgałęzieniem drogą ekspresową S-5 do Gniezna, a w przyszłości do Bydgoszczy i do autostrady A1.

¹² Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, stan na dzień 27.07.2013 r.

Projektowana przez miasto i powiat łębski droga ekspresowa S-6 będzie poprzez istniejący odcinek – południowy fragment obwodnicy Trójmiasta – bezpośrednio połączona z autostradą A-1, czyli z siecią TEN-T.

Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w województwie pomorskim linie kolejowe nr 3 i 131 – jako sieć bazową oraz nr 201, 202 (prowadzącą przez Lębork) i 353 – jako sieć kompleksową. Do sieci TEN-T należy też Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

Przez obszar powiatu lęborskiego prowadzi linia kolejowa o znaczeniu państwowym¹³ – pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana i wykorzystywana w ruchu pasażerskim linia nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński oraz trzy linie znaczenia miejscowego, jednotorowe i niezelektryfikowane:

- nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba;
- nr 230 Wejherowo – Garczegorze;
- nr 237 Lębork – Cewice (dawniej Lębork – Bytów).

Spośród linii o znaczeniu lokalnym, w ruchu pasażerskim wykorzystywany jest tylko w okresie sezonu turystycznego, odcinek linii nr 229 Lębork – Łeba, poza tym okresem używana jest w ruchu towarowym.

Na linii nr 237 odbywa się ruch towarowy. Pozostałe odcinki linii o znaczeniu miejscowym są na terenie powiatu leborskiego nieprzejezdne i częściowo rozebrane.

Linia kolejowa nr 202 została zmodernizowana i pozwala na przejazd pociągom pasażerskim na całej trasie z prędkością 120 km/h.

Linia nr 229 na odcinku z Lęborka do Łeby umożliwia przejazd pociągom pasażerskim z predkością od 60 do 90 km/h.

Na linii kolejowej nr 202 czynna jest w ruchu pasażerskim na obszarze objętym planem stacja Lębork oraz przystanek Leśnice i stacja Pogorzelice w gminie Nowa Wieś Lęborska. Stacja Lębork stanowi węzeł kolejowy dla ruchu pasażerskiego, zatrzymują się na niej wszystkie pociągi pospieszne.

Przy linii kolejowej nr 202 powstał nowy przystanek kolejowy Lębork-Mosty. Inwestycja została zrealizowana przez Gminę Miasto Lębork. Peron ma 215 metrów długości i 6 szerokości. Platforma przystanku znajdzie się 76 cm powyżej poziomu główki szyny. Z przystanku korzystają pociągi SKM.

¹³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

Na linii kolejowej nr 229 na obszarze objętym planem czynne są w sezonie turystycznym przystanki: Lębork Nowy Świat, Nowa Wieś Lęborska, Garczegorze, Lędziechowo, Wrzeskie, Steknica i Łeba.

Miasto Lębork posiada połączenia kolejowe pociągami dalekobieżnymi z takimi miastami jak: Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Katowice, Kołobrzeg, Koszalin, Kraków, Olsztyn, Opole, Poznań, Szczecin, Warszawa i Wrocław. Część połączeń obsługiwana jest tylko w okresie wakacji.

Trasę ze Słupska przez Lębork do Trójmiasta obsługuje Szybka Kolej Miejska, zapewniając:

- z Wejherowem – 20 par połączeń bezpośrednich na dobę w dniu roboczym, 16 par w sobotę i 11 par w niedzielę;
- z Gdynią – 17 par połączeń bezpośrednich na dobę w dniu roboczym, 14 par w sobotę i 7 par w niedzielę;
- z Gdańskiem – 12 par połączeń bezpośrednich na dobę w dniu roboczym, 9 par w sobotę i 3 pary w niedzielę.

Poza tym, Lębork posiada połączenia z Gdynią i Słupskiem pociągami TLK (8 par w każdym rodzaju dnia).

Podobnie dobre skomunikowanie Lębork posiada ze Słupskiem (20 par połączeń bezpośrednich na dobę w dniu roboczym, 18 par w sobotę i 17 par w niedzielę). Poprzez SKM dobre połączenie z Trójmiastem mają także Mosty w gminie Nowa Wieś Lęborska oraz Godętowo, Bożepole Wielkie i Strzebielino Morskie w gminie Łęczycze.

W okresie wakacji miasto Lębork i gmina Nowa Wieś Lęborska posiadają także dobre połączenie kolejowe z Łebą (6 par pociągów regionalnych w dobie).

W powiecie lęborskim znajduje się łącznie 1 532 km dróg, w tym 22 km drogi krajowej nr 6, ponad 70 km dróg wojewódzkich, 221 km dróg powiatowych (w tym 215 km o nawierzchni twardej ulepszonej) i 272 km dróg gminnych (w tym tylko 112 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

Przez obszar objęty planem przebiega droga krajowa nr 6 i planowana droga ekspresowa S-6. Droga ekspresowa ominie miasto Lębork, zapewniając jego skomunikowanie węzłami w pobliżu granic miasta oraz dodatkowo – w pobliżu Łęczyc i Strzebielina.

Przez powiat lęborski przebiegają trasy trzech dróg wojewódzkich:

- nr 212 – w relacji: Osowo Lęborskie – Bytów – Chojnice – Zamarte;
- nr 213 – w relacji: Słupsk – Wicko – Żelazno – Sulicice – Celbowo;
- nr 214 – w relacji: Łeba – Lębork – Sierakowice – Puzdrowo – Kościerzyna – Warlubie.

Droga krajowa ma największe znaczenie w przewozach tranzytowych oraz w podróżach i przewozach drogowych do/z obszaru objętego planem. W przewozach wewnątrz obszaru znaczenie drogi krajowej jest mniejsze.

Drogi wojewódzkie nr: 212, 213 i 214 także mają istotne znaczenie tranzytowe. Droga wojewódzka nr 214 stanowi niemal jedyny dojazd do Łeby – miejscowości nadmorskiej. Drogi wojewódzkie są wykorzystywane w podróżach wewnątrz powiatu – jako podstawowa sieć połączeń wszystkich ośrodków gminnych ze sobą i z miastem Łęborkiem. Podstawowe znaczenie dla skomunikowania obszaru objętego planem mają także drogi powiatowe.

Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz czynnych linii kolejowych przedstawiono na rysunku 4 we wcześniejszej części planu.

Drogowy publiczny transport zbiorowy w mieście oparty jest na sieci ulicznej – z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. W mieście Łęborku funkcjonował dworzec autobusowy, zlokalizowany przy ul. Dworcowej. Obiekt ten był własnością PKS w Słupsku S.A., ale w marcu 2015 r. nieruchomość ta została sprzedana – z przeznaczeniem na cele inne niż transportowe. W pozostałych ośrodkach gminnych zlokalizowane są tylko przystanki autobusowe, często wyposażone w zatoki, perony do wsiadania i wiaty – przynajmniej w jednym kierunku. Nie wszędzie jednak są zapewnione dogodne warunki do oczekiwania na pojazdy.

Miasto Łeba posiada urządzony plac postojowy z przystankami autobusowymi przy ul. Dworcowej – w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego. Przystanki te nie są jednak urządzone trwale, nie posiadają peronów, zadaszeń i ławek dla oczekujących pasażerów, co utrudnia korzystanie z transportu publicznego.

W pozostałych większych miejscowościach przystanki autobusowe często wyposażone są w wiaty – co najmniej w jednym kierunku – oraz mają zatoki dla zatrzymywania się autobusów i perony ułatwiające wsiadanie pasażerom. Nie wszędzie jednak zapewnione są dogodne warunki oczekiwania.

W żadnej gminie powiatu nie została wyznaczona stała strefa płatnego parkowania. Miasto Łeba uruchamia natomiast w sezonie letnim (od 15 czerwca do 15 września) strefę płatnego parkowania obejmującą kilkanaście ulic, funkcjonującą w dni robocze i soboty w godzinach od 8 do 20.

W powiecie łębskim wytyczono wiele komunikacyjnych i turystycznych szlaków rowerowych. Urządzone ścieżki rowerowe – według stanu na dzień 31.12.2013 r. – obejmują w powiecie 21,8 km i występują głównie w: gminie Nowa Wieś Lęborska (9,4 km w ciągu drogi wojewódzkiej), mieście Łebie (7,0 km), mieście Łęborku (3,8 km) oraz w gminie Wicko (1,6 km w ciągu drogi wojewódzkiej). Dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka opra-

cowana została „Koncepcja głównych tras rowerowych dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Łęborka oraz lokalnych ścieżek dla miasta Łęborka”¹⁴, w której przedstawiono kilka wariantów przebiegu głównych tras oraz kompleksowy system dróg rowerowych w obszarze.

Pasmem nadmorskim, przez Łebę i Wicko, przebiega międzynarodowy szlak – Hanzeatycka Trasa Rowerowa R-10. Przez powiat łębski i miasto Łębork prowadzi także międzyregionalny szlak rowerowy Trasa Pałaców i Zamków.

Podróże międzypowiatowe odbywają się z powiatu łębskiego głównie w kierunkach do Trójmiasta i Słupska.

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiat łębski zamieszkały był przez około 66 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu łębskiego w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 3.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach w całym powiecie. Największy wzrost odnotowano w gminie Cewice, a najmniejszy w miastach Łęborku i Łebie. Najczęściej występuje jednak ujemne saldo migracji.

Trend wzrostu liczby ludności w powiecie łębskim był odmienny niż dla podobnych (mniejszych) powiatów w Polsce i zapewne będzie utrzymywał się w przyszłości. Należy przypuszczać, że nadal będą zachodziły procesy suburbanizacji.

Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu łębskiego w latach 2009-2014 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Miasto Łębork	34 657	35 821	35 707	35 588	35 526	35 443	102,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,3	1,3	0,7	0,2	0,2	0,3	-
– saldo migracji na pobyt stały	-78	-103	-111	-80	-25	b.d.	-
Miasto Łeba	3 748	3 911	3 889	3 864	3 824	3 836	102,3
w tym:							

¹⁴ www.lebork.pl, dostęp: 30.04.2015 r.

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	-2,6	1,0	-4,3	-2,6	-1,8	-4,2	
– saldo migracji na pobyt stały	-14	1	-6	-17	-35	b.d.	
Gmina Cewice	7 039	7 318	7 371	7 352	7 356	7 481	106,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	8,7	5,3	8,4	6,4	6,0	7,2	
– saldo migracji na pobyt stały	-21	-15	-9	-72	-38	b.d.	
Gmina Nowa Wieś Lęborska	12 718	13 195	13 595	13 369	13 378	13 455	105,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,8	7,9	4,6	3,6	5,2	6,2	
– saldo migracji na pobyt stały	63	72	40	37	-56	b.d.	
Gmina Wicko	5 753	5 916	5 940	6 013	6 046	6 041	105,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,3	4,1	5,1	5,7	3,8	4,1	
– saldo migracji na pobyt stały	5	15	-3	-13	22	b.d.	
Razem powiat łębski	63 915	66 161	66 202	66 186	66 130	66 256	103,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,9	3,3	2,4	1,9	2,1	2,4	
– saldo migracji na pobyt stały	-45	-30	-89	-145	-132	b.d.	-

Źródło: dane GUS.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 4. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miast i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

W powiecie łębskim w latach 2009-2014 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 5,6%), natomiast zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 2,0%), a szczególnie w wieku poprodukcyjnym (o 27,0%). Podobna tendencja spadku liczby mieszkańców młodych i wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem takiej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

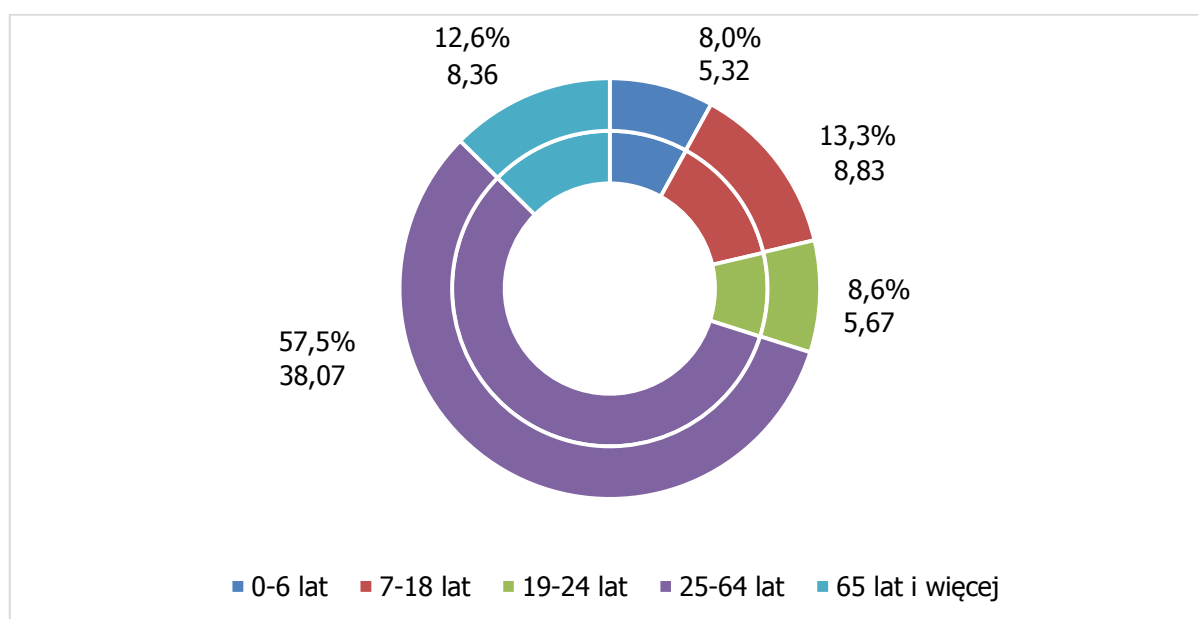
Tab. 4. Struktura ludności jednostek administracyjnych powiatu łębskiego w latach 2009-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
Miasto Łębork			
– przedprodukcyjnym	7 111	6 473	91,0
– produkcyjnym	22 332	22 441	100,5
– poprodukcyjnym	5 214	6 529	125,2
Miasto Łeba			
– przedprodukcyjnym	667	594	89,1
– produkcyjnym	2 460	2 469	100,4
– poprodukcyjnym	621	733	118,0
Gmina Cewice			
– przedprodukcyjnym	1 824	1 870	102,5
– produkcyjnym	4 533	4 711	103,9
– poprodukcyjnym	682	900	132,0
Gmina Nowa Wieś Lęborska			
– przedprodukcyjnym	3 112	3 015	96,9
– produkcyjnym	8 252	8 661	105,0
– poprodukcyjnym	1 354	1 779	131,4
Gmina Wicko			
– przedprodukcyjnym	1 418	1 383	97,5

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
– produkcyjnym	3 692	3 821	103,5
– poprodukcyjnym	643	837	130,2
Razem powiat łębski			
– przedprodukcyjnym	14 132	13 335	94,4
– produkcyjnym	41 269	42 103	102,0
– poprodukcyjnym	8 514	10 818	127,1

Źródło: dane GUS.

Strukturę wiekową mieszkańców powiatu łębskiego, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., przedstawiono na rysunku 6.



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu łębskiego, sporządzone przez GUS, przedstawiono w tabeli 5. Liczba ludności powiatu łębskiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie powoli maleć i w 2025 r. osiągnie 65 651 osób. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miasta i gmin w powiecie. Znacznie zmaleje liczba osób uczących się – w miastach aż o około 16%, a na terenach wiejskich o 8%, co w skali powia-

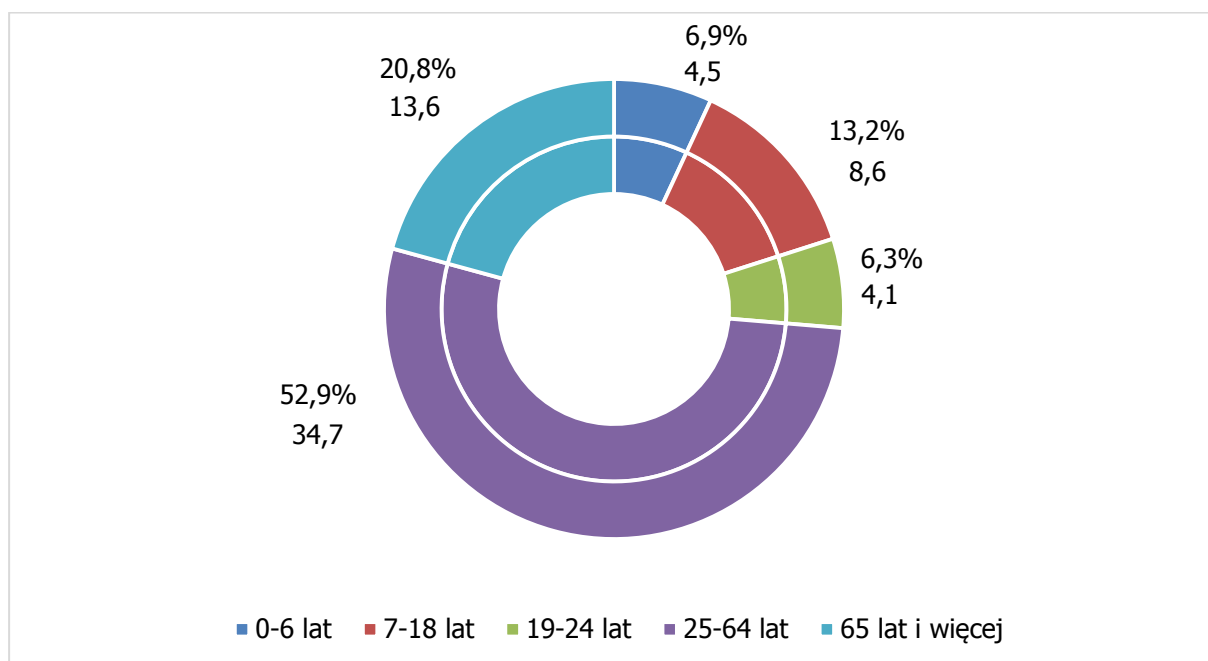
tu spowoduje spadek o 12%. Największy spadek dotyczył będzie roczników udających się na studia – w skali powiatu liczba mieszkańców w wieku 19-24 lat zmaleje do 2025 r. aż o 37%. Liczba osób w wieku produkcyjnym w miastach zmaleje dość znacznie, bo o 13%, a w gminach – tylko o 2%, skutkując w całym powiecie spadkiem o około 9%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych: w całym powiecie ich liczba wzrośnie aż o około 63%.

Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat łębski

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w miastach					
0-6	2 828	2 389	2 250	84,5	79,6
7-18	4 684	4 649	4 425	99,3	94,5
19-24	3 102	2 329	2 147	75,1	69,2
25-64	22 994	21 539	19 902	93,7	86,6
65+	5 671	7 609	9 020	134,2	159,1
Razem	39 279	38 515	37 744	98,1	96,1
Ludność wiejska					
0-6	2 495	2 355	2 285	94,4	91,6
7-18	4 147	4 115	4 207	99,2	101,4
19-24	2 570	2 176	1 972	84,7	76,7
25-64	15 075	15 130	14 831	100,4	98,4
65+	2 690	3 741	4 612	139,1	171,5
Razem	26 977	27 517	27 907	102,0	103,5
Ludność ogółem					
0-6	5 323	4 744	4 535	89,1	85,2
7-18	8 831	8 764	8 632	99,2	97,7
19-24	5 672	4 505	4 119	79,4	72,6
25-64	38 069	36 669	34 733	96,3	91,2
65+	8 361	11 350	13 632	135,7	163,0
Razem	66 256	66 032	65 651	99,7	99,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

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



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

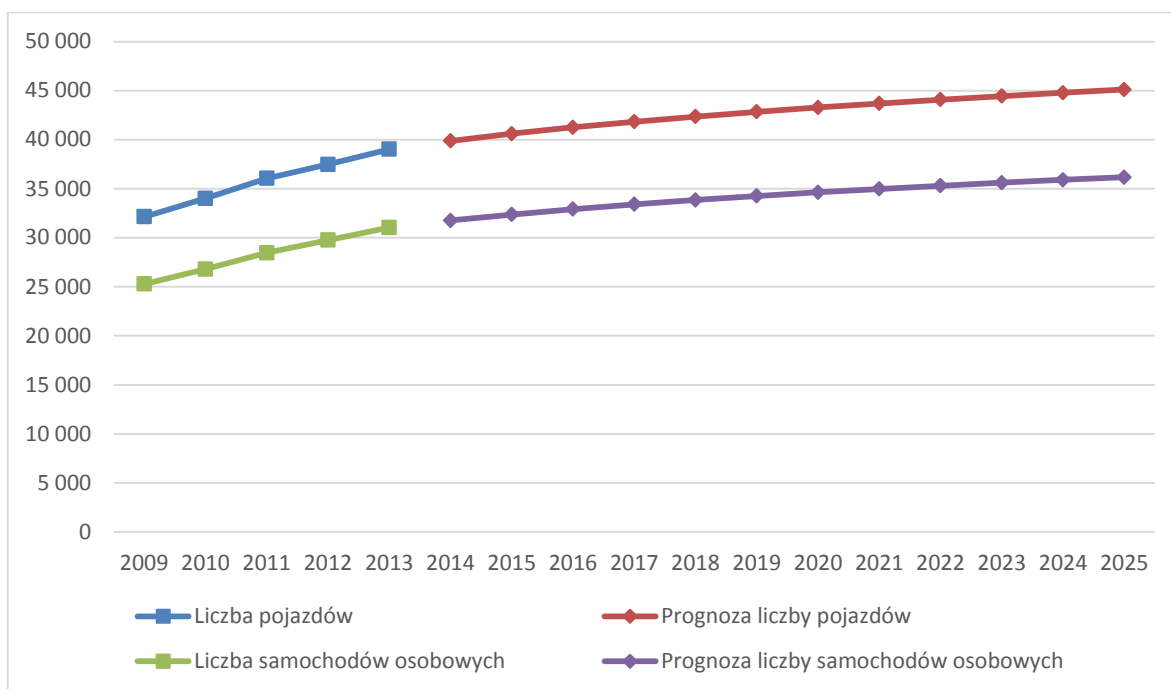
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę pojazdów ogółem i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie łębskim w latach 2009-2013 oraz jej prognozę na lata 2014-2020, przedstawiono na rysunku 8.

W 2013 r. w powiecie łębskim, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było 31,0 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 469 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Przygotowana dla powiatu łębskiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 36,2 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych do 2025 r. o 17,4%¹⁵, czyli osiągnięcie w tym roku wskaźnika motoryzacji na poziomie 687 pojazdów i 551 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

¹⁵ Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 30.04.2015 r. oraz: J. Burniewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r. [w:] Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.



Rys. 8. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie łębskim i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2012/2013 w powiecie łębskim działało łącznie ponad 100 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 8,5 tys. uczniów i 2,5 tys. przedszkolaków. W mieście i gminie Łęborku funkcjonowały 43 placówki edukacyjne, do których uczęszczało 5,6 tys. uczniów i 1,4 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 6.

W powiecie łębskim funkcjonuje ośrodek zamiejscowy Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, w którym studiuje ok. 170 studentów. Duże ośrodki akademickie funkcjonują natomiast w Trójmieście, gdzie studiuje około 100 tys. studentów.

Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30.12.2013 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Miasto Łębork	Miasto Łeba	Gmina Cewice	Gmina Nowa Wieś Lęborska	Gmina Wicko	Razem
Przedszkole	10	5	3	5	2	25
Oddziały przedszkolne	4	1	6	4	2	17
Punkty przedszkolne	2	-	-	-	1	3
Razem przedszkolaków	1 407	156	297	436	173	2 469
Szkoła podstawowa						
- liczba jednostek	6	1	7	5	3	22
- liczba uczniów	2 258	220	547	689	334	4 048
Gimnazjum						
- liczba jednostek	6	1	2	4	1	14
- liczba uczniów	1 291	137	300	379	174	2 281
Liceum, technikum						
- liczba jednostek	8	2	-	2	-	12
- liczba uczniów	1 251	43	-	102	-	1 396
Szkoła zasadnicza zawodowa						
- liczba jednostek	4	1	-	-	-	5
- liczba uczniów	706	3	-	-	-	709
Inna szkoła						
- liczba jednostek	4	1	-	-	-	5
- liczba uczniów	95	5	-	-	-	100
Razem uczniów	5 601	408	847	1 170	508	8 534
Szkoły wyższe	1					1
Liczba studentów	171	-	-	-	-	171

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 20.04.2015 r.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 7. Stopa bezrobocia dla powiatu łębskiego, wg stanu na 28 lutego 2015 r., wynosi-

ła 18,5% – przy 12,0% w skali kraju i 11,8% w województwie pomorskim – była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej.

Stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się w ciągu roku o 3,4%, podczas gdy w województwie pomorskim zmalała w tym czasie o 1,9%¹⁶. Wśród bezrobotnych tylko 792 osoby posiadały prawo do zasiłku, a aż 2 027 osób (51%) uznanych zostało za długotrwale bezrobotne. Niemal co trzeci bezrobotny nie posiadał kwalifikacji zawodowych.

Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie łębskim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący*	Liczba bezrobotnych		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2013 r. [zł]
		ogółem	z prawem do zasiłku	
Województwo pomorskie	507 251	96 752	14 187	3 877,43
Powiat łębski	10 993	3 657	744	3 292,33
Miasto Łębork	7 304	1 775	351	-
Miasto Łeba	953	228	54	-
Gmina Cewice	541	467	99	-
Gmina Nowa Wieś Łębska	1 653	762	158	-
Gmina Wicko	542	425	82	-

* – stan na 31.12.2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku oraz Powiatowego Urzędu Pracy w Łęborku.

W tabeli 8 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin. Największa potrzeba otrzymywania pomocy społecznej występuje w gminach Cewice i Wicko.

¹⁶ Wg Powiatowego Urzędu Pracy w Łęborku – www.pup.lebork.pl, dostęp: 30.04.2015 r.

Tab. 8. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na 1 tys. mieszkańców	osób	rodzin
Powiat łębski	8 838	3 251	134	5 714	2 893
Miasto Łębork	3 425	1 519	96	2 264	1 166
Miasto Łeba	389	177	102	224	130
Gmina Cewice	1 624	463	221	1 020	485
Gmina Nowa Wieś Łębska	2 045	678	153	750	1 512
Gmina Wicko	1 355	414	224	694	362

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

Pośród przewoźników działających w powiecie łębskim i uzyskujących refundację udzielanych ulg, największy – tj. PKS w Słupsku S.A. i Boguś – Bus Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak, Łębork – nie prezentują w swoich serwisach internetowych informacji o uprawnieniach. Pasażer może jedynie przypuszczać, że honorowane są ulgi w wysokości określonej ustawowo. Pełny zakres ustawowych uprawnień i wysokości ulg prezentuje natomiast na swojej stronie internetowej Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. z Gdyni. W wykazie ulg u tego przewoźnika znajdują się zarówno ulgi stosowane jako realizacja postanowień ustawowych, jak i ulgi własne przewoźnika (oznaczone jako handlowe).

Na stronach internetowych ZKM w Łęborku – komunalnego operatora komunikacji miejskiej – znajdują się natomiast wyczerpujące informacje o ulgach, stosowanych cenach oraz punktach sprzedaży biletów w łębskiej komunikacji miejskiej.

Sprzedaż biletów jednorazowych komunikacji miejskiej w Łęborku prowadzona jest w 38 punktach sprzedaży, a biletów okresowych w kasie biletowej ZKM przy ul. Łokietka 5 w Łęborku.

U pozostałych przewoźników bilety jednorazowe sprzedawane są przez kierowców z zastosowaniem kasy fiskalnej, w momencie zajmowania przez pasażerów miejsca w pojeź-

dzie. Sprzedaż biletów miesięcznych prowadzona jest przez przewoźników z reguły wyłącznie w ich kasach.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (76% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywały miasto Łębork i Łeba oraz gmina Nowa Wieś Lęborska. Największą aktywność gospodarczą wśród osób fizycznych można było zaobserwować w mieście Łebie – niemal co trzeci mieszkaniec miasta miał zarejestrowaną działalność gospodarczą. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 9.

