

**UCHWAŁA NR XIII/V/110/16  
RADY POWIATU W SŁAWNIE**

z dnia 28 stycznia 2016 r.

**w sprawie uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego  
transportu zbiorowego dla Powiatu Sławieńskiego**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 1445, ze zm. z 2015r.: poz. 1045 i poz. 1890) oraz art. 9 ust. 2 i ust. 3 oraz art. 13 ust. 2 i ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm. z 2015r.: poz. 1045 i poz. 1890), Rada Powiatu Sławieńskiego uchwała co następuje:

- § 1. Uchwała się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sławieńskiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

PRZEWODNICZĄCY RADY  
*Wojciech Ludwikowski*

# PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO

**Projekt po konsultacjach społecznych**

Warszawa, 10.08.2015

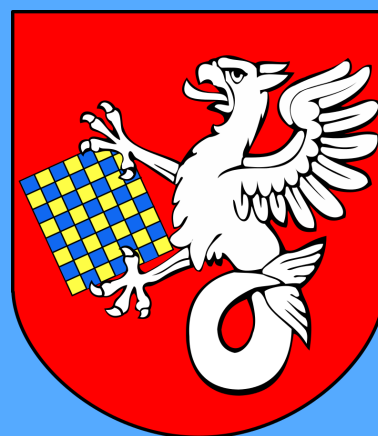
Dokument opracowany przez zespół ekspertów Blue Ocean Business Consulting ds. transportu publicznego w składzie:

Anna Sępka – kierownik projektu

Rafał Polaczek

Czesław Warsewicz

Przemysław Kośmicki



## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP</b> .....	<b>4</b>
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY.....	4
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE .....	7
<b>2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.</b> .....	<b>8</b>
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM .....	8
2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM .....	10
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO.....	13
2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY .....	16
<b>3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM</b> .....	<b>20</b>
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE .....	20
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POWIECIE.....	27
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE .....	27
3.4. CHARAKTERYSTYKA TABORU POSZCZEGÓLNYCH PRZEWOŹNIKÓW OPERUJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU DLA KTÓRYCH ZEZWOLENIA WYDAŁ STAROSTA SŁAWIEŃSKI.....	29
<b>4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH</b> .....	<b>36</b>
4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO.....	36
4.2. ANALIZA BADAŃ NAPEŁNIEŃ .....	49
<b>5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW</b> .....	<b>54</b>
5.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM ORAZ JEGO ZADANIA .....	54
5.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	56
5.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	57
<b>6. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE</b> .....	<b>74</b>
<b>7. SIEĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM</b> .....	<b>76</b>
7.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU.....	76
7.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM .....	77
<b>8. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ</b> .....	<b>84</b>
8.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....	84
8.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....	86
<b>9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH</b> .....	<b>87</b>
9.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE.....	87
9.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU	



ZBIOROWEGO.....	89
9.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP) .....	90
9.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	92
<b>10. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM.....</b>	<b>93</b>
10.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO .....	93
10.2. OCHRONA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO W POWIECIE.....	98
10.3. NATĘŻENIE HAŁASU KOMUNIKACYJNEGO .....	99
10.4. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO.....	100
<b>11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....</b>	<b>101</b>
<b>ZAŁĄCZNIK NR 1 .....</b>	<b>103</b>
<b>ZAŁĄCZNIK NR 2 .....</b>	<b>114</b>



## 1. WSTĘP

### 1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

#### **GMINA:**

- a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

#### **ZWIĄZEK MIĘDZYGMINNY:**

obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

#### **POWIAT:**

- c. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- d. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

#### **ZWIĄZEK POWIATÓW:**

obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

#### **WOJEWÓDZTWO:**

- e. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,



- f. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

#### **MINISTER WŁAŚCIWY DO SPRAW TRANSPORTU –**

w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.



Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągniany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

**Cel 1.** Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych

**Cel 2.** Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego - instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów

**Cel 3.** Integracja systemu transportowego - w układzie gałęziowym i terytorialnym

**Cel 4.** Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego

**Cel 5.** Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu

**Cel 6.** Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

## 1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1.	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</li><li>2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;</li><li>3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;</li><li>4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</li><li>5. Zasady organizacji rynku przewozów;</li><li>6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;</li><li>7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;</li><li>8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</li></ol>
2.	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Sławieńskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Sławieński.</p>
3.	Operator	<p>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.</p>
4.	Przewoźnik	<p>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.</p>



## 2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.

### 2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

**Powiat Sławieński** mieści się w północno-wschodniej części Województwa Zachodniopomorskiego. Graniczy z powiatem koszalińskim i słupskim. Od północy powiat graniczy z Morzem Bałtyckim. Stolicą powiatu jest miasto Sławno, siedziba władz powiatowych, gminnych i miejskich. Od Szczecina- stolicy województwa dzieli go ok. 203 km. Teren powiatu przecina trasa europejska E28.

Położenie poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu przedstawia poniższa mapa:

Mapa 1. Powiat Sławieński



Źródło: Google.pl

W skład Powiatu Sławieńskiego wchodzi:

- gminy miejskie:

**Miasto Sławno** położone jest w środkowo-wschodniej części Powiatu Sławieńskiego. Miasto oplata gmina Sławno. Przez teren gminy przebiega:

- trasa europejska E28,
- droga wojewódzka 205,
- linia kolejowa nr 202 i 418.

**Miasto Darłowo** położone jest w północno-zachodniej części Powiatu Sławieńskiego. Miasto oplata gmina Darłowo. Od północy graniczy z Morzem Bałtyckim. Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 37,
- droga wojewódzka nr 203 i 205,
- linia kolejowa nr 202 i 418.
- gminy wiejskie:

**Gmina Sławno** leży w południowo-wschodniej części Powiatu Sławieńskiego. Sąsiaduje z gminami: Sławno (miejska), Darłowo, Malechowo, Postomino, Polanów, Kępice i Kobylnica. Siedzibą władz gminy jest miasto Sławno. Przez teren gminy przebiega:

- trasa europejska E28,
- droga wojewódzka 205 i 209,
- linia kolejowa nr 202 i 418.

**Gmina Darłowo** leży w północno-zachodniej części Powiatu Sławieńskiego. Sąsiaduje z gminami: Darłowo (miejska), Malechowo, Postomino, Sławno, Mielno i Sianów. Gmina graniczy z Morzem Bałtyckim. Siedzibą władz gminy jest miasto Darłowo. Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 37,
- droga wojewódzka nr 203 i 205,
- linia kolejowa nr 202 i 418.

**Gmina Postomino** leży w północno-wschodniej części Powiatu Sławieńskiego. Sąsiaduje z gminami: Darłowo, Sławno, Kobylnica, Słupsk i Ustka. Gmina graniczy z Morzem Bałtyckim. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Postomino. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 203.

**Gmina Malechowo** leży w południowo-zachodniej części Powiatu Sławieńskiego. Sąsiaduje z gminami: Darłowo, Sławno, Polanów i Sianów. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Malechowo. Przez teren gminy przebiega trasa europejska E28, droga wojewódzka nr 205 oraz linia kolejowa nr 202.



## 2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje demograficzne dające się zaobserwować w powiecie w ciągu ostatnich lat. Popyt na transport publiczny determinują bowiem takie czynniki jak: gęstość zaludnienia, ruch naturalny czy struktura grup ekonomicznych mieszkańców powiatu.

Gęstość zaludnienia w Powiecie Sławieńskim w 2014 roku wyniosła 56 osoby na km<sup>2</sup>, natomiast w Województwie Zachodniopomorskim 75 osób na km<sup>2</sup>. Od kilku lat liczba ludności powiatu oscyluje wokół podobnej wartości. Podobnie jest z gęstością zaludnienia.

**Tabela 2. Liczba ludności w Powiecie Sławieńskim w latach 2005-2014**

Lata	Liczba ludności
	ogółem
2005	57 727
2006	57 570
2007	57 332
2008	57 390
2009	57 298
2010	58 152
2011	58 097
2012	57 958
2013	57 855
2014	57 489

Źródło: Bank Danych Lokalnych (GUS)

Stan danej społeczności najlepiej odzwierciedla liczba osób w poszczególnych grupach ekonomicznych. W Powiecie Sławieńskim w ciągu ostatnich 10 lat można zaobserwować spadek o ponad 18% liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. O ok. 0,3% spadła natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym o ponad 31%, co świadczy o postępującym procesie starzenia się społeczeństwa.

Wykres 1. Liczba ludności w Powiecie Sławieńskim według grup ekonomicznych w latach 2005-2014



Wpływ na liczbę i strukturę ludności mają przede wszystkim dwa czynniki: przyrost naturalny oraz ruch migracyjny w powiecie. Od lat przyrost naturalny utrzymuje się na dodatnim poziomie. Spośród analizowanych lat współczynnik ten utrzymywał się na najwyższym poziomie w roku 2006 i 2008. W ostatnim czasie można zaobserwować tendencje malejące.

Tabela 3. Ruch naturalny w Powiecie Sławieńskim w latach 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Saldo Migracji</b>	-123	-209	-216	-124	-168	-106	-83	-169	-139	-268
<b>Przyrost naturalny</b>	-127	-144	-180	-157	-169	-163	-226	-187	-297	-213

Źródło: Bank Danych Lokalnych (GUS)

Warto podkreślić, że coraz więcej mieszkańców, w wieku produkcyjnym, wyjeżdża na pobyt stały poza granice powiatu i kraju. Przez co proces starzenia się społeczeństwa pogłębia się.

Saldo migracji w 2014 roku kształtowało się na ujemnym poziomie, również długofalowe tendencje wskazują na systematyczny wzrost liczby osób emigrujących w stosunku do liczby osób napływających. Migracje dotyczą głównie ludzi młodych w wieku produkcyjnym. Ich skutki są bardzo dotkliwe, ponieważ pogłębiają problemy demograficzne danej społeczności. Wpływają negatywnie również na inne sfery życia mieszkańców powiatu (gospodarkę, transport). Należy podkreślić, że w analizach statystycznych nie uwzględniono osób, które nie poinformowały o zmianie miejsca zamieszkania ani osób emigrujących na pobyt czasowy.

Tabela 4. Migracje w województwie zachodniopomorskim i Powiecie Sławieńskim w 2014 roku

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Zachodniopomorskie	Saldo migracji wewnętrznych	-920
Powiat Sławieński	Saldo migracji wewnętrznych	-190
Województwo Zachodniopomorskie	Saldo migracji zagranicznych	-1452
Powiat Sławieński	Saldo migracji zagranicznych	-78

Źródło: Bank Danych Lokalnych (GUS)

Powiat Sławieński jest w średnim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 47,4%. Województwo Zachodniopomorskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 68,9%.

Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Zachodniopomorskie	68,9%
Powiat Sławieński	47,4%

Źródło: Bank Danych Lokalnych (GUS)

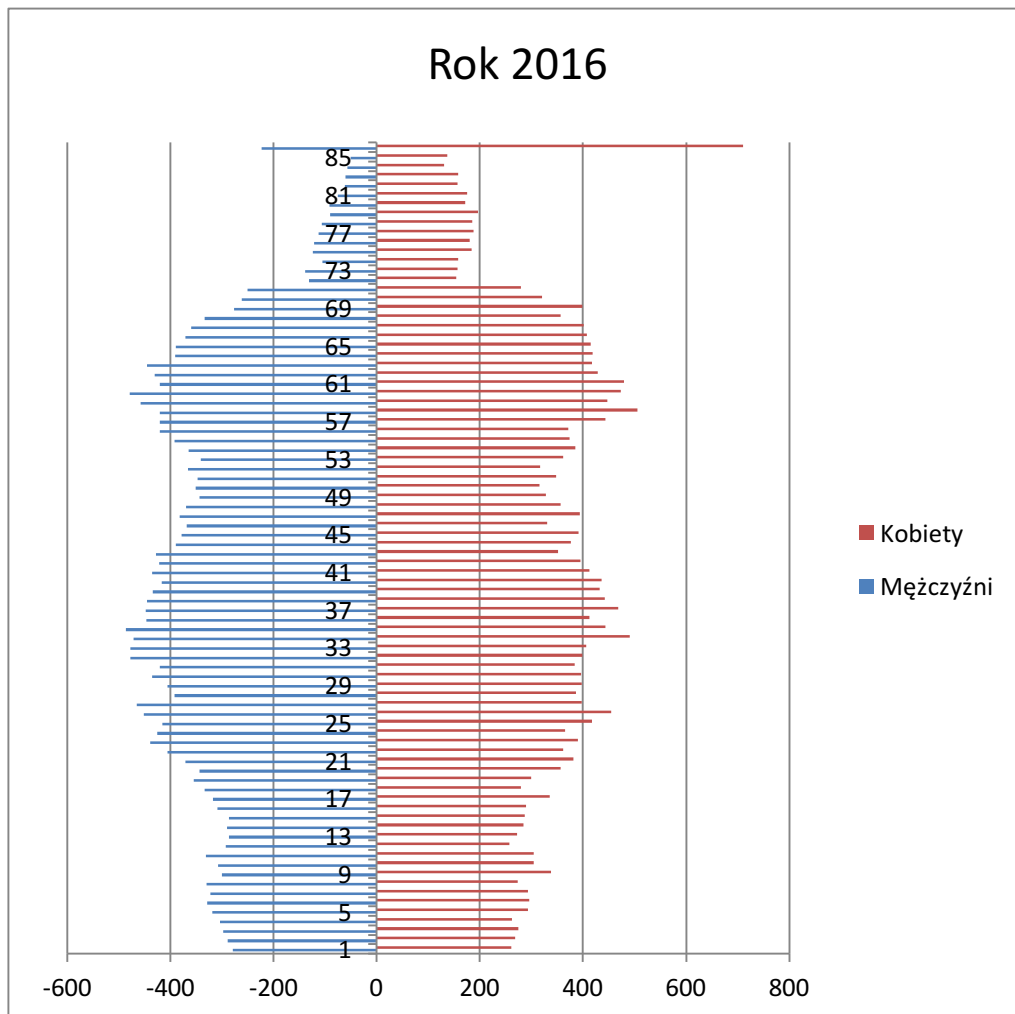
Średni wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako średnio-intensywny i średnio-skoncentrowany.

### 2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z nimi liczba mieszkańców w 2016 roku wyniesie 57 442 osoby. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowić 27,9% wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym 54,8 %. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 17,3% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu.

Wykres 2. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)

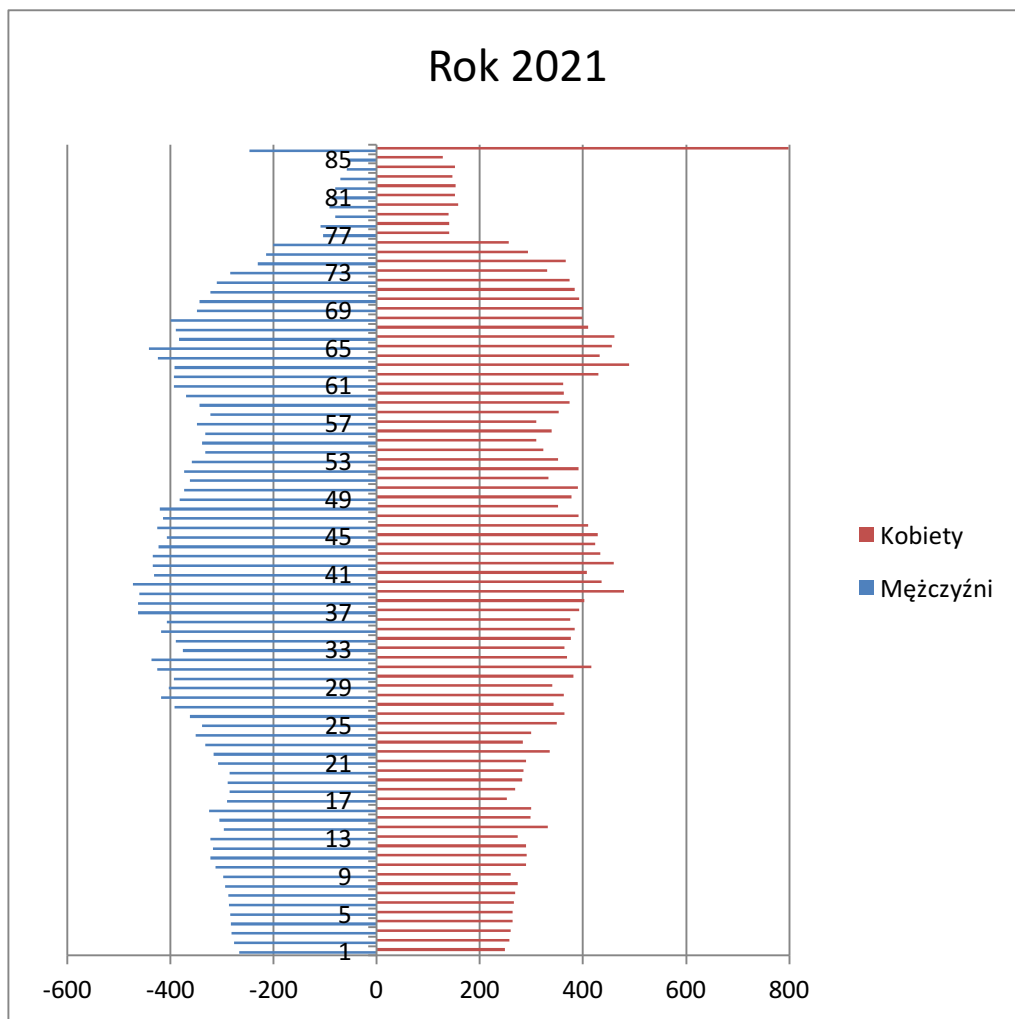


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na podstawie prognoz na kolejne lata, przedstawionych na dwóch kolejnych wykresach, można zaobserwować, że punkt ciężkości przesuwa się coraz wyżej wykresu, natomiast jego podstawa staje się coraz węższa. W ten sposób zobrazowano pogłębiający się procesie starzenia się społeczeństwa, którego cechą charakterystyczną jest zwiększająca się liczba osób starszych oraz coraz mniejsza liczba urodzeń.

Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku zmniejszy się i będzie wynosić 56 640. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie do 25,8%, w wieku produkcyjnym spadnie do 53%. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie do 21,2%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

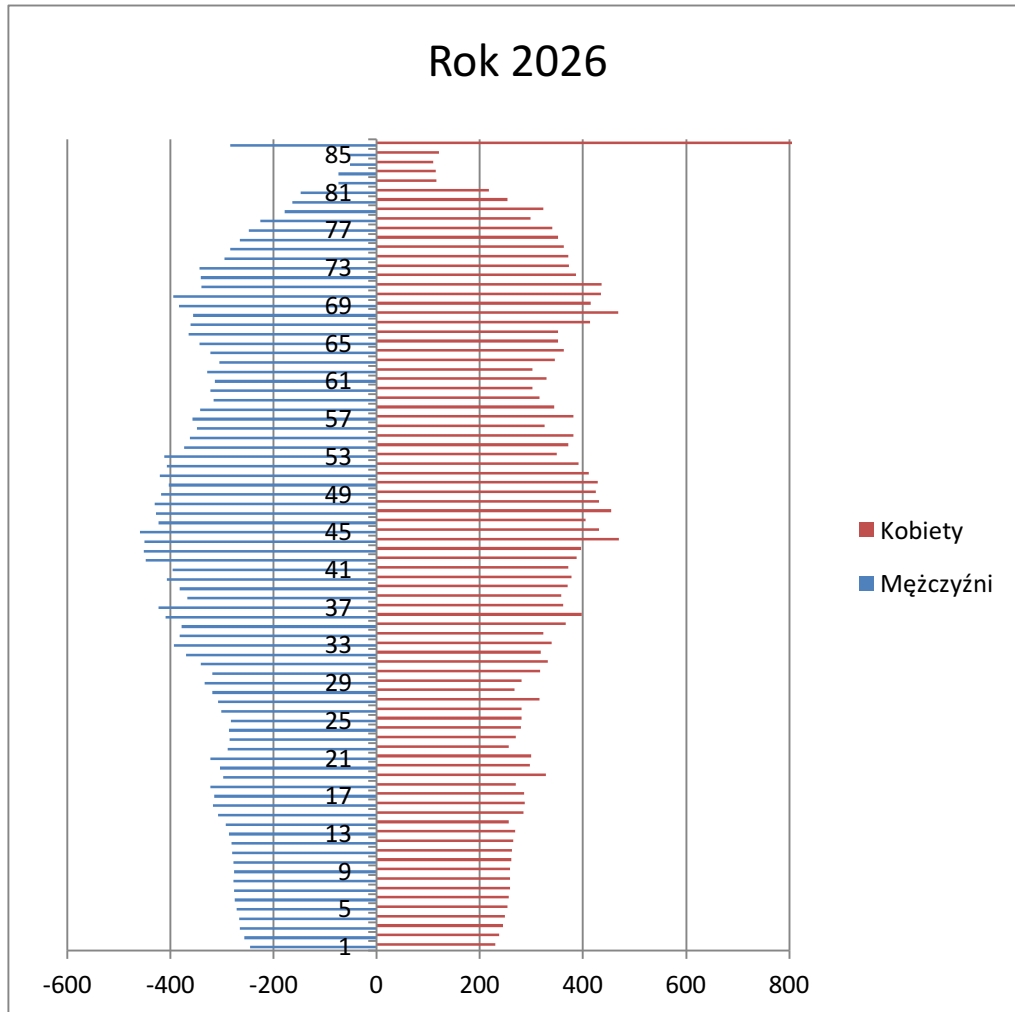
Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na podstawie poniższych prognoz można założyć, że liczba ludności w powiecie w 2026 roku spadnie i będzie wynosić 55 682. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie i będzie stanowić 24,9%. Spadek wystąpi również wśród liczby ludności w wieku produkcyjnym, będzie ona stanowić 51,1%. Wzrośnie liczba ludności w wieku poprodukcyjnym i będzie stanowić 24%.

Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026)



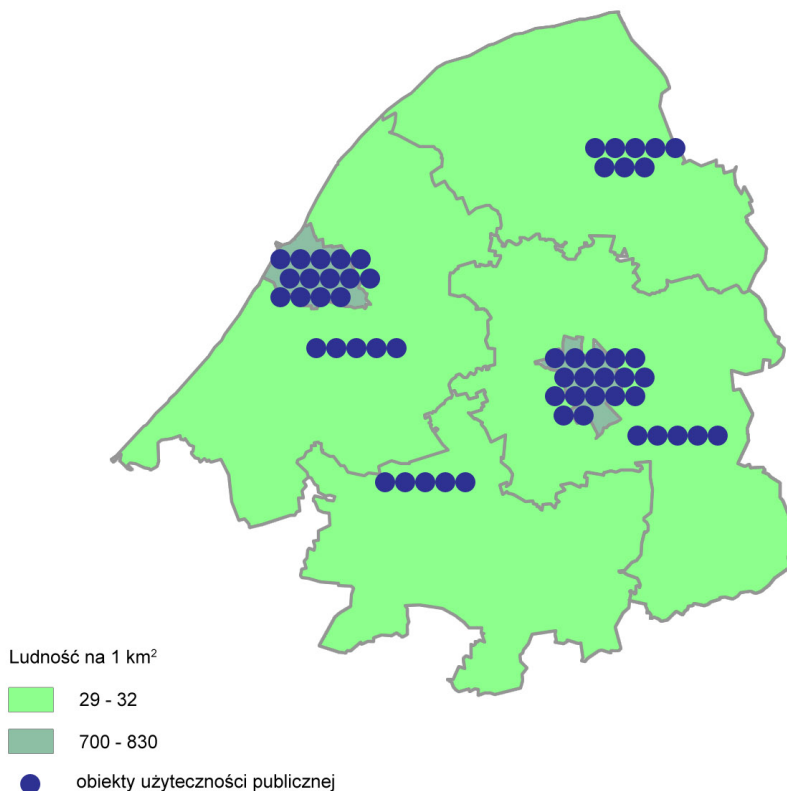
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



## 2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY

Zapotrzebowanie na przewozy związane jest bezpośrednio ze źródłami oraz celami podróży. Podstawowym źródłem podróży jest „dom”, dlatego największe zapotrzebowanie na transport będzie występowało w rejonach o dużej gęstości zaludnienia. Wśród celów podróży najważniejsze znaczenie odgrywają natomiast miejsca, w których zlokalizowane są zakłady pracy i szkoły. Na poniższej mapie w sposób obrazowy zostały przedstawione obszary, które generują największy ruch na poziomie powiatu.

Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Sławieńskim



Źródło: Opracowanie własne

Powiat Sławieński należy do powiatów o średniej gęstości zaludnienia w województwie zachodniopomorskim (56 osób na km<sup>2</sup>). Największą gęstość zaludnienia posiada Miasto Sławno (821 osób na km<sup>2</sup>). Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego opracowania jest komunikacja na poziomie powiatowym, Sławno i Darłowo stanowią przede wszystkim cel podróży. Organizowanie przewozów na obszarze miast nie należy do kompetencji Starosty Powiatu Sławieńskiego. Najmniej mieszkańców przypadających na 1 km<sup>2</sup> jest w Gminie Malechowo.

Tabela 6. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu Sławieńskiego

Jednostka samorządu terytorialnego	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia
Powiat Sławieński	1043	57489	56
Miasto Darłowo	20	14059	708
Miasto Sławno	16	12825	821
Gmina Darłowo	269	8048	30
Gmina Malechowo	227	6506	29
Gmina Postomino	227	7053	31
Gmina Sławno	284	8998	32

Najważniejsze dla mieszkańców są połączenia, które wykonują najczęściej, czyli połączenia wykonywane na trasie dom - praca i dom - szkoła, dopiero później dom - inne. Na liniach obsługujących szkoły i zakłady pracy podróżuje najwięcej osób, dlatego z punktu widzenia sieci komunikacyjnej istotne znaczenie ma lokalizacja zakładów pracy i szkół.

Najważniejszym generatorem ruchu w powiecie jest Sławno i Darłowo, gdzie występuje największa liczba obiektów o charakterze użyteczności publicznej. W miastach znajduje się najwięcej dużych zakładów pracy, do których podróżują mieszkańcy z całego powiatu.

Tabela 7. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w poszczególnych gminach Powiatu Sławieńskiego

GMINA	Obiekty Użyteczności Publicznej
Miasto Sławno	NZOZ Medyk
	NZOZ NO
	NZOZ ARS Medica
	NZOZ STOMED
	SN ZOZ GENS
	Urząd Miejski w Sławnie
	Urząd Gminy Sławno
	Sąd Rejonowy
	Sąd Rejonowy Wydział III Rodzinny i Nieletnich
	Prokuratura Rejonowa
	Urząd Pocztowy
	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o.
	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.
	Bank Spółdzielczy w Sławnie
	Bank PKO BP O/Sławno
Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o.	

	Ośrodek Sportu i Rekreacji
	Miejska Biblioteka Publiczna
	Sławieński Dom Kultury
<b>Miasto Darłowo</b>	Balticmedica- Gabinety Lekarskie
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przychodnia Rodzinna”
	Dom Hospicyjno-Opiekuńczy Caritas im. Biskupa Czesława Domina
	Laboratorium Analityczne VITA
	NZOZ DOKTOR
	NZOZ Praktyka Stomatologiczna STYLDENT
	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej
	Komisariat Policji
	Bank PKO BP O/Darłowo
	Darłowski Ośrodek Kultury im. Leopolda Tyrmanda(z Kinem „Bajka”)
	Miejska Biblioteka Publiczna im. Agnieszki Osieckiej
	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
	Bank Spółdzielczy
	PKO SA
Straż Graniczna. Morski Oddział w Gdańsku. Placówka w Darłowie	
<b>Gmina Postomino</b>	Urząd Gminy
	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
	Biblioteka Publiczna
	Centrum Kultury i Sportu
	Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o.
	Bank Spółdzielczy w Ustce Oddział w Postominie
	Health Resort&Medical SPA ZOZ Panorama Morska w Jarosławcu
	NZOZ „Ars Medica”
<b>Gmina Malechowo</b>	Gminna Biblioteka Publiczna w Malechowie
	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Malechowie
	Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Oświaty w Malechowie
	Urząd Gminy
	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
	Bank Spółdzielczy w Malechowie
	Ośrodek Zdrowia w Malechowie
	Ośrodek Zdrowia w Kawnie
	Ośrodek Zdrowia w Lejkowie



	Ośrodek Zdrowia w Ostrowcu
<b>Gmina Darłowo</b>	Urząd Gminy
	Gminny Zakład Użyteczności Publicznej
	Biblioteka Publiczna w Domasławicach
	Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o.
	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
<b>Gmina Sławno</b>	Biblioteka Publiczna Gminy Sławno filie w Smardzewie oraz w Boleszewie
	Biblioteka Publiczna Gminy Sławno w Żukowie wraz z filią we Wrześnicy
	Urząd Gminy

Szkoły ponadgimnazjalne zlokalizowane na obszarze powiatu Sławieńskiego:

- Zespół Szkół w Sławnie im. Jana Henryka Dąbrowskiego
- Zespół Szkół Agrotechnicznych w Sławnie
- Zespół Szkół Morskich w Darłowie
- Zespół Szkół im. Stefana Żeromskiego w Darłowie

Do ważnych obiektów o charakterze użyteczności publicznej generujących ruch należą m.in.:

- Powiatowy Urząd Pracy w Sławnie
- Starostwo Powiatowe w Sławnie

Ponadto Sławno i Darłowo posiadają wiele obiektów kulturalnych, sportowych i turystycznych a także sieć sklepów i supermarketów, które powodują duże zapotrzebowanie na transport, dlatego z punktu widzenia przewozów powiatowych największe znaczenie będzie miało zapewnienie odpowiednich połączeń komunikacyjnych z gmin do Sławna i Darłowa.

Do zakładów pracy zatrudniających największą liczbę pracowników, zlokalizowanych na obszarze pozostałych gmin należą:

**Tabela 8. Najważniejsze firmy i zakłady pracy na obszarze poszczególnych gmin Powiatu Sławieńskiego**

Gmina	Firma/Zakład pracy
Sławno (gmina miejska)	ABWood Sp. z o.o.
Sławno (gmina wiejska)	Zakłady Drzewne Poldan Eksport – Import Zygmunt Kroplewski
Sławno (gmina miejska)	"Społem" Powszechna Spółdzielnia Spożyców w Sławnie
Sławno (gmina miejska)	HYDROGEOBUDOWA Sp. z o.o.
Darłowo (gmina miejska)	M & W Stocznia Darłowo Sp. z o.o.
Malechowo	GLOBAL G.A.P Larsen a/s Kompozycje Ozdobne – Karwice Sp. z o.o.
Postomino	Laminopol Konstrukcje Sp. z o.o.
Sławno (gmina wiejska)	Fabryka Przetwórstwa Rybnego „Mieszko” w Warszowie



### 3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM

#### 3.1. SIĘĆ DROGOWA W POWIECIE

Najważniejszym środkiem komunikacji w przewozach powiatowych jest transport drogowy. Od dobrze rozwiniętej sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni zależy jakość funkcjonowania transportu publicznego oraz indywidualnego. Wpływa ona również na poziom dostępności komunikacyjnej zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej powiatu.

Podstawowy układ komunikacyjny w powiecie tworzą:

- Trasa Europejska E28
- Droga Krajowa nr 37
- droga wojewódzka nr 203, 205 i 209

Połączenia wewnętrzne gwarantuje dobrze rozwinięta sieć dróg powiatowych. Dzięki nim każda gmina ma zapewnione odpowiednie połączenia ze stolicą powiatu oraz ze sobą nawzajem. Do dróg powiatowych należą:

Tabela 9. Wykaz dróg w Powiecie Sławieńskim

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi	Długość (km)
<b>Gmina Darłowo</b>			
1	3539 Z	Wiekowo-Grabowo	0,700
2	3538 Z	Bielkowo-Jeżyczki	4,638
3	3700 Z	Kopań-Cisowo-dr.woj.nr 205	3,173
4	3701 Z	Zakrzewo-Górne-Zielnowo-Krupy	5,498
5	3702 Z	Krupy-Borzyszkowo	2,898
6	3703 Z	Sulimice-Kowalewice-Stary Jarosław	6,372
7	3704 Z	dr.woj.nr 205-Sińczyca	2,198
8	3705 Z	Stary Jarosław-Nowy Jarosław	2,314
9	3706 Z	Kolonia Słowino-Słowino	1,752
10	3708 Z	Rusko-Domasławice	4,083
11	3709 Z	Domasławice-Zagórzyn	1,972
12	3710 Z	Jeżyce-Słowino-Boleszewo	9,658
13	3711 Z	Rusko-Jeżyce-Malechowo	10,535
14	3712 Z	<b>Bukowo Morskie-Boryszewo</b> na podstawie umowy użyczenia nr 136/11 z dn. 20.12.2011 r. z Nadleśnictwem Sławno - 450 mb tj. od 1+210 do 1+660 oraz Uchwały Rady Powiatu w Sławnie z dnia 26 kwietnia 2012 r.	3,226
15	3713 Z	dr.woj.nr 203-Dobiesław-Wiekowice	7,080
16	3714 Z	Wiekowice-Przystawy	3,420
17	3724 Z	Palczewice-Drozdowo	2,855
18	3725 Z	Wicie-Barzowice	4,099



19	3726 Z	Drozdowo-Barzowice-Rusinowo-Zaleskie	4,420
<b>Miasto Darłowo</b>			
20	3723 Z	ul. Bogusława X w Darłowie	0,298
21	3727 Z	ul. Chopina w Darłowie	1,284
22	3753 Z	ul. Kanałowa w Darłowie	0,511
23	3744 Z	ul. Królowej Jadwigi w Darłowie	0,505
24	3752 Z	ul. Lotników Morskich w Darłowie	1,921
25	3754 Z	ul. Okrężna w Darłowie	0,606
26	3756 Z	ul. Szymanowskiego w Darłowie	0,213
27	3757 Z	ul. Tkacka w Darłowie	0,084
28	3759 Z	ul. Wyspiańskiego w Darłowie	0,829
29	3760 Z	ul. Zwycięstwa w Darłowie	0,958
30	3761 Z	ul. Żeromskiego w Darłowie	0,761
<b>Gmina Malechowo</b>			
31	3539 Z	Wiekowo-Grabowo	3,570
32	3711 Z	Rusko-Jeżyce-Malechowo	8,165
33	3714 Z	Wiekowice-Przystawy	0,757
34	3540 Z	Dąbrowa-Grabówko	3,265
35	3541 Z	Kawno-Sieciemini-Kusice	6,625
36	3549 Z	Kusice-Ratajki	3,356
37	3550 Z	Niemica-Lejkowo-Laski	15,982
38	3551 Z	Sierakówko-Lejkowo-Ostrowiec	13,807
39	3553 Z	Sowno-Laski-Krąg	6,614
40	3715 Z	Grabowo-Pękanino	2,038
41	3716 Z	Niemica-Kusice-Bartolino	8,055
42	3717 Z	Paprotki-Święcianowo	3,696
43	3718 Z	Malechowo-Żegocino	6,286
44	3719 Z	Karwice-Karwiczki	2,985
45	3720 Z	Karwice-Smardzewo-Ostrowiec	3,853
46	3721 Z	Bobrowice-Smardzewo-Lejkowo	5,992
47	3722 Z	Żegocino-Ostrowiec	5,260
<b>Gmina Sławno</b>			
48	3710 Z	Jeżyce-Słowino-Boleszewo	6,612
49	3720 Z	Karwice-Smardzewo-Ostrowiec	4,695
50	3721 Z	Bobrowice-Smardzewo-Lejkowo	4,942
51	3732 Z	Rusinowo-Jarosławiec-Naścierz-Grzybno	6,649
52	3738 Z	Królewo-Wrześnica	4,042