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

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Miasto Łębork	4 496	283	4 213	216	3 232
Miasto Łeba	1 335	9	1 326	39	1 110
Gmina Cewice	523	19	504	15	392
Gmina Nowa Wieś Lęborska	1 241	37	1 204	48	968
Gmina Wicko	678	15	663	26	587
Ogółem powiat	8 273	363	7 910	344	6 289

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne (łącznie w powiecie zarejestrowano tylko 229 podmiotów z obszaru rolnictwa i rybactwa). Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu – 23%, budownictwa – 14% oraz gastronomii i hoteli – 13% i przemysłu – 10%. W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

**Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie łębskim
wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności					
	Nieruchomości	Przemysł	Budownictwo	Handel	Gastro- nomia i hotele	Inne
Miasto Łębork	497	499	601	1 158	192	1 541
Miasto Łeba	30	43	47	215	714	286
Gmina Cewice	19	50	126	94	21	212
Gmina Nowa Wieś Łębska	42	162	254	286	42	451
Gmina Wicko	7	80	118	130	122	221
Ogółem powiat	595	834	1 146	1 883	1 091	2 711

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., około 96% przedsiębiorstw stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób.

Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,7% całkowitej liczby przedsiębiorstw.

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

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	250 i więcej	50-249	10-49	do 9
Miasto Łębork	4 496	3	43	113	4 337
Miasto Łeba	1 335	1	3	21	1 310
Gmina Cewice	523	0	1	21	501
Gmina Nowa Wieś Łębska	1 241	0	6	51	1 184
Gmina Wicko	678	1	3	16	658
Ogółem powiat	8 273	5	56	222	7 990

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W Łęborku funkcjonują instytucje otoczenia biznesu, takie jak: Inkubator Przedsiębiorczości w Łęborku, przy ul. Krzywoustego 1 czy Powiatowe Centrum Informacyjne.

Ważnym elementem działalności gospodarczej w powiecie łębskim jest obsługa ruchu turystycznego. Na obszarze powiatu najwięcej obiektów turystycznych funkcjonuje w mieście Łebie – w sektorze profilaktyki leczniczej oraz obsługi ruchu turystycznego do Słowińskiego Parku narodowego. Większość obiektów turystycznych miasta zlokalizowana jest w jego wschodniej części, pomiędzy jeziorem Sarbsko i Morzem Bałtyckim.

W tabeli 12 zestawiono dane dotyczące wielkości ruchu turystycznego w poszczególnych gminach. Poza rejestrowanym ruchem turystycznym do obiektów ogólnie dostępnych, funkcjonuje także turystyka indywidualna oraz weekendowa, szczególnie intensywna w okresie wakacyjnym i w dni wolne od pracy.

Tab. 12. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie łębskim w 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba obiektów turystycznych	Korzystający z noclegów [tys. osób]				
		obiekty hotelowe	kempingi i zespoły domków	ośrodki wczasowe i inne	razem	w tym goście zagraniczni
Miasto Łębork	2	6,2	0,0	0,0	6,2	0,8
Miasto Łeba	121	22,4	12,1	47,2	81,8	5,7
Gmina Nowa Wieś Lęborska	2	0,7	0,0	0,1	0,9	0,0
Gmina Wicko	25	0,3	0,6	3,3	4,2	0,8
Ogółem powiat	150	29,6	12,7	50,7	93,1	7,4

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Na obszarze powiatu występują dwa korytarze ekologiczne: Przymorski i Pradoliny Redy-Łeby.

Na obszarze powiatu występują Obszary Chronionego Krajobrazu: Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na południe od Łęborka oraz Krajobrazy Doliny Łeby.

Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie łębskim należy ponadto 12 rezerwatów przyrody – w gminach: Wicko (4 rezerваты), Nowa Wieś Łębska (2 rezerваты), Cewice (1 rezerwat) i Łeba (1 rezerwat) – oraz liczne pomniki przyrody. Północno-wschodni fragment obszaru powiatu należy do Słowińskiego Parku Narodowego i do jego otuliny.

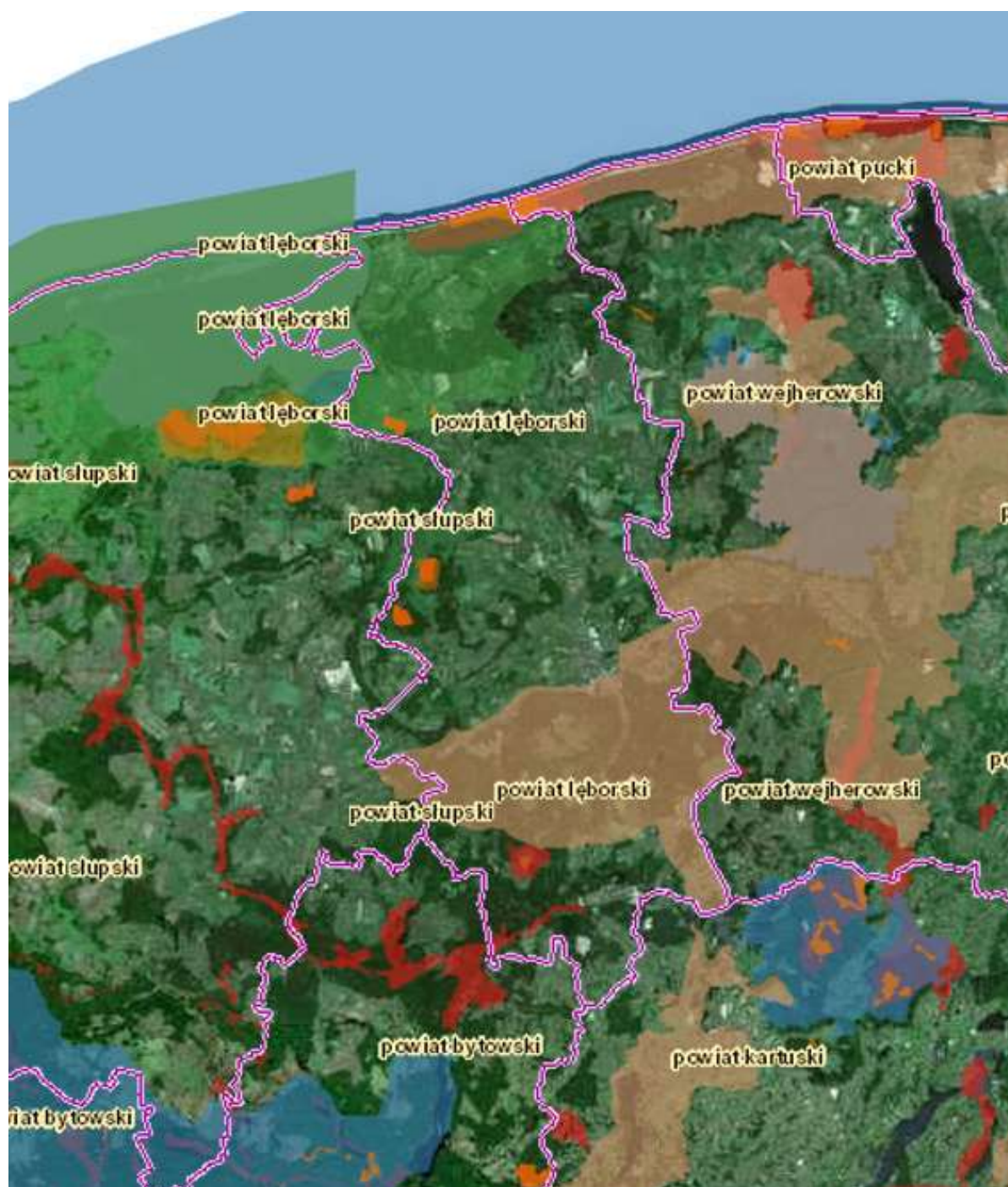
Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 13. Mapę obszarów chronionych Natura 2000 w powiecie łębskim przedstawiono na rysunku 9.

Tab. 13. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie łębskim

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia [ha]
1	PLH 220002	Białe Błoto	Cewice	43,2
2	PLH 220036	Dolina Łupawy	Cewice	5 508,6
3	PLH 220045	Górkowski Las	Wicko	99,3
4	PLH 220071	Karwickie Źródłiska	Cewice	371,8
5	PLH 220040	Łebskie Bagna	Nowa Wieś Łębska	211,5
6	PLH 220018	Mierzeja Sarbska	Łeba, Wicko	1 882,9
7	PLH 220023	Ostoja Słowińska	Łeba, Wicko	32 955,3
8	PLB 220003	Pobrzeże Słowińskie	Łeba, Wicko	21 819,4
9	PLB 990002	Przybrzeżne wody Bałtyku	Łeba	194 626,7

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 30.04.2015 r.

Ochroną objęta jest istotna część powierzchni powiatu, aspekty ochrony przyrody w znacznej mierze wpływają więc na jego politykę rozwojową.



Rys. 9. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem.

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 30.04.2015 r.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie pomorskim dokonuje się w strefie trójmiejskiej oraz pomorskiej (do której należy powiat łębski),

za pomocą 76 automatycznych stacji pomiarowych badania jakości powietrza (w tym dwóch w powiecie łębskim) i przez pomiary manualne.

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia w przypadku pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz benzo-a-pirenu, a pod kątem ochrony zdrowia i ochrony roślin – niedotrzymanie poziomu celu długoterminowego dla ozonu O₃. Głównym powodem przekroczenia poziomów dopuszczalnych jest tzw. niska emisja z lokalnych systemów grzewczych¹⁷.

Stan wód rzeki Łeby na obszarze powiatu łębskiego zakwalifikowany został jako dobry pod względem elementów fizykochemicznych, biologicznych, hydromorfologicznych i potencjału ekologicznego. Stan wód jeziora Łebsko zakwalifikowano pod względem elementów fizykochemicznych poniżej dobrego, pod względem elementów biologicznych – do klasy III, stan ekologiczny – jako umiarkowany, a stan ekologiczny obszaru przyległego – jako bardzo dobry. Stan wód podziemnych w ujęciu miejskim dla miasta Łęborka zakwalifikowano do klasy II, a jakość wód podziemnych uznano za dobrą.

Poziom natężenia hałasu drogowego w powiecie w ostatnich latach nie był przez WIOŚ monitorowany. Rejonami najbardziej zagrożonymi są bezpośrednio okolice drogi krajowej nr 6 i drogi wojewódzkiej nr 214. Zagrożenie hałasem komunikacyjnym występuje także w sąsiedztwie linii kolejowej nr 202. Poziom narażenia mieszkańców Łęborka na hałas ulegnie w najbliższych latach znacznemu zmniejszeniu z uwagi na przygotowywaną inwestycję – obwodnicę miasta w ciągu drogi ekspresowej S-6 wraz z obwodnicą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214. Większość ruchu tranzytowego odbywającego się do tej pory przez Łębork, istotnie zwiększającego poziom hałasu, skierowana zostanie na nową trasę, odpowiednio odizolowaną akustycznie.

WIOŚ w Gdańsku prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2013 r. w województwie pomorskim wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku¹⁸.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin –

¹⁷ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport za 2013 r.*, WIOŚ Gdańsk.

¹⁸ *Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 r.*, WIOŚ Gdańsk 2014.

całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 15 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu łębskiego na lata 2015-2025 nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.11. Źródła ruchu

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

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

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

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);

- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Przejazdy na obszarze powiatu łębskiego, wykraczające poza obszar gmin, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, w szczególności w przewozach kolejowych.

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

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

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi, szczególnie w okresie sezonu turystycznego. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiecie łębskim realizowany jest drogą krajową nr 6 oraz drogami wojewódzkimi nr: 214, 213 i 212. Ruch tranzytowy odbywa się także linią kolejową nr 202.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu łębskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Trójmiasta i Słupska. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, szczególnie w relacji do i z Trójmiasta oraz Słupska, ma także pasażerski transport kolejowy.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w trzech kierunkach: do Trójmiasta, do miasta powiatowego – Łęborka i do Łeby. W mniejszym stopniu podróże odbywane są do pobliskich ośrodków miejskich, takich, jak: Słupsk, Bytów, Kartusy, Kościerzyna i Starogard Gdański. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc pracy oraz nauki.

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

Największe placówki oświatowe w powiecie łębskim, liczące ponad 200 uczniów, zlokalizowane są w mieście Łęborku (16 placówek) oraz w mieście Łebie, Nowej Wsi Łębskiej, Wicku i Cewicach (po 1 placówce). Wszystkie większe publiczne szkoły ponadgimnazjalne zlokalizowane są w mieście Łęborku, poza miastem funkcjonują jedynie niewielkie szkoły w Łebie i Nowej Wsi Łębskiej. W Łęborku funkcjonuje także jedyna uczelnia w powiecie – ośrodek zamiejscowy Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni.

Ważnymi celami podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym są także miejsca pracy. Największym w powiecie ośrodkiem przemysłowym jest miasto Łębork. Większość zakładów przemysłowych zlokalizowana jest w trzech obszarach: strefie przemysłowo-składowej w rejonie pomiędzy ul. Abrahama i torami kolejowymi, przy ul. Pionierów oraz przy ul. Kossaka. Pozostałe zakłady przemysłowe są rozproszone w różnych miejscowościach.

W Łęborku w centrum miasta zlokalizowana jest większość ośrodków usługowych o znaczeniu ponadgminnym, miasto jest więc istotnym celem podróży w załatwianiu spraw urzędowych. Znaczącymi w skali powiatu ośrodkami usługowymi są także miasto Łeba i gmina Wicko (miejscowości gminy położone w pobliżu miasta Łeby). Łeba stanowi centrum sanatoryjno-wypoczynkowe o znaczeniu nie tylko powiatowym, ale nawet i ogólnopolskim. W czasie sezonu turystycznego miasto staje się punktem startowym wypraw do zespołu ruchomych wydm w Słowińskim Parku Narodowym.

Istotną rolę, jako centra ruchu ponadgminnego, odgrywają ośrodki zdrowia i szpitale, a w mniejszym zakresie – Domy Opieki Społecznej. Jedyny szpital w powiecie, o szerokim zakresie specjalizacji, funkcjonuje w mieście Łęborku. W poszczególnych gminach funkcjonują jedynie standardowe ośrodki zdrowia o znaczeniu lokalnym.

Istotną rolę, jako cele podróży, spełniają także większe centra handlowe oraz miejsca spędzania czasu wolnego, jak np. placówki kulturalne i sportowe. Niemal wszystkie większe obiekty handlowe zlokalizowane są w Łęborku. Większość placówek kulturalnych o znaczeniu ponadlokalnym znajduje się w Łęborku oraz w Łebie. W miastach tych znajdują się jedyne w powiecie kina. Kina i niektóre inne placówki kulturalne w Łebie specjalizują się w obsłudze ruchu turystycznego, dlatego okres ich funkcjonowania w pozostałych porach roku jest dość ograniczony. Obiekty sportowe zlokalizowane są w miastach Łęborku i Łebie, w ośrodkach gminnych o znaczeniu lokalnym oraz w kilku innych miejscowościach. Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży w powiecie łębskim, oddziałujących na mobilność mieszkańców – przedstawiono na rysunku 10.



Rys. 10. Źródła ruchu na obszarze powiatu lęborskiego

Źródło: opracowanie własne.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”¹⁹;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”²⁰, zwany dalej planem wojewódzkim.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” przyznaje stacji kolejowej w Łęborku charakter strategiczny, uznając go za kluczowy punkt handlowy, w którym występuje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii.

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

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

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

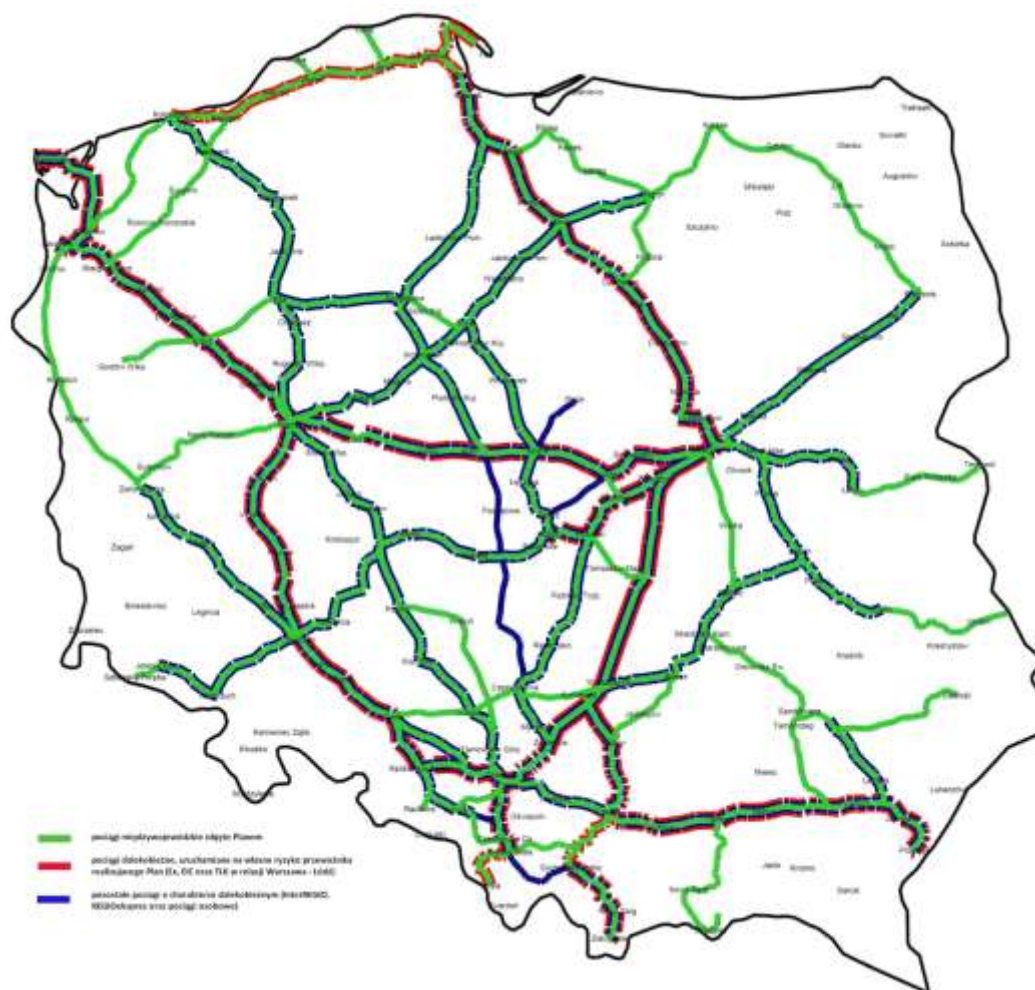
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

W zakresie skomunikowania kluczowych punktów handlowych, w celu usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali

¹⁹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

²⁰ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałą nr LIII/818/14 z dn. 29.09.2014 r.

organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględnić dodatkowe wymienione w planie relacje, nie obejmują one jednak powiatu łębskiego.



Rys. 11. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

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

W planie ujęto następujące połączenia kolejowe obejmujące obszar powiatu łębskiego:

- Słupsk – Łębork – Gdynia Główna (6,981 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 23-66%);
- Słupsk – Łębork – Łeba (0,176 par pociągów na dobę, przy przepustowości 23-66%);
- Łębork – Łeba (0,176 par pociągów na dobę, przy przepustowości 12-27%).

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

Zaplanowana regionalna (międzypowiatowa) sieć połączeń transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim podzielona została, przy założeniu transportu kolejowego jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, na trzy kategorie linii kolejowych i autobusowych, obejmujące odpowiednio linie:

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

Przewidziano możliwość korekty kwalifikacji linii – przez organizatora wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej – w zależności od wielkości popytu, struktury pasażerów, stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych, celów i motywacji podróży, charakterystyki obsługiwanych obszarów i klasyfikacji linii do klas – od A (akceptowalna bez zastrzeżeń) do D2 (nieakceptowana).

W wojewódzkim planie transportowym przyjęto dwa warianty:

- wariant 1 – docelowy dla 2025 r.;
- wariant 2 – bazowy uwzględniający uwarunkowania 2013 r.

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane.

Dworzec kolejowy w Lęborku (oznaczony R-3) pełni rolę regionalnego węzła integracyjnego, a dworzec w Łebie (oznaczony L-23) pełni funkcję lokalnego węzła integracyjnego. Stacje: Strzebielino Morskie (PZ-3), Bożepole Wielkie (PZ-4) i Godętowo (PZ-5) w gminie Łęczycze zdefiniowano jako przystanki zintegrowane pełniące funkcje integrujące dla transportu kolejowego i indywidualnego.

Relacja: Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna zaliczona została do kategorii A – akceptowana bez zastrzeżeń. Linia ta uznana została w planie wojewódzkim jako dowozowa w I klasie częstotliwości obsługi (oznaczona jako RPK-03 z liczbą ponad 18 par połączeń w dobie), w obydwu wariantach planu. Relacja: Gdynia Główna – Lębork – Łeba zali-

czona została do kategorii C i uznana została jako akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz. Linia ta przeznaczona została w wariantcie I do III klasy obsługi (oznaczona RPK-21 – z liczbą od 4 do 10 par połączeń w dobie). W wariantcie II planu linii tej nie przewidziano.

Relację: Słupsk – Łębork – Wejherowo – Gdynia Główna/Gdańsk Główny uznano w planie za połączenie szkieletowe, a relację: Gdynia Główna/Łębork – Łeba określono w planie jako uzupełniającą, wykorzystywaną sezonowo.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich obejmujących powiat łębski, za podstawowe, autobusowe linie szkieletowe w obydwu wariantach uznano:

- linię nr 22-01 Łębork – Bytów (II klasa obsługi);
- linię nr 22-15 Łębork – Sierakowice – Kościerzyna – Starogard Gdański (III klasa obsługi);

Jako autobusowe linie dojazdowe w obydwu wariantach uznano:

- linię nr 22-11 Słupsk – Główny – Łębork (II klasa obsługi);
- linię nr 22-14 Sierakowice – Łębork – Łeba (III klasa obsługi);
- linię nr 22-20 Łębork – Krokowa – Puck (II klasa obsługi).

Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają dla klasy II – od 11 do 18 par połączeń w dobie, a dla klasy III – od 4 do 10 par połączeń na dobę.

Na rysunku 12 przedstawiono sieć linii kolejowych i podstawowych autobusowych linii użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantcie 1, a na rysunku 13 – w wariantcie 2.

Plan transportowy dla województwa pomorskiego definiuje standardy dla publicznego transportu zbiorowego. W zakresie dostępności określono, że zalecane godziny funkcjonowania regionalnego transportu publicznego powinny być następujące:

- w dni powszednie i soboty:
 - z Łęborka do aglomeracji trójmiejskiej – 5:00-23:00 (minimalnie – 6:00-22:00);
 - z obszaru ciężenia do stolicy powiatu – 6:00-20:00 (minimalnie – 6:00-19:00);
- w niedziele i święta:
 - z Łęborka do aglomeracji trójmiejskiej – 5:00-22:00 (minimalnie – 6:00-21:00);
 - z obszaru ciężenia do stolicy powiatu – 7:00-20:00 (minimalnie – 8:00-20:00).

Zalecana częstotliwość kursów do aglomeracji trójmiejskiej została określona dla Łęborka jako 30 minut w szczytach w dni robocze i 60 minut poza szczytami oraz w soboty i w niedziele (przy zalecanym prawdopodobieństwie uzyskania miejsca siedzącego równym 90%).

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określa wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności dla podróżnych przystanków i dworców. Jako standard wyposażenia przystanku przyjęto:

- słupek przystankowy ze znakiem D-15 i tablicą z nazwą przystanku możliwą do odczytania z pojazdu;
- rozkład jazdy z pełną trasą przejazdu, zabezpieczony przed aktami wandalizmu, uproszczoną taryfą i uproszczonym schematem sieci transportowej;
- utwardzoną nawierzchnię (peron o odpowiedniej wysokości) na długości autobusu;
- wiatę lub zadaszenie z miejscem do siedzenia, jeśli liczba podróżnych jest duża;
- na przystankach węzłowych: oświetlenie i dodatkową informację pasażerską.



Rys. 12. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, Gdańsk 2014, s. 97.

W przypadku przystanku węzłowego regionalnego, jakim jest dworzec kolejowy w Lęborku – wraz z przystankami autobusowymi komunikacji regionalnej i miejskiej – plan określił wymogi, które powinny być zapewnione przy najbliższej modernizacji, a mianowicie:

- zadaszenie;

- możliwość zakupu biletu;
- informację dynamiczną wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- minimum 60 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległości pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większe niż 150 m;
- parkingi: P&R – dla 4% osób wsiadających, B&R – dla 3% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.



Rys. 13. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 planu transportowego

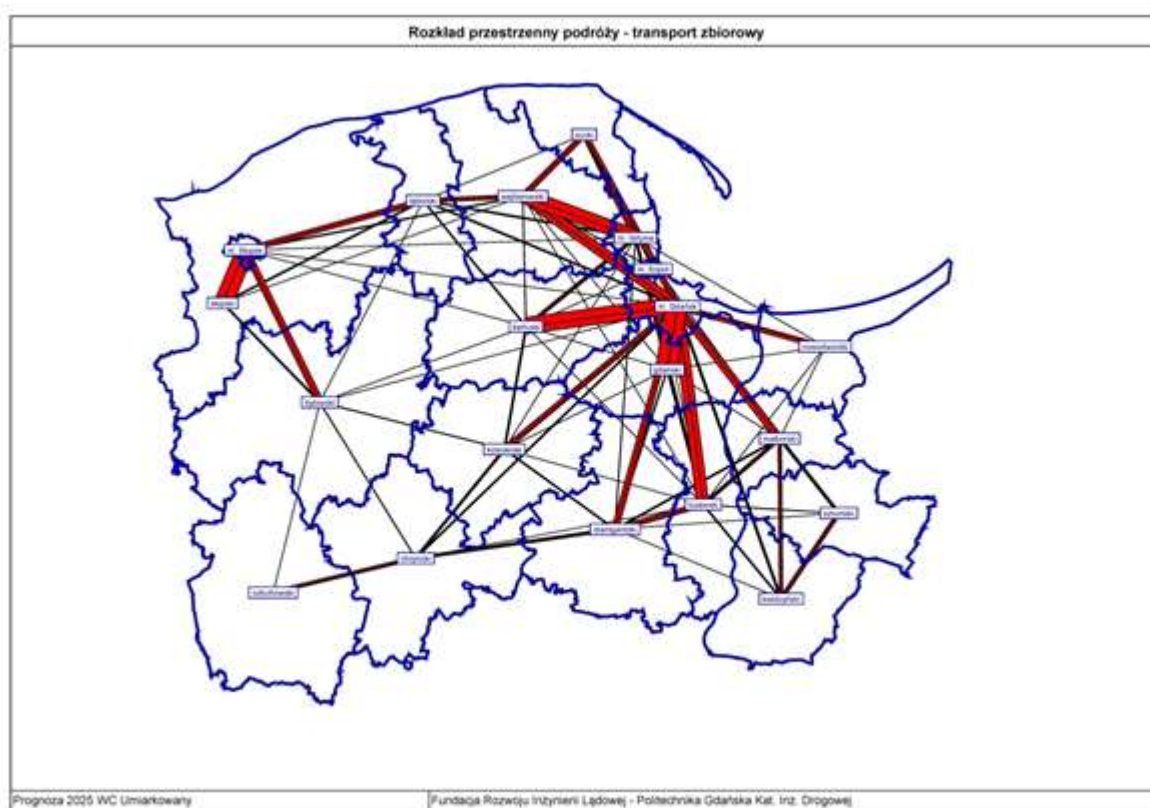
Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”,
Gdańsk 2014, s. 98.

Dla przystanków zintegrowanych wymagane będą w przypadku modernizacji: parkingi P&R i B&R dla 6% wsiadających, K&R – dla trzech pojazdów, odległość od przystanku innego środka transportu do 100 m i nie mniej niż 5 miejsc siedzących z ewentualnym zadaszeniem.

Zamodelowane zachowania w przewozach wojewódzkich, wg trzech scenariuszy rozwoju – społeczno-ekonomicznego oraz publicznego transportu zbiorowego – wskazują, że realizacja wariantów rozwojowych zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym oraz zwiększy pracę przewozową realizowaną tym transportem o ponad 25%. W planie wo-

jewódzkim zakłada się, że podróże międzywojewódzkie organizowane przez Urząd Marszałkowski realizowane będą w 84% przewozami kolejowymi. W powiecie łębskim obsłużone będą głównie miejscowości położone wzdłuż linii kolejowych nr 202 i – w sezonie turystycznym – wzdłuż linii nr 229, dróg wojewódzkich nr 214 i 212 oraz dróg powiatowych – na odcinkach Nowa Wieś Lęborska – Żelazkowo i Lębork – Kisewo. Pozostałe obszary powiatu łębskiego zostaną objęte przewozami zorganizowanymi przez innych organizatorów lub przewozami komercyjnymi.

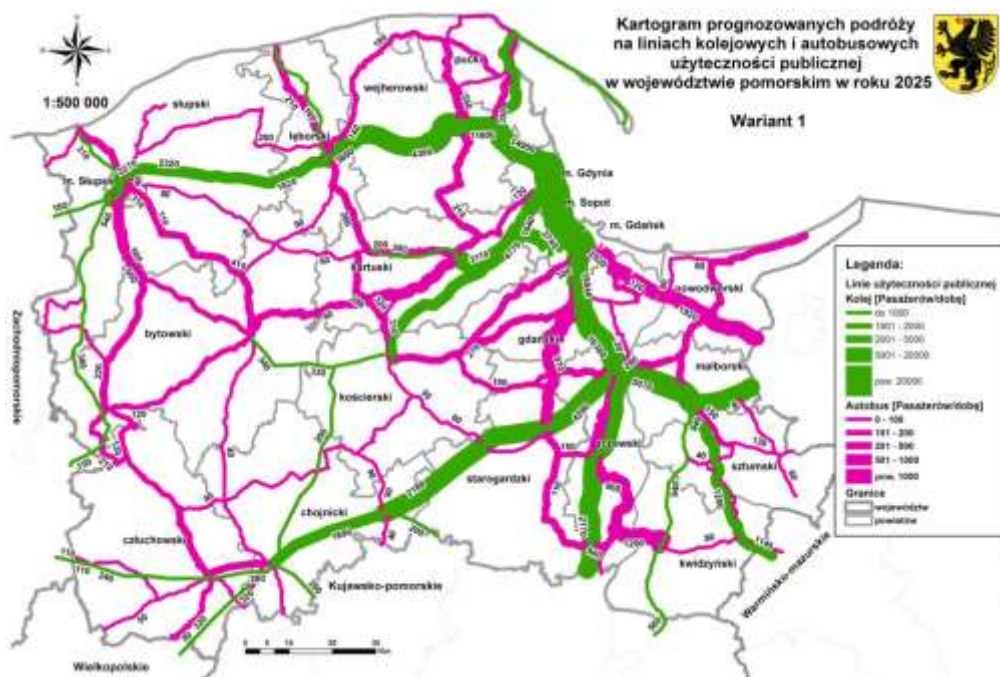
Planowaną na 2025 r. więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Więźba podróży międzypowiatowych w województwie pomorskim w 2025 r.

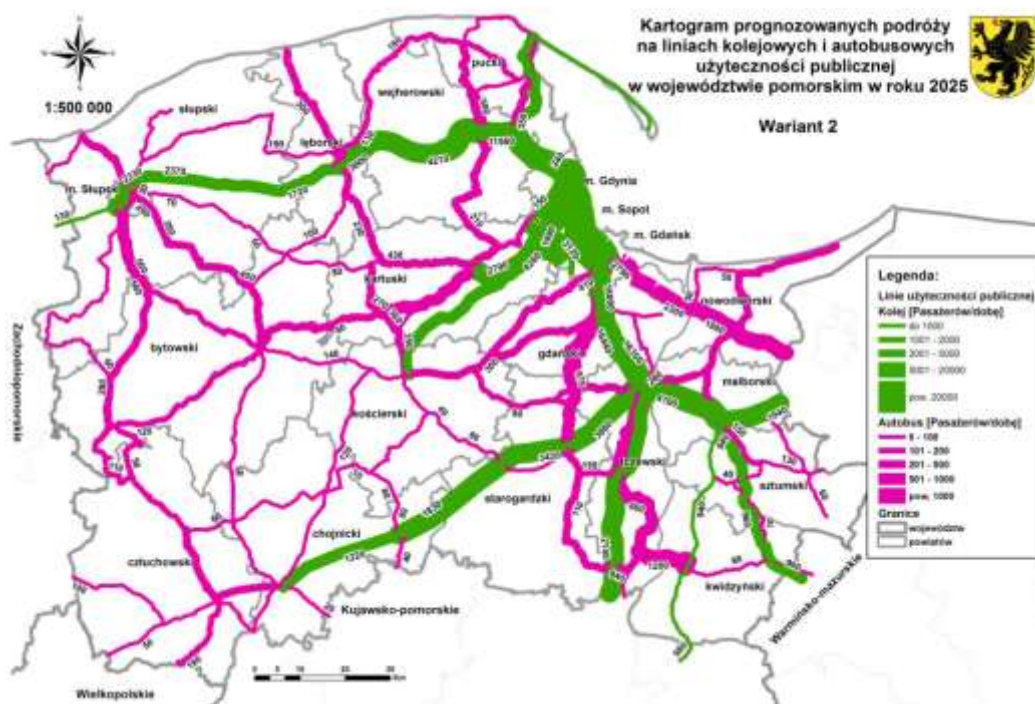
Źródło: „Opracowania transportowe dla województwa pomorskiego. Część I. Etap 2”, Gdańsk 2014, rys. 3.1.

Na rysunku 15 przedstawiono kartogram prognozowanych podróży w przewozach wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej w wariantcie 1, a na rysunku 16 – w wariantcie 2.



Rys. 15. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 1

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, s. 67.



Rys. 16. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 2

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, s. 68.

Jak wynika z przedstawionych kartogramów, międzypowiatowymi przewozami pasażerskimi o charakterze użyteczności publicznej, finansowanymi przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, obsługana będzie tylko część obszaru powiatu lęborskiego:

- miejscowości położone wzdłuż linii kolejowej nr 202 i drogi krajowej nr 6;
- miejscowości położone wzdłuż linii kolejowej nr 229 – w sezonie turystycznym;
- miejscowości położone wzdłuż dróg wojewódzkich nr 214 i 212;
- miejscowości na trasie Lębork – Stowięcino.

Pozostałe gminy i miejscowości powiatu lęborskiego znajdą się poza zasięgiem przewozów objętych wojewódzkim planem transportowym. Trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej obejmują jednak wszystkie gminy w powiecie lęborskim.

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

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi transportu publicznego, wyróżnia się popyt:

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

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

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

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego²¹, wykazały, że 28,4% gospodarstw domowych w województwie pomorskim, z wyłączeniem Trójmiasta, nie posiadało dostępu do żadnego samochodu osobowego. Poza Trójmiastem, przeciętnie na jedno gospodarstwo domowe w województwie przypadał 1 samochód osobowy, w tym w miastach – 0,9 samochodu, a na terenach wiejskich – 1,2 samochodu (w podregionie słupskim wskaźnik ten dla stolic powiatów wyniósł 1,05, a dla obszarów wiejskich – 1,27). Badania wykazały, że w stolicach powiatów odsetek gospodarstw domowych bez dostępu do samochodu osobowego wynosi 32,2%.

Mieszkańcy województwa dla realizacji długich podróży (niepieszych) wykorzystują głównie samochód osobowy – w 51,5% jako kierowca i w 41,2% jako pasażer. Wykorzystanie transportu zbiorowego jest niewielkie – tylko 7,3%, w tym transport kolejowy – 2,5%. Wśród podróżnych transportu publicznego dominują osoby niedysponujące samochodem

²¹ „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1.” Gdańsk, 2014.

osobowym – wśród pasażerów autobusów odsetek ten stanowił 82%, a wśród pasażerów pociągów – 56%. W całym województwie około 41% pasażerów transportu zbiorowego nie posiada też prawa jazdy (transport autobusowy – 63%, kolej – 41%), w powiecie łębskim jest to 41% poza stolicą i 48% w stolicy powiatu. Wybór transportu zbiorowego następuje więc bardziej z konieczności niż jako świadoma decyzja.

Wśród korzystających z indywidualnego transportu, realizowanego samochodami osobowymi, 38% badanych nie wykazało jakichkolwiek chęci zamiany własnego pojazdu na rzecz transportu publicznego. Z kolei 26% respondentów zaprzestałoby korzystania z transportu publicznego, gdyby dysponowało prawem jazdy lub własnym samochodem. Na podstawie wyników przywołanych badań marketingowych można stwierdzić, że ponad 60% ankietowanych wyraźnie preferuje korzystanie z transportu indywidualnego. Tylko 12% respondentów nie wyraziło chęci zamiany transportu publicznego na samochód osobowy.

Okoliczności, które mogłyby skłonić ankietowanych do skorzystania z oferty transportu publicznego, to:

- wyższy standard podróży (26% odpowiedzi);
- znaczne zwiększenie regularności i punktualności (21%);
- brak przesiadek (17%).

Znamienne są: niska ranga ceny (tylko 2,7% wskazań) i skrócenia czasu podróży (2,6% wskazań).

Mieszkańcy powiatu łębskiego byliby skłonni do rezygnacji z podróży samochodem osobowym (55,6% wskazań). Jako czynniki zachęcające do zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy wskazywali niższy koszt podróży, dogodniejsze połączenia i skrócenie czasu podróży.

Wśród osób podróżujących publicznym transportem zbiorowym, jako główne powody skorzystania z tego środka transportu wymieniono: najmniejszy koszt podróży (55% wskazań), możliwość przejazdów ulgowych (36%), najkrótszy czas podróży (35%) i brak samochodu lub prawa jazdy (33%). Wskazywane były jednak także takie czynniki, jak: brak sytuacji stresowej (20%), poczucie bezpieczeństwa (15%) czy komfort podróży (14%), co oznacza wybór transportu publicznego jako alternatywy wobec bezpośredniego uczestnictwa w ruchu drogowym i związanym z nim stresem.

Podróżujący komunikacją zbiorową w powiecie łębskim jako powód wyboru tego środka transportu wskazywali najczęściej brak innej możliwości (57% wskazań). Jako przyczynę wyboru danego środka transportu określano dogodną godzinę połączenia (32%), krótszy czas podróży (19%) oraz niższy koszt podróży (12%). Jako elementy wymagające po-

prawy wskazywano w powiecie: częstotliwość kursowania, godziny połączeń, ceny biletów oraz komfort na przystanku i w pojeździe.

W podróżach międzypowiatowych ponad 80% badanych w województwie pomorskim podróżowało samochodem osobowym, w tym 50,5% – jako kierowca i w 41,2% jako pasażer.

Ponad 50% mieszkańców województwa pracowało poza domem, a ponad 10% uczyło się w szkołach. Badania obejmujące tylko osobowe przewozy kolejowe w województwie pomorskim wykazały, że niemal 46% podróżujących to osoby pracujące, 28% – to studenci, a tylko 14% – uczniowie. Zwraca uwagę znaczny udział osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych – ponad 4% podróżnych. W transporcie autobusowym struktura pasażerów w przewozach wojewódzkich była odmienna – 32% to osoby pracujące, natomiast uczniowie stanowili aż 39% wszystkich podróżnych, z kolei studenci stanowili ok. 14% podróżnych.

Głównymi celami podróży kolejną były: praca (37%), sprawy prywatne (30%) i nauka (28%). Podobne cele podróży wystąpiły w podróżach autobusami, lecz w innej kolejności: nauka (44%), cele prywatne (26%) i praca (23%). W strukturze motywacji wszystkich podróży ponadgminnych odbywanych w dniu roboczym w powiecie lęborskim, z nauką związane było 32%, a z pracą – 30%²².

W przewozach ponadgminnych z wykorzystaniem transportu publicznego odbywano 30% podróży w województwie, a w podróżach ponadpowiatowych – 34% podróży. Transportem kolejowym realizowano 29% podróży ponadgminnych i 36% podróży ponadpowiatowych.

Po odliczeniu podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych komunikacją miejską, regionalną komunikacją autobusową odbywano około 25% podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych w województwie. Współczynnik ruchliwości określono przeciętnie dla województwa na poziomie 1,9 podróży w okresie jednej doby. Najczęściej podróżowały osoby w wieku 13-17 i 25-39 lat, a najrzadziej – osoby w wieku ponad 55 lat.

Podróże ponadgminne powiecie lęborskim wykonywało 36% mieszkańców obszarów poza stolicą powiatu i 34% mieszkańców Lęborka. Podróże ponadpowiatowe wykonywało jedynie 13% mieszkańców obszarów poza stolicą powiatu i 23% mieszkańców Lęborka.

Co drugi mieszkaniec powiatu lęborskiego (47,3%), który dostrzegał potrzebę stworzenia nowych połączeń, wymienił Lębork jako miejsce z którym brakuje bezpośrednich połączeń. Sumarycznie, potrzebę taką wskazało 8,2% mieszkańców powiatu. Z kolei 23,3% an-

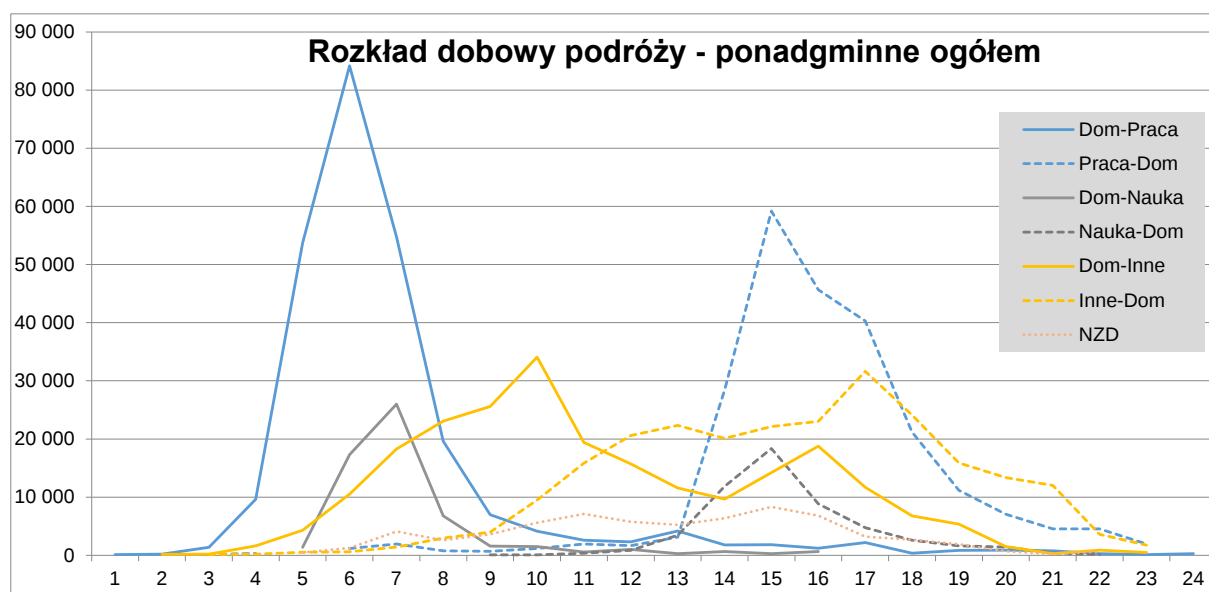
²² „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1. Część B Badawcza”, Gdańsk, 2014, s. 82.

kietowanych w powiecie łębskim wskazało na potrzebę dodatkowych bezpośrednich połączeń z innymi miastami w województwie pomorskim.

Pasażerowie byli raczej zadowoleni z komfortu podróży ponadgminnych (73% wskazań pozytywnych), w tym bardziej koleją – 83% wskazań pozytywnych niż autobusem – 63% wskazań pozytywnych. Około połowa podróżnych była zadowolona z rozkładów jazdy i czasu przejazdu (57%), ale jednocześnie 27% ocen było negatywnych, w tym 22% w przewozach kolejowych i 28% – w przewozach autobusowych.

W badaniach określano czynniki, które skłoniłyby mieszkańców do zamiany samochodu osobowego na transport zbiorowy. W niektórych powiatach województwa pomorskiego większość ankietowanych nie dopuszczała zamiany samochodu osobowego na inny środek transportu (w powiecie łębskim było to 44,4%). Mieszkańcy powiatu łębskiego byliby skłonni do rezygnacji z podróży samochodem osobowym (55,6% wskazań), a jako czynniki zachęcające do zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy, wskazywali: niższy koszt podróży, dogodniejsze połączenia i skrócenie czasu podróży.

Dobowy rozkład podróży w zależności od typu podróży ponadgminnych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 17.



Rys. 17. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim

Źródło: „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1.”, Gdańsk, 2014, s. 56.

W podróżach ponadgminnych w województwie występowały dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, spowodowane podróżami w relacjach: praca – dom/dom – praca oraz nauka – dom/dom – nauka. Pozostałe typy podróży generowały razem dość wyrównany poziom w godzinach od 6 do 20. Szczyty przewozowe w województwie pomorskim były szczególnie wyraźne, gdy środkiem transportu był samochód osobowy, zróżnicowanie w przypadku komunikacji autobusowej i minibusowej było już niższe – w części spowodowane zbyt ubogą ofertą przewozową.

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

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

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

3.2. Prognoza popytu

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych w mniejszych miastach powinien kształtować się w proporcji: 25-30% – transport publiczny i 70-75% – transport indywidualny. Cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących

w tym zakresie potrzeb pasażerów. Jak wynika z badań przeprowadzonych w województwie pomorskim w związku z opracowywaniem planu transportowego, podział zadań odbiega od oczekiwanego – aż 82% podróży odbywanych jest samochodem osobowym.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w powiecie łębskim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – niewielki w stosunku do 2014 r., spadek liczby mieszkańców powiatu (o około 0,9% do 2025 r.). Jednocześnie, prognozy GUS przewidują spadek liczby mieszkańców w miastach, przy wzroście liczby mieszkańców w gminach wiejskich. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i z Łęborka.

Niekorzystnie kształtują się też prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców gmin powiatu łębskiego, w stosunku do 2014 r. zmniejszy się w 2025 r. o 12,8%. Zmniejszy się także w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat – o 8,8% w stosunku do 2014 r. Wzrośnie natomiast (o około 63%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną. W przypadku ludności tylko gmin wiejskich, częściej korzystających z dojazdów do miasta powiatowego, spadek liczby mieszkańców młodych do 2025 r. będzie nieznacznie mniejszy i wyniesie 8,7%. Liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat zmieni się w niewielkim stopniu (spadek tylko o 1,7%), zaś liczba osób starszych wzrośnie aż o 71%.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miasta na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatu – na poziomie 1,8 podróży dziennie, w tabeli 14 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r. Z uwagi na funkcjonującą w Łęborku komunikację miejską przyjęto, że 33% odbywanych podróży w mieście realizowanych jest poza jego granice. Dla gmin założono, że połowa wszystkich podróży odbywa się poza ich granice. W szacunkach przyjęto, że udział podróży odbywanych poza powiat łębski wynosi 25% dla miasta i 20% – dla obszarów wiejskich. Założono, że wszystkie podróże poza powiat z miasta odbywają się bez wykorzystania powiatowych przewozów pasażerskich, a dla pozostałego obszaru – że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich odbywa się 50% podróży ponadpowiatowych (dojazdy do węzłów przesiadkowych).

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

Wyszczególnienie	Miasta powiatu		Gminy powiatu		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	28,11	27,55	18,08	18,34	46,20	45,89
– w tym poza gminę	9,28	9,09	9,04	9,17	18,32	18,26
– w tym poza powiat	7,03	6,89	3,62	3,67	10,65	10,56
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	2,25	2,20	7,23	7,33	9,48	9,54
– w tym autobusowym transportem publicznym	0,34	0,33	1,09	1,10	1,42	1,43

Źródło: opracowanie własne.

W szacunkach przyjęto udział autobusowego transportu publicznego w podróżach na obszarze powiatu na poziomie dwukrotnie wyższym, niż wynikający z badań przeprowadzonych w 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego – jako 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe to podróże samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, piesze, itp.).

Ponadgminne podróże autobusowym transportem publicznym odbywać się będą: autobusowymi przewozami komercyjnymi, wojewódzkimi przewozami autobusowymi, komunikacją miejską – w zakresie pozamiejskim oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez Starostę.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 8 we wcześniejszej części planu). Ewentualny brak uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu łębskiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, skutkować będzie dalszym ograniczaniem zakresu funkcjonowania transportu publicznego i – w rezultacie – pogorszeniem dostępności transportowej dla osób nieposiadających możliwości korzystania z samochodu osobowego.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć

ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiecie łębskim – w okresie planistycznym w wymiarze nie mniej niż o dalsze 15% w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%²³. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej transportu zbiorowego w powiecie łębskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu zatłoczenia dróg i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.3. Prognoza podaży

Najlepsze połączenia z miastem powiatowym – Łęborkiem – mają te miejscowości powiatu, przez które prowadzi droga wojewódzka nr 214. Trasę tę charakteryzuje duża liczba połączeń we wszystkie dni tygodnia. Najmniej połączeń wykonuje się w niedzielę w kierunku południowym – do Sierakowic. W kierunku północnym – do Łeby – liczba połączeń jest wysoka także w dni wolne od pracy i dodatkowo wzrasta w okresie wakacyjnym.

Dobre skomunikowanie z Łęborkiem posiadają także mieszkańcy miejscowości położonych przy trasach równoległych do drogi wojewódzkiej nr 214: Garczegorze – Łebień – Roszczyce – Ulinia i dalej Sarbsk – Nowęcín – Łeba, Maszewo – Cewice – Kamieniec – Siemirowice – Przeryte (Bąbnica) i Łębork – Dziechno – Popowo.

Intensywne połączenia z Łęborkiem posiadają także miejscowości znajdujące się w zasięgu przystanku kolejowego Leśnice i stacji Pogorzelice na linii kolejowej nr 202 w kierunku do Słupska.

Umiarkowaną dostępnością usług transportu publicznego charakteryzują się miejscowości przy drogach z Łęborka w kierunku Kisewa oraz w pętli: Nowa Wieś Łębska – Redkowice – Janowice – Pogorszewo.

²³ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

W pozostałych miejscowościach połączenia z Lęborkiem są rzadkie i ograniczają się do dni powszednich lub są realizowane tylko w dniu nauki szkolnej.

Nowa Wieś Lęborska, Łeba i Wicko – jako miejscowości będące siedzibami gmin – mają bardzo dobre połączenia ze stolicą powiatu. Z kolei Cewice w dniu powszednim mają połączenia bardzo dobre, w sobotę – dobre, natomiast w niedzielę – zadowalające. Wśród innych największych miejscowości powiatu, dobre skomunikowanie z Lęborkiem liniami autobusowymi komunikacji miejskiej mają we wszystkie dni tygodnia mieszkańcy Mostów i Lubowidza.

Bardzo dobre połączenia w dni powszednie oraz dostateczne w sobotę w okresie roku szkolnego mają Siemirowice, nie ma natomiast kursów do i z Lęborka w niedzielę.

Dobre połączenia ze stolicą powiatu we wszystkie dni tygodnia mają inne duże miejscowości znajdujące się przy wymienionych wyżej głównych trasach, tj. Garczegorze, Łebień, Krępa Kaszubska, Charbrowo i Nowęcín. Niewiele mniej połączeń, lecz nadal zapewniających wymaganą dostępność stolicy powiatu transportem publicznym, posiadają miejscowości: Osowo Lęborskie, Łebunia i Bukowina, położone przy drodze nr 214 w kierunku do Sierakowic.

Najgorsze połączenia ze stolicą powiatu – spośród większych miejscowości – posiadają Redkowice, Chocielewko i Janowice, z których wykonywanych jest tylko kilka kursów w ciągu doby. W przypadku Redkowic i Chocielewka sytuację poprawia kilka kursów linii 3 lęborskiej komunikacji miejskiej.

Powiat lęborski ma położenie południkowe. Odległość południowych i północnych jego krańców wynosi niemal 50 km, podczas gdy szerokość południkowa powiatu tylko miejscami osiąga 20 km. Efektem takiego usytuowania powiatu jest mniejsza odległość od Lęborka wielu miejscowości w powiatach słupskim i wejherowskim niż skrajnie położonych miejscowości w powiecie lęborskim. Cechą charakterystyczną publicznego transportu zbiorowego w powiecie jest więc obsługa wielu miejscowości liniami międzypowiatowymi. Dotyczy to w szczególności kierunków z Lęborka do Sierakowic, Linii i do Godętowa w części południowo-wschodniej powiatu oraz kierunku Łeba – Stilo – w części północno-wschodniej.

Dostępność komunikacyjna publicznym transportem zbiorowym większości miejscowości powiatu lęborskiego jest dobra, a centralnych jednostek gminnych – nawet bardzo dobra. Najgorszą dostępnością do Lęborka charakteryzują się miejscowości oddalone od głównych ciągów komunikacyjnych oraz znajdujące się blisko granic powiatu. Dotyczy to w szczególności zachodniego obszaru gminy Cewice, tj. takich miejscowości jak: Karwica, Unieszyno i Krępkowice. Słabo skomunikowane ze stolicą powiatu są także: Oskowo, Tawęcino, Wrzesćie, Krakulice i Strzeszewo.

Dość niewielkie znaczenie w wewnątrzpowiatowym transporcie pasażerskim mają połączenia kolejowe. Powodem słabego wykorzystania kolei jest równoleżnikowy przebieg głównej linii: Słupsk – Wejherowo – Gdynia i wynikająca z niego mała liczba przystanków w granicach powiatu oraz sezonowy charakter połączeń na linii kolejowej Łębork – Łeba.

Wydaje się, że w sytuacji znacznej liczby kursów na liniach autobusowych, połączenie kolejowe Łębork – Łeba byłoby wykorzystywane przez mieszkańców także poza sezonem wakacyjnym, nie znalazło to jednak odzwierciedlenia w planie transportowym dla województwa pomorskiego, w którym uznano tę linię za sezonową.

Nawet dla miejscowości posiadających dobre połączenia z Łęborkiem, liczba kursów w sobotę w czasie roku szkolnego jest znacznie niższa niż w dni powszednie (przeciętnie 3 razy niższa), a niektóre obszary nie są obsługiwane nawet pojedynczymi kursami. W niedzielę liczba kursów jest jeszcze mniejsza, ale największe miejscowości powiatu są skomunikowane z Łęborkiem co najmniej kilkoma kursami.

Liczba kursów na liniach autobusowych w południowej części powiatu w dni powszednie wolne od nauki szkolnej znacznie spada – czasem nawet o ponad połowę w stosunku do realizowanych w dni nauki szkolnej lub kursy w ogóle nie są wykonywane. W sobotę w tej części powiatu realizowane są tylko kursy na pojedynczych trasach lub też nie ma żadnych połączeń. W niedzielę liczba kursów na tym obszarze jest jeszcze mniejsza.

Zdecydowanie lepszą dostępność komunikacyjną w okresie wakacji niż w czasie roku szkolnego, posiadają miejscowości w północnej części powiatu – z uwagi na dużą liczbę autobusowych połączeń sezonowych do Łeby oraz połączenia kolejowe uruchamiane na linii nr 229. Poprawa częstotliwości kursowania następuje na głównych trasach: Łębork – Łeba przez Wicko i przez Łebień oraz w połączeniach Łeby z Sasinem i ze Słupskiem.

Usytuowanie dworca autobusowego w Łęborku – obok stacji kolejowej – czyni z niego doskonały punkt integracyjny, szczególnie do realizacji podróży do Wejherowa i Gdyni – bardzo dobrze skomunikowanych z Łęborkiem pod względem liczby połączeń. Mankamentem jest natomiast długi czas przejazdu – około 40 minut do Wejherowa, 50 minut do Słupska i aż 80 minut do Gdyni. Taki czas dojazdu nie stanowi bariery dla mieszkańców Łęborka, ale już z miejscowości powiatu, codzienny dojazd do Trójmiasta czy do Słupska staje się niemal niemożliwy.

W tabeli 15 przedstawiono liczbę kursów bezpośrednich wykonywanych w 2015 r. w każdym z rodzajów dni tygodnia w czasie roku szkolnego (poza wakacjami) przez wszystkich przewoźników (w tym kolejowych), pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby gmin i największymi miejscowościami w powiecie, a miastem powiatowym – Łęborkiem (uwzględniono połączenia komunikacją miejską).

Liczbę kursów porównano z liczbą mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat) w 2013 r. – według danych GUS – jako potencjalną grupą mieszkańców najbardziej zainteresowanych ofertą przewozową. Kolorami oznaczono pola o najmniejszej (kolor czerwony) i największej (kolor zielony) liczbie kursów w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat.