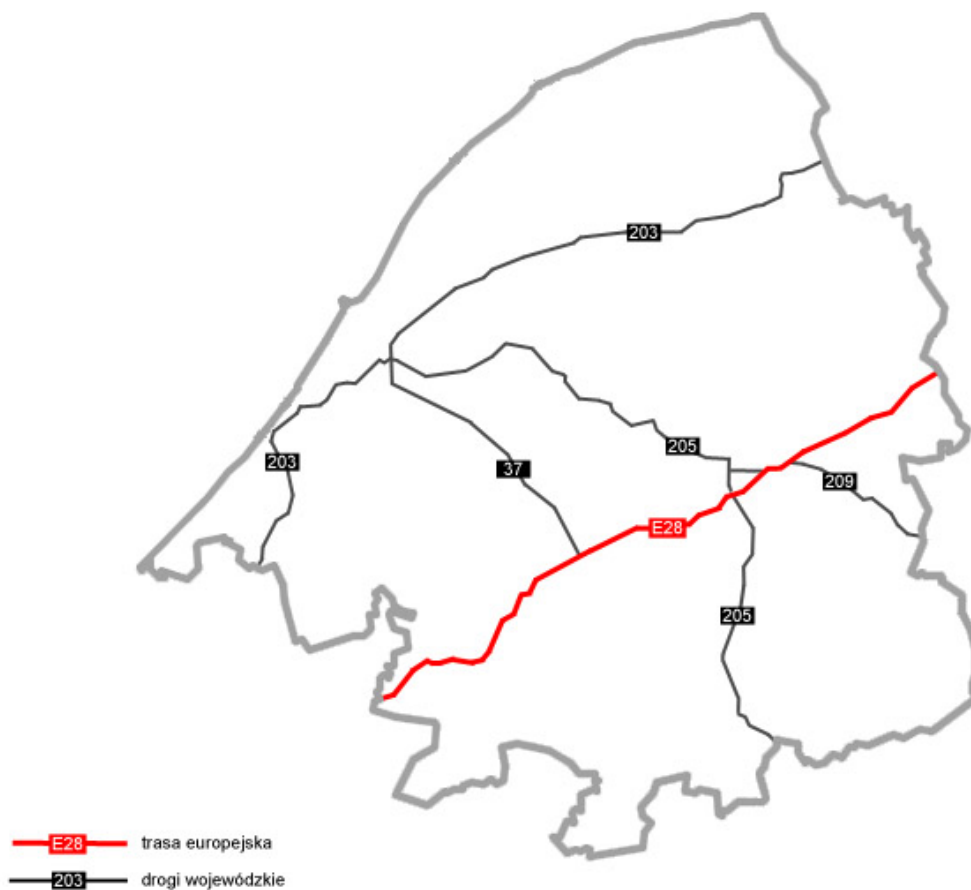


53	3739 Z	Wilkowice-Radość-Sławsko	6,196
54	3737 Z	Boleszewo-Rzyszczewo	4,688
55	3740 Z	Tokary-dr.pow.nr 0541 Z	1,396
56	3741 Z	Postomino-Sławno (ul. I Pułku Ułanów)	4,734
57	3745 Z	Dr.woj.nr 205-Pomitolwo-Żukowo	15,102
58	3746 Z	Płochymierz-Łętowo	3,936
59	3747 Z	Janiewice-Chomic	4,855
60	3552 Z	Chomic-Dretyń	2,063
61	3553 Z	Warszkowo-Warszkówko	1,601
62	3555 Z	Tychowo-Słonowiczki	2,413
<b>Miasto Sławno</b>			
63	3741 Z	Postomino-Sławno (ul. I Pułku Ułanów) w Sławnie	1,536
64		ul. Władysława Jagiełły w Sławnie	0,400
<b>Gmina Postomino</b>			
65	3726 Z	Drozdowo-Barzowice-Rusinowo-Zaleskie	18,288
66	3729 Z	Łącko-dr.pow. 0526 Z	2,020
67	3730 Z	Naćmierz-Bylca	1,511
68	3732 Z	Rusinowo-Jarosławiec-Naćmierz-Grzybno	17,671
69	3733 Z	Korlino-Łęzek	1,538
70	3734 Z	Górsko-Postomino	5,756
71	3738 Z	Królewo-Wrzeźnica	18,680
72	3739 Z	Wilkowice-Radość-Sławsko	1,350
73	3741 Z	Postomino-Sławno (ul. I Pułku Ułanów)	9,352
74	3742 Z	Tyń - Sycewice	8,544
<b>Ogółem km:</b>			<b>352,192</b>



Na poniższym schemacie przedstawiono sieć dróg w Powiecie Sławieńskim.

Mapa 3. Schemat dróg w Powiecie Sławieńskim



Źródło: Opracowanie własne



## HARMONOGRAM INWESTYCJI DROGOWYCH NA LATA 2015 2018

### 2015 rok

Remont i przebudowa drogi powiatowej nr 3742Z Tyń - Pałówko na odcinku Tyń - Pałowo (ok. 5,8 km) w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych tzw. „schetynówek”

- całkowity koszt zadania - **6.883.270,18 zł**;
- dofinansowanie z Urzędu Wojewódzkiego - 3.000.000,00 zł;
- wkład własny Powiatu - 2.162.453,18 zł;
- wkład Gminy Postomino - 1.720.817,00 zł;

**Przebudowa drogi powiatowej dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Wrześnica** ze środków budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, pochodzących z tytułu wyłączenia gruntów z produkcji rolniczej

- całkowity koszt zadania - **945.741,47 zł**;
- dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego - 199.017,14 zł;
- wkład własny Powiatu - 446.724,33 zł;
- wkład Gminy Sławno - 300.000,00 zł;

**Remont drogi powiatowej w miejscowości Sińczyca** w ramach wspólnej inwestycji Powiatu Sławieńskiego oraz Gminy Darłowo

- całkowity koszt zadania - **ok. 300.000,00 zł**;
- wkład własny Powiatu - 100.000,00 zł;
- wkład Gminy Darłowo - 200.000,00 zł;

**Remont drogi powiatowej nr 3711Z Rusko - Malechowo na odcinku ok. 5,5 km Malechowo - Przystawy** w ramach podpisanej umowy z Gorzyca Wind Invest Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (02-683) przy ul. Gotarda 9

- zakres prac obejmuje: frezowanie nawierzchni, skropienie nawierzchni asfaltem, wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno - asfaltową (średnia ilość wyrównania 100 kg/m<sup>2</sup>), nawierzchnia z mieszanek mineralno - bitumicznych grysożwirowych z warstwą ścierną asfaltową o grubości po zagęszczeniu 3 cm, nawierzchnia z mieszanek mineralno - bitumicznych grysożwirowych z warstwą ścierną asfaltową - za każdy dalszy 1 cm ponad 3 cm grubości po zagęszczeniu, warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego o grubości po zagęszczeniu 8 cm - uzupełnienie pobocza kruszywem, pogłębianie i odtworzenie rowów, wymiana istniejących przepustów pod drogą, dokonanie wycinki drzew.
- koszt poniesiony przez firmy wiatrakowe - ok. 1.700.000,00 zł



Remont drogi powiatowej nr 3719Z Karwice - Karwiczki na odcinku 0,661 km w ramach podpisanej umowy z PGE Energia Natury PEW Sp. z o.o., ul. Mysia 5, 00-496 Warszawa

- wzmocnienia istniejącej nawierzchni drogi polegającego na wykonaniu nakładki z betonu asfaltowego o grubości 8 cm na odcinku 0+660,22 km drogi tj. od zjazdu z drogi krajowej nr 6 do zjazdu na działkę 321/1 obręb Karwice. Ponadto w przypadku, gdy istniejąca nawierzchnia ma szerokość mniejszą niż 4,5 m – zostanie wykonane poszerzenie do tej wartości;
- termin realizacji od 13 kwietnia br. do 31 maja 2015 r.
- koszt poniesiony przez firmy wiatrakowe - ok. 600.000,00 zł

Remont drogi powiatowej nr 3720Z Karwice – Smardzewo - Ostrowiec na odcinku 1,227 km w ramach podpisanej z PGE Energia Natury PEW Sp. z o.o., ul. Mysia 5, 00-496 Warszawa

- Wzmocnienie będzie polegać na wykonaniu nakładki z betonu asfaltowego o grubości 8 cm. Ponadto w wypadku, gdy istniejąca nawierzchnia ma szerokość mniejszą niż 4,5 m – zostanie wykonane poszerzenie do tej wartości;
- termin realizacji od 13 kwietnia br. do 31 maja 2015 r.
- koszt poniesiony przez firmy wiatrakowe - ok. 1.200.000,00 zł

#### **2016 rok**

Przebudowa drogi powiatowej nr 3710 Jeżyce - Słowino - Boleszewo przez miejscowość Boleszewo (ok. 6,5 km) w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych tzw. „schetynówek”

- dokumentacja w trakcie opracowywania;
- całkowity koszt zadania - ok. **6.000.000,00 zł**;
- dofinansowanie z Urzędu Wojewódzkiego - 3.000.000,00 zł;
- wkład własny Powiatu - 1.500.000,00 zł;
- wkład Gminy Sławno - 1.500.000,00 zł;

**Przebudowa ulicy Jagiełły w Sławnie (ok. 0,4 km)** w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych tzw. „schetynówek”

- koszt inwestycji wg kosztorysu inwestorskiego - ok. 2.170.000 zł;
- pełna dokumentacja projektowa;
- zakres robót (wykonanie nawierzchni asfaltowej, chodników, budowa i przebudowa kanalizacji, przebudowa oświetlenia ulicznego);
- pozwolenie na budowę w trakcie;
- dofinansowanie z Urzędu Wojewódzkiego - 1.085.000,00 zł;
- wkład własny Powiatu - 542.500,00 zł;
- wkład Gminy Miasto Sławno - do ustalenia;



### 2017 rok

Przebudowa drogi powiatowej nr 3721Z Bobrowice - Smardzewo - Lejkowo na odcinku Lejkowo - Żegocino (ok. 6,0 km) w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych tzw. „schetynówek”

- brak dokumentacji projektowej;
- całkowity koszt zadania - ok. **6.000.000,00 zł**;
- dofinansowanie z Urzędu Wojewódzkiego - 3.000.000,00 zł;
- wkład własny Powiatu - 1.500.000,00 zł;
- wkład Gminy Malechowo - 1.500.000,00 zł;

**Przebudowa drogi powiatowej w miejscowości Janiewice (ok. 1,0 km)** ze środków budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, pochodzących z tytułu wyłączenia gruntów z produkcji rolniczej

- brak dokumentacji projektowej;
- zakres robót (wykonanie nawierzchni asfaltowej wraz z uzupełnieniem poboczy kruszywem łamanym);
- koszt inwestycji - ok. 800.000 zł;
- dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego - 400.000,00 zł;
- wkład własny Powiatu - 200.000,00 zł;
- wkład Gminy Sławno - 200.000,00 zł;

### 2018 rok

Remont i przebudowa drogi powiatowej nr 3742Z Tyń - Pałówko na odcinku Pałowo - Pałówko (ok. 3,0 km) w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych tzw. „schetynówek”

- pełna dokumentacja projektowa;
- zakres robót (wykonanie nawierzchni asfaltowej, chodników);
- zgłoszenie robót bez sprzeciwu;
- koszt inwestycji wg kosztorysu inwestorskiego - ok. 3.000.000 zł;
- dofinansowanie z Urzędu Wojewódzkiego - 1.500.000,00 zł;
- wkład własny Powiatu - 750.000,000 zł;
- wkład Gminy Postomino - 750.000,00 zł;

Przebudowa ulicy Żeromskiego w Darłowie (ok. 0,8 km) w ramach środków własnych powiatu

- koszt inwestycji wg kosztorysu inwestorskiego - ok. 500.000 zł;
- pełna dokumentacja projektowa;
- zakres robót (wykonanie nawierzchni asfaltowej);
- zgłoszenie robót bez sprzeciwu;
- wkład Gminy Miasto Darłowo - do ustalenia;





Tabela 10. Odjazdy ze stacji Wiekowo

Godzina odjazdu	Rodzaj pociągu	Kierunek (docelowy)
05:24	R 89150	Słupsk
05:45	R 89221	Szczecin Główny
06:45	R 89830	Słupsk
07:07	R 89253	Koszalin
10:44	R 89120	Słupsk
13:08	R 89225	Szczecin Główny
14:30	R 89158	Słupsk
15:01	R 89841	Kołobrzeg
15:50	R 89122	Słupsk
16:22	R 89261	Koszalin
17:02	R 89162	Słupsk
18:43	R 89227	Szczecin Główny
19:23	R 89124	Słupsk
20:29	R 89263	Białogard

Tabela 11. Odjazdy ze stacji Karwice

Godzina odjazdu	Rodzaj pociągu	Kierunek (docelowy)
05:38	R 89221	Szczecin Główny
05:41	R 89150	Słupsk
06:59	R 89253	Koszalin
07:00	R 89830	Słupsk
10:51	R 89120	Słupsk
13:01	R 89225	Szczecin Główny
14:39	R 89158	Słupsk
14:54	R 89841	Kołobrzeg
15:58	R 89122	Słupsk
16:14	R 89261	Koszalin
17:10	R 89162	Słupsk
18:36	R 89227	Szczecin Główny
19:30	R 89124	Słupsk
20:22	R 89263	Białogard



Tabela 12. Odjazdy ze stacji Wrześnica

05:26	R 89221	Szczecin Główny
06:03	R 89150	Słupsk
06:46	R 89253	Koszalin
07:14	R 89830	Słupsk
11:04	R 89120	Słupsk
12:49	R89225	Szczecin Główny
14:35	R 89841	Kołobrzeg
14:53	R 89158	Słupsk
16:01	R 89261	Koszalin
16:15	R 89122	Słupsk
17:23	R 89162	Słupsk
19:53	R 89124	Słupsk
19:55	R 89263	Białogard

### 3.4. CHARAKTERYSTYKA TABORU POSZCZEGÓLNYCH PRZEWOŹNIKÓW OPERUJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU DLA KTÓRYCH ZEZWOLENIA WYDAŁ STAROSTA SŁAWIEŃSKI

Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźnika wykonującego regularne przewozy drogowe osób na terenie Powiatu Sławieńskiego pozwala wskazać aktualną podaż usług transportu publicznego oraz stopień dostosowania autobusów do europejskich norm emisji spalin.

#### PRZEWOZY OSOBOWE AR-TOUR

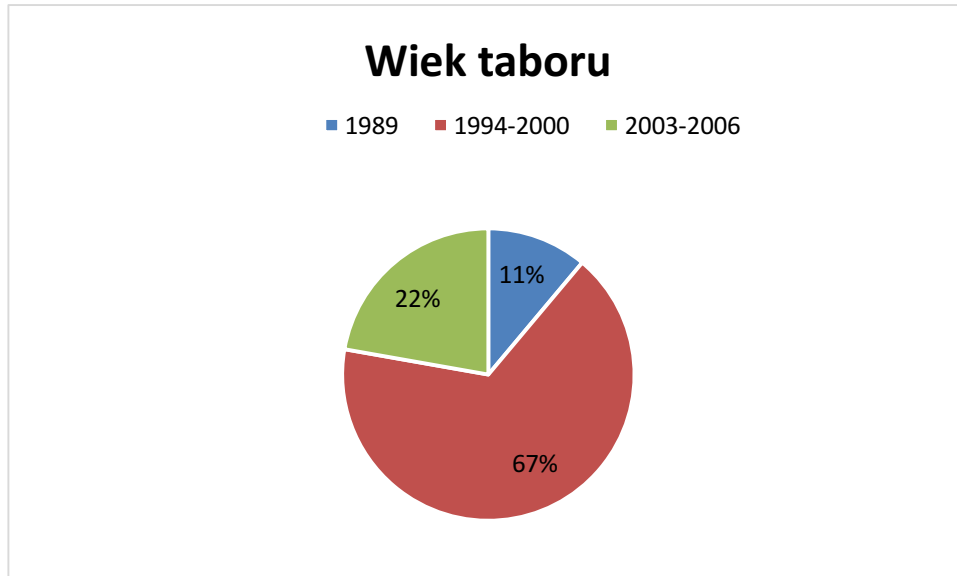
Tabela 13. Wykaz taboru Przewozy Osobowe Ar-Tour wg stanu na 7 sierpnia 2015 r.

Lp.	Marka i typ pojazdu	Liczba miejsc	Rok produkcji	Czy przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych	Przewidywany czas wycofania pojazdu z eksploatacji
1	Mercedes Vario	31+7	2006	nie	5
2	Mercedes Vario	24+12	2003	nie	4
3	Mercedes Sprinter	21+4	2000	nie	3
4	Mercedes Sprinter	21	1998	nie	3
5	Mercedes Sprinter	17	1999	nie	2
6	Mercedes Sprinter	21	1999	nie	4
7	Mercedes 614	24	1995	nie	2
8	Mercedes 614	24	1994	nie	3
9	Scania	56	1989	nie	1

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z danymi zawartymi na poniższym wykresie wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy wyprodukowane w latach 1994-2000. Mniej jest autobusów nowych- tj. wyprodukowanych w latach 2003-2006. Warto zauważyć, że 11% taboru nie spełnia żadnych norm emisji spalin. Pozostałe autobusy spełniają normy EURO1, EURO2, EURO3, EURO4 dotyczące emisji spalin.

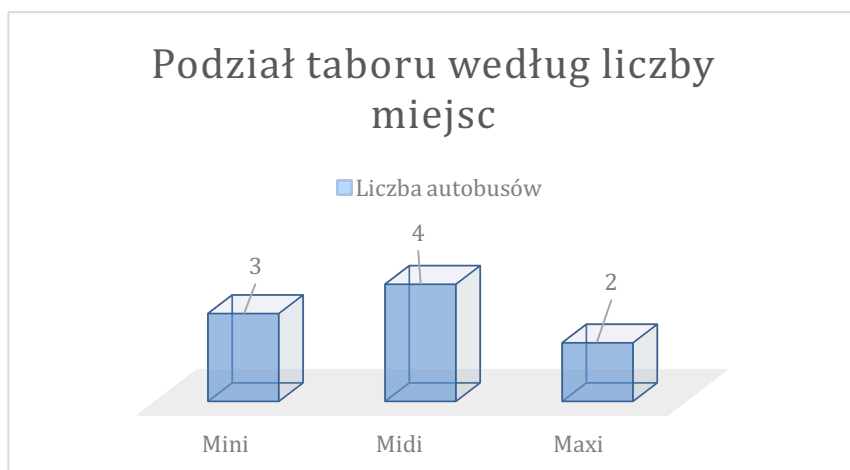
Wykres 5. Podział taboru przewoźnika Przewozy Osobowe Ar-Tour ze względu na wiek



Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia podział taboru według liczby miejsc. Taboru klasy mini (do 21 miejsc) stanowi 33% wszystkich autobusów, natomiast tabor klasy maxi (od 38 miejsc) to zaledwie 22%. Najwięcej jest autobusów klasy midi (od 22 do 36 miejsc). Należy podkreślić, że z uwagi na posiadany tabor Przewozy Osobowe Ar-Tour powinny być uwzględnione przy wyborze Operatora publicznego transportu zbiorowego ponieważ posiadany przez niego tabor jest odpowiedni do obsługi linii o małym i średnim natężeniu.

Wykres 6. Udział autobusów o różnej pojemności wśród taboru przewoźnika Przewozy Osobowe Ar-Tour



Źródło: Opracowanie własne

Należy podkreślić, że żaden z autobusów Przewoźnika nie jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

## DARŁOWSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO PRZEWOZOWE SP. Z O.O.

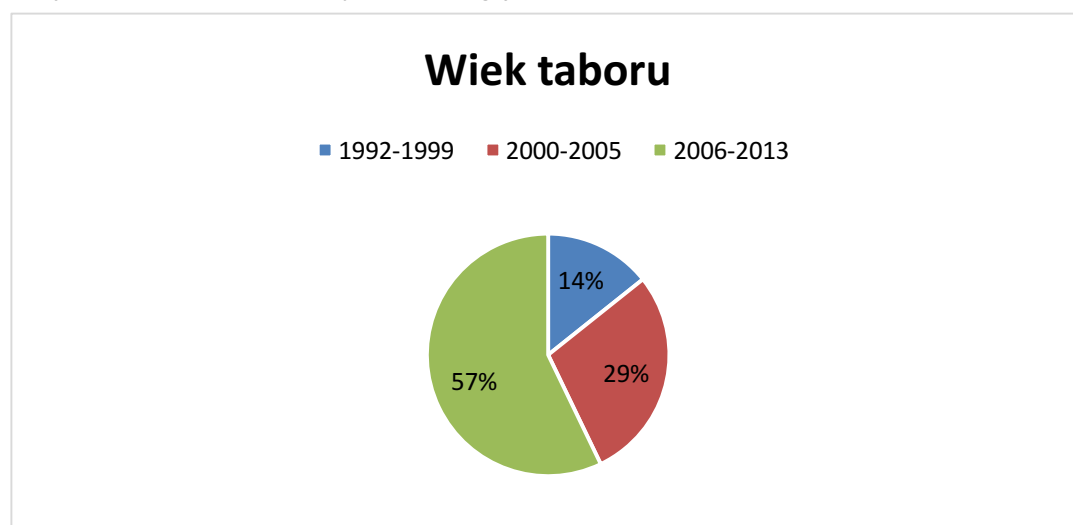
Tabela 14. Wykaz taboru Darłowskie Przedsiębiorstwo Przewozowe Sp. z o.o. wg stanu na 7 sierpnia 2015 r.

Lp.	Marka i typ pojazdu	Liczba miejsc	Rok produkcji	Czy przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych	Przewidywany czas wycofania pojazdu z eksploatacji
1	MAN 462	48	1992	nie	2017
2	Setra 412	49	2011	nie	2023
3	Setra 412	50	2013	nie	2028
4	Setra 416	60	2011	nie	2026
5	Sprinter 513	19	2010	nie	2020
6	Sprinter 416	18	2005	nie	2018
7	Karte 614	21	2005	nie	2018
8	Karte 815	22	1999	nie	2015
9	Mercedes Intenso	50	2000	nie	2022
10	Mercedes Benz Integro	50	2000	nie	2022
11	Mercedes Benz Integro	50	2008	nie	2025
12	Iveco Thesi	28	2012	nie	2022
13	Iveco Teha	37	2006	nie	2016
14	Iveco Teha	37	2007	nie	2017

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia wiek taboru Przewoźnika. Należy podkreślić, że posiadany przez niego tabor jest w większości nowy. Autobusy nowe stanowią 85% całego taboru, natomiast autobusy starsze to zaledwie 15%. 1 autobus spełnia normy spalania spalin EURO1, natomiast 1 spełnia normy EURO1 i EURO2. 2 autobusy spełniają normy EURO1, EURO2, EURO3, EURO4. 2 autobusy spełniają normy EURO1, EURO2, EURO3. 8 autobusów spełnia wszystkie normy emisji spalin do EURO5 włącznie.

Wykres 7. Podział taboru DPP Sp. z o.o. ze względu na wiek

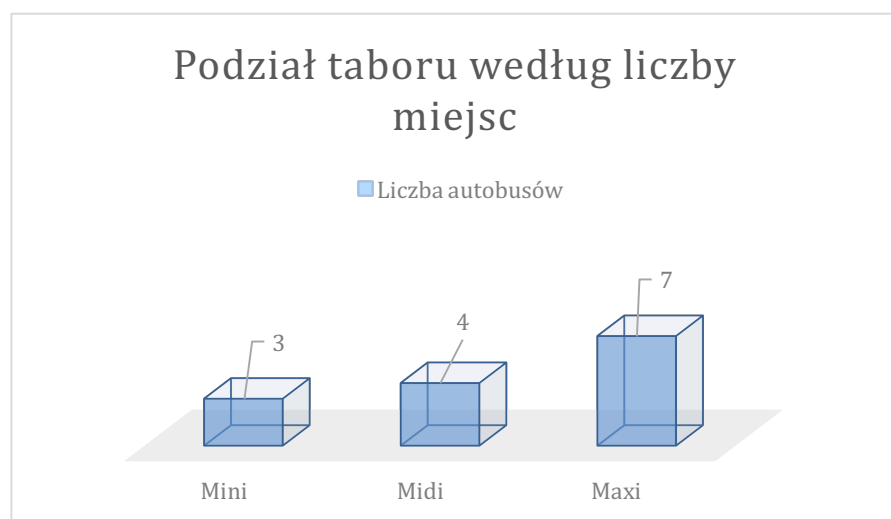




Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia podział taboru według liczby miejsc. Taboru klasy midi (od 22 do 37 miejsc) stanowi 29% wszystkich autobusów, natomiast tabor klasy maxi (od 48 miejsc) to aż 50%. Zaledwie 21% stanowi tabor klasy mini (od 18 do 21 miejsc). Należy podkreślić, że z uwagi na posiadany tabor DPP Sp. z o.o. powinno być uwzględnione przy wyborze Operatora publicznego transportu zbiorowego ponieważ posiadany przez niego tabor jest odpowiedni do obsługi linii o małym, średnim i dużym natężeniu.

Wykres 8. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze DPP Sp. z o.o.



Źródło: Opracowanie własne

Należy podkreślić, że żaden z autobusów Przewoźnika nie jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

### PRZEWÓZ OSÓB MARCIN WITKOWSKI

Tabela 15. Wykaz taboru Przewóz Osób Marcin Witkowski wg stanu na 7 sierpnia 2015 r.

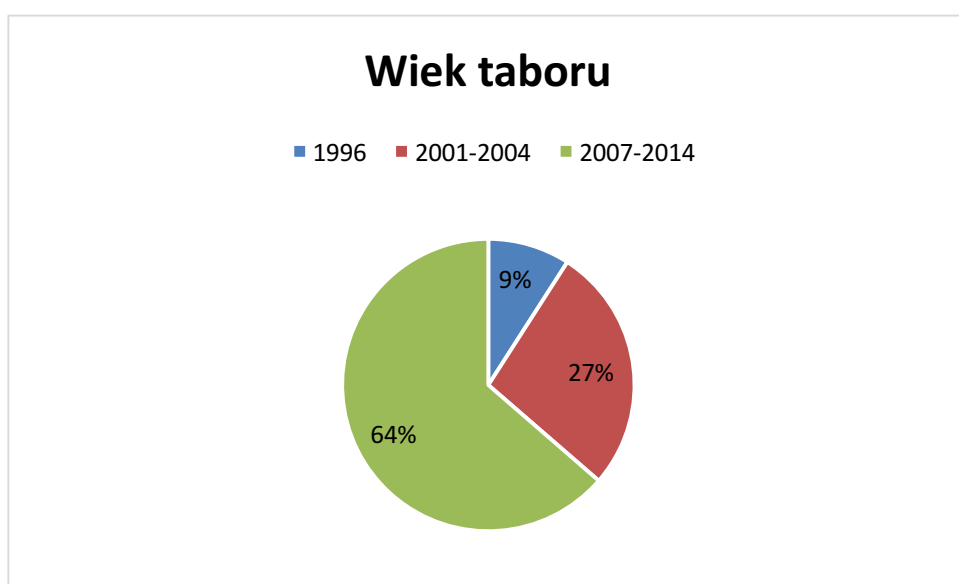
Lp.	Marka i typ pojazdu	Liczba miejsc	Rok produkcji	Czy przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych	Przewidywany czas wycofania pojazdu z eksploatacji
1	Mercedes Sprinter	21	2014	nie	10
2	Renault	57+20	2001	nie	10
3	Mercedes Sprinter	20	2011	nie	10
4	Mercedes Sprinter	15	2004	nie	10
5	Setra Autobus	52+13	2001	nie	10
6	Mercedes Sprinter	20+3	2012	nie	10
7	Mercedes Vito	7	2011	nie	10
8	Mercedes	22	2010	nie	10

	Sprinter				
9	Mercedes Vario	37	2007	nie	10
10	Iveco Kapena	28+3+1	2011	nie	10
11	Mercedes Benz	17	1996	nie	10

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia wiek taboru Przewoźnika. Autobusy nowe stanowią 91% całego taboru, natomiast autobusy stare stanowią 9%. Normy spalin EURO1 i Euro 2 spełnia tylko 1 autobus, natomiast EURO1, EURO2 i EURO3 3 autobusy. 1 autobus spełnia normy EURO1, EURO2, EURO3 i EURO4. 5 autobusów spełnia normy EURO1, EURO2, EURO3, EURO4. 1 autobus spełnia wszystkie normy spalania.

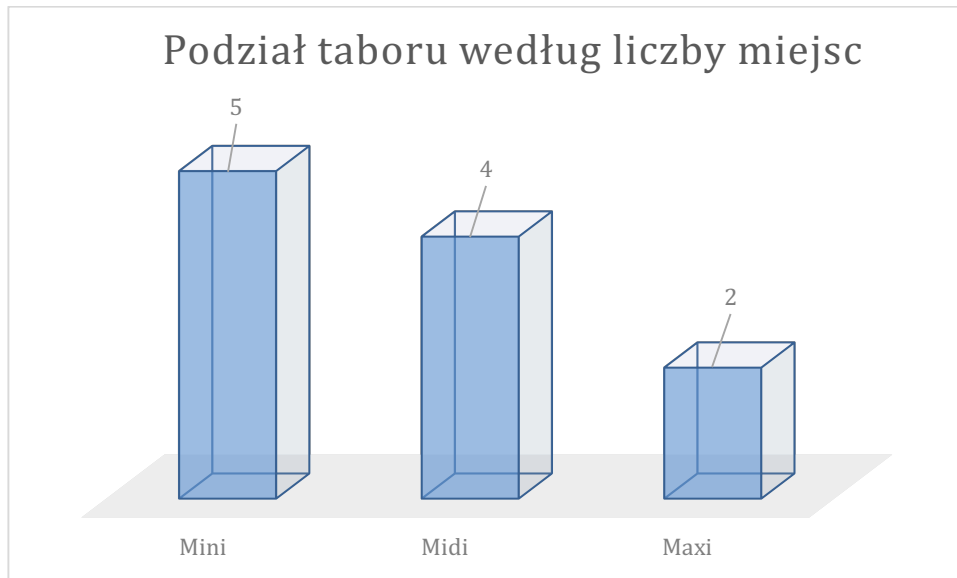
Wykres 9. Podział taboru Przewóz Osób Marcin Witkowski ze względu na wiek



Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia podział taboru według liczby miejsc. Taboru klasy mini (od 7 do 21 miejsc) stanowi 45% wszystkich autobusów, natomiast tabor klasy maxi (od 65 miejsc) to 18%. Pojazdy klasy midi (od 22 do 37 miejsc) stanowią 36%. Biorąc pod uwagę liczbę pojazdów przewoźnik może obsługiwać linie o małym i średnim natężeniu dlatego też powinien być wzięty pod uwagę przy wyborze Operatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu.

Wykres 10. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze Przewóz Osób Marcin Witkowski



Źródło: Opracowanie własne

Należy podkreślić, że żaden z autobusów Przewoźnika nie jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

#### PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W SŁUPSKU S.A.

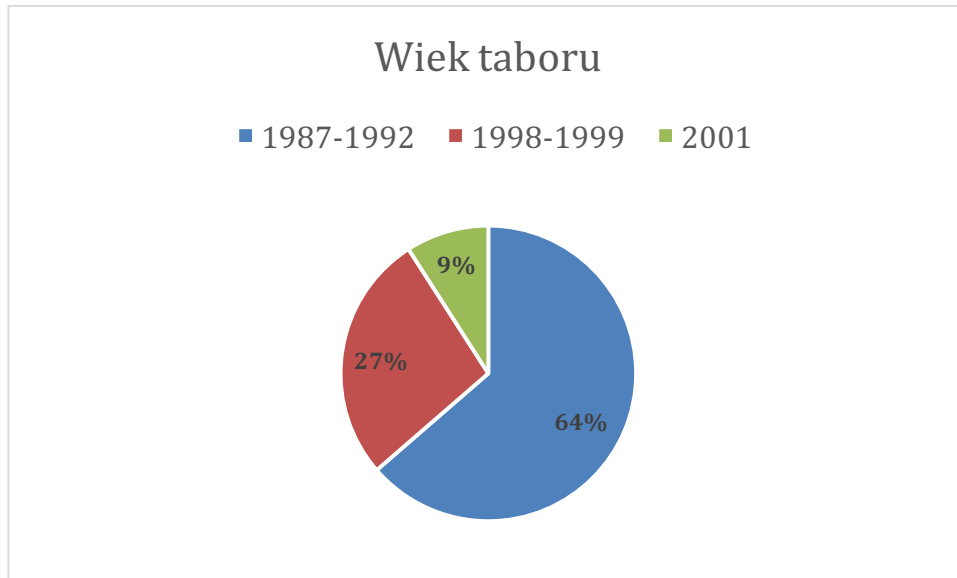
Tabela 16. Wykaz taboru PKS w Słupsku S.A. wg stanu na 7 sierpnia 2015 r.

Lp.	Marka i typ pojazdu	Liczba miejsc	Rok produkcji	Czy przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych
1	Cacciamali	38+13	2001	nie
2	Setra S213	51+19	1990	nie
3	Mercedes 030311 R	41+12	1989	nie
4	Setra S211H	43	1987	nie
5	Mercedes 030311 R	41	1987	nie
6	Autosan H 10-10	44	1998	nie
7	Setra S215 HR	52+19	1992	nie
8	Autosan H 10-10	41	1999	nie
9	Autosan H 9-21	39+12	1988	nie
10	Autosan H 10-10	39+12	1999	nie
11	Setra S215 UL	50+41	1992	nie

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia wiek taboru Przewoźnika. Autobusy nowsze stanowią zaledwie 9% całego taboru, natomiast autobusy starsze stanowią aż 91%. Normy spalin EURO1 i Euro 2 spełniają 3 autobusy, natomiast EURO1, EURO2 i EURO3 zaledwie 1 autobus. 7 autobusów nie spełnia żadnych norm emisji spalin.

**Wykres 11. Podział taboru PKS w Słupsku S.A. ze względu na wiek**



**Źródło: Opracowanie własne**

Należy podkreślić, że PKS w Słupsku S.A. posiada tylko tabor klasy maxi, dlatego też pojazdy posiadane przez Przewoźnika mogą obsługiwać linie o dużym natężeniu dlatego też przewoźnik ten powinien być wzięty pod uwagę wybierając Operatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu.

Należy podkreślić, że żaden z autobusów Przewoźnika nie jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

### PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ KRUPY

**Tabela 17. Wykaz taboru Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Krupy wg stanu na 7 sierpnia 2015 r.**

Lp.	Marka i typ pojazdu	Liczba miejsc	Rok produkcji	Czy przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych	Przewidywany czas wycofania pojazdu z eksploatacji
1	Setra	58	1988	nie	4
2	Setra	50	1992	nie	4
3	Setra	59	1986	nie	3

**Źródło: Opracowanie własne**

Jak pokazuje powyższa tabela przewoźnik posiada tylko tabor klasy maxi. Należy zaznaczyć, że jest to tabor niespełniający żadnych norm dotyczących emisji spalin.

Tabor Przewoźnika jest dostosowany do obsługi linii o dużym natężeniu, dlatego też należy wziąć go pod uwagę wybierając Operatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu.

## 4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH

### 4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO

#### OBSZAR BADANIA

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Sławieńskiego w miesiącu październiku 2015 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w komunikacji zbiorowej na łącznej liczbie 1141 respondentów. Udział respondentów z poszczególnych gmin w badaniu odpowiadał faktycznemu rozkładowi, co obrazuje wykres nr 16.

#### NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Sławieńskiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w Powiecie Sławieńskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 18. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		

10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

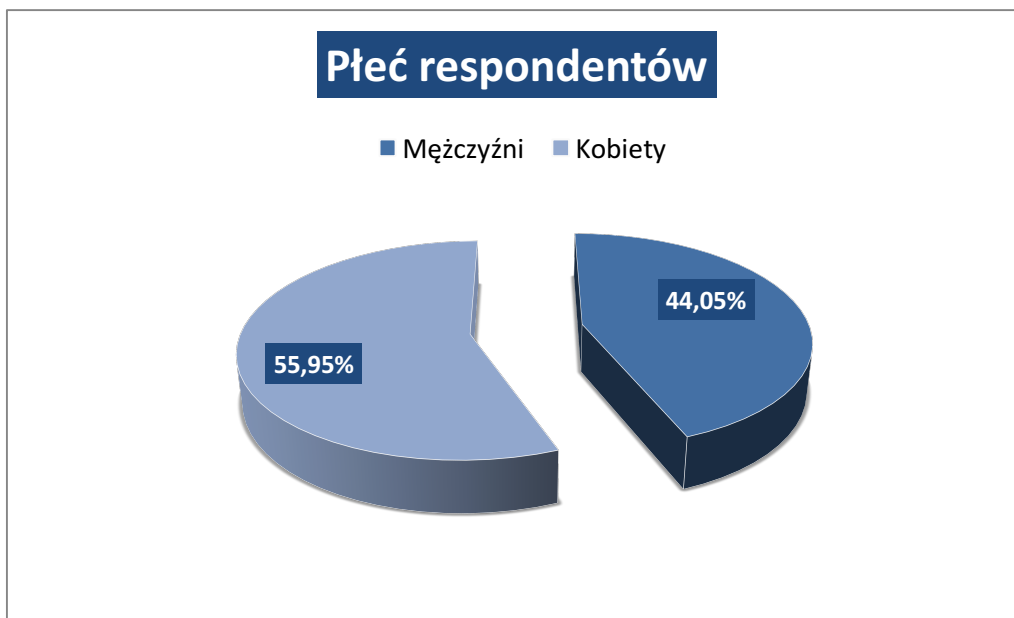
### CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

### PŁEĆ RESPONDENTÓW

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 50,74%, mężczyźni - 49,26%, stan na koniec 2013 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

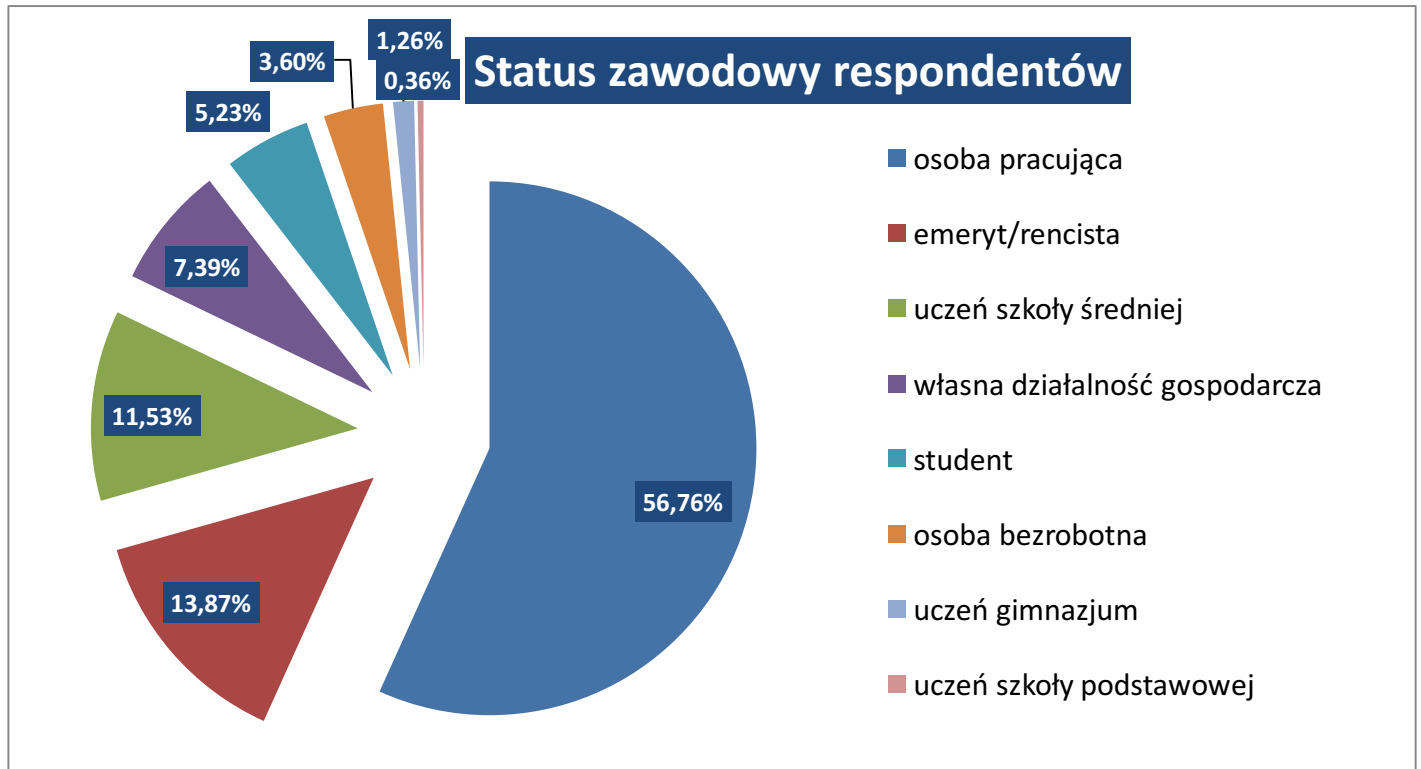
Wykres 12. płeć respondentów



### STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

Wśród badanych dominują osoby pracujące oraz emeryci/renciści i uczniowie szkół średnich, którzy stanowią odpowiednio 56,76 proc., 13,87 proc. oraz 11,53 proc. respondentów. Blisko 8 proc. badanych deklaruje, że prowadzi własną działalność gospodarczą. Pozostałe wskazania stanowiły marginalny wycinek całości.

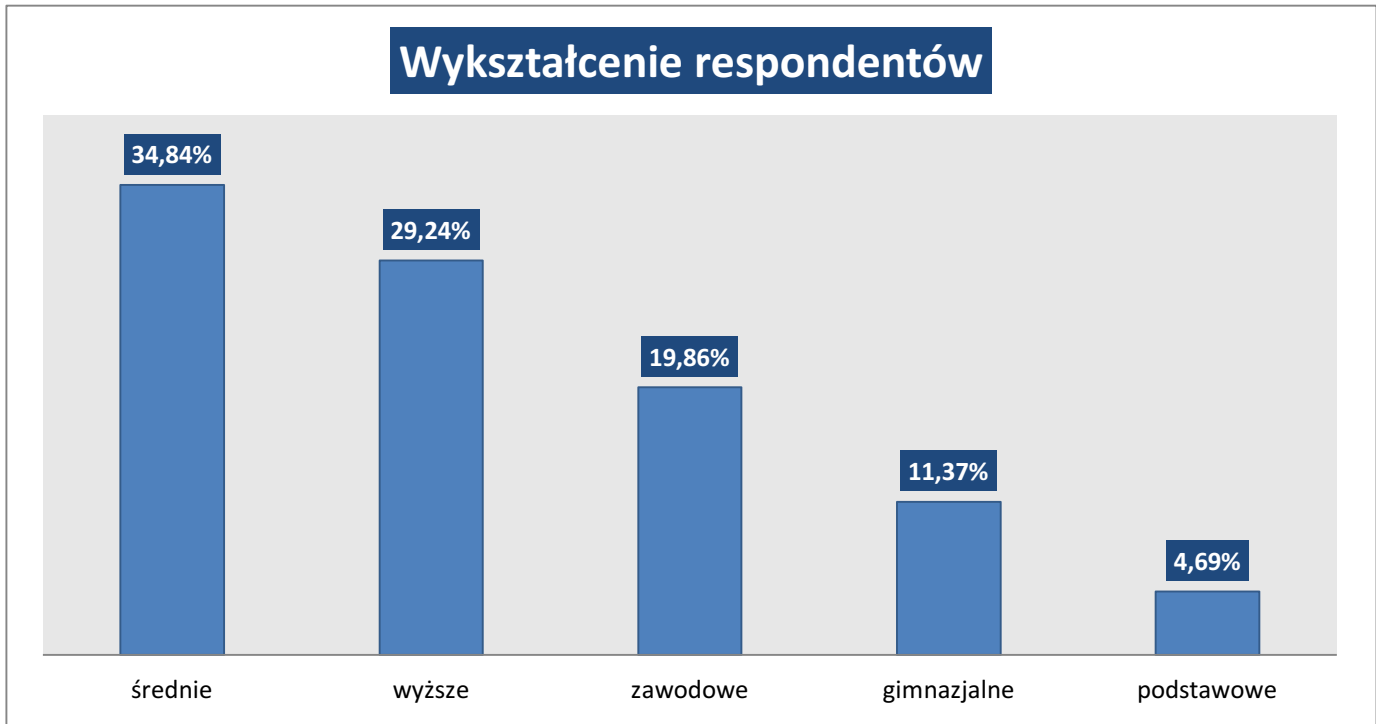
Wykres 13. status zawodowy respondentów



### WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem średnim (34,84%). Więcej niż, co piąta czwarta deklaruje wyższe wykształcenie (29,24%), a mniej niż co piąta (19,86%) legitymuje się wykształceniem zawodowym. Osoby z wykształceniem gimnazjalnym i zawodowym w tym przypadku stanowią niewiele ponad 15 proc., odpowiednio 11,37% i 4,69%.

Wykres 14. wykształcenie respondentów



### WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

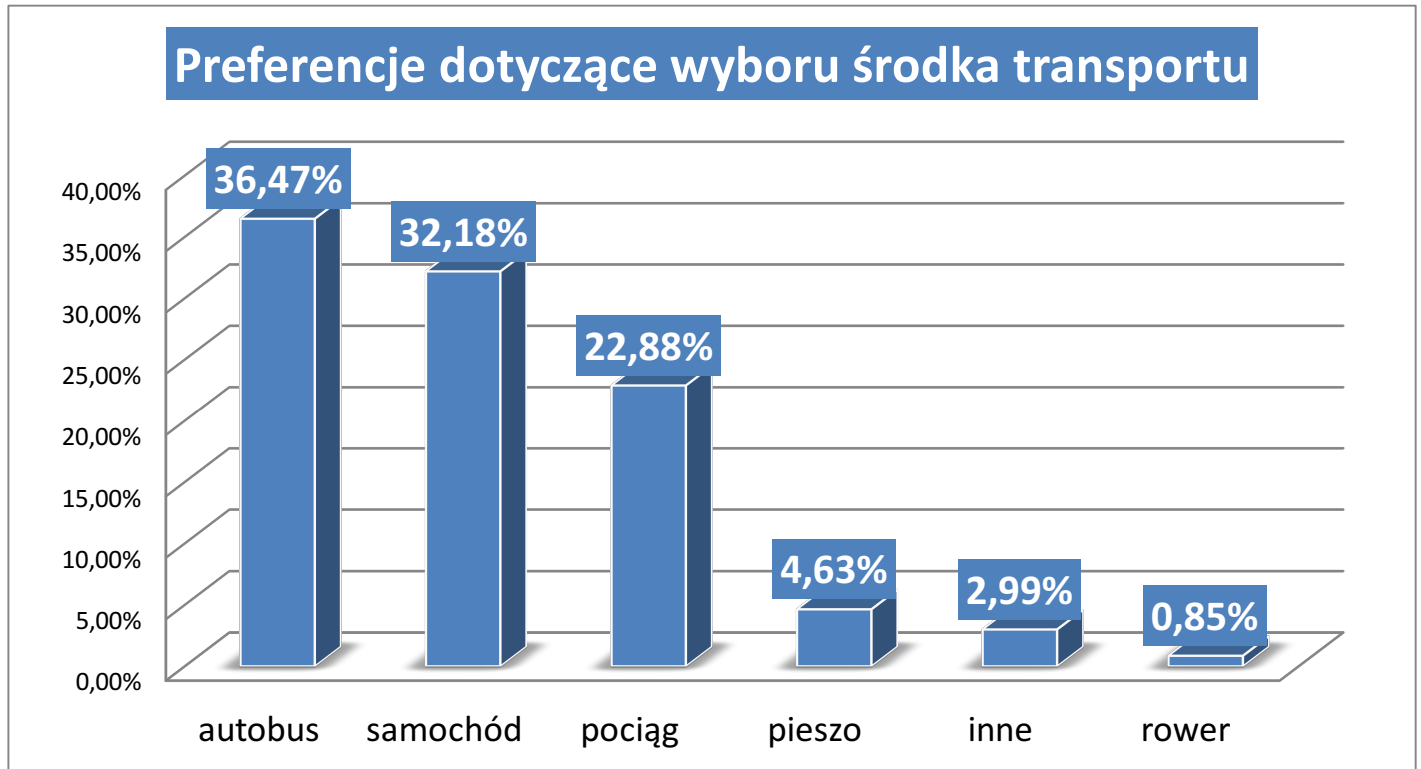
Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (36,47 proc.), przy 32,18 proc. wskazań dla samochodu. Blisko, co czwarta osoba korzysta z usług przewoźników kolejowych na trasie swojego regularnego przejazdu. Warto zwrócić uwagę, że większość ankietowanych, które wskazały autobus, jako główny środek transportu, jednocześnie decydowało się na niego, ze względu na brak alternatywy w postaci pociągu, bądź ze względów finansowych.

Co dwudziesta podróż na terenie powiatu sławieńskiego odbywa się pieszo (4,63 proc.). Rozczarowująco rzadko wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 0,85 proc. osób biorących udział w badaniu. Świadczyć to może m.in. o nieskuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również braku odpowiednich działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Warto odnotować, że 2,99% ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl, a nawet taksówkę.



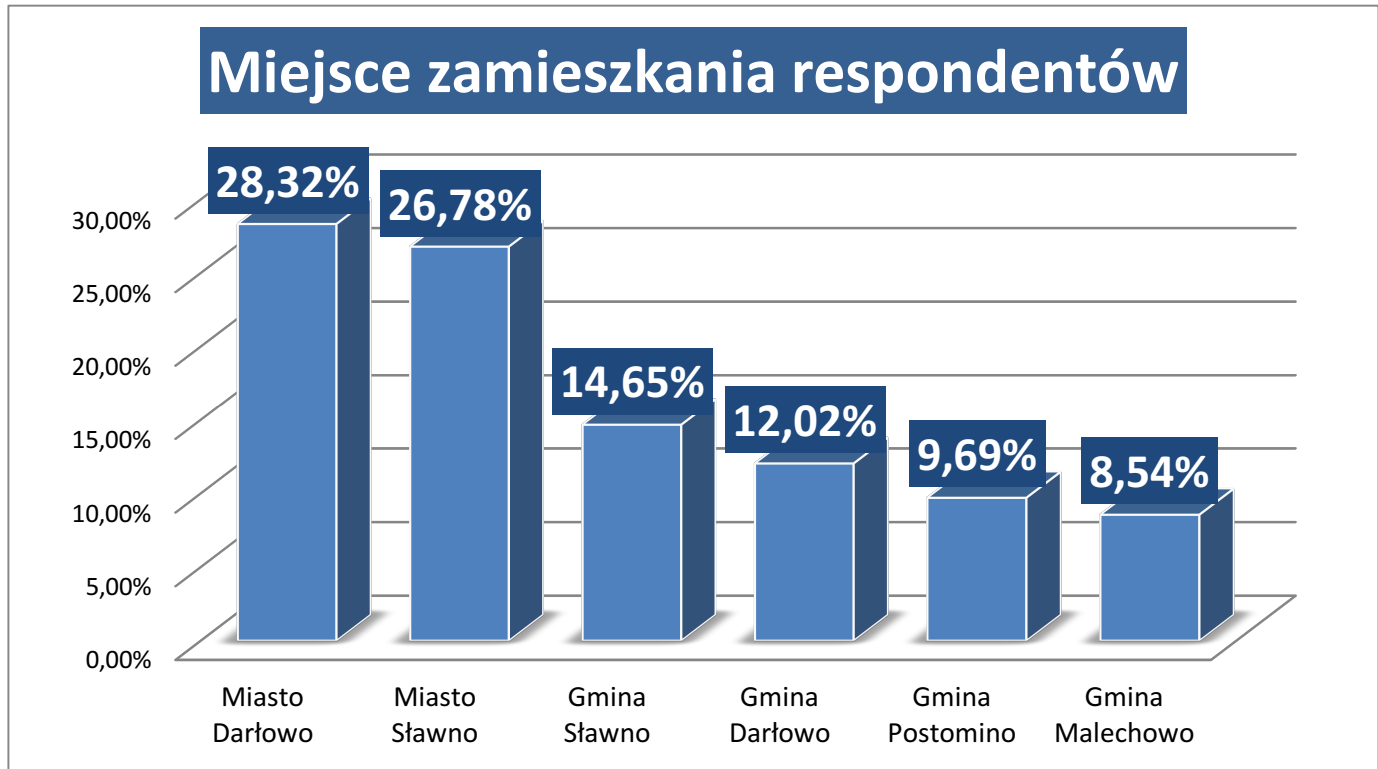
Wykres 15. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



#### MIEJSCE ZAMIESZKANIA RESPONDENTÓW (WEDŁUG GMIN)

Rozkład przestrzenny miejsca zamieszkania ankietowanych odpowiada stanowi faktycznemu. 28,32 proc. respondentów wskazało Miasto Darłowo, jako miejsce zamieszkania. Wskaźnik ten osiąga zbliżony wynik (26,78 proc. badanych) dla Miasta Sławno. Procentowa liczba wskazań dla gmin Sławno, Darłowo, Postomino, Malechowo wyniosła odpowiednio 14,65 proc., 12,02 proc., 9,69 proc. oraz 8,54 proc.