Tab. 15. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i z większych miejscowości do i z Łęborka – stan na 15 marca 2015 r.

Miejscowość – siedziba gminy/inna*	Liczba mieszkańców w wieku pow. 14 lat [tys.]	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia			Liczba kursów na 1 000 mieszkańców gminy w wieku powyżej 14 lat		
		ponie- dzialek- piątek	sobota	niedzie- la	ponie- dzialek- piątek	sobota	niedzie- la
Cewice	5,9	61	20	10	10	3	2
Łeba	3,4	80	50	50	24	15	15
Nowa Wieś Łębska	11,0	178	89	71	16	8	7
Wicko	4,9	58	38	38	12	8	8
Mosty*	1,7	66	42	23	38	24	13
Siemirowice*	1,4	33	10	0	24	7	0
Łebień*	1,0	34	14	10	35	14	10
Maszewo Łębskie*	0,8	63	20	10	79	25	13
Łebunia*	0,7	28	12	6	41	17	9
Charbrowo*	0,7	58	38	38	79	52	52

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyszukiwarek połączeń i zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym.

Trasy wszystkich linii autobusowych łączących poszczególne miejscowości w gminach położonych na północ od drogi krajowej nr 6 z miastem powiatowym prowadzą przez teren gminy Nowa Wieś Łębska. Dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców tej miejscowości jest więc największa.

Obszary oddalone od głównych ciągów komunikacyjnych charakteryzują się dużą liczbą kursów wykonywanych w dni nauki szkolne, dedykowanych dowozom dzieci do i ze szkół, co

– ze względu na godziny i trasy tych kursów – pomimo pozornie dużej liczby połączeń, skutkuje zmniejszeniem dostępności transportu publicznego dla pozostałych mieszkańców.

Przewoźnicy drogowi wykonujący kursy na liniach przekraczających granice gmin posiadają zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych wydane przez Starostę Powiatu Łębskiego. Znacząca część tych zezwoleń uzyskiwana jest w związku z wykonywaniem przewozów dzieci do szkół – w formie przewozów otwartych. Wójtowie gmin także wydają przewoźnikom zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach regularnych specjalnych lub regularnych (ogólnodostępnych), ale dedykowanych dowozom dzieci do i ze szkół. Kursy na tych liniach zaplanowane zostały najczęściej w godzinach niesprzyjających pozostałym mieszkańcom powiatu. Po wyłączeniu takich kursów z analiz okazuje się, że oferta przewozowa w miejscowościach oddalonych od głównych tras komunikacyjnych jest dość uboga lub nie występuje w ogóle. W miarę zmian w sytuacji rynkowej, przewoźnicy występują o zmiany zezwoleń – dostosowując ofertę do występującego popytu.

W aktualnym stanie prawnym, wykonywanie ponadgminnych przewozów pasażerskich na liniach regularnych w krajowym transporcie drogowym, wymaga uzyskania zezwolenia, wydawanego odpowiednio przez: starostę (jeśli przewozy wykonywane są w granicach jednego powiatu lub także powiatu sąsiedniego – przy zezwoleniu wydawanym przez prezydenta miasta na prawach powiatu) albo marszałka województwa (na wykonywanie przewozów przekraczających granice jednego powiatu).

W tabeli 16 przedstawiono połączenia powiatowe realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Łębskiego – według stanu na 25 marca 2015 r.

Tab. 16. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Łębskiego – stan na 25 marca 2015 r.

Nr zezwoleń	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
0000001	Łębork – Siemirowice – Łębork	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	14	10	10
0000001	Łębork – Wicko – Łeba – Łębork	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	43	38	38
0000009	Łębork – Unieszyno – Maszewo Łębskie – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
0000013	Łębork – Janowice – Pogorszewo – Łębork	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	6	2	-
0000014	Łębork – Janowice – Niebędzino – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	3	-	-

Nr zezwole- nia	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
0000017	Łębork – Wicko – Łeba – Łębork	Trede Trans, Z. Treder	24	8	-
0000019	Łębork – Łędziechowo – Łębork**	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	4	-	-
0000020	Łębork – Bąsewice – Łębork	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	6	2	2
0000022	Sarbsk – Nowęcin – Łeba – Sarbsk	Usługi Hotelarskie KUBUŚ, B. Krawczyk	7^		
0000023	Łębork – Wrzeście – Krakulice – Charbrowo	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
0000024	Żarnowska – Łeba – Nowęcin**	Usługi Transportowe, S. Stojek	4	-	-
0000025	Łębork – Redkowice – Janowice – Łębork	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	6	1	1
0000026	Łębork – Cewice – Siemirowice – Przeryte – Łębork*	PKS w Słupsku S. A.	3	-	-
0000029	Łębork – Wicko – Krakulice – Łeba – Nowęcin – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	12	8	-
0000030	Łębork – Cewice – Siemirowice – Przeryte – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	22	10	-
0000031	Łębork – Darzewo – Łębork*	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	4	-	-
0000036	Łębork – Garczegorze – Bąsewice – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	3	-	-
0000038	Łębork – Łebień – Wicko – Łębork*	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
0000039	Łębork – Łebunia – Cewice – Przeryte*	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
0000040	Łębork – Unieszyno – Krępkowice – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
0000043	Łębork – Łędziechowo – Łębork*	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	4	-	-
0000044	Łębork – Sarbsk – Łeba	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	18 20^	10 20^	10 20^
001/2014	Żarnowska – Łeba	PT-U-H Bosman, R. Frankowski	10^	10^	10^
002/2014	Łębork – Małoszyce – Łębork*	Usługi Hotelarskie KUBUŚ, B. Krawczyk	4	-	-
003/2014	Łębork – Przeryte – Łębork	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	6	-	-

* – kursy tylko w dni nauki szkolnej; ** – linia regularna specjalna; ^ – kursy tylko w sezonie letnim.

Źródło: opracowanie własne.

Spośród 25 wydanych przez Starostę zezwoleń, dwa dotyczyły linii regularnych specjalnych – dowozów dzieci do szkół, a kolejne sześć obejmowało kursy wykonywane wyłącznie w dni nauki szkolnej (były to także linie dedykowane dowozom dzieci do i ze szkół).

Poza Starostą Łębskim, także wójtowie i burmistrzowie wydawali zezwolenia na przewozy dedykowane dowozom dzieci do szkół:

- Wójt Gminy Cewice – 4 zezwolenia na przewozy regularne;
- Wójt Gminy Wicko – 3 zezwolenia na przewozy regularne specjalne;
- Wójt Gminy Nowa Wieś Lęborska – 6 zezwoleń na linie regularne specjalne;
- Burmistrz Miasta Łeby – 1 zezwolenie na linię regularną specjalną.

W tabeli 17 przedstawiono linie komunikacyjne zwykłe w transporcie drogowym, obejmujące swoją trasą obszar powiatu łębskiego i realizowane w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich – z przekroczeniem granicy powiatu. W przypadku zmian zezwolenia lub kolejnego uzgodnienia danej linii, w tabeli wykazano stan zgodny z ostatnim wydanym uzgodnieniem.

Potrzeba uruchomienia połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej z powodu niskiej dostępności transportowej, występuje w miejscowościach oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych. Dotyczy ona zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym do stolicy powiatu mieszkańców mniejszych miejscowości, które nie są położone przy trasach o dużych potokach pasażerskich.

Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu umożliwienia dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Wytyczenie tras łączących mniejsze miejscowości z Łęborkiem przez ośrodki gminne zapewnia podwójną rolę takiej komunikacji: zaspokajanie potrzeb przewozowych w podróżach ponadgminnych oraz związanych z podróżami w granicach gmin. Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez Starostę Powiatu konieczna jest współpraca z gminami, które obejmują ich trasy, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu takich przewozów. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej w zakresie, w którym przewozy te zaspokoją potrzeby mieszkańców dotyczące przemieszczeń wewnątrzgminnych.

Tab. 17. Połączenia ponadpowiatowe liniami zwykłymi prowadzące przez powiat łębski – stan na 20 maja 2015 r.

Lp.	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz

Lp.	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
1	Łębork – Choczewo	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	14	2	2
2	Łębork – Niepoczołowice	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	8	4	-
3	Łębork – Łebunia – Sierakowice	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	12	10	6
4	Łębork – Niepoczołowice – Sierakowice*	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	2	-	-
5	Łębork – Rzechcino*	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	4	-	-
6	Łębork – Stowięcino – Potęgowo	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	4	-	-
7	Łębork – Linia	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	4	2	2
8	Łębork – Cewice – Czarna Dąbrówka*	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	2	-	-
9	Łębork – Warcimino – Czarna Dąbrówka*	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	2	-	-
10	Łeba – Sasino (Stilo)	BOGUŚ-BUS Przewóz Osób, B. Andrzejczak	10	10	10
11	Łębork – Łęczyce – Chrzanowo – Kisewo – Łębork	PKS w Słupsku S. A.	2	-	-
12	Łębork – Łebień – Strzeszewo – Przebędowo – Choczewo	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
13	Łębork – Stowięcino – Pobłocie – Cecenowo – Wicko – Łębork*	PKS w Słupsku S. A.	2	-	-
14	Łębork – Łebień – Ulinia – Ciekocinko – Steknica – Łeba	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
15	Łębork – Dziechno – Linia – Niepoczołowice	PKS w Słupsku S. A.	6	-	-
16	Łębork – Łebunia – Bukowina – Pałubice – Sierakowice	PKS w Słupsku S. A.	9	2	-
17	Łębork – Cewice – Przeryte – Gowidlino – Sierakowice	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
18	Łębork – Potęgowo – Mianowice – Słupsk	PKS w Słupsku S. A.	1	-	-
19	Łeba – Wicko – Cecenowo – Będziechowo – Słupsk	PKS w Słupsku S. A.	1 2^	1 2^	1 2^

Lp.	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w zależności od dnia tygodnia		
			pn-pt	sob	ndz
20	Łeba – Wicko – Cecenowo – Bobrowniki – Słupsk	PKS w Słupsku S. A.	1 2^	- 2^	- 2^
21	Łębork – Godętowo – Rozłazino – Nawcz	Przewozy Autobusowe Jan i Bogdan Balcerak	12	6	5
22	Łębork – Linia – Niepoczołowice – Wejherowo	Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.	14	6	-
23	Łeba – Sarbsk – Hel	Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.	2^	-	-
24	Łębork – Cewice – Oskowo – Unichowo*	PKS w Bytowie Sp. z o.o.	2	-	-

* – kursy tylko w dni nauki szkolnej; ^ – kursy tylko w sezonie letnim.

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych przewoźników, dostęp: 20.05.2015 r.

Zmieniające się uwarunkowania prawne, wyłączające z dniem 1 stycznia 2017 r. prawo przewoźników do otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, wpłyną negatywnie na funkcjonowanie komercyjnych przewozów pasażerskich. Z uwagi na stały lub nawet malejący popyt, dla uniknięcia strat finansowych przedsiębiorstwa przewozowe zmuszone będą podnieść ceny biletów do poziomu zapewniającego minimalną rentowność działalności. Wzrost cen biletów może być nierównomierny – najwyższego należy się spodziewać na liniach regularnych z dużym udziałem pasażerów korzystających z ulg, np. dowożących dzieci i młodzież do szkół. Podniesienie kosztu przejazdu dla pasażera spowoduje zmniejszenie atrakcyjności transportu zbiorowego, co w rezultacie może stać się przyczyną częstszego wyboru transportu indywidualnego jako środka przemieszczania się. W niektórych przypadkach może to doprowadzić do zmniejszenia liczby realizowanych kursów, a nawet do całkowitej likwidacji połączeń. Od 2017 r. należy więc liczyć się z istotnym zmniejszeniem podaży.

Wraz ze spadkiem liczby kursów i przewożonych pasażerów wzrośnie liczba poruszających się na drogach samochodów osobowych, co może doprowadzić do znacznego wzrostu zatłoczenia dróg, szczególnie w okresie szczytów przewozowych i zwiększenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Od 2017 r. prawo do otrzymywania rekompensaty z tytułu strat spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych uzyskają operatorzy publicznego transportu zbiorowego, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Aby takie prawo uzyskać, operator (np. dotychczasowy przewoźnik) musi podpisać umowę z organizatorem, na podstawie której będzie wykonywał przewozy na liniach lub sieci linii, ujętych w planie transportowym.

Rekompensata udzielanych ulg od 2017 r. będzie przekazywana operatorom wyłącznie przez organizatora lub za jego pośrednictwem. Warte zatem do rozważenia jest uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu umożliwienia operatorom wystąpienia o rekompensatę z tytułu stosowania ulg. Decyzja o uruchomieniu takich przewozów przez powiat wpłynie na ograniczenie lub nawet uniknięcie wzrostu cen biletów, utrzymanie zainteresowania pasażerów publicznym transportem zbiorowym i ograniczenie kongestii na drogach oraz zahamowanie wzrostu zapotrzebowania na miejsca parkingowe, a także ograniczy negatywny wpływ transportu pasażerskiego na środowisko.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie łębskim to połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich, sieć linii drogowej komunikacji komercyjnej, sieć linii komunikacji miejskiej w Łęborku oraz przewozy organizowane przez gminy (dowozy dzieci do szkół).

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowymi realizującymi większość pociągów, są: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. i PKP Intercity S.A. W tabeli 18 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych obejmujących powiat łębski.

Odjazdy i przyjazdy pociągów w relacji do i z Trójmiasta odbywają się w ciągu całego dnia – od godzin wczesnoporannych do wieczornych, ze zwiększeniem częstotliwości kursowania w godzinach porannych do Trójmiasta i drugiej połowie dnia – z Trójmiasta. Połączenie z Trójmiastem, pod względem intensywności, można uznać za bardzo dobre.

Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w powiecie łębskim
– stan na 20 maja 2015 r.

Stacje i przystanki kolejowe	Nr linii kolejowej	Kierunek	Liczba par kursów			
			rok szkolny		wakacje*	
			pn-pt	so/nd	pn-pt	so/nd
Szybka Kolej Miejska						
Łębork, Łębork-Mosty	202	Wejherowo	20	16/11	20	17/12
		Gdynia	17	14/7	17	15/8
		Gdańsk	12	9/3	12	9/3
Łębork, Leśnice, Pogorzelice	202	Słupsk	11	8/8	11	8/8
Pozostali przewoźnicy						
Łębork	202	Wejherowo	8	8/8	10	9/10
		Gdynia	8	8/8	10	9/10
		Gdańsk	6	6/6	9	9/10
		Słupsk	7	7/7	9/9	9/9
	229	Łeba	-	-	8	8/8

Stacje i przystanki kolejowe	Nr linii kolejowej	Kierunek	Liczba par kursów			
			rok szkolny		wakacje*	
			pn-pt	so/nd	pn-pt	so/nd
Łeba, Stęknica, Wrzeście Lędziechowo, Gar- czegorze, Nowa Wieś Lęborska, Lębork Nowy Świat	229	Lębork	-	-	8	8/8
		Gdynia	-	-	2	2/2
		Gdańsk	-	-	1	1/1
		Słupsk	-	-	1	1/1

* – w okresie 27.07 – 31.08.

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp: 31.05.2015 r.

W relacji z Lęborka do i z Łeby pociągi kursują tylko w okresie wakacyjnym. Godziny odjazdów są dość rytmiczne, od godzin wczesnoporannych do późnopołudniowych, występuje jednak dwóch przewoźników.

Powiat lęborski jest skomunikowany z innymi polskimi miastami poprzez sieć połączeń autobusowych, obsługiwanych przez różne podmioty. Przewozy w międzyregionalnej komunikacji autobusowej zapewniają przede wszystkim następujący przewoźnicy:

- PKS w Słupsku S.A.;
- Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. (PKS Gdynia);
- PKS w Bytowie S.A.;
- PKS w Elblągu Sp. z o.o.;
- PKS w Ostrołęce S.A. (Grupa Mobilis);
- PKS Turek S.A.;
- PO PKS Warmia S.A.;
- PKS w Białymstoku S.A.;
- Air-transfer.pl, Koszalin – dojazdy na lotnisko w Gdańsku;
- PTUH „BOSMAN” Ryszard Frankowski – dojazdy na lotnisko w Gdańsku;
- A.D. Euro Trans/ PTHU Płomiński Travel.

Sieć autobusowych połączeń dalekobieżnych umożliwia dotarcie m.in. do następujących miast: Białystok, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdańsk, Gdynia, Grudziądz, Elbląg, Kalisz, Kołobrzeg, Koszalin, Łódź, Olsztyn, Ostrowiec Świętokrzyski, Poznań, Katowice, Kraków, Toruń, Ustka, Wrocław i Zakopane. W sezonie letnim pojawiają się dodatkowi przewoźnicy, realizujący kursy z miast położonych w głębi Polski do miejscowości nadmorskich.

Przewozy w regionalnej komunikacji autobusowej, obejmujące obszar gmin powiatu łębskiego (oprócz samego Łęborka), obsługują następujące podmioty:

- PKS w Słupsku S.A.;
- Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o., Gdynia;
- BOGUŚ BUS Bogusław Andrzejczak, Łębork;
- Przewozy Autobusowe J. Balcerak & B. Balcerak (Balcerak Bus);
- WIOLKA Przewóz Osób Wiesław Adam Jażdżewski, Wiślany;
- Trede TRANS Prywatny Transport Samochodowy Zbigniew Treder, Łębork;
- P.T-U-H BOSMAN Ryszard Frankowski, Łeba;
- Usługi Transportowe – Przewóz Osób Maria Schodzińska, Wicko;
- Usługi Transportowe – Przewóz Osób Sławomir Strojek, Wicko;
- P.P.U.H. MAT-INSTAL Andrzej Matusik, Wicko;
- Usługi Hotelarskie – Pokoje Gościnne KUBUŚ Bożena Krawczyk, Łeba.

Podstawowymi przewoźnikami na liniach zwykłych w powiecie łębskim są: PKS w Słupsku S.A. i BOGUŚ BUS.

Część z funkcjonujących linii autobusowych na obszarze powiatu ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych wypełnia na krótkich odcinkach pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu.

Najlepsze skomunikowanie ze stolicą powiatu mają miejscowości położone w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 214 z Łęborka do Łeby. Dobre skomunikowanie ze stolicą powiatu mają także miejscowości położone wzdłuż trasy Łębork – Ulinia – Łeba, drogi wojewódzkiej nr 212 do Kamieńca i dalej w kierunku do Siemirowic i Przerytego, trasy Łębork – Linia oraz położone w pobliżu przystanków linii kolejowej nr 202. Dobre skomunikowania ze stolicą powiatu mają także miejscowości w gminie Nowa Wieś Łębska, obsługiwane łębską komunikacją miejską.

Wszystkie miejscowości położone w oddaleniu od głównych tras komunikacyjnych mają wyraźnie słabsze skomunikowanie ze stolicą powiatu. Najgorsza sytuacja występuje w tym zakresie w gminie Cewice. Dostępność transportowa Łęborka dla mieszkańców zachodnich rejonów gminy Cewice zapewniana jest tylko w dni powszednie – w pojedynczych kursach dedykowanych dowozom dzieci do szkół.

Połączenie liniami autobusowymi ze stolicą powiatu – o intensywności poniżej 10 par kursów na dobę w dniu powszednim – świadczy o niedostatecznym skomunikowaniu danej miejscowości gminnej ze stolicą powiatu. Ośrodki gminne posiadają dobrą częstotliwość połączeń autobusowych z Łęborkiem, część potrzeb społeczeństwa gminnego jest więc przez

nie zaspokajana. Z miejscowości, które nie są ośrodkami gminnymi, wymagana intensywność obsługi charakteryzowała Janowice.

Dostępność transportowa Łęborka zdecydowanie zmniejsza się w soboty, a także w dni powszednie w okresie wakacyjnym – poza trasami do Łeby. Zachodnia część gminy Cewice pozbawiona jest całkowicie połączeń autobusowych transportem publicznym, a część miejscowości oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych posiada połączenia pojedynczymi kursami. Znacznie mniejsza dostępność transportowa liniami autobusowymi występuje także w niedziele – poza Janowicami połączenia autobusowe realizowane są tylko głównymi trasami, często pojedynczymi kursami. Mieszkańcy miejscowości pozbawionych transportu publicznego zmuszeni są do korzystania wyłącznie z samochodów osobowych, co automatycznie powoduje wyłączenie społeczne grup mieszkańców niemogących skorzystać z tego środka transportu.

W celu utrzymania odpowiedniej dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców miejscowości oddalonych od głównych tras komunikacyjnych konieczna będzie interwencja powiatu.

Na obszarze powiatu funkcjonuje kilkaset przystanków autobusowych, zarządzanych przez różne jednostki samorządowe oraz 10 czynnych stacji i przystanków kolejowych, w tym 7 tylko w okresie sezonu wakacyjnego. Spośród nich kilka pełni funkcję węzłów integracyjnych. Są to podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe wymienione w wojewódzkim planie transportowym:

- Łębork (R-3) – regionalny węzeł integracyjny – dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi przy ul. Dworcowej – integrujący wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: wojewódzkim, powiatowym, komercyjnym dalekobieżnym i regionalnym, z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) oraz z komunikacją miejską;
- Łeba (L-23) – lokalny węzeł integracyjny – dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi, integrujący wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: wojewódzkim, powiatowym i komercyjnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym) i z komunikacją miejską.

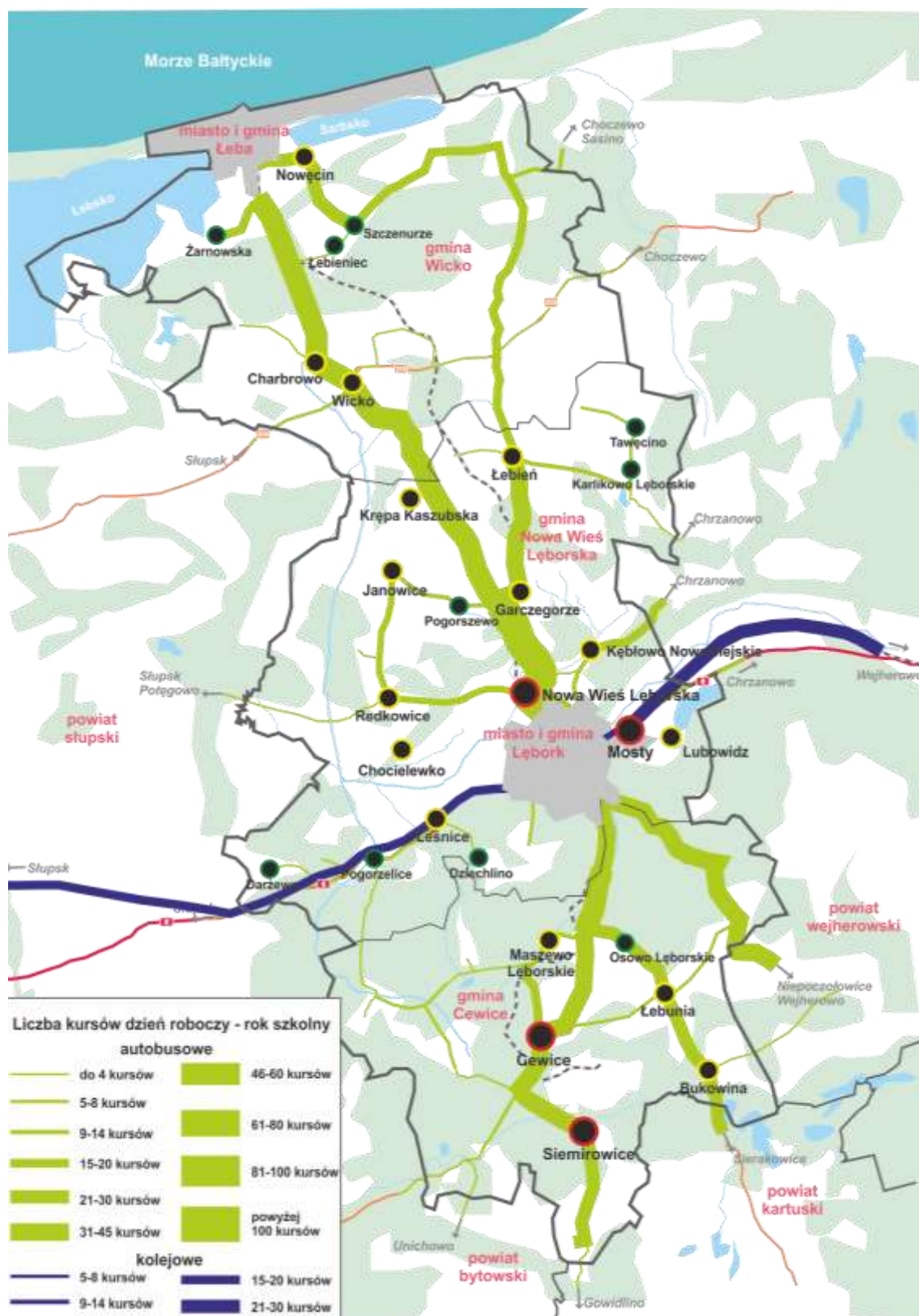
Przystanki w pozostałych miejscowościach pełnią głównie rolę obsługi wsiadających i wysiadających – dość rzadko wykorzystywane są jako punkty przesiadkowe. Przystanki te mogą natomiast integrować drogowy transport zbiorowy z transportem indywidualnym – samochodowym i rowerowym. Funkcję taką powinny wypełniać wyznaczone przystanki w większych miejscowościach: ośrodkach gminnych – Wicku i Cewicach – oraz w Łebieniu

i Siemirowicach. Przystankami integrującymi komunikację regionalną z komunikacją miejską są wspólne dla nich przystanki w Łęborku i w gminie Nowa Wieś Lęborska.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna oraz miejscowości docelowe kursów linii autobusowych obsługujących powiat.

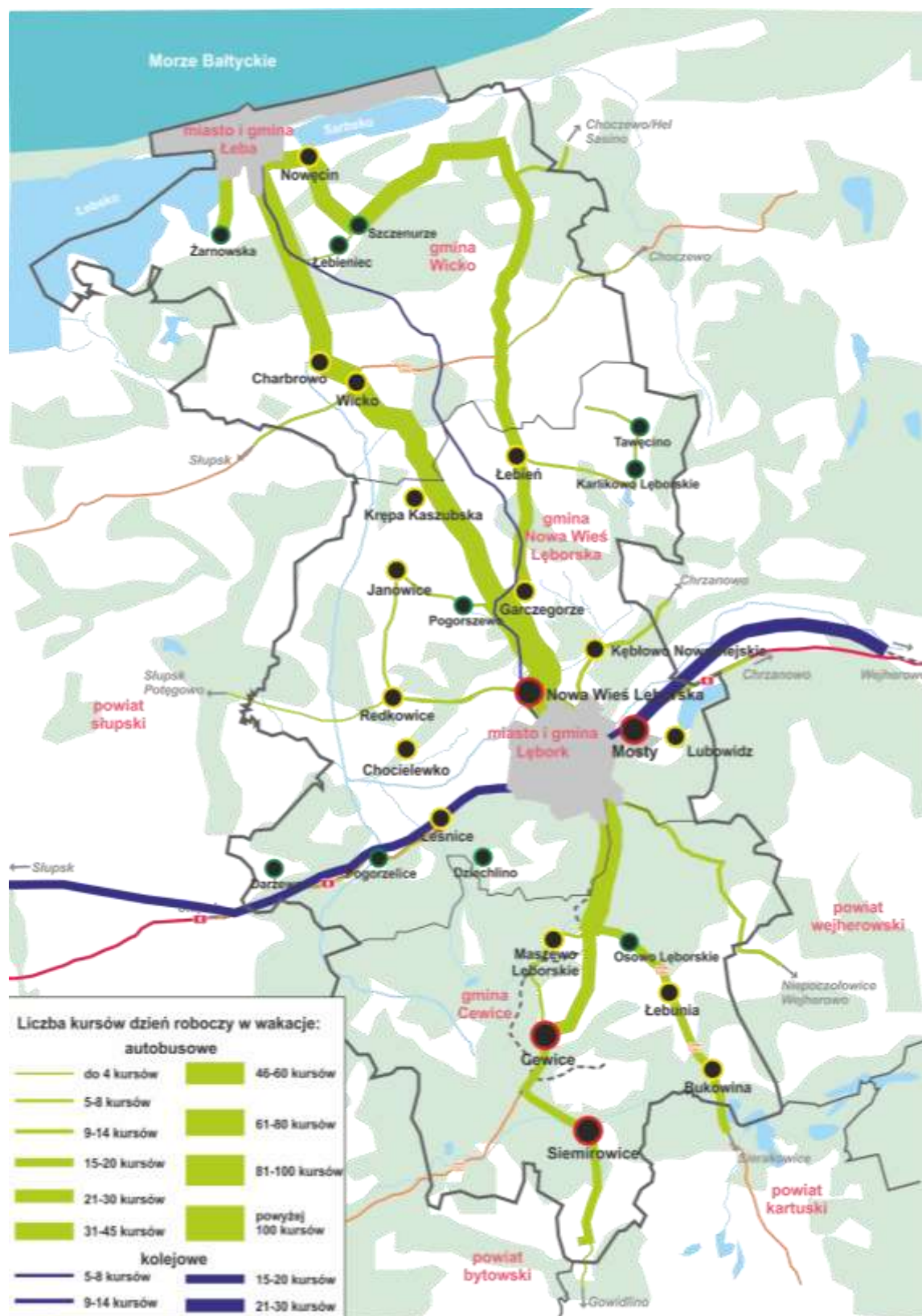
Na dworcu autobusowym w Łęborku zatrzymują się wszystkie autobusy realizujące kursy komunikacji międzywojewódzkiej i ponadpowiatowej, w tym obsługiwane przez dominujących obecnie przewoźników: PKS w Słupsku S. A. oraz BOGUŚ – BUS Bogusław Andrzejczak. Funkcję dworca zintegrowanego pełni obecnie w Łęborku dworzec kolejowy. W tym węźle integracyjnym – w jego obecnym przejściowym stanie, po sprzedaży terenu zajmowanego przez dworzec autobusowy na inne cele – nie ma dogodnych możliwości realizowania przesiadek. Dopiero planowana realizacja inwestycji budowy centrum przesiadkowego umożliwi takie przesiadki z transportu drogowego na kolejowe przewozy pasażerskie – w relacjach do Słupska, Wejherowa i Trójmiasta. Wykorzystanie kolei jako środka przemieszczania się w tych kierunkach jest bardzo intensywne.