Wykres 16. Miejsce zamieszkania respondentów



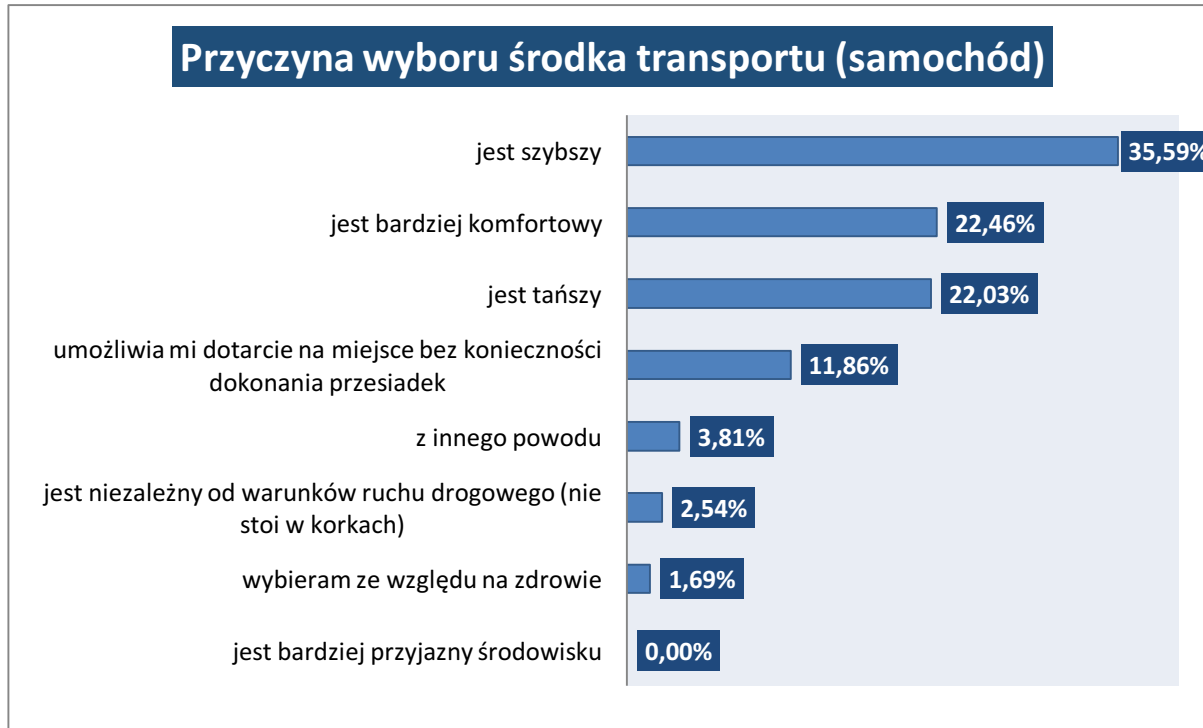
#### PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (35,59%). Dla niemal co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie, które gwarantował większy komfort, a zarazem okazywał się rozwiązaniem tańszym, wobec pozostałych środków transportu.

Co dziesiąty respondent wskazywał, że umożliwi mu dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek (10 proc.).

Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach zdrowotnych (1,69%). Podobny wynik osiągnięto dla wskazania „jest niezależny od warunków ruchu drogowego”.

Wykres 17. przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



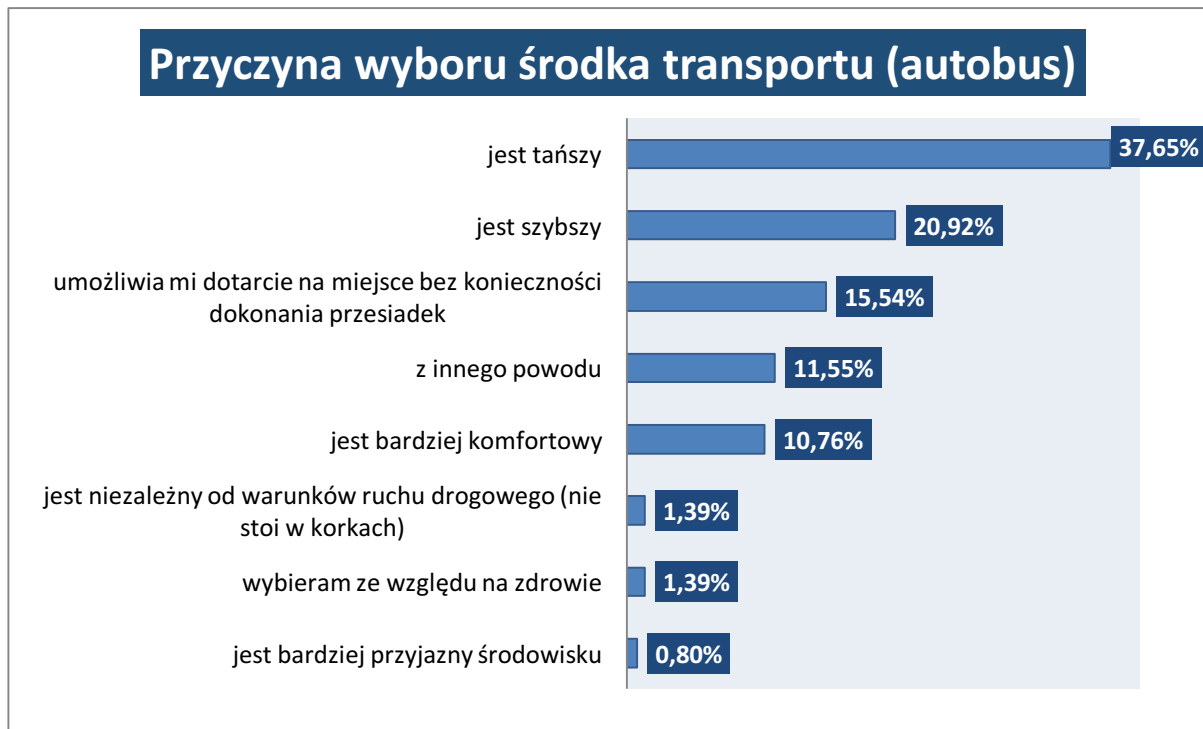
#### PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest tańszy i szybszy w stosunku do alternatywnych rozwiązań. (odpowiednio 37,65 proc. oraz 20,92 proc. wskazań).

15,54 proc. ankietowanych decydując się na autobus, wybierało go ze względu na brak konieczności dokonywania przesiadek. Z kolei co dziesiąty respondentów uważa autobus za bardziej komfortowy środek transportu na trasie swojego przejazdu. Zbliżona liczba osób biorących udział w badaniu podawało, że wybiera autobus z „innych” powodów. Najczęściej wskazywali oni na brak posiadania prawa jazdy, bądź brak posiadania samochodu w gospodarstwie domowym. Było to również bezpośrednim powodem dla wskazań, że autobus stanowi jedyny środek transportu, z którego dany respondent może skorzystać w drodze do pracy lub szkoły.

Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

Wykres 18. przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



### CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA

Z przeprowadzonych badań wynika, że 32,75 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu. Co piąta osoba korzysta z niej 4-5 dni w tygodniu bądź 6-7 dni w tygodniu (odpowiednio 21,84 proc. i 21,09 proc. wskazań) Rzadziej niż raz w tygodniu korzysta z komunikacji publicznej co dziesiąty respondent (11,17 proc). Dla wskazań „2-3 dni w tygodniu” oraz „1 dzień w tygodniu” wskaźnik ten osiągał zbliżony wynik tj. 7,94 proc. oraz 5,21 proc.

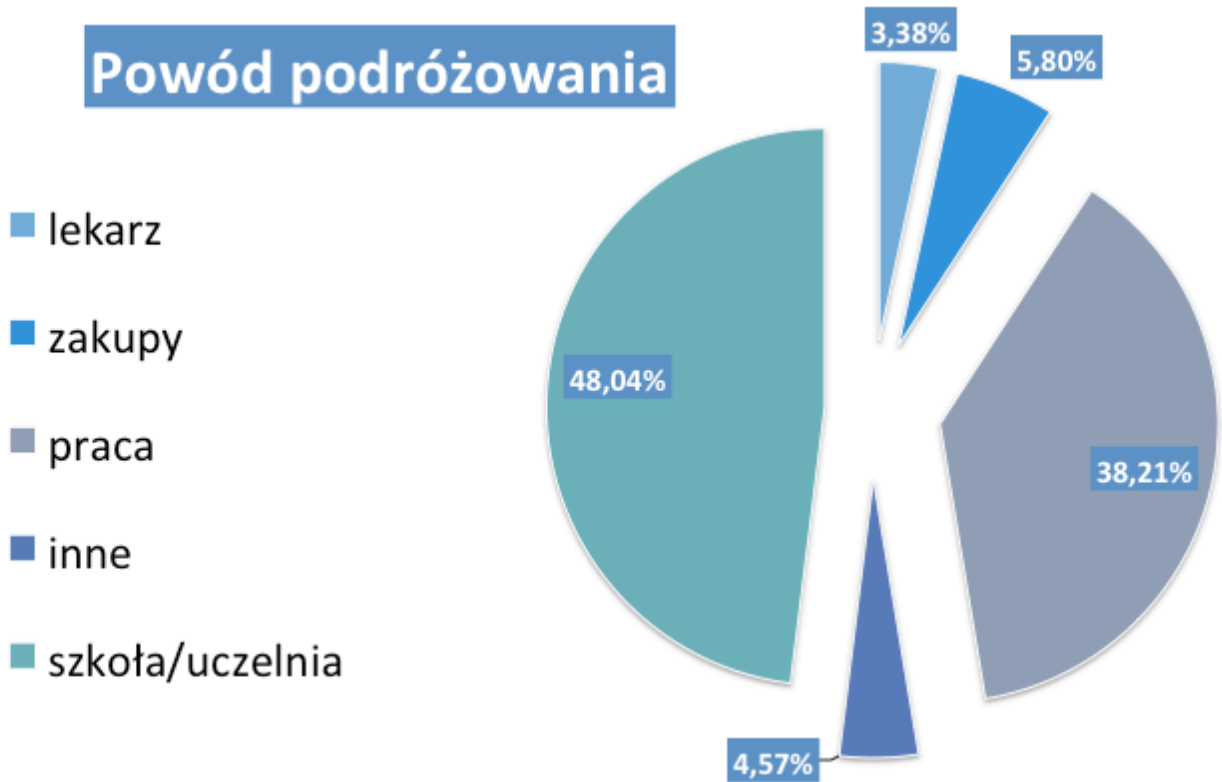
Wykres 19. częstotliwość podróżowania



### POWÓD PODRÓŻOWANIA

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

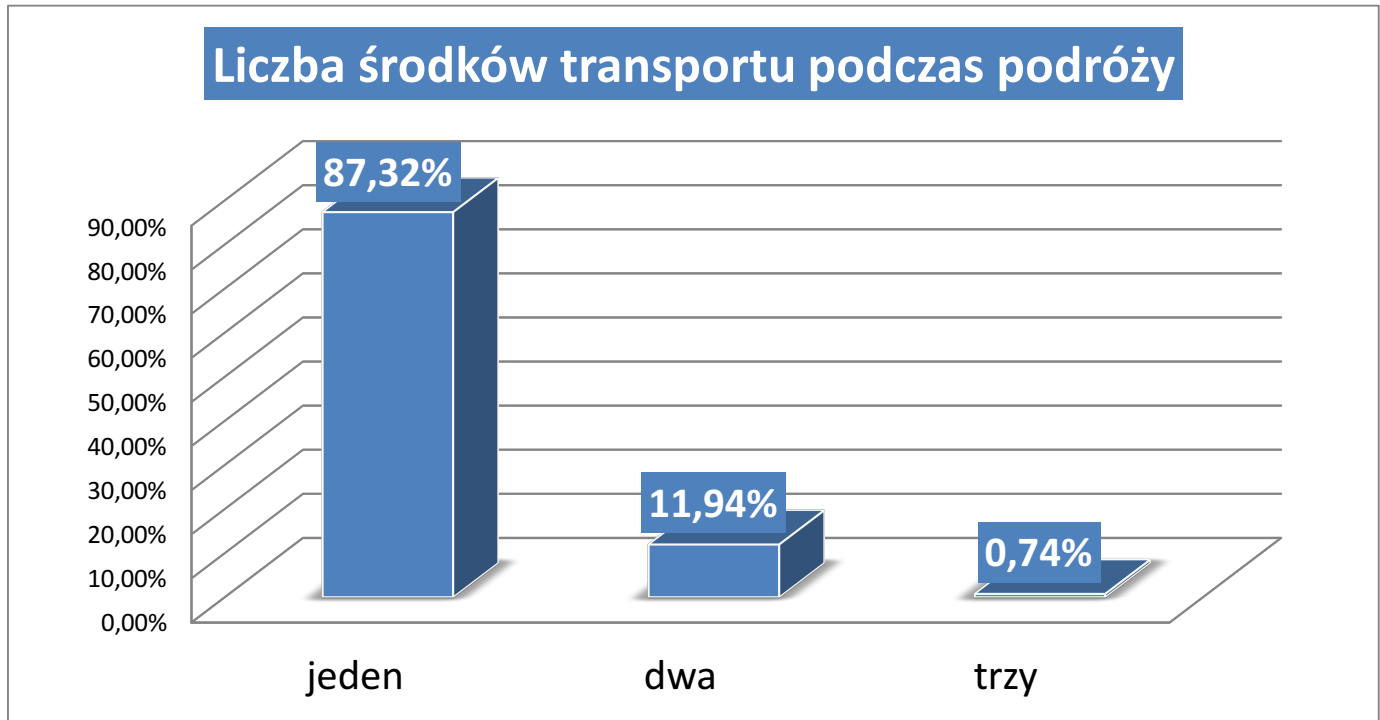
Wykres 20. powód podróży



### LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów ponad 87,32 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 12% zapytanych o zwyczajnie podróży. 0,74 proc. respondentów deklaruje konieczność dwukrotnego przesiadania celem dotarcia do szkoły/uczelnia bądź pracy itd.

Wykres 21. liczba środków transportu podczas podróży



#### PREFERENCJE PASAŻERÓW

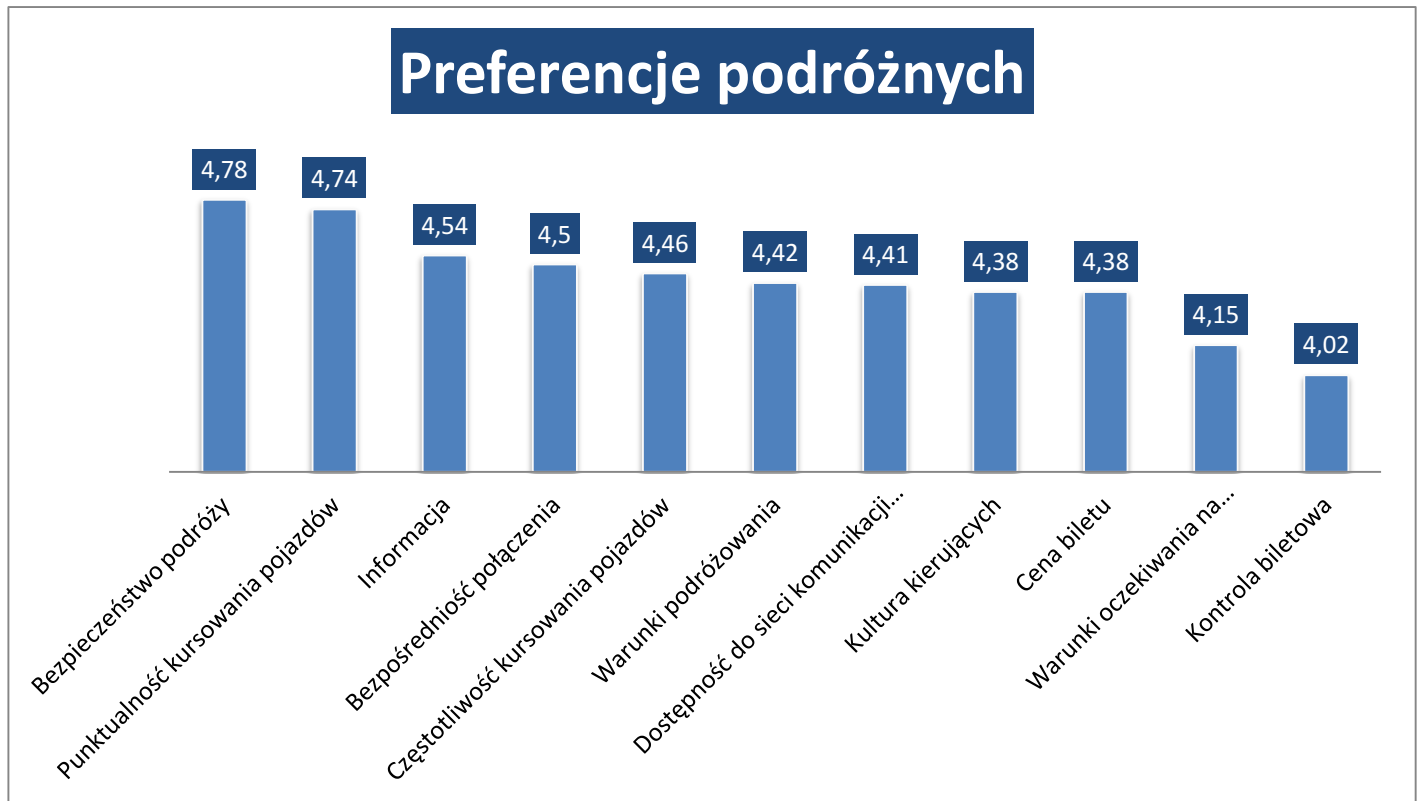
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr x:

Tabela 19. wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,78	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,74	6
3.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,54	4
4.	Bezpośredniość połączenia	4,50	2
5.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,46	7
6.	Warunki podróżowania	4,42	8
7.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,41	5
8.	Kultura kierujących	4,38	10
9.	Cena biletu	4,38	9
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,15	11
11.	Kontrola biletowa	4,02	3
	Średni poziom preferencji	<b>4,43</b>	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,78), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,74) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano warunki oczekiwania na przystankach (4,15) i kontrolę biletową (4,02).