Na rysunku 18 przedstawiono obecną intensywność funkcjonowania linii transportu publicznego na obszarze powiatu łębskiego w dniu powszednim nauki szkolnej, na rysunku 19 – w dniu powszednim w wakacje, na rysunku 20 – w sobotę w okresie nauki szkolnej, na rysunku 21 – w sobotę w wakacje, na rysunku 22 – w niedzielę w okresie nauki szkolnej, a na rysunku 23 – w niedzielę w wakacje.

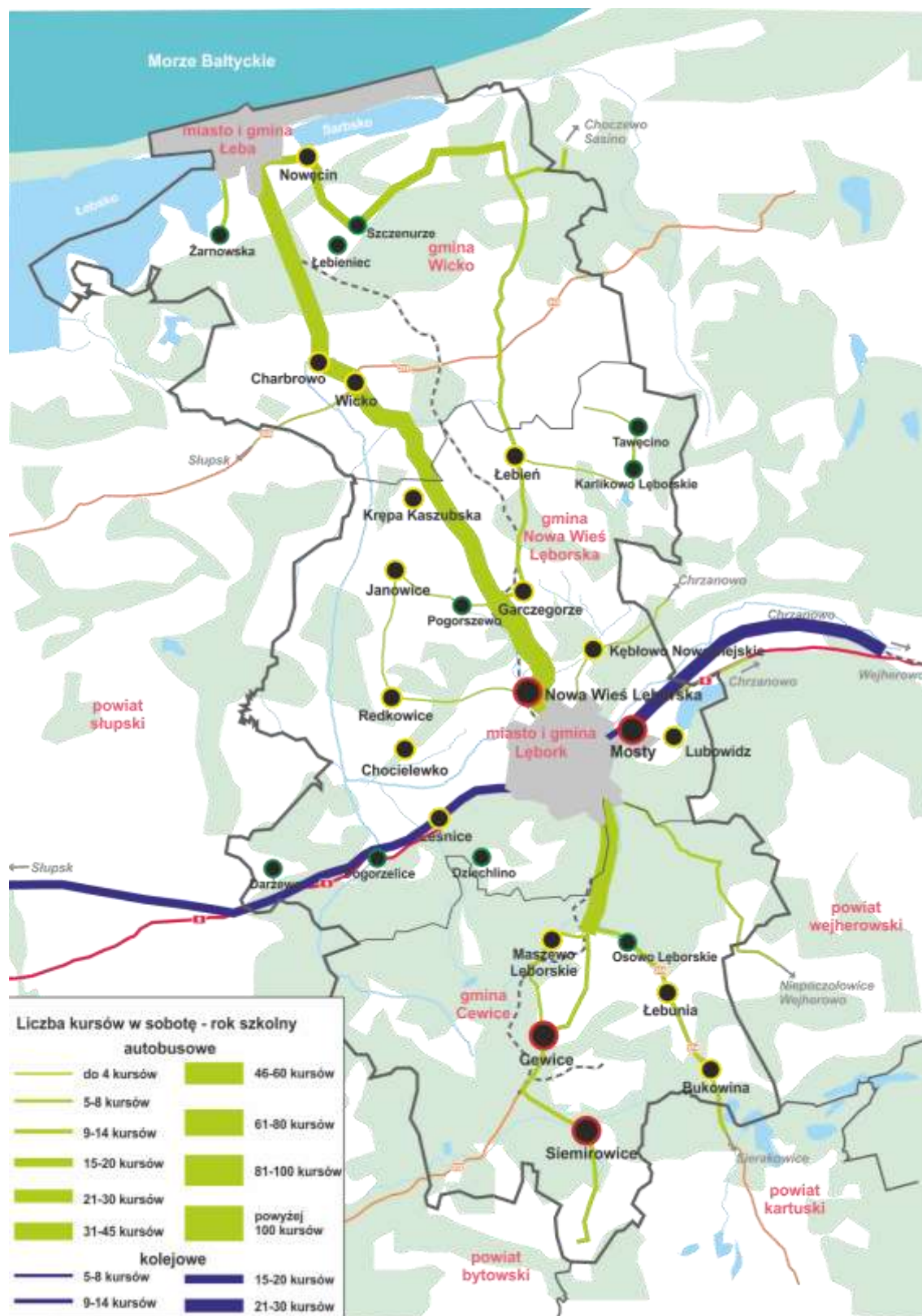


Rys. 18. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w dniu powszednim w okresie nauki szkolnej – stan na 20 maja 2015 r.

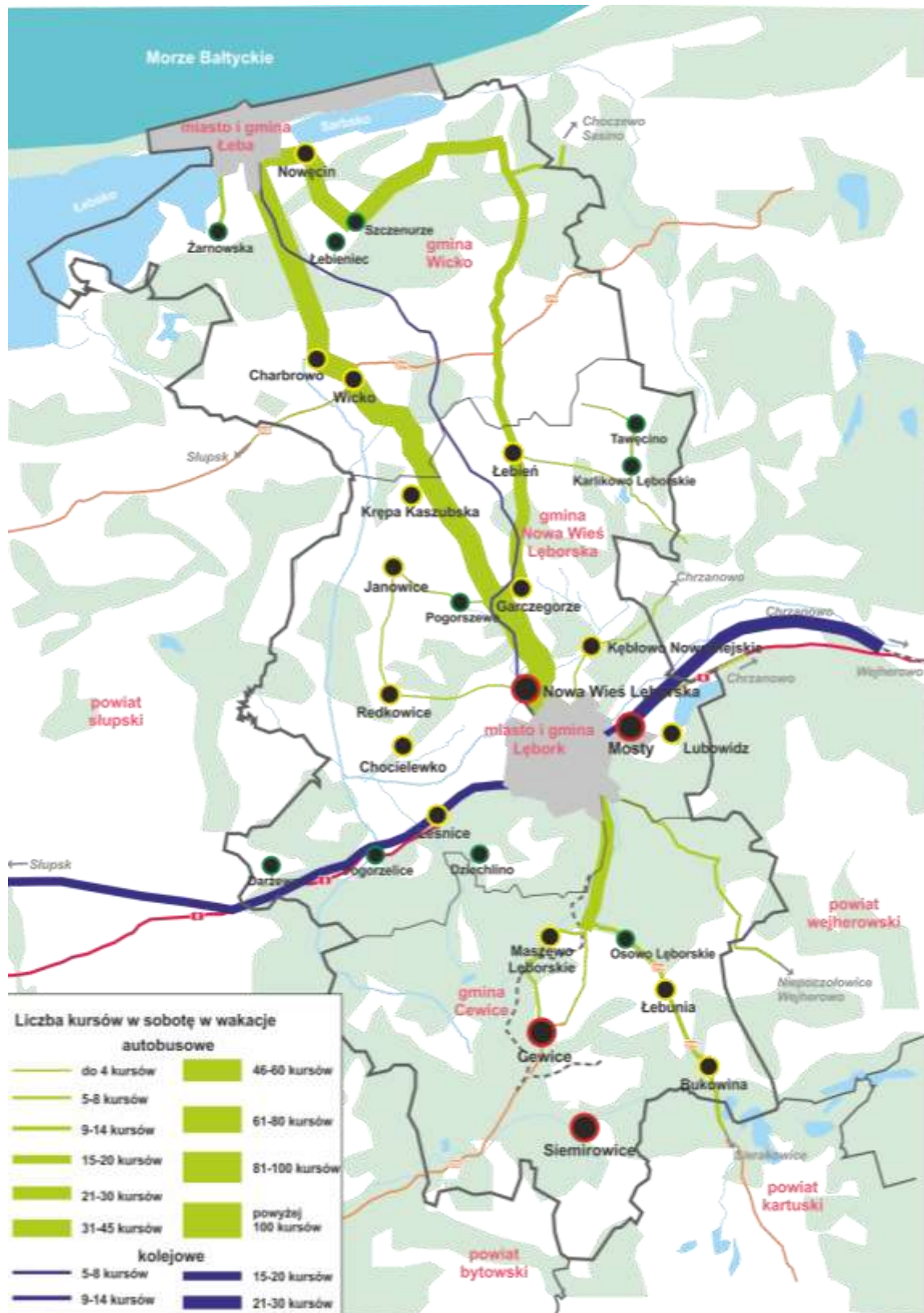
Źródło: opracowanie własne.



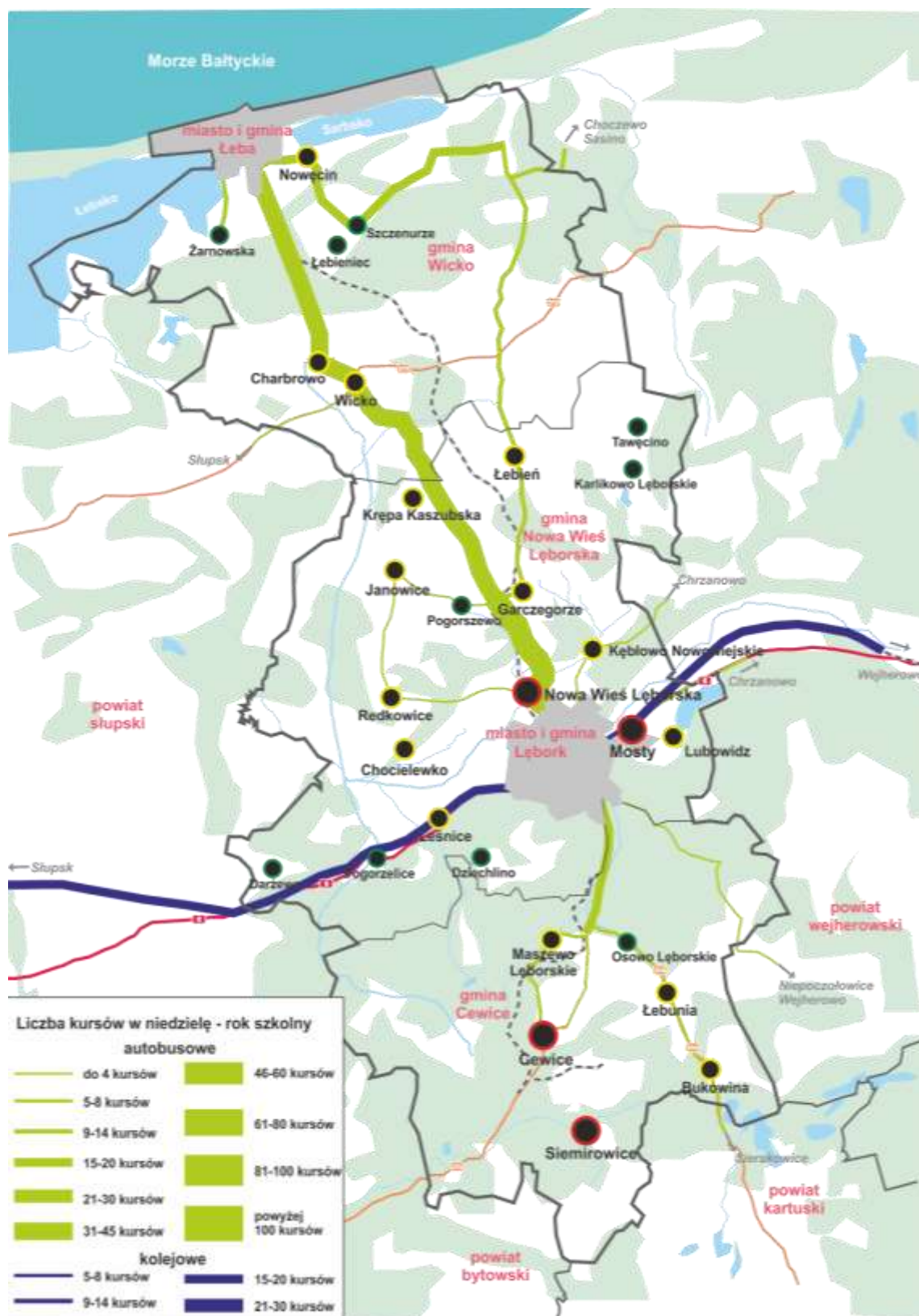
Rys. 19. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie lęborskim w dniu powszednim w wakacje – stan na 20 maja 2015 r.



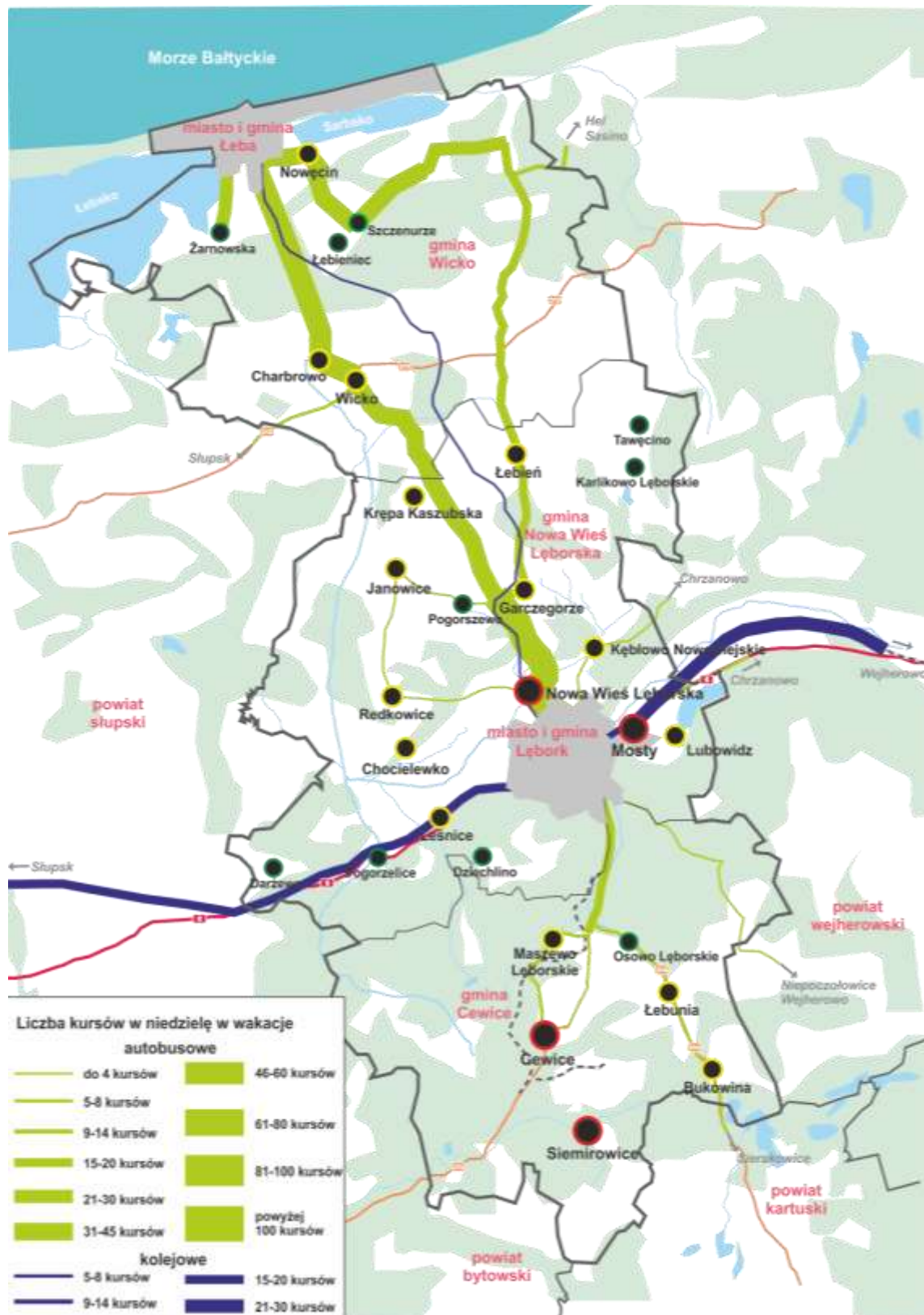
Rys. 20. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie lęborskim w sobotę w okresie nauki szkolnej – stan na 20 maja 2015 r.



Rys. 21. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie lęborskim w sobotę w wakacje – stan na 20 maja 2015 r.



Rys. 22. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w niedzielę w okresie nauki szkolnej – stan na 20 maja 2015 r.



Rys. 23. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w niedzielę w wakacje – stan na 20 maja 2015 r.

Istotnym elementem realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż transportem zbiorowym. W przypadku powiatu łębskiego dla gminy Nowa Wieś Lęborska – z uwagi na niewielką odległość – różnice nie są tak znaczne, istotne są natomiast dla rejonów oddalonych od Lęborka – południowych fragmentów gminy Cewice, gminy Wicko i miasta Łeby. Czas dojazdu transportem zbiorowym jest co najmniej o 50% dłuższy niż samochodem osobowym. W tabeli 19 przedstawiono podział gmin powiatu ze względu na czas dojazdu transportem zbiorowym ze stolicy gminy do miasta powiatowego.

Tab. 19. Czas dojazdu transportem zbiorowym z ośrodka gminnego do Lęborka

Wyszczególnienie	Czas dojazdu t ze stolicy gminy do miasta Lęborka [minut]			
	t ≤ 15	15 < t ≤ 25	25 < t ≤ 35	35 < t
Gmina	Nowa Wieś Lęborska	Cewice	Wicko	Łeba
Liczba mieszkańców razem [tys.]	13,38	7,36	6,05	3,82
Udział w liczbie mieszkańców powiatu [%]	20,2	11,1	9,1	5,8
Udział w liczbie mieszkańców z wyłączeniem miasta Lęborka [%]	43,7	24,0	19,8	12,5

Źródło: opracowanie własne.

Czas dojazdu transportem publicznym do Lęborka z najdalej położonych miejscowości w powiecie – Łeby, Nowęcina i Sarbska na północy oraz Oskowa na południu powiatu – sięga 40-60 minut. Są to czasy zmniejszające dostępność transportową stolicy powiatu i utrudniające codzienne podróże. Czas dojazdu do znacznej części miejscowości wynosi 30-40 minut (Charbrowo, Pieski-Przeryte, Siemirowice, Strzeszewo, Tawęcina, Ulinia, Żarnowska). Pozostałe miejscowości charakteryzują czasy dojazdu liniami autobusowymi do stolicy powiatu do 30 minut.

Niska częstotliwość kursów transportu publicznego w większości relacji decyduje o wyborze samochodu osobowego – o największym stopniu dostępności w każdym czasie.

Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem łębskiej komunikacji miejskiej jest Burmistrz Miasta Lęborka. Formalnym, instytucjonalnym or-

organizatorem transportu miejskiego w Łęborku jest Urząd Miejski w Łęborku, a w nim zadania organizacji wykonuje Wydział Gospodarki Miejskiej. Wg stanu na dzień 20 maja 2015 r., łębska komunikacja miejska obsługiwała dwie jednostki samorządu terytorialnego – miasto Łębork i gminę Nowa Wieś Lęborska. Realizację przewozów – w wyniku zamówienia zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym – powierzono podmiotowi wewnętrznemu Zakładowi Komunikacji Miejskiej w Łęborku Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Łokietka 5. W pozostałych gminach występuje komunikacja gminna – jako linie szkolne: regularne (ogólnodostępne) lub regularne specjalne.

Według stanu na 20 maja 2015 r., sieć łębskiej komunikacji miejskiej stanowiło siedem linii. Poza miastem Łęborkiem komunikacja miejska obejmowała swoimi kursami także miejscowości w gminie Nowa Wieś Lęborska: Chocielewko, Czarnówko, Kębłowo Nowowiejskie, Lubowidz, Mosty, Nowa Wieś Lęborska, Redkowice i Żelazkowo. W najbliższym czasie planowane jest rozszerzenie funkcjonowania łębskiej komunikacji miejskiej o wybrane miejscowości z gminy Łęczyce.

Sieć linii łębskiej komunikacji miejskiej obsługuje obecnie obszar zamieszkały przez ok. 42 tys. osób.

Trasy poszczególnych linii łębskiej komunikacji miejskiej – wg stanu na dzień 30 kwietnia 2015 r. – przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Trasy linii łębskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 kwietnia 2015 r.

Linia	Przebieg trasy
1	MOSTY-PĘTLA – Długa – Łębork: Gdańska – Kossaka – al. Wolności (wybrane kursy: Bohaterów Westerplatte – Mostnika – Pionierów – Pionierów-pętla – Pionierów – Mostnika – Bohaterów Westerplatte) – Zwycięstwa – Dworzec PKP – I Armii Wojska Polskiego – Słupska – Kusocińskiego /z powrotem: Łasaka – Teligi/ – SPORTOWA-PĘTLA
2	ŁĘBORK CMENTARZ – Kaszubska – Krzywoustego – Zwycięstwa – al. Wolności – Kossaka – Nowa Wieś Lęborska: Grunwaldzka (wybrane kursy: POM-PĘTLA) – Młynarska – Kębłowska – KĘBŁOWO NOWOWIEJSKIE
3	ŁĘBORK LIDL (wybrane kursy: SPOMEL) – Krzywoustego – Zwycięstwa (wybrane kursy: PL. PIASTOWSKI) – al. Wolności – Kossaka – Nowa Wieś Lęborska: Dworcowa – Czarnówko – Redkowice (wybrane kursy: Chocielewko) – REDKOWICE-PĘTLA (wybrane kursy: ŻELAZKOWO)
4	LUBOWIDZ-PĘTLA – Mosty: Witosa – Kwiatowa (wybrane kursy: Długa – Mosty-pętla – Długa) – Łębork: Gdańska – Kossaka – al. Wolności (wybrane kursy: Bohaterów Westerplatte – Mostnika – Pionierów – Pionierów-pętla – Pionierów – Mostnika – Bohaterów Westerplatte) – Zwycięstwa – Dworzec PKP – I Armii Wojska Polskiego – Słupska – Kusocińskiego – SPORTOWA-PĘTLA

Linia	Przebieg trasy
5	SPORTOWA-PĘTLA – Teligi – Łasaka – Kusocińskiego – Słupska – I Armii Wojska Polskiego – Dworzec PKP – Zwycięstwa – al. Wolności (wybrane kursy: PL. PIASTOWSKI) – Bohaterów Westerplatte – Mostnika – Pionierów – PIONIERÓW-PĘTLA
6	KNIEWSKIEGO-PĘTLA – Kolejarzy – Ks. Gracza – Chłopska – Legionów Polskich – I Armii Wojska Polskiego – Dworzec PKP – Zwycięstwa – pl. Piastowski (wybrane kursy: PL. PIASTOWSKI) Czołgistów – Kanałowa – Lubelska – Topolowa – Czołgistów – al. Wolności – Zwycięstwa – Dworzec PKP – I Armii wojska Polskiego – Legionów Polskich – Chłopska – Ks. Gracza – Kolejarzy – KNIEWSKIEGO-PĘTLA
20	ŁĘBORK CMENTARZ – Kaszubska – Krzywoustego – Zwycięstwa – al. Wolności – PL. PIASTOWSKI

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.zkm.lebork.pl, dostęp: 30.04.2015 r.

Cechą charakterystyczną oferty przewozowej łębskiej komunikacji miejskiej jest w bardzo szerokim zakresie wariantowanie przebiegu tras niemal wszystkich linii. Oferta przewozowa w dni wolne od pracy – soboty, niedziele i święta – jest dość dobra, gdyż stanowi około połowy wielkości pracy eksploatacyjnej w dni powszednie. Dane te przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach łębskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 kwietnia 2015 r.

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	dzień powszedni	sobota	niedziela	dzień powszedni	sobota	niedziela
Poza sezonem letnim						
1	122	87	-	14	12	-
2	437	209	132	54	28	20
3	205	61	-	18	8	-
4	434	245	196	38	24	18
5	110	43	33	21	8	6
6	204	136	69	36	23	12
20	32	11	23	9	3	5
Razem	1 544	792	453	190	106	61

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	dzień powszedni	sobota	niedziela	dzień powszedni	sobota	niedziela
W sezonie letnim						
1	122	87	-	11	12	-
2	429	209	132	53	28	20
3	171	61	-	15	8	-
4	365	245	196	32	24	18
5	100	43	33	19	8	6
6	204	136	69	36	23	12
20	32	11	23	9	3	5
Razem	1 423	792	453	175	106	123

Źródło: dane ZKM w Łęborku.

Oferta przewozowa łębskiej komunikacji miejskiej jest zróżnicowana. Najważniejsze linie 2 i 4 charakteryzuje rytmiczna częstotliwość kursowania pojazdów – co około 60 minut w dniu powszednim, z dodatkowymi kursami w porach szczytów przewozów oraz co 60 minut w soboty i w niedziele. Wyraźną rytmiczność kursowania ma także linia 6, występują tutaj jednak większe odchylenia od taktu i brak dodatkowych kursów szczytowych. Pozostałe linie pełnią funkcję uzupełniającą – są dedykowane obsłudze konkretnych grup pasażerów.

Cechą charakterystyczną oferty przewozowej łębskiej komunikacji miejskiej jest niezbyt duże zróżnicowanie podaży głównych linii w okresie międzyszczytowym i poza szczytami porannym i popołudniowym. Redukcja wielkości podaży występuje dopiero w godzinach wieczornych. Pozostałe linie funkcjonują w miarę intensywnie tylko w okresie szczytu przewozowego – dojazdów i powrotów z pracy. Dla linii tych okres częstego kursowania kończy się we wczesnych godzinach popołudniowych, po tym czasie wykonywane są tylko pojedyncze kursy.

Ważną cechą łębskiej komunikacji miejskiej jest wysoki udział przewozów na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska. Udział ten wahał się w latach 2012-2014 od 29 do 40% całości pracy eksploatacyjnej dniu powszednim, od 22 do 35% pracy eksploatacyjnej w sobotę i od 27 do 29% pracy eksploatacyjnej w niedzielę. Tak dobra obsługa komunikacją miejską gminy ościennej w porównaniu do obszaru miasta-organizatora, jest w skali kraju niezwykle rzadko spotykana.

Obsługa gminy Nowa Wieś Lęborska odbywa się obydwoma liniami o największej częstotliwościami kursowania, tj. 2 i 4 oraz liniami 1 i 3. Rytmiczna obsługa we wszystkie dni

tygodnia charakteryzuje miejscowości: Nowa Wieś Łębska, Lubowidz i Mosty. Z kolei miejscowości: Kębłowo Nowowiejskie, Czarnówko, Redkowice i Chocielewko obsługiwane są kilkoma kursami w dniu powszednim i tylko pojedynczymi w sobotę. W niedzielę łębska komunikacja miejska tych miejscowości nie obsługuje.

W tabeli 22 przedstawiono zakres obsługi łębską komunikacją miejską poszczególnych miejscowości gminy Nowa Wieś Łębska.

Tab. 22. Miejscowości obsługiwane liniami łębskiej komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 30 kwietnia 2015 r.

Miejscowość	Linia	Dzienna liczba kursów do/z danej miejscowości		
		w dni powszednie	w soboty	w niedziele
Chocielewko	3	5/5	1/-	-/-
Kębłowo Nowowiejskie	2	9/9	3/3	-/-
Lubowidz	4	19/19	12/12	9/9
Mosty	1	7/7	5/5	-/-
	4	19/19	12/12	9/9
Nowa Wieś Łębska	2	18/18	11/11	10/9
	3	7/7	2/2	-/-
Redkowice	3	7/7	2/2	-/-
Żelazkowo	3	2/2	-/-	-/-

Źródło: dane ZKM w Łęborku.

Ważną cechą oferty przewozowej łębskiej komunikacji miejskiej jest grupa wspólnych przystanków w centrum miasta dla wszystkich linii. Są to przystanki: pl. Piastowski, Stary Browar oraz Zwycięstwa – Kupiec. Dworzec PKP jest przystankiem tylko dla czterech linii: 1, 4, 5 i 6 (ze względu na układ drogowy omijają go autobusy linii: 2, 3 i 20 – korzystające z tunelu w ciągu ul. Zwycięstwa). Dworzec jest jednocześnie głównym węzłem przesiadkowym dla autobusowej komunikacji regionalnej i dalekobieżnej.

W tabeli 23 porównano podstawowe parametry sieci łębskiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2013 r., wybierając sieci

komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Łęborka, położone poza aglomeracjami.

Tab. 23. Porównanie parametrów łębskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość linii [km]	Liczba linii [km]	Liczba ob- sługiwanych gmin
		wzkm [tys.]	wozów w ruchu			
Bolesławiec	40,0	906,6	19	135,8	12	2
Sanok	39,2	898,4	15,9	200,0	20	3
Brzesko	36,3	413,0	10	142,0	6	1
Cieszyn	36,1	731,0	14	88,7	9	4
Łębork	35,7	417,5	6,9	71,4	6	2
Kęty	34,2	1 304,1	30,0	211,0	15	5
Ostróda	33,6	472,0	9,0	126,0	8	2
Iława	33,3	471,0	9,0	55,0	6	1
Żywiec	32,4	1 896,3	28,0	223,6	17	7

Źródło: *Komunikacja Miejska w Liczbach*, 2014 nr 2/12. IGKM Warszawa, s. 18-23.

Do realizacji przewozów miejskich, ZKM w Łęborku ekspeduje w dniu powszednim 7 pojazdów. Wszystkie autobusy są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. W modelu organizacji i zarządzania komunikacją miejską, obowiązującym aktualnie w Łęborku, parametry taboru autobusowego eksploatowanego na liniach określa we własnym zakresie operator. Zakłada się, że w okresie planistycznym operator będzie systematycznie wymieniał tabor na używany o niższym wieku i – w miarę możliwości – nabywał także tabor nowy.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane co najmniej wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności transportowej do stolicy powiatu.

Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były jednocześnie zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych

miejsowości do miasta powiatowego oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych, wykonywanych jedynie pomiędzy kilkoma miejscowościami powiatu łębskiego w sezonie wakacyjnym;
- brakiem wojewódzkich linii autobusowych organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (są dopiero planowane);
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na niektórych lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich, jak np. Łębork – Łeba.

Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Starostę – jako zadanie własne powiatu – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług ponadgminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wyżej determinant.

Ważnym zagadnieniem jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami powiatowymi. Niezbędne jest też zapewnienie połączeń z węzłem integracyjnym w powiecie w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą używać samochodu osobowego, dojazd i powrót do miasta powiatowego w ciągu jednego dnia.

W tabeli 24 przedstawiono proponowane minimalne kryteria połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi i najważniejszymi miejscowościami w powiecie. Kursy powinny tworzyć pary, gwarantujące połączenia do i z miasta powiatowego (każde dwa kursy to jeden do miasta powiatowego i jeden w przeciwnym kierunku). Miejscowość Nowa Wieś Łębska oraz część gminy obsługiwana łębską komunikacją miejską potraktowana została odrębnie, ponieważ wymaganą dostępność do miasta powiatowego zapewniają linie komunikacji miejskiej.

Tab. 24. Minimalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej

1. Liczba par kursów – kryterium dostępności minimalne					
Rodzaj miejscowości	Czas dojazdu do Łęborka [minut]	Miejscowości	Poniedziałek – piątek	Sobota/ niedziela	
Ośrodki gminne	nie dotyczy	Nowa Wieś Łęborska, Cewice, Wicko, Łeba	16	8/6	
Przy drogach do ośrodków gminnych	nie dotyczy	Maszewo Łęborskie, Krępa Kaszubska, Charbrowo, Leśnice	14	6/4	
Pozostałe duże miejscowości	do 10	Nowa Wieś Łęborska, Mosty, Lubowidz, Rybki, Kębłowo Nowowiejskie	14	8/6	
	11-15	Chocielewko, Dziechno, Dziechlino, Garczegorze, Leśnice, Osowo Łęborskie, Pogorzelice Redkowice	10	5/3	
	15-30	Bukowina, Janowice, Łebień, Łebunia, Pogorszewo, Siemirowice,	8	4/2	
	powyżej 30	Łebieniec, Karlikowo Łęborskie, Nowęcín, Szczenurze, Tawęcino, Żarnowska	6	3/2	
2. Liczba par kursów według przedziałów czasowych – kryterium minimalne (godziny rozpoczęcia kursów)					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-18:30	Cała doba
Poniedziałek-piątek	2	1	1	2	6
Sobota	1	1	1	1	4
Niedziela	-	1	1	2	4

Źródło: opracowanie własne.

Kryterium minimalnej liczby kursów będzie spełnione, jeśli liczba kursów będzie równa lub wyższa od uznanej za minimalną w określonym rodzaju dnia tygodnia – nawet, jeśli wykonywane będą one w innych przedziałach czasowych niż określone w tabeli 24 (pkt 2). Należy jednak zauważyć, że kilka linii prowadzonych w części o zbliżonej trasie, ale o małej liczbie kursów w dobie, powoduje koncentrację kursów w godzinach dojazdu i powrotu do pracy

i szkół. Skutek jest taki, że nawet jeśli w okresie szczytu przewozowego oferta przewozowa będzie zapewniona, to w okresach międzyszczytowych będzie ona niedostateczna, albo nie będzie jej w ogóle. Proponowane częstotliwości kursów należy więc uznać za minimalne.

Tab. 25. Optymalne kryteria połączeń warunkujące uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze objętym planem

1. Liczba par kursów – kryterium dostępności optymalne					
Rodzaj miejscowości	Czas dojazdu do Łęborka [minut]	Miejscowości	Poniedziałek – piątek	Sobota/ niedziela	
Ośrodki gminne	nie dotyczy	Cewice, Wicko, Łeba	24	10/6	
Przy drogach do ośrodków gminnych	nie dotyczy	Maszewo Łębskie, Krępa Kaszubska, Charbrowo, Leśnice	20	8/4	
Pozostałe duże miejscowości	do 10	Nowa Wieś Łębska, Mosty, Lubowidz, Rybki, Kębłowo Nowowiejskie	20	12/6	
	11-15	Chocielewko, Dziechno, Dziechlino, Garczegorze, Leśnice, Osowo Łębskie, Pogorzelice Redkowice	14	7/5	
	15-30	Bukowina, Janowice, Łebień, Łebunia, Pogorszewo, Siemirowice,	10	5/4	
	pow. 30	Łebieniec, Karlikowo Łębskie, Nowęcin, Szczenurze, Tawęcino, Żarnowska	8	4/3	
2. Liczba par kursów według przedziałów czasowych – kryterium optymalne (godziny rozpoczęcia kursów)					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-18:30	Cała doba
Poniedziałek-piątek	4	3	3	4	14
Sobota	2	2	2	2	8
Niedziela	1	2	1	2	6

Źródło: opracowanie własne.

Zaspokojenie potrzeb mieszkańców w minimalnym zakresie wymaga uruchomienia dla każdej linii dobowej liczby kursów nie mniejszej niż określona w tabeli 24 w pkt. 2. Kryteria te dotyczą okresu nauki szkolnej. Podczas przerw w nauce, a w szczególności w okresie wakacji, oferta przewozowa powinna być dostosowywana indywidualnie do zmienionych potrzeb. Zwiększona częstotliwość lub dodatkowe połączenia w okresie wakacji powinny mieć jednak charakter wyłącznie komercyjny.

Przedstawione powyżej wymogi minimalne i optymalne funkcjonowania komunikacji zbiorowej stanowią kryteria, których brak spełnienia w relacjach wykonywanych przez przewoźników komercyjnych oraz przewozy kolejowe i autobusowe organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, powinien spowodować uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – z zaangażowaniem finansowym starostwa i zainteresowanych gmin.

Istnieje jednak ryzyko, że po zmianie zasad refundacji strat z tytułu stosowania ulg ustawowych, połączenia komercyjne będą ograniczane. Komunikacja zbiorowa o charakterze użyteczności publicznej może być więc organizowana przez Starostę Powiatu Lęborskiego także wtedy, gdy nie ma pewności, że połączenia o charakterze przewozów wojewódzkich (kolejowe i autobusowe) oraz pozostałe połączenia – komercyjne, zapewnią kryteria minimalne lub optymalne. Organizowanie przewozów powiatowych możliwe będzie także, gdy wystąpi niezaspokojone zapotrzebowanie na przewozy komunikacją zbiorową, potwierdzone badaniami wśród mieszkańców danego obszaru.

Potrzeby przewozowe, które zaspokoją powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej, zależą przede wszystkim od:

- zakresu realizacji pasażerskich przewozów kolejowych, w tym użyteczności publicznej, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie lęborskim;
- zakresu realizacji przewozów drogowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie lęborskim;
- oferty przewozów komercyjnych przekraczających granicę jednej gminy w powiecie lęborskim.

Stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych, wg zaproponowanych kryteriów, przedstawiono w tabeli 26 (dla kryteriów minimalnych i optymalnych).

W tabeli uwzględniono połączenia kolejowe organizowane przez samorząd województwa pomorskiego (wzięto pod uwagę aktualną częstotliwość kursów), linii łębskiej komunikacji miejskiej oraz planowane uruchomienie wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – na liniach:

- nr 22-01 – w relacji: Łębork – Bytów – Cewice i Oskowo (11 par kursów);
- nr 22-15 – w relacji: Łębork – Sierakowice – Kościerzyna przez Osowo Łębskie, Łebunię i Bukowinę (4 pary kursów);
- nr 22-11 – w relacji: Łębork – Główny – Słupsk przez Nową Wieś Łębską i Redkowice (11 par kursów);
- nr 22-14 – w relacji: Sierakowice – Łębork – Łeba przez Wicko (4 pary kursów);
- nr 22-20 – w relacji: Łębork – Krokowa – Puck przez Kębłowo Łębskie (11 par kursów).

Liczby brakujących kursów po uwzględnieniu planowanych linii autobusowych powyższych połączeń wojewódzkich podano w tabeli 26 w nawiasach.

Tab. 26. Zakres spełniania kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach i miejscowościach powiatu łębskiego – stan na 20 maja 2015 r.

Miejscowość – gmina / inna*	Kryterium dostępności 1 [brakujących par kursów]			Kryterium dostępności 1 i 2 [brakujących par kursów]		
	pn-pt	sobota	niedziela	pn-pt	sobota	niedziela
Cewice	-	-	1 (-)	-	-	-
Łeba	-	-	-	-	-	-
Nowa Wieś Łębska	-	-	-	-	-	-
Wicko	-	-	-	-	-	-
Mosty*	-	-	-	-	-	-
Siemirowice*	-	-	2 (4)	-	- (3)	4 (6)
Łebień*	-	-	-	-	-	-
Maszewo Łębskie*	-	-	-	-	- (1)	- (1)
Łebunia*	-	-	-	-	-	1 (-)
Charbrowo*	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Przyjmuje się, że interwencja powiatu powinna mieć miejsce zawsze tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe oraz przewozy realizowane w ramach działalności

komercyjnej, nie zapewnią minimalnej lub optymalnej dostępności komunikacyjnej, przy podstawowej zasadzie zapewnienia połączeń centrów gminnych i największych miejscowości w powiecie z miastem powiatowym. Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie komunikacją zbiorową były jednocześnie zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości w powiecie oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. Zakłada się, że niezbędne przewozy na obszarze gmin realizowane będą jako przewozy komercyjne albo będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat łębski może podjąć decyzję o organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nawet jeśli spełnione są obecnie kryteria minimalnej i optymalnej dostępności komunikacyjnej do miasta powiatowego. Podjęcie decyzji o organizacji takich przewozów umożliwi operatorom, z którymi powiat podpisze umowy, otrzymywanie refundacji strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych. Możliwość otrzymywania środków z budżetu państwa i brak strat, spowoduje ograniczenie konieczności podwyższenia cen biletów dla utrzymania przez przedsiębiorstwa przewozowe minimalnej rentowności. Z kolei utrzymanie obecnego poziomu cen biletów wpłynie pozytywnie na wybór transportu zbiorowego jako środka przemieszczania się mieszkańców powiatu.

Decyzja o organizacji powiatowych przewozów pasażerskich będzie miała więc pozytywny wpływ na utrzymanie co najmniej obecnego zakresu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a przez to – ograniczenie wzrostu kongestii i zanieczyszczenia środowiska.

W dniu powszednim dla wszystkich dużych miejscowości kryteria minimalnej i optymalnej dostępności komunikacyjnej są obecnie spełnione. Dla sobót i niedziel warunki minimalnej dostępności nie są spełnione w niedzielę w gminie Cewice w wariantcie minimalnym (do Siemirowic nie jest wykonywany z Łęborka żaden kurs) oraz w soboty i w niedzielę – w wariantcie optymalnym. Sytuację taką, w porównaniu do innych powiatów w Polsce i w województwie pomorskim, należy uznać za dobrą. Interwencja ekonomiczna powiatu nie jest więc w dniu dzisiejszym wymagana.

Należy jednak zwrócić uwagę, że część linii autobusowych obecnie obsługujących powiat, rozpoczynających się w Łęborku lub w Łebie, ma charakter wojewódzkich przewozów pasażerskich, a nie została ujęta w ramach połączeń o charakterze użyteczności publicznej, przewidzianych do zorganizowania przez samorząd województwa pomorskiego (dotyczy to np. połączeń z Łęborka do Linii i Niepoczołowic oraz do Łęczyc). Na tych liniach może zostać

ograniczona liczba kursów lub nawet mogą być one zlikwidowane po utracie przez przewoźnika prawa do refundacji z tytułu stosowania ulg ustawowych.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności transportowej części miejscowości powiatu łębskiego. W przypadku nieuruchomienia takich linii przez samorząd województwa oraz w przypadku dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych, uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością.

Od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Niezorganizowanie przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów, albo też do rezygnacji z obsługi części kursów lub całości linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych, zwłaszcza do mniejszych miejscowości oraz skracanie długości linii. Pozostaną tylko te połączenia, gdzie duże potoki pasażerów umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. Efektem będzie znaczne pogorszenie dostępności do miasta powiatowego mieszkańców gmin, poza miejscowościami położonymi przy głównych ciągach komunikacyjnych. Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadającym samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz pogorszy dostępność do usług ponadgminnych.

Powiat łębski powinien rozważyć uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej na swoim obszarze – niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi lub operatorom na kontynuację procesu refundacji strat przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych ze środków budżetu państwa za pośrednictwem organizatora – powiatu łębskiego. Zapewni to nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie procesu likwidacji połączeń. Utrzymanie publicznego transportu zbiorowego w zakresie połączeń spełniających minimalne kryteria dostępności zwiększyłoby także turystyczną atrakcyjność powiatu łębskiego.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać dojazd z ośrodka gminnego do centrum powiatowego oraz do węzłów integracyjnych. Trasy linii powinny obejmować jak najwięcej dużych jednostek osadniczych w powiecie.

Z komunikacją uruchamianą przez starostę powiatu powinna być skoordynowana komunikacja gminna, w tym miejska, umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży. W tabeli 27 zaproponowano trasy połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej. Trasy te wytyczono dość szeroko, ale każde uruchomienie połączenia w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone bieżącą analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami.

Relacje linii zamieszczone w nawiasach dotyczą przypadków możliwego przedłużenia przebiegu linii na teren sąsiadującego powiatu – po zawarciu odnośnego porozumienia pomiędzy zainteresowanymi powiatami o wspólnej organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. W warunkach braku takiego porozumienia, wydłużanie trasy linii nie może mieć miejsca.

Tab. 27. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
1	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Garczegorze – Łebień – Ulinia – Nowęcín – Łeba	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Nowa Wieś Łębska	1) Kolejowymi nr RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-11 i 22-14 3) Powiatowymi nr 2, 3, 4 i 5 4) Komunikacją miejską 5) Indywidualnymi
		Łebień	1) Powiatowym nr 3 2) Indywidualnymi
		Łeba	1) Kolejowym nr RPK-21 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-14 3) Powiatowymi nr 2 i 14 4) Dalekobieżnymi komercyjnymi 5) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
2	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Garczegorze – Krępa Kaszubska – Wicko – Krakulice – Łeba	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Nowa Wieś Łębska	1) Kolejowym nr RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-11 i 22-14 3) Powiatowymi nr 1, 3, 4 i 5 4) Komunikacją miejską 5) Indywidualnymi
		Wicko	1) Wojewódzkim autobusowym nr 22-14 2) Powiatowym nr 4 3) Indywidualnymi
		Łeba	1) Kolejowym nr RPK-21 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-14 3) Powiatowymi nr 1 i 14 4) Dalekobieżnymi komercyjnymi 5) Indywidualnymi
3	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Garczegorze – Łebień – Karlikowo Łębskie – Tawęcino – Bąsewice	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Nowa Wieś Łębska	1) Kolejowym nr RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-11 i 22-14 3) Powiatowymi nr 1, 2, 4 i 5 4) Komunikacją miejską 5) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
4	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Krępa Kaszubska – Wicko/Charbrowo – Wrzeście – Strzeszewo (– Choczewo)	Lębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Nowa Wieś Lęborska	1) Kolejowym nr RPK-21 2) Powiatowymi nr 1, 2, 3 i 5 3) Komunikacją miejską 4) Indywidualnymi
		Wicko	1) Wojewódzkim autobusowym nr 22-14 2) Powiatowym nr 2 3) Indywidualnymi
5	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Redkowice – Janowice	Lębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Nowa Wieś Lęborska	1) Kolejowymi nr RPK-21 2) Powiatowymi nr 1, 2, 3 i 4 3) Komunikacją miejską 4) Indywidualnymi
6	Lębork – Dziechlino – Małoszyce – Lębork	Lębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
7	Lębork – Pogorzelice – Darżewo	Lębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
8	Łębork – Pogorzelice – Unieszyniec – Krępkowice – Lesia-ki – Kamieniec – Cewice	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Cewice	1) Wojewódzkim autobusowym nr 22-01 2) Powiatowymi nr 9, 10 i 12 3) Indywidualnymi
9	Łębork – Maszewo Łębskie – Cewice – Bzowo – Siemirowice – Pieski-Przeryte (– Gowidlino)	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Cewice	4) Wojewódzkim autobusowym nr 22-01 5) Powiatowymi nr 8, 10 i 12 6) Gminnymi 1) Indywidualnymi
10	Łębork – Maszewo Łębskie – Cewice – Oskowo (– Czarna Dąbrówka)	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Cewice	1) Wojewódzkim autobusowym nr 22-01 2) Powiatowymi nr 8, 9 i 12 3) Gminnymi 4) Indywidualnymi
11	Łębork – Osowo Łębskie – Łebunia – Bukowina (– Sierakowice)	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi

Lp.	Relacja	Węzły i przystanki przesiadkowe	
		Nazwa węzła i przystanku	Skomunikowanie z połączeniami
12	Łębork – Osowo Łębskie – Łebunia – Cewice	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 1) Indywidualnymi
		Cewice	1) Wojewódzkim autobusowym nr 22-01 2) Powiatowymi nr 8, 9 i 10 3) Gminnymi 4) Indywidualnymi
13	Łębork – Dziechno – Okalice (– Niepoczołowice/Linia)	Łębork	1) Kolejowymi nr RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 i 12 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
14	Żarnowska – Łeba – Steknica – Jeżewo – Ulinia (– Sasino)	Łeba	1) Kolejowym nr RPK-21 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-14 3) Powiatowym nr 1 i 2 4) Gminnymi 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
15	(Łębork – Kębłowo Nowowiejskie – Łęczyce – Godętowo – Łębork)	Łębork	1) Kolejowymi RPK-03 i RPK-21 2) Wojewódzkimi autobusowymi nr 22-01, 22-11, 22-14, 22-15, 22-20 3) Powiatowymi nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 4) Komunikacją miejską 5) Dalekobieżnymi komercyjnymi 6) Indywidualnymi
		Łęczyce	1) Kolejowymi RPK-03 2) Wojewódzkim autobusowym nr 22-20 3) Gminnymi 4) Indywidualnymi

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku linii nr 15, poza niezbędnym porozumieniem pomiędzy powiatami łębskim i wejherowskim, jej ewentualne uruchomienie powinno być uzależnione od decyzji dotyczącej uruchomienia linii łębskiej komunikacji miejskiej o zbliżonym przebiegu. Urucho-

mienie takiego połączenia w ramach komunikacji miejskiej oznacza brak potrzeby uruchamiania podobnego połączenia w ramach powiatowych przewozów pasażerskich.

Zaproponowanym połączeniom należy nadać oznakowanie handlowe – numerację – spójną z systemem, który będzie obowiązywać w wojewódzkich przewozach pasażerskich (jeszcze nieznanym), w przewozach powiatowych na obszarach sąsiednich powiatów i w łębskiej komunikacji miejskiej.

W tabeli 28 przedstawiono proponowaną liczbę par kursów w powiatowej komunikacji zbiorowej użyteczności publicznej w skali zapewniającej spełnienie kryteriów dostępności czasowej określonych w tabelach 24 i 25. Trasy linii przyjęto z uwzględnieniem propozycji przedstawionych w tabeli 27.

Proponowana intensywność obsługi poszczególnych linii ma charakter minimalny. W niektórych relacjach, jeśli zapotrzebowanie mieszkańców na przewozy jest znacznie wyższe, liczba uruchamianych kursów w poszczególne rodzaje dni tygodnia może być nawet znacznie wyższa. Uruchamiana liczba kursów na danej linii powinna być uzgadniana z zainteresowanymi gminami.

W zaproponowanej intensywności obsługi nie zostały ujęte linie autobusowe, które będą w przyszłości zorganizowane przez samorząd województwa pomorskiego. Po uruchomieniu wojewódzkich autobusowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w niektórych relacjach (np. do Cewic, Osowa Łębskiego, Łebuni czy Redkowic) liczba niezbędnych do uruchomienia kursów w powiatowych przewozach pasażerskich może być zmniejszona do wysokości zaspokajającej rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

W czasie wakacji liczba kursów może być nieznacznie zmniejszona w południowej części powiatu i zwiększona w relacjach do Łeby.

Tab. 28. Proponowana minimalna intensywność połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim

Lp.	Relacja	Liczba par kursów					
		minimalnie			optymalnie		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
1	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Garczegorze – Łebień – Ulinia – Nowęcín – Łeba	6	4	4	8	4	4
2	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Garczegorze – Krępa Kaszubska – Wicko – Krakulice – Łeba	10	4	4	18	6	4
3	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Garczegorze – Łebień – Karlikowo Łębskie – Tawęcino – Bąsewice	6	4	4	6	4	4
4	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Krępa Kaszubska – Wicko/Charbrowo – Wrzeście – Strzeszewo (– Choczewo)	6	4	4	6	4	4
5	Łębork – Nowa Wieś Łębska – Redkowice – Janowice	6	4	4	6	4	4
6	Łębork – Dziecholino – Małoszyce – Łębork	6	4	4	6	4	4
7	Łębork – Pogorzelice – Darzewo	6	4	4	6	4	4
8	Łębork – Pogorzelice – Unieszyniec – Krępkowice – Lesiaki – Kamieniec – Cewice	6	4	4	6	4	4
9	Łębork – Maszewo Łębskie – Cewice – Bzowo – Siemirowice – Pieski-Przeryte (– Gowidlino)	8	4	4	14	8	6
10	Łębork – Maszewo Łębskie – Cewice – Oskowo (– Czarna Dąbrówka)	6	4	4	6	4	4
11	Łębork – Osowo Łębskie – Łebunia – Bukowina (– Sierakowice)	6	4	4	8	4	4
12	Łębork – Osowo Łębskie – Łebunia – Cewice	6	4	4	6	4	4
13	Łębork – Dziechno – Okalice (– Niepoczłowice/Linia)	6	4	4	6	4	4
14	Żarnowska – Łeba – Steknica – Jeżewo – Ulinia (– Sasino)	6	4	4	6	4	4
15	(Łębork – Kębłowo Nowowiejskie – Łęczyce – Godętowo – Łębork)	(6)	(4)	(4)	(6)	(4)	(4)

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 29 zestawiono liczby par kursów ze stolic gmin i największych miejscowości w powiecie do Łęborka. W zestawieniu uwzględniono nowe połączenie kolejowe z miejscowości Mosty do Łęborka oraz obecną częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej. Nie uwzględniono natomiast linii autobusowych ujętych w planie transportowym przyjętym przez

województwo pomorskie. Zakłada się, że po uruchomieniu przez samorząd województwa autobusowych linii użyteczności publicznej, liczba potrzebnych kursów organizowanych przez powiat łębski zostanie zweryfikowana.

Brak interwencji, polegający na zaniechaniu organizowania linii autobusowych w ramach publicznego transportu zbiorowego przez województwo pomorskie oraz przez powiat łębski, uniemożliwi otrzymywanie rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych w opłatach za przejazd przez przewoźników komercyjnych, co wpłynie na spadek konkurencyjności przewozów i spowoduje dalszy spadek liczby pasażerów, a w rezultacie – ograniczanie przez przewoźników liczby realizowanych kursów. Najmniejszym ograniczeniom podlegać będą przewozy na trasach o dużych potokach pasażerskich, a także realizowane taborem kolejowym oraz przewozy szkolne. Mniejszych redukcji można więc oczekiwać na trasie do Łeby, Sierakowic, Cewic czy Siemirowic. W przypadku powiatu łębskiego może zaistnieć sytuacja spełnienia kryteriów dostępności z siedzib powiatów do Lęborka, nawet bez interwencji powiatu. Mniejsze miejscowości, szczególnie położone poza głównymi drogami, mogą być jednak takich połączeń pozbawione.

Tab. 29. Liczby par kursów obsługujących gminne i największe miejscowości w powiecie łębskim przy spełnieniu kryterium minimalnego i optymalnego

Miejscowość – gmina / inna*	Liczba par kursów – kryterium minimalne			Liczba par kursów – kryterium optymalne			Kryterium dostępności [tak/nie]
	pn-pt	sob	nd	pn-pt	sob	nd	
Cewice	26	16	16	28	18	16	tak
Łeba	18	8	8	26	10	8	tak
Nowa Wieś Lęborska	70	36	30	78	38	30	tak
Wicko	16	8	8	24	10	8	tak
Mosty*	46	33	20	46	33	20	tak
Siemirowice*	8	4	4	10	6	4	tak
Łebień*	14	8	8	14	8	8	tak
Maszewo Lęborskie*	20	12	12	22	14	12	tak
Łebunia*	12	8	8	12	8	8	tak
Charbrowo*	16	8	8	24	10	8	tak

Źródło: opracowanie własne.