Wykres 22. preferencje podróżnych



## OCENA JAKOŚCI USŁUG

Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie Sławieńskim.

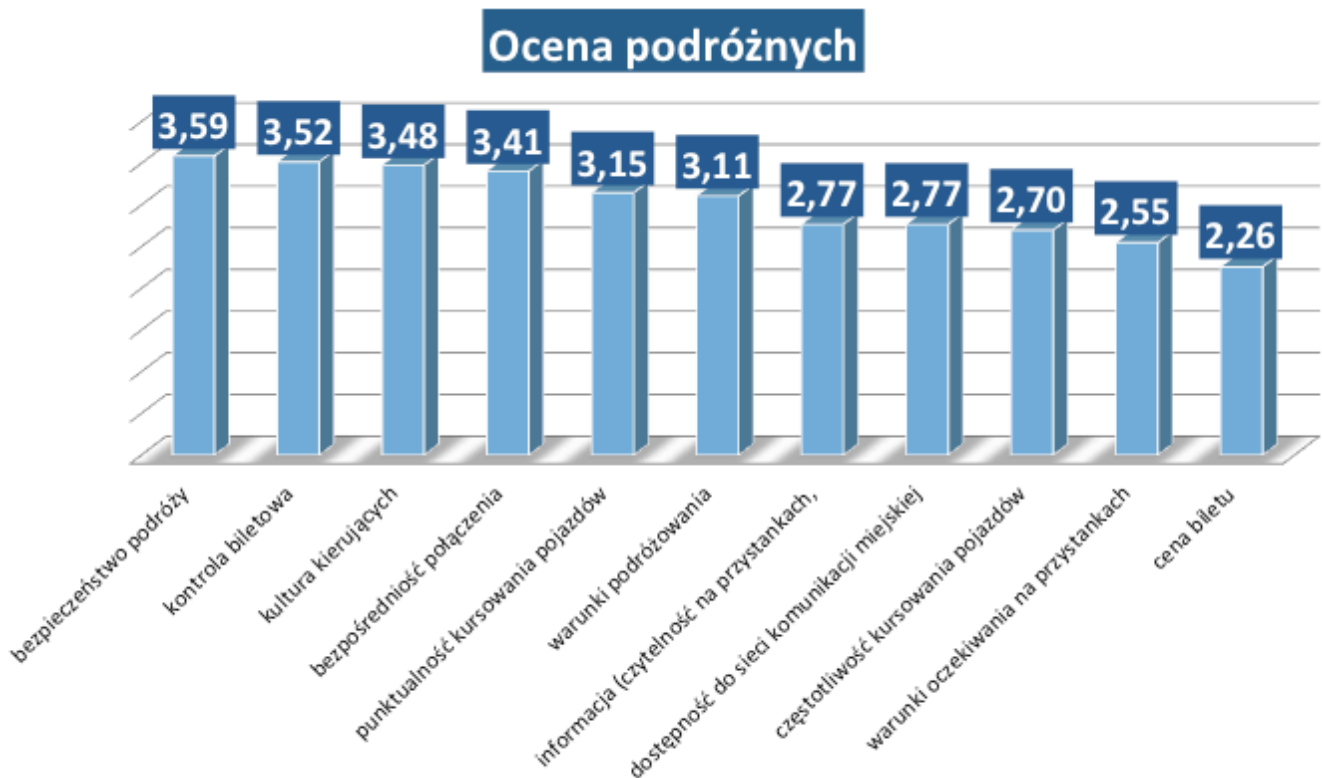
Tabela 20. wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom oceny	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,59	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	3,15	6
3.	Kontrola biletowa	3,52	3
4.	Kultura kierujących	3,48	4
5.	Bezpośredniość połączenia	3,41	2
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	2,77	8
7.	Warunki podróżowania	3,11	7
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,55	10
9.	Cena biletu	2,26	11

10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	2,77	5
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,70	9
Średni poziom oceny jakości usług		<b>3,03</b>	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i kontrolę biletową. Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki oczekiwani na przystankach oraz cena biletu.

Wykres 23. ocena podróżnych





## LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

**luka jakościowa względna** stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

**luka jakościowa bezwzględna** stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 21. luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,74	3,15	1,59	1,85
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,46	2,7	1,76	2,3
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,78	3,59	1,19	1,41
4	Warunki podróżowania	5	4,42	3,11	1,31	1,89
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,15	2,55	1,6	2,45
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,41	2,77	1,64	2,23
7	Cena biletu	5	4,38	2,26	2,12	2,74
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,5	3,41	1,09	1,59
9	Kultura kierujących	5	4,38	3,48	0,9	1,52
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,54	2,77	1,77	2,23
11	Kontrola biletowa	5	4,02	3,52	0,5	1,48

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Cena biletu (2,12)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,76)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Kultura kierujących (0,90)
- Kontrola biletowa (0,50)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (2,45)

- Cena biletu (2,74)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kontrola biletowa (1,48)
- Bezpieczeństwo podróży (1,41)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w Powiecie Sławieńskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

#### 4.2. ANALIZA BADAŃ NAPEŁNIEŃ

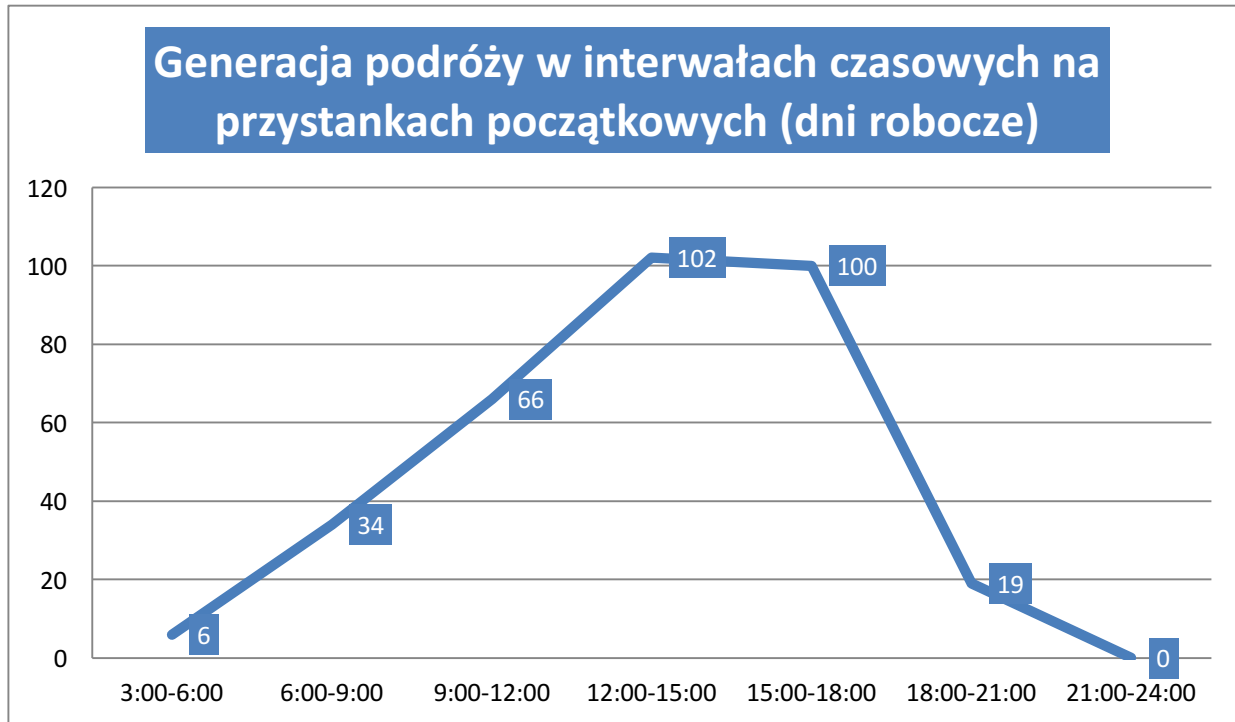
Badania napełnień zostały przeprowadzone w miesiącu listopadzie br. na przestrzeni dwóch dni roboczych oraz soboty.. Badania przeprowadzono metodą wewnątrzpojazdową i miały charakter całodniowy.

W poniższych tabelach w ujęciu tabelarycznym przedstawiono uzyskane wyniki związane z liczbą generowanych podróży na przystankach początkowych oraz pośrednich w ramach poszczególnych relacji dla dni roboczych oraz oddzielnie dla okresu weekendowego (sobota).

**Tabela 22. Generacja podróży dla przystanków początkowych dla wybranych relacji w poszczególnych interwałach czasowych (dni robocze)**

L.p.	Relacja		Przewoźnik	3:00-6:00	6:00-9:00	9:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00	21:00-24:00	Generacja podróży ogółem
	Od	Do									
1	Darłowo	Darłowo	Ar-Tour	0	0	5	0	4	0	0	9
2	Darłowo	Kowalewice	MW BUS	3	0	0	0	0	0	0	3
3	Darłowo	Sławno	DPP	3	32	34	54	44	7	0	174
4	Podgórci	Sławno	PKS Koszalin Sp. z o.o.	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Sławno	Darłowo	DPP	0	2	26	19	35	7	0	89
6	Sławno	Podgórci	PKS Koszalin Sp. z o.o.	0	0	0	8	0	0	0	8
7	Sławno	Sławno	PKS w Słupsku S.A.	0	0	1	21	17	5	0	44
8	Sławno	Tychowo	PKS w Słupsku S.A.	0	0	0	0	0	0	0	0
Liczba generacji podróży dla danego przedziału godzinowego				6	34	66	102	100	19	0	327

Wykres 24. Generacja podróży w interwałach czasowych na przystankach początkowych (dni robocze)



Wykres 25. Porównanie generacji podróży na przystankach początkowych w interwałach czasowych dla wybranych relacji (dni robocze)

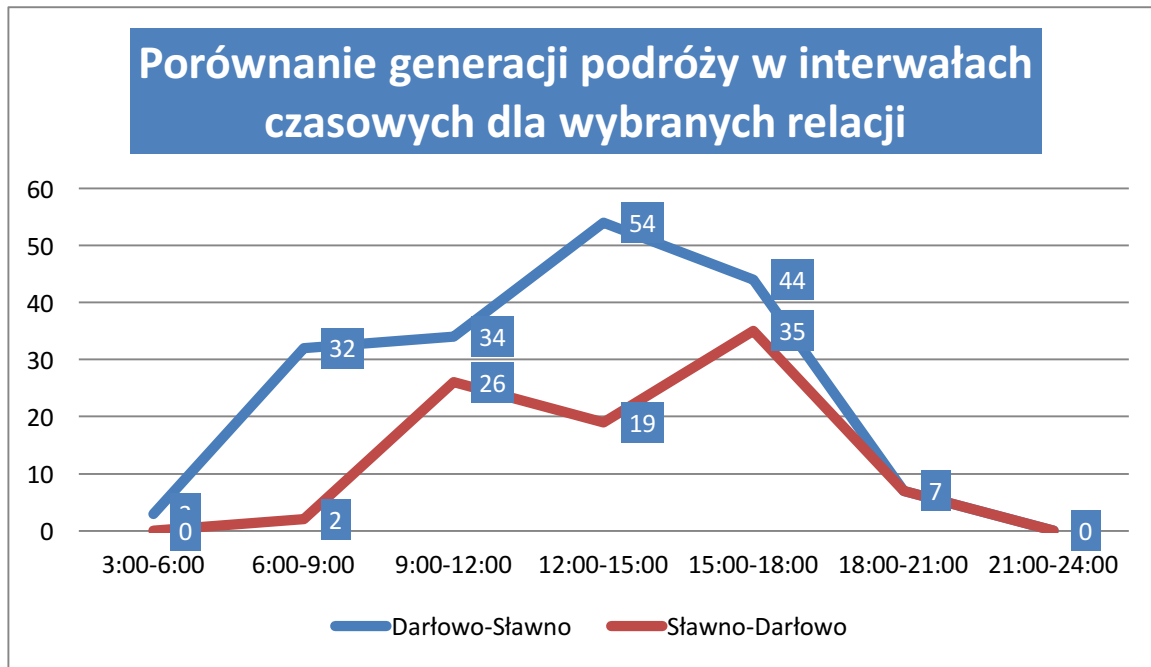
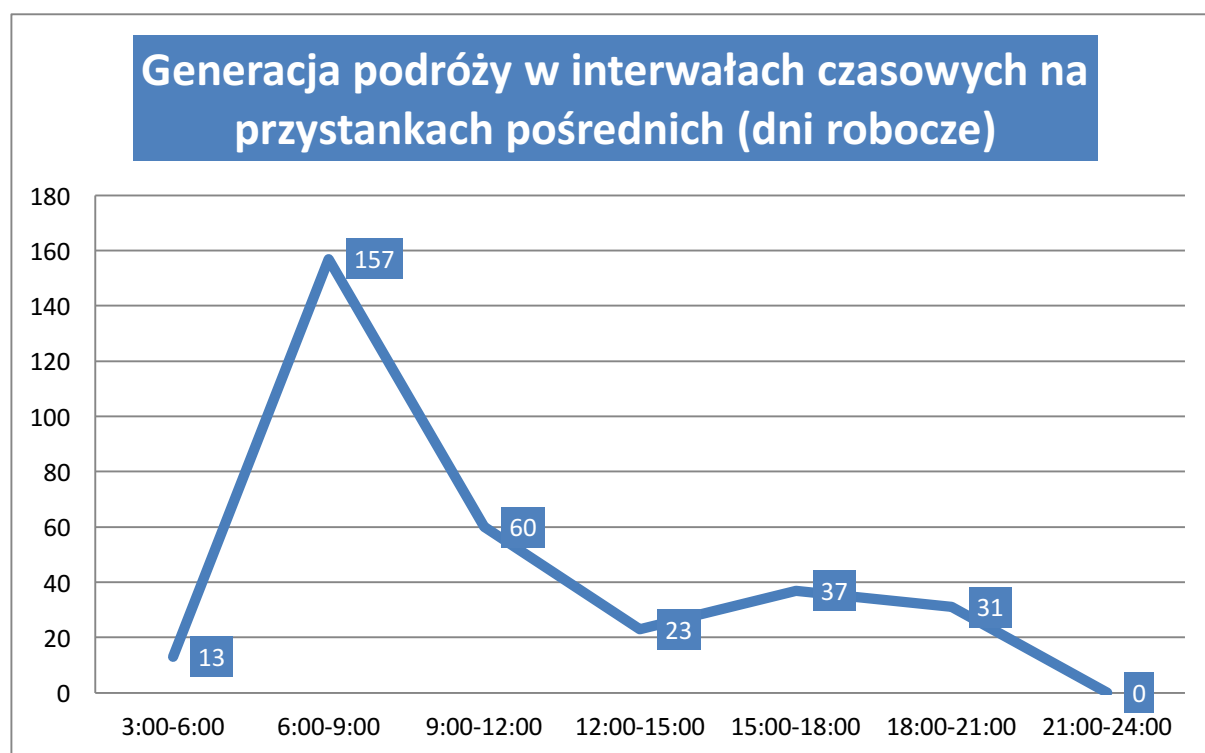


Tabela 23. Generacja podróży dla przystanków pośrednich dla wybranych relacji w poszczególnych interwałach czasowych (dni robocze)

L.p.	Relacja		Przewoźnik	3:00-6:00	6:00-9:00	9:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00	21:00-24:00	Generacja podróży ogółem
	Od	Do									
1	Darłowo	Darłowo	Ar-Tour	0	8	11	0	8	0	0	27
2	Darłowo	Kowalewice	MW BUS	7	0	0	0	0	0	0	7
3	Darłowo	Sławno	DPP	6	54	14	6	13	8	0	101
4	Podgórci	Sławno	PKS Koszalin Sp. z o.o.	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Sławno	Darłowo	DPP	0	19	18	17	14	4	0	72
6	Sławno	Podgórci	PKS Koszalin Sp. z o.o.	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Sławno	Sławno	PKS w Słupsku S.A.	0	76	17	0	2	19	0	114
8	Sławno	Tychowo	PKS w Słupsku S.A.	0	0	0	0	0	0	0	0
Liczba generacji podróży dla danego przedziału godzinowego				13	157	60	23	37	31	0	321

Wykres 26. Generacja podróży w interwałach czasowych na przystankach pośrednich (dni robocze)



Wykres 27. Porównanie generacji podróży na przystankach pośrednich w interwałach czasowych dla wybranych relacji (dni robocze)