Wśród miejscowości obecnie obsługiwanych transportem zbiorowym w połączeniach z Łęborkiem, najbardziej zagrożone utratą połączeń są miejscowości oddalone od centrum gminy oraz zlokalizowane na końcówkach linii. Są to:

- w gminie Cewice – Dziechno, Krępkowice, Lesiaki, Unieszyno, Pieski i Okalice;
- w gminie Nowa Wieś Lęborska – Bąsewice, Chocielewko, Darzewo, Dziechlino, Janowice, Laska, Małoszyce, Niebędzino, Obliwice i Tawęcino;
- w gminie Wicko – Krakulice, Strzeszewo, Wrzeście i Zdrzewno oraz w mniejszym stopniu – Bargędzino, Łebieniec, Roszczyce, Sarbsk i Szczenurze.

Zmniejszająca się liczba pasażerów, spowodowana wzrostem cen biletów z uwagi na wygaśnięcie prawa przewoźników do refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych, wpłynie na spadek rentowności linii i ograniczenia – początkowo liczby kursów, a w dalszej kolejności – likwidacje linii o mniejszych potokach pasażerskich. Zapobiec takiej sytuacji może tylko podjęcie przez województwo, powiat i gminy interwencji, polegającej na organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Już samo utrzymanie prawa do refundacji ulg ustawowych wpłynie na zdecydowaną poprawę rentowności linii, szczególnie obsługujących trasy dojazdów do szkół różnych szczebli. Znaczna część obecnych linii komunikacyjnych będzie mogła nadal funkcjonować bez dopłat ze strony samorządów, jednak pod warunkiem utrzymania refundacji ulg.

Na rysunku 24 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu łębskiego. Na tych trasach mogą być uruchomione linie w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Zakłada się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół w Łęborku. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego.

Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uruchamiana przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego na liniach obejmujących swoją trasą powiat łębski, stanowi w części wypełnienie określonych wyżej kryteriów i zmniejsza niezbędny stopień zaangażowania powiatu łębskiego w organizację przewozów.

Dopuszcza się także zawieranie porozumień z innymi powiatami o wspólnym organizowaniu linii przekraczających granice powiatu łębskiego, w szczególności z powiatami wejherowskim i słupskim. Zawarcie takiego porozumienia dla tras linii, pokrywających się w granicach powiatu łębskiego z trasami linii ujętych w niniejszym planie, należy uznać za wydłużenie trasy linii ujętej w niniejszym planie i nie wymaga zmiany planu transportowego dla

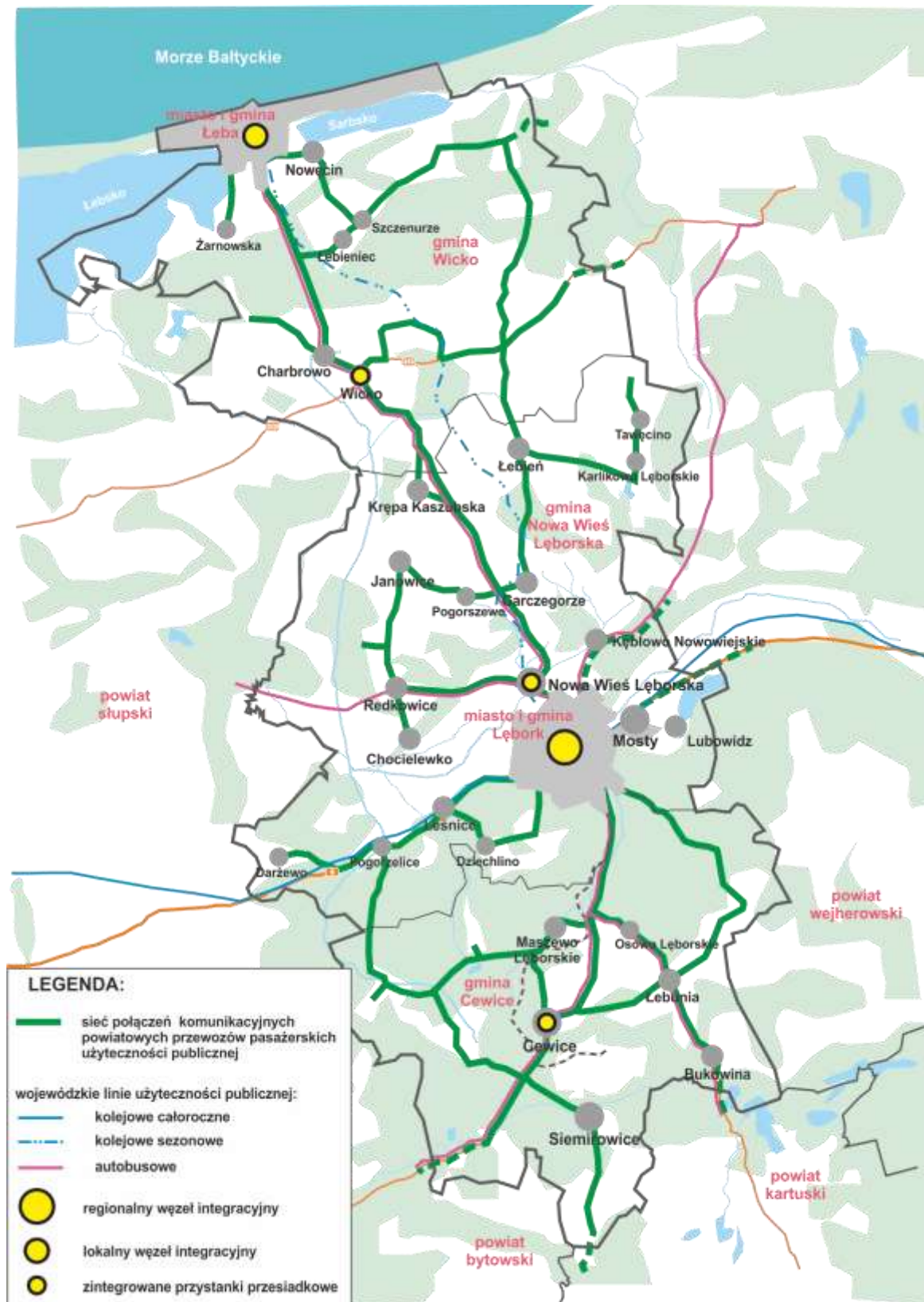
powiatu łębskiego. W przypadku poprowadzenia linii po innej po innej trasie, zmiana niniejszego planu zostanie wprowadzona w formie aneksu.

Powiat łębski, ze względu na swój kształt i rozmiar, może podjąć decyzję o odstąpieniu od samodzielnego organizowania publicznego transportu zbiorowego. W przypadku podjęcia decyzji o przekazaniu organizowania publicznego transportu zbiorowego innemu powiatowi – w formie porozumienia – linie ujęte w niniejszym planie staną się częścią wspólnej sieci komunikacyjnej powiatów, które zawarły porozumienie.

Przedstawione propozycje par kursów dla kryteriów minimalnych należy traktować jako wymogi konieczne dla zapewnienia minimalnej dostępności komunikacyjnej z poszczególnych gmin do siedziby powiatu. Dla większości tras dzienna liczba kursów nie jest zbyt duża – zapewnia jedynie niezbędny zakres połączeń dla realizacji podróży do głównych celów ruchu: miejsc pracy i szkół wraz z drogą powrotną do domu. Dla wprowadzenia sprawnego transportu publicznego, skutecznie konkurującego z samochodami osobowymi, konieczne byłoby uruchomienie na każdej linii co najmniej liczby kursów określonej dla kryterium optymalnego. Ponadto, przy małej liczbie kursów na każdej linii, duża liczba połączeń na wspólnych odcinkach tras nie będzie rozłożona równomiernie w dobie, lecz skoncentrowana w szczytach przewozowych w godzinach dojazdów do szkół i miejsc pracy oraz powrotów z nich. Potrzeby przewozowe poza tymi porami nadal będą musiały być zaspokajane transportem indywidualnym.

Przyjmuje się, że dodatkowe niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gmin albo będą organizowane przez powiat łębski we współpracy z zainteresowaną gminą (także finansowej) albo też będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie lub będą realizowane jako przewozy komercyjne.

Podjęcie decyzji o ewentualnym uruchomieniu nowych połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej wymaga przeprowadzenia, w porozumieniu z zainteresowaną gminą, badań rzeczywistych potrzeb pasażerów. Badania takie mogą zachęcić przewoźników komercyjnych do uruchomienia kursów oczekiwanych przez pasażerów w takim zakresie, że finansowa interwencja powiatu nie będzie wymagana. Nie wyklucza się także sytuacji braku lub znikomego zainteresowania mieszkańców takimi połączeniami w niedziele i święta – musi ona jednak zostać potwierdzona stosownymi badaniami albo faktycznym brakiem pasażerów na danych trasach.



Rys. 24. Mapa tras powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lęborskim

Źródło: opracowanie własne.

Zaleca się uruchomienie nowych przewozów powiatowych nawet przy minimalnym zainteresowaniu mieszkańców. Publiczny transport zbiorowy obsługujący gminy pozbawione obecnie obsługi w soboty, niedziele i święta, może wpłynąć na zwiększenie ich atrakcyjności turystycznej i – w rezultacie – zwiększenie liczby miejsc pracy i wzrost dochodów mieszkańców. Wszelkie decyzje o uruchomieniu połączeń powinny być konsultowane z władzami gmin. Dopuszcza się wspólne finansowanie takich linii – w celu zwiększenia ich dostępności dla mieszkańców.

Władze powiatu łębskiego mogą podpisać porozumienia z powiatami sąsiadującymi, szczególnie kartuskim, wejherowskim i słupskim, o wspólnym organizowaniu publicznego transportu zbiorowego na liniach przekraczających granice powiatu. Mogłoby to zapewnić obsługę komunikacyjną powiatowymi przewozami pasażerskimi o charakterze użyteczności publicznej do i z Łęborka lub do i z Łeby szeregu miejscowości, które obecnie obsługiwane są liniami komercyjnymi o trasach przekraczających granicę powiatu łębskiego.

Władze powiatu powinny ponadto współpracować z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najwyższego stopnia zaspokojenia potrzeb mieszkańców powiatu, nie tylko w podróżach międzypowiatowych, ale i w podróżach wewnątrz powiatu, realizowanych z wykorzystaniem linii komunikacyjnych planowanych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Transport publiczny w granicach powiatu łębskiego będzie wymagał ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku.

Granice obszaru, na którym mogą się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach powiatowych przewozów pasażerskich stanowią granice powiatu łębskiego.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Bardzo ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru), godziwe warunki oczekiwania oraz pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd, a także umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów integracyjnych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu

przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

W tabeli 30 przedstawiono: węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu łębskiego.

Największe znaczenie w powiecie mają węzły integracyjne w Łęborku i w Łebie. Węzeł integracyjny w Łęborku, po sprzedaży terenu dworca autobusowego przez PKS Słupsk S.A., nie spełnia swojej roli – miejsca dogodnych przesiadek. Przystanki odjazdowe o charakterze tymczasowym są rozproszone po obszarze przydworcowym, brak jest urządzonych peronów, zadaszenia i osłon przed wiatrem i deszczem. Informacja pasażerska jest fragmentaryczna lub w ogóle jej brak. Pomieszczenia kas biletowych i poczekalnie dla podróżnych znajdują się w budynku dworca kolejowego. Wielkość i lokalizacja tych tymczasowych przystanków nie jest wystarczająca do obsługi występujących potoków pasażerów i natężenia ruchu autobusów, zniechęcając mieszkańców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

Węzeł integracyjny w Łebie stanowią peron końcowej stacji kolejowej oraz kilka przystanków autobusowych w bezpośrednim sąsiedztwie – wyznaczonych na placu przy ul. Dworcowej. Część z tych przystanków nie jest wyposażona w wiaty i miejsca do siedzenia, a wsiadanie odbywa się z poziomu jezdni. Pomieszczenia kas biletowych i poczekalnie dla podróżnych znajdują się w budynku dworca kolejowego.

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

Tab. 30. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu łębskiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie minimalne			
			Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Zakup biletu

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie minimalne			
			Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Zakup biletu
Łębork dworzec kolejowy	Regionalny węzeł integracyjny R-3	kolejowy – krajowy, wojewódzki autobusowy – dalekobieżny i regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, komunikacja miejska, indywidualny, rowerowy	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady jazdy, wizualna, głosowa	parkingi miejskie/ 20 stan./ 4 poj.	tak
Łeba dworzec kolejowy	Lokalny węzeł integracyjny L-23	krajowy – kolejowy, wojewódzki – kolejowy, powiatowy, gminny, komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady jazdy, wizualna, głosowa	parkingi miejskie 20 stan. 4 poj.	tak
Cewice	Przystanek integracyjny zintegrowany	wojewódzki – autobusowy powiatowy, gminny, komercyjny regionalny indywidualny	10 miejsc	schematy rozkłady jazdy	5 poj. 10 stan. 1 poj.	tak
Nowa Wieś Łębska	Przystanek integracyjny zintegrowany	wojewódzki – kolejowy, wojewódzki – autobusowy, powiatowy, gminny, komercyjny regionalny indywidualny	10 miejsc	schematy rozkłady jazdy	5 poj. 10 stan. 1 poj.	tak/ nie
Wicko	Przystanek integracyjny zintegrowany	powiatowy, gminny, komercyjny regionalny indywidualny	10 miejsc	schematy rozkłady jazdy	5 poj. 10 stan. 1 poj.	nie

Źródło: opracowanie własne.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków integracyjnych, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiata lub zadaszenie zapewniające ochroną przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporna na akty wandalizmu;
- niezbędna liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;

- zatoka przystankowa umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów, jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m od każdej strony o szerokości ca 1,5 m, z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (led lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki regularnie opróżniany.

Wszystkie wymienione węzły i przystanki powinny być oświetlone wraz z dojściami do nich oraz parkingami. Przystanki powinny zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w rozkłady jazdy wszystkich przewoźników. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca przystanki należy wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

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

Zintegrowany węzeł integracyjny zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 150 m.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

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

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

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

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich w Łęborku – jako komunikacja miejska oraz w gminach – jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim w roku szkolnym. Dostępność do komunikacji publicznej staje się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiada-

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

Realizacja tego celu wymaga, aby:

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

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

Miasto Łęborg, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Wielkość kosztów funkcjonowania łębskiej komunikacji miejskiej, przychodów ze sprzedaży biletów i pozostałych opłat oraz sumy dopłat budżetowych w 2013 r. i w 2014 r., przedstawiono w tabeli 31.

Tab. 31. Finansowanie komunikacji miejskiej w Łęborgu
– wykonanie w 2013 r. i w 2014 r. [tys. zł]

Rok	Wielkość pracy eksploatacyjnej [wozokm]	Koszt pracy eksploatacyjnej	Przychody ze sprzedaży biletów	Dopłaty z budżetu miasta	Wskaźnik odpłatności [%]
2013	437 672	2 387,9	1 232,2	1 082,0	51,6
2014	417 472	2 396,5	1 210,0	1 100,0	50,4

Źródło: dane Urzędu Miasta Łęborga.

Porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Łęborgu do jej finansowania w innych, wybranych miastach o porównywalnej wielkości w kraju, przedstawiono w tabeli 32.

Tab. 32. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Łęborku oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność miasta [tys.]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Dopłata z budżetu [tys. zł]	Koszt/wzkm [tys. zł /wzkm]	Wskaźnik odpłatności	Liczba wzkm na mieszkańca
Bolesławiec	40,0	1 628	3 550	7,40	24,3	22,7
Sanok	39,2	2 770	2 183	5,58	55,2	22,9
Brzesko	36,3	348	795	4,04	20,8	11,4
Cieszyn	36,1	2 228	2 084	6,43	47,4	20,2
Łębork	35,7	1 232	1 082	5,82	51,0	11,7
Kęty	34,2	1 846	664	4,83	29,3	38,1
Iława	33,3	1 097	778	7,27	32,0	14,1
Żywiec	32,4	5 750	5 222	6,05	50,0	58,5

Źródło: „Komunikacja Miejska w Liczbach” 2014 nr 2/12. IGKM, Warszawa s. 18-51.

Na tle innych miast o porównywalnej liczbie mieszkańców, Łębork wyróżniał się w 2013 r. wysokim wskaźnikiem odpłatności, natomiast wartość liczby wozokilometrów, przypadającej na jednego mieszkańca, należała w łębskiej komunikacji miejskiej do najniższych.

W 2012 r. wskaźnik odpłatności usług łębskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 53,3% pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów, w 2013 r. – 51,6%, a w 2014 r. – 50,4%. Nieznaczny spadek wskaźnika odpłatności wynikał ze spadku wpływów z biletów normlanych. Spadek ten nie jest zjawiskiem korzystnym – świadczy o malejącym zainteresowaniu mieszkańców komunikacją zbiorową. Zmniejszenie liczby osób wybierających transport publiczny jako środek transportu miejskiego skutkuje z kolei wzrostem liczby poruszających się po mieście samochodów osobowych.

W związku ze zmianami demograficznymi społeczeństwa Łęborka (rosnącym udziałem segmentu mieszkańców nabywających prawo do przejazdów bezpłatnych), w wariacie minimalnym kształtowania podaży usług łębskiej komunikacji miejskiej zakłada się, że w okresie planowania wskaźnik odpłatności usług będzie spadać.

W przypadku, gdy powiat łębski podejmie decyzję o organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, co zostanie potwierdzone przez

zainteresowane gminy, których te przewozy dotyczą, może zostać podjęta decyzja o ich dofinansowaniu ze środków budżetowych powiatu i zainteresowanych gmin.

Operator wykonujący przewozy zostanie wyłoniony w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

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

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

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych oraz dodatkowo, o ile wystąpi taka konieczność – środki budżetowe samorządu powiatowego, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Przyjmując koszt wozokilometra w wysokości 4,00 zł i wskaźnik odpłatności w wysokości 60%, udział pasażerów korzystających z prawa do przejazdu ulgowego w wysokości 58% (na podstawie wyników badań przeprowadzonych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w 2013 r.) i współczynnik średnich dopłat do biletów ulgowych w wysokości 100% wpływów z tego rodzaju biletów, niezbędne roczne dofinansowanie dla spełnienia kryteriów minimalnych przedstawiono w tabeli 33.

Zaproponowane połączenia mogą być także współfinansowane przez powiat łębski oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję linii komunikacji gminnej. Powiat łębski będzie finansować powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Alternatywą braku interwencji powiatu będzie dalsze ograniczanie przewozów przez przewoźników i niespełnianie kryteriów dostępności przedstawionych w tabeli 24.

Tab. 33. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w 2025 r. w powiecie łębskim – dla zapewnienia minimalnych kryteriów dostępności

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość
Roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	1 662,7
Liczba kursów w roku	[tys.]	67,9
Koszt pracy eksploatacyjnej	[tys. zł]	6 650,8
Wpływy z biletów	[tys. zł]	3 990,5
Dopłaty do biletów ulgowych	[tys. zł]	2 314,5
Dopłaty do wozokilometrów	[tys. zł]	345,8
Wskaźnik dopłat do wozokilometra	[%]	5,2%

Źródło: opracowanie własne.

Umowa z operatorem może być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, z zachowaniem zasad konkurencyjności.

Przy zamówieniu w trybie koncesji, operator będzie otrzymywać wyłącznie dopłaty z budżetu państwa z tytułu zmniejszenia przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Przy zamówieniu w innym trybie, operator otrzyma od powiatu (lub od powiatu i gmin) dofinansowanie – rekompensatę w wysokości określonej w złożonej ofercie. Podstawą do obliczenia rekompensaty za pracę przewozową będą wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe lub stawki dopłat do 1 wozokilometra świadczonych usług. Ponadto, operator będzie otrzymywać dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Powiat łębski jest w znacznym zakresie obsługiwany liniami korzystającymi z głównych ciągów komunikacyjnych, na których występują znaczne potoki pasażerskie. Można zatem oczekiwać, że ewentualna rekompensata z budżetu powiatu i zainteresowanych gmin, ponad dopłaty z budżetu państwa z tytułu stosowania biletów ulgowych, w ogóle nie wystąpi.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt prze-

jazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat za bilety na określonych odcinkach trasy może być ustalona w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Powiatu.

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

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie łębskim są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2008-2014 wszystkie nakłady inwestycyjne ponoszone przez powiat łębski w dziale transport związane były z budową, remontami oraz przebudową dróg. Powiat łębski korzystał także ze środków pomocowych z budżetu państwa oraz z programów pomocowych województwa pomorskiego w ramach funduszy Unii Europejskiej. Powiat łębski współpracował przy realizacji projektów z zainteresowanymi gminami, wspólnie finansując wkład własny w projektach.

Powiat łębski korzystał ze wsparcia środkami pomocowymi w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych oraz w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego. Powiat korzystał także ze wsparcia finansowego w postaci dotacji od zainteresowanych inwestycją gmin. W tabeli 34 przedstawiono zrealizowane inwestycje z udziałem programów pomocowych w latach 2008-2014.

Korzystając z tych programów zrealizowano łącznie 19 km dróg, częściowo je przebudowując, dostosowując do zwiększonego obciążenia oraz usprawniając funkcjonowanie i poprawiając bezpieczeństwo ruchu. Ponadto, na niektórych odcinkach wybudowano chodniki i ciągi pieszo-rowerowe oraz zatoki przystankowe.

Powiat łębski współpracuje także z miastem Łęborkiem, podpisując umowy partnerskie dotyczące przebudowy (modernizacji) dróg powiatowych na terenie miasta. W 2014 r. umowy takie dotyczyły ulic: Kaszubskiej, Syrokomli i Małoszyckiej. Miasto współfinansowało również przebudowę mostu na rzece Okalicy – w ciągu drogi powiatowej nr 1330G.

Tab. 34. Inwestycje w zakresie transportu zrealizowane w powiecie łębskim z udziałem środków pomocowych w latach 2008-2014.

Nr drogi	Długość odcinka [km]	Wartość projektu [tys. zł]	Wartość dofinansowania [tys. zł]	Udział powiatu łębskiego [tys. zł]	Gminy współfinansujące	Kwota wsparcia gmin [tys. zł]
1306G	3,0	1 900	950	475	Wicko, Łeba	475
1306G	10,8	7 081	5 147	1 634	Wicko.	300
1329G	1,6	1 886	943	567	Łębork, Nowa Wieś Łębska	376
1328G	3,5	1 480	740	370	Cewice	370
Razem	18,9	12 300	7 780	3 046	-	1 521

Źródło: www.powiat-lebork.com.pl, dostęp: 20.05.2015 r.

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

Miasto Łębork planuje w najbliższym czasie realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa węzła integrującego podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego”, o szacunkowej wartości 26 mln zł, a w nim – kilku zadań inwestycyjnych związanych z rozwojem systemów transportowych:

- budowę bezpłatnych parkingów P&R w obrębie obszaru dworca kolejowego – wraz z przystankami komunikacji zbiorowej;
- przebudowę dróg dojazdowych do węzła integracyjnego (ulice: Dworcowa, I Armii Wojska Polskiego, 10 Marca, Toruńska i fragment ul. Żeromskiego) – wraz z systemem ścieżek rowerowych, mających stanowić połączenie gmin ościennych z węzłem;
- rozbudowę tunelu pieszego na stacji kolejowej;
- zakup ekologicznych autobusów;
- uruchomienie pętli miejskiego transportu zbiorowego na trasie Łębork – Kisewo – Łęczyce – Łębork, stanowiącego połączenie gmin ościennych z węzłem.

Opisywane przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego, zgodnie ze strategią Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Łęborka – jako realizacja celu nr 1 określonego w strategii MOF Łęborka: „zwiększenie spójności MOF” oraz działania nr 1.1.: „rozwój systemu transportu”.

Przedsięwzięcie inwestycyjne jest zgodne z założeniami „Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu Mobilne Pomorze”, opracowanego dla województwa pomorskiego. Projekt będzie realizowany jako jeden z elementów programu inwestycyjnego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa pomorskiego, w osi priorytetowej nr 9 – „mobilność” i priorytetu inwestycyjnego nr 4.5. – „promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”.

Łęborski dworzec kolejowy jest aktualnie modernizowany, natomiast otoczenie dworca jest niezagospodarowane i utrudnia dostępność samego obiektu. Utworzenie zintegrowanego węzła, rozbudowa tunelu pieszego oraz przebudowa okolicznego układu drogowego, mają znacznie poprawić dostępność węzła i przyczynić się do ułatwienia przesiadania się, powodując w rezultacie skrócenie czasu podróży transportem zbiorowym.

W ramach przedsięwzięcia zrealizowane zostaną parkingi typu Park&Ride oraz Kiss&Ride, parkingi rowerowe Bike&Ride, nowe zatoki autobusowe i miejsca postojowe taxi. Jednocześnie, ułatwiony zostanie ruch pieszy po obiekcie dworcowym – z dostosowaniem dla poruszania się osób niepełnosprawnych. Planowane przedłużenie tunelu pieszego pozwoli na bezkolizyjne opuszczenie rejonu dworca w stronę ul. Żeromskiego, przy której dodatkowo urządzane zostaną parkingi rowerowe.

Zastosowane ułatwienia mają zachęcić mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka do korzystania z transportu publicznego, wpływając na ograniczenie skali korzystania przez nich z samochodów osobowych – przyczyniając się do zmniejszenia zatłoczenia drogowego w mieście oraz do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń atmosfery i hałasu.

Rozwój systemu transportu i spójności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łęborka służyć będzie poprawie wewnętrznych powiązań drogowych, w tym rowerowych i stworzy zarazem lepsze połączenie zewnętrzne z regionem. Kierunek działań obejmuje rozwój transportu publicznego, którego głównym węzłem w ramach obszaru jest miasto Łębork. System transportowy ma zapewniać sprawny, bezpieczny i możliwie najmniej obciążający środowisko dostęp mieszkańców do głównych ośrodków pracy i usług w obszarze funkcjonalnym. Realizacja zaplanowanych zadań wzmocni także powiązania miejscowości w gminie Łęczyce z Łęborkiem, ułatwiając jej mieszkańcom zaspokajanie ponadlokalnych potrzeb w najbliższym ośrodku regionalnym.

W wyniku realizacji inwestycji zintegrowane zostaną podsystemy transportu zbiorowego: kolejowy, komunikacji autobusowej dalekobieżnej i regionalnej, komunikacji miejskiej

oraz system ścieżek rowerowych. Celem zadania inwestycyjnego jest także zwiększenie liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego oraz spowodowanie wzrostu zainteresowania osób korzystających z węzła łębską komunikację miejską i – w rezultacie – zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń w mieście oraz uspokojenie ruchu drogowego.

Modernizowany węzeł wzbogacony zostanie o inteligentny system informacji dla podróżnych, ułatwiający przesiadanie się i korzystanie z różnych środków transportu publicznego. Działania te mają na celu stworzenie wyraźnej alternatywy wobec przemieszczania się samochodami osobowymi.

Zakłada się, że w okresie planowania przystanki na obszarze powiatu systematycznie będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące przewozy pasażerskie będą wyposażane w kasetony do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz w utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek zostanie wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z nadjeżdżającego pojazdu, kosz na odpadki oraz w tablicę z aktualnymi rozkładami jazdy. Wszystkie przystanki będą wyposażone w miejsca siedzące dla oczekujących pasażerów, a w miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca – także w wiaty (z miejscami do siedzenia), zabezpieczające przed opadami i wiatrem.

Wyposażanie przystanków w miejsca do siedzenia i wiaty jest bardzo ważne, ponieważ warunki oczekiwania są jedną z istotnych determinant wyboru transportu publicznego jako sposobu przemieszczania się. Docelowo wiaty powinny być zamontowane na wszystkich peronach przystanków w powiecie, na których dominują pasażerowie wsiadający, pozbawione wiat mogą być natomiast przystanki ze zdecydowaną przewagą wysiadających.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Preferencje pasażerów

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

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

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

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

Systematycznie ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i zmniejszenie jego atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji transportu publicznego organizowanego przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

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

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

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

W powiecie łębskim nie prowadzono dotychczas badań marketingowych satysfakcji i preferencji komunikacyjnych mieszkańców i osób przyjeżdżających do miasta. Badania takie powinny być okresowo prowadzone dla zdefiniowania rzeczywistych potrzeb i preferencji pasażerów, aby na podstawie ich wyników maksymalnie dostosować funkcjonowanie transportu zbiorowego organizowanego przez powiat do potrzeb mieszkańców i osób przyjeżdżających.

Celem takich badań jest ocena komunikacji regionalnej obsługującej obszar powiatu oraz poznanie głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów, w tym:

- ustalenie hierarchii postulatów przewozowych;
- wyznaczenie obszarów wymagających poprawy;
- poznanie oczekiwanego standardu wygody w podróżach transportem publicznym;
- ustalenie, jakie środki transportu są najczęściej wykorzystywane w codziennych podróżach;
- poznanie innych opinii, postulatów i uwag.

W trakcie badania respondenci powinni wyrazić swoje opinie o pożądanym przez nich braku połączeniach, zakresie wykonywania podróży z przesiadkami, częstotliwości korzystania z transportu publicznego, motywacji wyboru środka transportu, itp.

Wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych przy planowaniu oferty przewozowej jest bardzo ważne, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.6 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

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

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

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

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

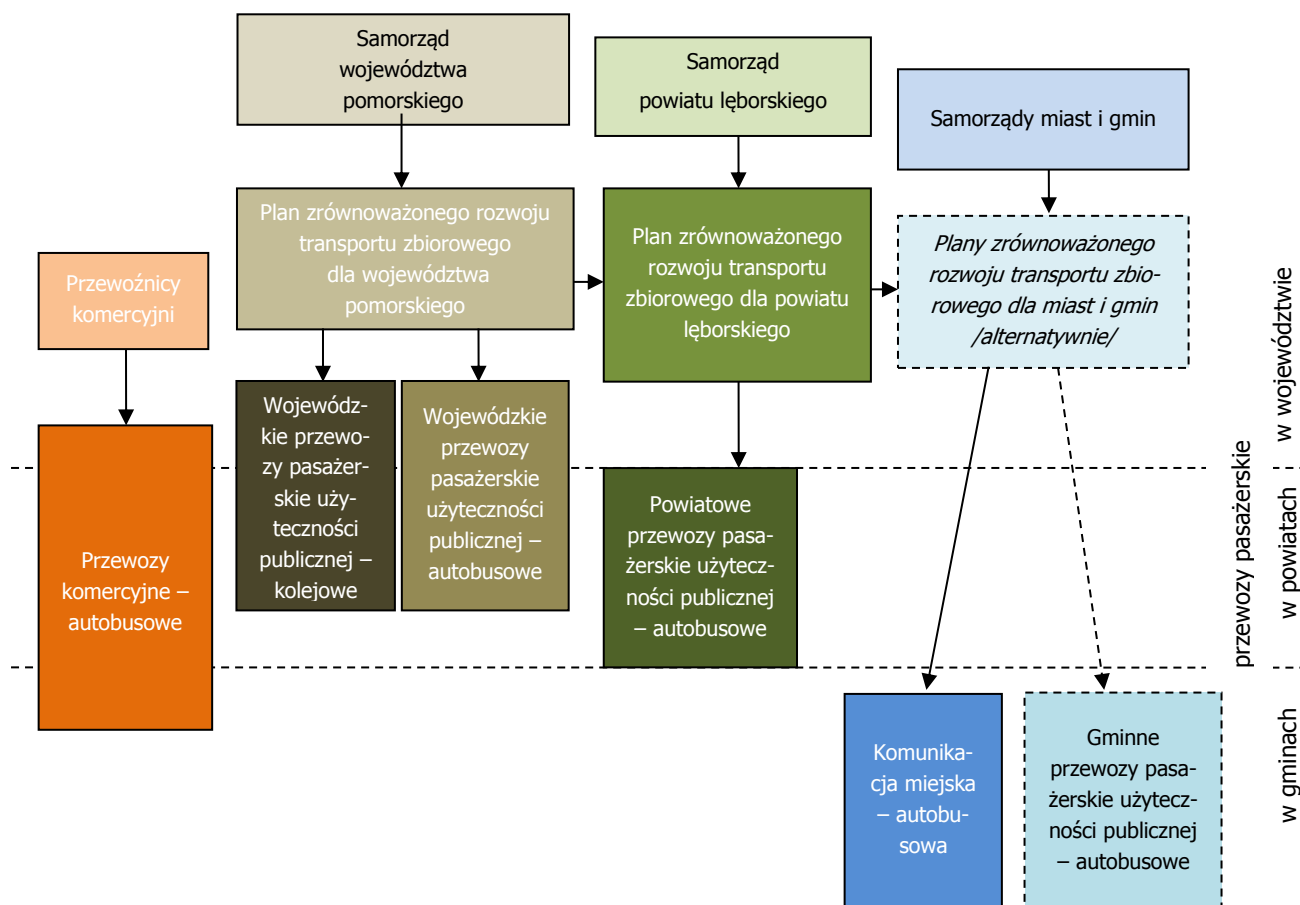
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje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

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 25.



Rys. 25. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat łębski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Powiatowe przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający

poza granice powiatu. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje starosta powiatu.

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi, organizatorem łębskiej komunikacji miejskiej jest Burmistrz Miasta Łęborka, a jednostką organizacyjną wykonującą zadania organizatora w imieniu Burmistrza jest Urząd Miejski w Łęborku.

Zadania związane z prowadzeniem dokumentacji i sprawowaniem nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej – zgodnie z zawartą umową – oraz nadzór nad zarządzaniem i eksploatacją dróg wraz z infrastrukturą, zadaniami z zakresu organizacji ruchu drogowego, oczyszczania miasta i innych potrzeb komunalnych, wykonuje Wydział Gospodarki Miejskiej.

Określone w art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta i gmin, które z miastem podpisały porozumienia, wykonuje w znacznej mierze także podmiot wewnętrzny – Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Łęborku.

Gminy powiatu łębskiego są na swoim obszarze organizatorami dowozów dzieci do szkół.

Operatorem łębskiej komunikacji miejskiej jest ZKM w Łęborku, który świadczy usługi przewozowe na podstawie umowy z Gminą Miasto Łębork zawartej w dniu 31 grudnia 2012 r. Przywołana umowa wyznacza firmie zadania i określa sposób ich realizacji oraz ustala zasady i wysokość wypłacanej rekompensaty z tytułu straty wynikającej z różnicy pomiędzy przychodami i kosztami spółki w zakresie wykonywania gminnych przewozów pasażerskich na liniach komunikacji miejskiej. W umowie ustalono, że całość przychodów z biletów należna będzie ZKM w Łęborku. Dodatkowym obowiązkiem operatora, wynikającym z obecnie obowiązujących przepisów, jest ekspozycja rozkładów jazdy na przystankach oraz ich publikowanie w serwisie internetowym. Operator ma także obowiązek publikowania w Internecie odpowiednio wcześniej wszelkich zmian w rozkładach jazdy.

Powiat łębski będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej we własnym zakresie.

Podział zadań dotyczących komunikacji miejskiej pomiędzy jej organizatorem a operatorem powiatowych przewozów pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:

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

B. Zadania operatorów (operatora):

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Organami Powiatu są: Rada Powiatu i Zarząd Powiatu. Zadania Rady i Zarządu Powiatu określa Regulamin Organizacyjny²⁴ Starostwa, uchwalony na podstawie Statutu Starostwa Powiatowego w Łęborku²⁵. Organem wykonawczym powiatu jest Zarząd Powiatu, a jednostką, za pomocą której Zarząd Powiatu wykonuje swoje zadania, jest Starostwo Powiatowe. Zadania w zakresie transportu, określone regulaminem organizacyjnym, realizuje Wydział Komunikacji. W przypadku podjęcia decyzji przez powiat łębski o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji wymienione w Regulaminie Organizacyjnym zostaną odpowiednio rozszerzone.

Starostwo Powiatowe może w okresie planistycznym wyodrębnić Zarząd Transportu Publicznego – co najmniej w randze wydziału starostwa, który skoncentruje całość zadań związanych z organizowaniem i zarządzaniem transportem publicznym w powiecie, wraz ze współpracą z poszczególnymi gminami.

W okresie objętym planem dopuszcza się wprowadzenie zewnętrznych operatorów (operatora) na liniach komunikacyjnych, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Łębski, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się – w przypadku tworzenia pakietów – grupowanie linii w taki sposób, aby charakteryzowała je zróżnicowana rentowność oraz aby funkcjonowały na takim obszarze, by koszty przejazdów technicznych były jak najniższe.

Władze powiatu mogą rozważyć powierzenie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu, wyspecjalizowanej jednostce budżetowej, jaką ma zamiar utworzyć – zgodnie z postanowieniami wojewódzkiego planu transportowego – samorząd województwa pomorskiego. Wojewódzki Zarząd Transportu dla województwa pomorskiego wykonywałaby wówczas wszelkie czynności w celu zorganizowania przewozów w zakresie oczekiwanym przez powiat łębski.

²⁴ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Łęborku uchwalony Uchwałą Zarządu Powiatu Łębskiego nr 63/2015 z dnia 17.07.2015 r..

²⁵ Statut Powiatu Łębskiego uchwalony Uchwałą Rady Powiatu Łębskiego nr III/19/2002 z dnia 13.12.2002 r. z późn. zm.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

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

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

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową i wojewódzką komunikacją kolejową. Organizator transportu regionalnego wprowadzi bilety zintegrowane (traktowane jako minimalny zakres integracji taryfowo-biletowej), umożliwiające realizowanie podróży w dowolnych relacjach i wszystkimi środkami transportu, które będą obsługiwać te relacje w ramach sieci użyteczności publicznej. Z tytułu honorowania biletów zintegrowanych operatorzy będą otrzymywać dopłatę do usług.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej przystąpi także Starosta Łębski, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, o ile wystąpi taka potrzeba społeczna wśród mieszkańców powiatu.

Od dnia 1 stycznia 2017 r. ulegają zmianie zasady przekazywania z budżetu państwa dopłat na pokrycie strat przychodów przewoźników i operatorów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych w przewozach pasażerskich publicznym transportem zbiorowym. Prawo do takich dopłat utracą całkowicie przewoźnicy, refundacja strat z budżetu państwa będzie możliwa wyłącznie w przewozach realizowanych przez operatorów. Wyłączenie komunikacji miejskiej z tego prawa zostanie utrzymane.

Różne traktowanie w przepisach prawa organizatorów komunikacji miejskiej i pozostałego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej utrudnia efektywne prowadzenie procesu integracji biletowej. Obecnie ma miejsce okres przejściowy – samorządy województwa są organizatorami przewozów kolejowych i dopiero przystępują

do działań zmierzających do zorganizowania publicznego transportu zbiorowego autobusowego, a samorządy powiatowe z reguły nawet jeszcze nie ogłosiły zamiaru zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Z kolei przewoźnicy prywatni do końca 2016 r. będą otrzymywali dopłaty i nie są zainteresowani podjęciem negocjacji dotyczących integracji taryfowej. Do czasu wdrożenia nowego systemu rozliczeń wdrożenie integracji taryfowej jest więc niemal niemożliwe. Nie oznacza to jednak, że nie należy rozpocząć prac zmierzających do wprowadzenia w życie rozwiązań integracyjnych, w szczególności dotyczących transportu regionalnego na obszarze powiatu.

Regionalny transport zbiorowy autobusowy, komunikacja miejska oraz kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu regionalnego autobusowego oraz komunikacji miejskiej (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Ważnym elementem integrującym jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach integracyjnych. Integracja transportu regionalnego kolejowego i autobusowego oraz transportu miejskiego wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. Podstawowym zadaniem inwestycyjnym w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będzie budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją obszaru dworca kolejowego w Łęborku – jako centrum przesiadkowego, integrującego transport pasażerski kolejowy, autobusowy dalekobieżny i regionalny oraz komunikację miejską.

Intermodalny zintegrowany dworzec, będzie skupiał wszystkich przewoźników regionalnych i międzyregionalnych, stanowić też będzie istotny punkt startowy dla komunikacji lokalnej oraz miejsce dogodnych przesiadek dla pasażerów. Lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego oraz ich skomunikowanie z komunikacją miejską, zapewnią będzie przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie i w dogodnych warunkach oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego. Dworzec intermodalny, wyposażony w pełną informację pasażerską, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu publicznego, stanowić będzie znaczne ułatwienie w podróżach do i z miasta oraz pobliskich miejscowości.

Zintegrowany węzeł integracyjny będzie zapewniał bezpośrednie i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz bez barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

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

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnych węzłach integracyjnych i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu łębskiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

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

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych w integracji taryfowej przewoźników publicznych i komercyjnych, do 2020 r. nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego komercyjnego i organizowanego przez jednostki samorządowe.

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

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

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 35.

Tab. 35. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	- zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów - docelowe objęcie transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej wszystkich miejscowości powyżej 300 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	- wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską - obsługa transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 300 mieszkańców - praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami - utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych - wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný przejaw realizacji usług
Dostępność	- wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego - dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym - utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² - uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej - zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące - systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach - wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	- oznakowanie handlowe linii o charakterze użyteczności publicznej (numeracja) - wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów - wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) - kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach integracyjnych
Koszt	- zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej - wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych - uruchomienie systemu całonobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet - dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Niezawodność	- stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych - wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej - uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% - sukcesywna odnowa taboru autobusowego
Prędkość	- zwiększenie prędkości komunikacyjnej autobusów - koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej - wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego - zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	- udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% - udział kursów przyspieszonych powyżej 3 min do 1% - wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	- zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy - osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	- uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu - uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych - uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej - dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

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

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

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

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

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

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

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (dotychczasowe brzmienie

art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2016 r. – Dz. U. 2013 poz. 1414).

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

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

Dla uatrakcyjnienia powiatu łębskiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim i niemieckim.

W głównych węzłach integracyjnych w Łęborku i Łebie statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami

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

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

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

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

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie łębskim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej.

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

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – do 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada obecnie odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych. W przejazdach lokalnych na obszarze powiatu średnie napełnienie samochodu osobowego osiąga jeszcze mniejsze wielkości, co oznacza, że jeden autobus zastępuje większą liczbę samochodów osobowych.

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

Powiat łębski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, podejmie działania, aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego w miejscowościach oddalonych od głównym ciągów komunikacyjnych jest niewielka, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na rzecz samochodów osobowych i postępujący wzrost kongestii

drogowej. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie łębskim są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie łębskim uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.7.-2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.4. i p. 2.5. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie – działań promujących jego rozwój.

Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie łębskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

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

- przebudowę rejonu dworca PKP i stworzenie regionalnego węzła integracyjnego dla różnych środków transportu;
- systematyczną modernizację pozostałych węzłów i przystanków integracyjnych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;

- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków integracyjnych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardów ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Aktualny stan istniejących połączeń ponadgminnych komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu łębskiego wymaga zahamowania procesu systematycznej likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości – zmniejszającej dostępność transportu publicznego dla ich mieszkańców. Interwencja powiatu staje się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju.

Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość większych miejscowości w powiecie i wymaga jedynie niewielkich korekt oraz rozszerzenia o mniejsze miejscowości, a także o kursy w dni wolne od pracy, w których przewoźnicy komercyjni wycofali ofertę przewozową.

W perspektywie utraty prawa przewoźników do refundacji strat wynikających ze stosowanych ulg ustawowych po 31 grudnia 2016 r., skutkującej faktyczną utratą rentowności części linii, istnieje uzasadniona obawa likwidacji połączeń o mniejszych potokach pasażer-

skich. Interwencja powiatu powinna więc docelowo obejmować wszystkie linie określone w p. 4 planu – w zakresie co najmniej zapewnienia minimalnej dostępności komunikacyjnej.

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

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

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Najważniejszymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich zakłada w okresie planowania udział transportu zbiorowego na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

Planowany w p. 4 planu transportowego kształt sieci komunikacyjnej oraz jej parametry, wynikające z rozkładów jazdy, stosowanej taryfy, a także zmian w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim. Wysokość wskaźnika odpłatności zależeć będzie od udziału tras o znacznych potokach pasażerskich, tras obsługujących miejscowości zagrożone wykluczeniem społecznym oraz tras linii dedykowanych do obsługi dowozu dzieci do szkół i przedszkoli. Uzykanie oczekiwanego wskaźnika odpłatności wymaga efektywnego kształtowania oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, częstotliwości kursowania) oraz odpowiedniej taryfy, a z drugiej strony – intensywnej kontroli świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów.

W tabeli 36 określono prognozowaną dla 2025 r. efektywność ekonomiczno-finansową funkcjonowania komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim. W tabeli nie uwzględniono dodatkowych nakładów na inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe w komunikacji autobusowej.

Tab. 36. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim w 2025 r. (w cenach z 2015 r.)

Parametr	Jednostka	Wartość
Praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	1 663
Liczba pasażerów	[tys. pasażerów]	1 100
Koszty świadczenia usług	[tys. zł]	6 651
Przychody z biletów	[tys. zł]	3 990
Wskaźnik odpłatności z dopłatami do ulg	[%]	94,8%
Koszt funkcjonowania komunikacji w przeliczeniu na pasażera	[zł/pasażer]	0,31

Źródło: opracowanie własne.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

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

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

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

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

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

W tabeli 37 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

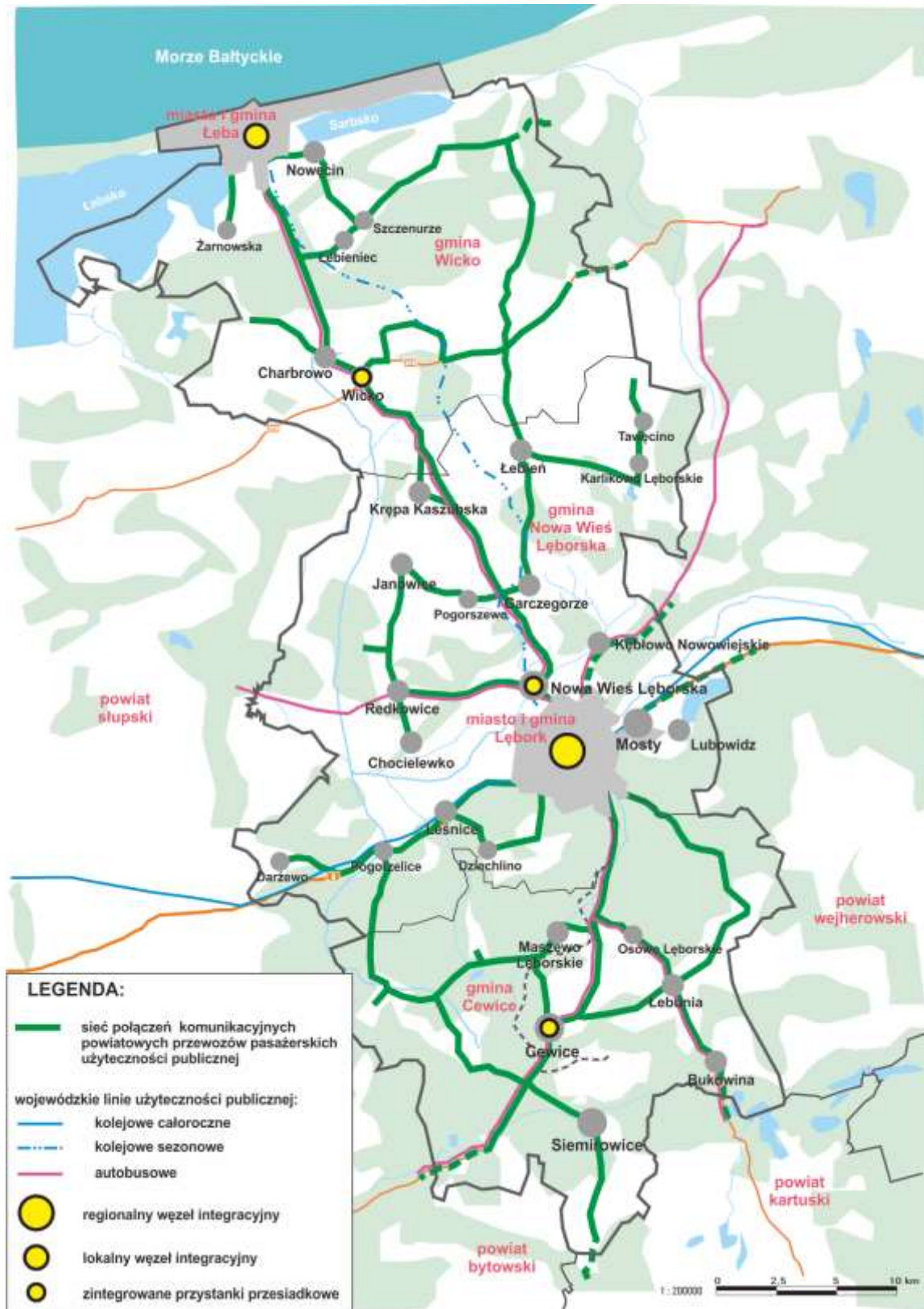
Tab. 37. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu łębskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia – do i z ośrodków gminnych i miejscowości ponad 500 mieszkańców ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat łębski ▪ wskaźnik dofinansowania usług organizowanych przez powiat łębski: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski ▪ Stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1. Część graficzna: **rysunek sieci komunikacyjnej w przewozach** **o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim**



Załącznik nr 2. Raport z konsultacji społecznych

Drogą e-mailową, na adres: komunikacja@starostwolebork.pl, wpłynął jeden wypełniony formularz, zawierający 10 uwag. W innej formie uwag nie zgłoszono.

Pierwsza uwaga dotyczyła poprowadzenia planowanych tras przez Małoszyce i Rybki, jako miejscowości zagrożone całkowitą utratą połączeń. Wśród planowanych połączeń, linia 6 obejmowała Małoszyce, natomiast Rybki znajdowały się na trasie wielu linii – nr 9, 10, 11 i 12. Uwaga jest więc bezzasadna.

Uwaga druga odnosiła się do zamieszczenia w opisie istotnych dla powiatu przewoźników także firm Trede Trans oraz PKS Wejherowo. Z uwzględnieniem faktu przeniesienia siedziby Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. do Gdyni, uwagę uwzględniono.

Uwaga trzecia to wniosek o zmianę liczby miejscowości w gminie Nowa Wieś Lęborska z 30 na 37. Według Banku Danych Lokalnych GUS (stat.gov.pl/bdl/app/portret.display, dostęp 28.10.2015 r.) liczba miejscowości podstawowych w gminie Nowa Wieś Lęborska była zmienna: w latach 2002 i 2003 wynosiła 37 miejscowości, w latach 2004 i 2005 – 33 miejscowości, w latach 2006 do 2010 – 31 miejscowości, a od roku 2011 – 30 miejscowości. Dane zamieszczone w tabeli 2 są więc prawidłowe, a źródło danych podane zostało w stopce pod tabelą.

Uwaga czwarta dotyczyła zamieszczania w opisie pełnej nazwy miejscowości Kębłowo Nowowiejskie. Uwagę uwzględniono.

Uwagi piąta i szósta dotyczyły aktualizacji opisu linii kolejowej nr 202 – w związku z uruchomieniem przystanku w Lęborku-Mostach. Uwagi uwzględniono.

Uwaga siódma dotyczyła doprecyzowania, że poza ruchem pasażerskim w okresie wakacyjnym, linia kolejowa nr 229 z Lęborka do Łeby wykorzystywana jest w pozostałym ruchu kolejowym przez cały rok. Uwagę uwzględniono.

Uwaga ósma dotyczyła uzupełnienia rysunku 10 o ośrodki zdrowia i obiekty sportowe w Garczegorzu, Leśnicach, Nowej Wsi Lęborskiej oraz Redkowicach oraz o zakład przemysłowy w Żelazkowie – uwagę uwzględniono.

Uwaga dziewiąta to wniosek o dopisanie charakteru zamkniętego przewozów szkolnych realizowanych w formie przewozów regularnych. Uwagi tej nie można było uwzględnić, gdyż taka praktyka byłaby sprzeczna z prawem – zamknięte przewozy szkolne są przewozami regularnymi specjalnymi, a nie tylko regularnymi.

Uwaga dziesiąta dotyczyła dopisania w tabelach 24 i 25 dotyczących kryteriów dostępności miejscowości Leśnice i Rybki – uwagę uwzględniono.

Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	24
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie łębskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	30
Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu łębskiego w latach 2009-2014 – dane GUS.....	42
Tab. 4. Struktura ludności jednostek administracyjnych powiatu łębskiego w latach 2009-2014	44
Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat łębski	46
Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30.12.2013 r.	49
Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie łębskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	50
Tab. 8. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2013 r.....	51
Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie łębskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	52
Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie łębskim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.....	53
Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie łębskim – stan na 31 grudnia 2014 r.	53
Tab. 12. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie łębskim w 2014 r.	54
Tab. 13. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie łębskim.....	55
Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze powiatu łębskiego w 2020 r. i w 2025 r.	78
Tab. 15. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i z większych miejscowości do i z Łęborka – stan na 15 marca 2015 r.....	82
Tab. 16. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Łębskiego – stan na 25 marca 2015 r.....	83
Tab. 17. Połączenia ponadpowiatowe liniami zwykłymi prowadzące przez powiat łębski – stan na 20 maja 2015 r.	85
Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w powiecie łębskim – stan na 20 maja 2015 r.	89
Tab. 19. Czas dojazdu transportem zbiorowym z ośrodka gminnego do Łęborka	100

Tab. 20. Trasy linii łębskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 kwietnia 2015 r.....	101
Tab. 21. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach łębskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 kwietnia 2015 r.....	102
Tab. 22. Miejscowości obsługiwane liniami łębskiej komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 30 kwietnia 2015 r.	104
Tab. 23. Porównanie parametrów łębskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.	105
Tab. 24. Minimalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	107
Tab. 25. Optymalne kryteria połączeń warunkujące uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze objętym planem	108
Tab. 26. Zakres spełniania kryteriów obsługi komunikacyjnej w poszczególnych gminach i miejscowościach powiatu łębskiego – stan na 20 maja 2015 r.	110
Tab. 27. Proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim.....	113
Tab. 28. Proponowana minimalna intensywność połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim.....	119
Tab. 29. Liczby par kursów obsługujących gminne i największe miejscowości w powiecie łębskim przy spełnieniu kryterium minimalnego i optymalnego.....	120
Tab. 30. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze powiatu łębskiego	125
Tab. 31. Finansowanie komunikacji miejskiej w Łęborku – wykonanie w 2013 r. i w 2014 r.	129
Tab. 32. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Łęborku oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.	130
Tab. 33. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w 2025 r. w powiecie łębskim – dla zapewnienia minimalnych kryteriów dostępności	133
Tab. 34. Inwestycje w zakresie transportu zrealizowane w powiecie łębskim z udziałem środków pomocowych w latach 2008-2014.....	135
Tab. 35. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	149
Tab. 36. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim w 2025 r. (w cenach z 2015 r.).....	160
Tab. 37. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu łębskiego.....	162

Spis rysunków

Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym.....	20
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.....	26
Rys. 3. Miejsce powiatu łębskiego wśród ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego	27
Rys. 4. Mapa powiatu łębskiego.....	29
Rys. 5. Dostępność samochodowa do głównych ośrodków w województwie pomorskim	31
Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu łębskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.	45
Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu łębskiego w 2025 r.	47
Rys. 8. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie łębskim i jej prognoza do 2025 r.	48
Rys. 9. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem.	56
Rys. 10. Źródła ruchu na obszarze powiatu łębskiego	61
Rys. 11. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.	63
Rys. 12. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego.....	66
Rys. 13. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 planu transportowego.....	67
Rys. 14. Więźba podróży międzypowiatowych w województwie pomorskim w 2025 r.	68
Rys. 15. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 1	69
Rys. 16. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 2.....	69
Rys. 17. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim.....	74
Rys. 18. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w dniu powszednim w okresie nauki szkolnej – stan na 20 maja 2015 r.	94
Rys. 19. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w dniu powszednim w wakacje – stan na 20 maja 2015 r.	95
Rys. 20. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w sobotę w okresie nauki szkolnej – stan na 20 maja 2015 r.	96
Rys. 21. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w sobotę w wakacje – stan na 20 maja 2015 r.	97
Rys. 22. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w niedzielę w okresie nauki szkolnej – stan na 20 maja 2015 r.	98

Rys. 23. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w powiecie łębskim w niedzielę w wakacje – stan na 20 maja 2015 r.....	99
Rys. 24. Mapa tras powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łębskim	123
Rys. 25. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim.....	142