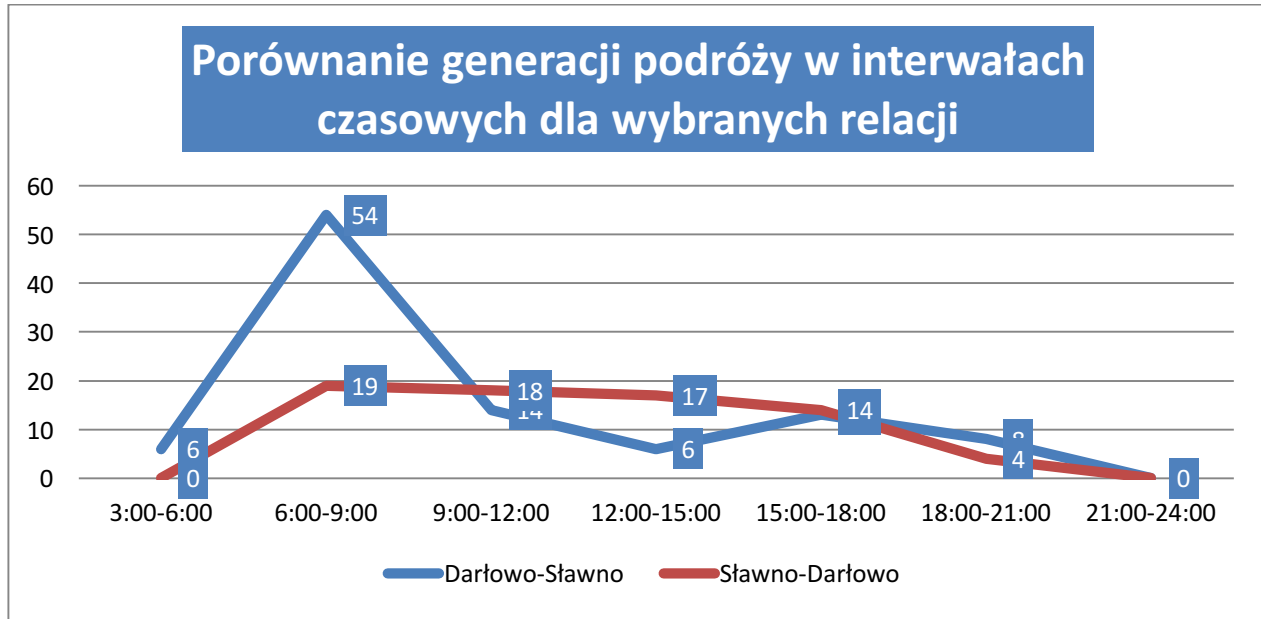


Tabela 24. Generacja podróży dla przystanków początkowych dla wybranych relacji w poszczególnych interwałach czasowych (sobota)

L.p.	Relacja		Przewoźnik	3:00-6:00	6:00-9:00	9:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00	21:00-24:00	Generacja podróży ogółem
	Od	Do									
1	Darłowo	Sławno	DPP	0	6	4	7	6	9	0	32
2	Sławno	Darłowo	DPP	0	2	2	4	15	0	0	23
3	Sławno	Jarosławiec	PKS w Słupsku S.A.	0	0	0	0	1	0	0	1
Liczba generacji podróży dla danego przedziału godzinowego				0	8	6	11	22	9	0	56

Tabela 25. Generacja podróży dla przystanków pośrednich dla wybranych relacji w poszczególnych interwałach czasowych (sobota)

L.p.	Relacja		Przewoźnik	3:00-6:00	6:00-9:00	9:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00	21:00-24:00	Generacja podróży ogółem
	Od	Do									
1	Darłowo	Sławno	DPP	0	1	3	2	2	3	0	11
2	Sławno	Darłowo	DPP	0	5	5	2	11	0	0	23
3	Sławno	Jarosławiec	PKS w Słupsku S.A.	0	0	0	0	3	0	0	3
Liczba generacji podróży dla danego przedziału godzinowego				0	6	8	4	16	3	0	37

## KONKLUZJA

Analiza zebranego materiału badawczego pozwala stwierdzić, że dominującym kierunkiem przemieszczeń mieszkańców Powiatu Sławieńskiego jest trasa Sławno-Darłowo, w relacjach:

- Darłowo-Sławno,
- Sławno-Darłowo

Relacja, na której odnotowuje się największy popyt na przewozy w powiecie jest relacja Darłowo-Sławno, gdzie w okresie dnia roboczego na przystankach pośrednich liczba odnotowanych generacji podróży osiąga wynik 174 podróży, podczas gdy dla relacji Sławno-Darłowo analogiczny wskaźnik osiąga 89 podróży.

Tendencja ta utrzymuje się również w odniesieniu do generacji popytu na przystankach pośrednich, gdzie również dominują dominuje relacja Darłowo-Sławno, gdzie dzienny wskaźnik osiąga 101 podróży.

Wykresy nr 25 i nr 27 pokazują porównanie generacji podróży dla wskazanych relacji w poszczególnych interwałach czasowych.

Warto zwrócić uwagę, że w okresie weekendowym popyt na przewozy w powiecie ulega wyraźnemu wygaszeniu. Łączna liczba odnotowanych generacji podróży dla wszystkich relacji dla przystanków początkowych wyniosła 56 podróży, a dla przystanków pośrednich 37 podróży.

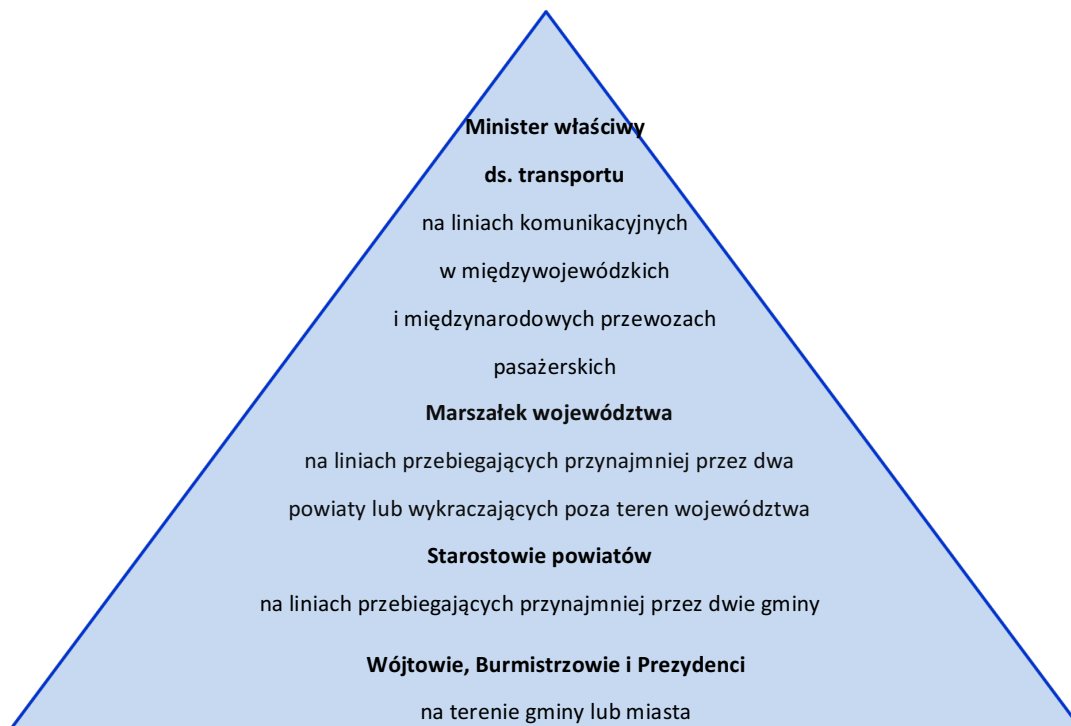


## 5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

### 5.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM ORAZ JEGO ZADANIA

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4). Kompetencje organizatorów działających na różnych szczeblach powinny się uzupełniać zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów



Powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Starosta Sławieński może być organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami przebiegającymi przynajmniej przez obszar dwóch gmin, pod warunkiem, że gminy te nie zawarły stosownego porozumienia międzygminnego albo nie utworzyły związku międzygminnego. W takim przypadku kompetencje Starosty będą wyłączone, ponieważ nie będą to już przewozy powiatowe ale gminne. Właściwym organizatorem będzie wójt, burmistrz bądź prezydent wskazany przez gminy.

Obowiązkiem Starosty jest zatem zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, które mają charakter ponadgminny. Każda gmina ma bowiem obowiązek zaspokajania potrzeb przewozowych swoich mieszkańców, nawet jeśli nie jest zobligowana do sporządzenia planu transportowego. Potrzeby transportowe o charakterze ponadlokalnym taka gmina może zgłaszać odpowiednio do starosty albo do marszałka województwa (art. 13 ust. 4).

W praktyce takie stwierdzenie budzi jednak wiele wątpliwości interpretacyjnych. Z tego powodu Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej udzieliło odpowiedzi na interpelację poselską nr 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach. W przytoczonej interpelacji znajduje się następujące stwierdzenie:

„Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia, czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

Inną kwestią jest możliwość podjęcia przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, np. gmin z powiatem, współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów. Jednakże należy podkreślić, że to zagadnienie nie jest regulowane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W tym zakresie zastosowanie mają w szczególności przepisy:

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego

(Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.),

- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).”





## 5.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego zadania jest opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 Ustawy.

Sposoby organizowania publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo opisane w Rozdziale 3 Ustawy. Należą do nich m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
  - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
  - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
  - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
  - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
  - systemu informacji dla pasażera;
- ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym powinno się odbywać z uwzględnieniem zasad zawartych w Rozdziale 4 Ustawy.



### 5.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z *ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101),
- umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz,

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Poniżej zostaną omówione wszystkie tryby wyboru operatora z uwzględnieniem najważniejszych działań jakie należy podjąć w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym chcąc prawidłowo przeprowadzić procedurę wyboru operatora.

#### ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

Tryb ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej „ustawa pzp”) jest najczęściej stosowany przy wyborze operatora chociażby dlatego, że procedura jest przez organizatora znana i wielokrotnie stosowana przy zlecaniu innych usług.

W przypadku zastosowania w celu wybrania operatora ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający ma do wyboru przede wszystkim dwa tryby podstawowe, tj. przetarg nieograniczony i przetarg ograniczony. Szczegółowe omawianie poszczególnych trybów w ramach ustawy pzp nie należy do przedmiotu niniejszego opracowania dlatego też zostaną wskazane jedynie najważniejsze aspekty odnoszące się do wyboru operatora, a wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Podmiot, który ubiega się o udzielenie zamówienia zobowiązany jest spełnić warunki udziału w postępowaniu opisane w ustawie pzp, tj. mieć wymagane uprawnienia (licencja na krajowy transport drogowy), posiadać niezbędną wiedzę i doświadczenie, dysponować odpowiednim potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia oraz znajdować się w odpowiedniej sytuacji ekonomicznej i finansowej.

Przepis art. 21 ustawy ptz wskazuje warunki i kryteria, jakie mogą się znaleźć w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, oraz które należy mieć na uwadze, dokonując oceny oferty przedsiębiorcy biorącego udział w przetargu. Zaliczono do nich normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:



- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia w trybie ustawy o zamówieniach publicznych należy mieć też na uwadze art. 36 tej ustawy, który szczegółowo wskazuje jakie informacje powinny się tam znaleźć.

Specyfikacja jest podstawowym dokumentem przetargowym dlatego też należy pamiętać aby jednoznacznie i wyczerpująco przedstawiała wszystkie informacje niezbędne dla wykonawców do sporządzenia ofert odpowiadających potrzebom zamawiającego.

Jeśli chodzi o rodzaje dokumentów, jakich zamawiający może żądać od wykonawców, ustawa ptz nie przewiduje innych niż opisane w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy Prawo zamówień publicznych. Zamawiający może więc żądać:

- oświadczenia wykonawcy, że posiada niezbędny potencjał finansowy, kadrowy, techniczny oraz doświadczenie niezbędne do realizacji zamówienia,
- oświadczenia, że wykonawca nie podlega wykluczeniu z postępowania na podstawie art. 24 PZP,
- aktualnego odpisu z rejestru albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, wystawionego nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert,
- aktualnego zaświadczenia naczelnika Urzędu Skarbowego oraz oddziału ZUS-u lub KRUS-u potwierdzającego brak zaległości w zapłacie podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne,
- aktualną informację z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności.

Zamawiający może określić w SIWZ, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie się wiązało ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia potencjalnego operatora, któremu umożliwia się zapoznanie ze szczegółowymi warunkami, na jakich miałby wykonywać publiczny transport zbiorowy.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).



Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3 ustawy ptz należą:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;
- 13) stroną umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- 14) sposób dystrybucji biletów;
- 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- 16) stroną umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;



22) kary umowne;

23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidualnie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

1) 10 lat – w transporcie drogowym;

2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;

3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Podkreślenia wymaga fakt, że w przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty (inaczej przy wyborze trybu koncesji).

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy ptz), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa ptz przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie, o którym mowa powyżej, organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, organizator ma obowiązek umieszczenia analogicznego ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej. Dodatkowo w przypadku stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych ogłoszenia należy dokonać obowiązkowo w Biuletynie Zamówień Publicznych co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl).

Ogłoszenie powinno zawierać co najmniej :

1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);

2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe).

3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,

4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również ustawa Prawo zamówień publicznych chociażby w art. 41 i 48. Te przepis również należy uwzględnić przy formułowaniu ogłoszenia.



Kolejność etapów postępowania w przypadku wyboru operatora w trybie Ustawy Prawo zamówień publicznych (w przetargu nieograniczonym i ograniczonym):

PRZETARG NIEOGRANICZONY

FAZA WSTĘPNA:

I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA

II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,

III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

FAZA WŁAŚCIWA

I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA

II. SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),

III. WYJAŚNIENIE I MODYFIKACJA TREŚCI SPECYFIKACJI,

IV. OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

V. BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY

VI. ZAWARCIE UMOWY

VII. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA

PRZETARG OGRANICZONY

FAZA WSTĘPNA

I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA

II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,

III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

FAZA WŁAŚCIWA

I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU (OPERATOR) – OŚWIADCZENIE O SPEŁNIENIU WARUNKÓW UDZIAŁU ORAZ DOKUMENTY POTWIERDZAJACE SPEŁNIENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)

ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT (ORGANIZATOR) WRAZ Z SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),

OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY

ZAWARCIE UMOWY

PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA

**KONKLUZJA:**

Model zamówienia publicznego będzie wykorzystywany wszędzie tam, gdzie uwarunkowania lokalne związane przede wszystkim z liczbą odbiorców usług oraz ich gotowością do ponoszenia wydatków na dostęp do usług komunikacyjnych w powiązaniu z



nakładami niezbędnymi na wykonanie przez podmiot prywatny powierzonego zadania, nie będą wskazywały na opłacalność ekonomiczną jego realizacji.

Nieraz ten tryb wyboru operatora będzie jedynym dostępnym dla organizatora. Z tego względu, że samorządy od lat stosują tryb udzielania zamówień w oparciu o PZP oraz od niedawna udzielają zamówień w myśl przepisów ustawy o koncesji.

## KONCESJA

Wybór operatora może nastąpić także w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi i jest to postępowanie wszczynane w drodze publicznego ogłoszenia o koncesji, którego celem jest dokonanie przez koncesjodawcę (organizatora) wyboru zainteresowanego podmiotu, z którym zostanie zawarta umowa koncesji na usługi.

Ustawa o koncesji nie definiuje koncesji na roboty budowlane ani koncesji na usługi. Ustawodawca wskazuje natomiast różne formy wynagrodzenia (art. 1 Ustawy o koncesji) koncesjonariusza, co stanowi w koncesji na usługi – prawo do wykonywania usług (w tym pobierania pożytków) albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. Zwraca się tym samym uwagę na szczególny charakter koncesji jako rodzaju zamówienia publicznego, która różni się od niego formą wynagrodzenia.

Z wynagrodzeniem koncesjonariusza wiążą się trzy główne pojęcia: płatność, nakłady oraz ryzyko ekonomiczne. Płatność - czyli świadczenie pieniężne koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza, które nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Koncesjonariusz ponosi w zasadniczej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji (art. 1 ust. 3 Ustawy o koncesji). Nakłady można zdefiniować jako koszty, poniesione od momentu rozpoczęcia do momentu zakończenia danego działania (m.in. praca, pieniądze, energia, itd.)

W przypadku pokrycia przez koncesjodawcę całości albo istotnej części nakładów na realizację przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza, ryzyko, związane z prowadzoną w ramach tego działalnością byłoby żadne albo znikome. Nie może być wówczas mowy o spełnieniu warunków koncesji i poniesieniu ryzyka ekonomicznego przez koncesjodawcę

Podstawową więc cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza (operatora), dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność koncesjodawcy, o której mowa w ww. ustawie. W sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej.

Tryb koncesyjny sprowadza się do następujących czynności:

WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA

OGŁOSZENIE O KONCESJI,

DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

WNIOSEK O ZAWARCIE UMOWY

KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW



ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

NEGOCJACJE

ZAPROSZENIE DO ZŁOŻENIA OFERT

ZŁOŻENIE OFERT

BADANIE OFERT PRZEZ KONCESJODAWCĘ

WYBÓR OFERT

PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW PRZEZ KONCESJOBORCĘ

ZAWARCIE UMOWY

SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Poniżej zostały opisane poszczególne etapy procedury wyboru operatora w trybie koncesji:

#### I. OGŁOSZENIE O KONCESJI

Ogłoszenie zamieszcza się lub publikuje w miejscu publicznie dostępnym w siedzibie Zamawiającego oraz na jego stronie internetowej. Ogłoszenie o koncesji na usługi zamieszcza się w Biuletynie Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 39, poz. 311), co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl) według wzoru ogłoszenia określonego w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie wzoru ogłoszenia o koncesji na usługi.

Podobnie jak w procedurze ustawy Prawo zamówień publicznych organizator ma obowiązek publikowania, najpóźniej 1 rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej, informacji związanych z tym trybem, a w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie okres publikacji skrócono do 6 miesięcy.

Opis potrzeb i wymagań czyli zakres przedsięwzięcia, usługi może być zamieszczony w ogłoszeniu lub stanowić odrębny dokument (forma dowolna).

Ogłoszenie powinno zawierać następujące elementy:

- nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy (organizatora),
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe),
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.





Ponadto zgodnie z zapisami ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi ogłoszenie ze względu na charakter trybu zamówienia powinno również zawierać:

- określenie przedmiotu koncesji – należy podać nazwę przedmiotu koncesji oraz jego zwięzły opis. Szczegółowy zakres przedsięwzięcia opisywany jest w ramach opisu potrzeb i wymagań w ogłoszeniu albo w osobnym dokumencie.
- wskazanie miejsca i terminu składania wniosków o zawarcie umowy koncesji - termin ten może ulec zmianie w odpowiedzi na prośby zainteresowanych podmiotów.
- opis potrzeb i wymagań koncesjodawcy lub informację o sposobie uzyskania tego opisu - opis potrzeb i wymagań może być zawarty w ogłoszeniu albo zostać opracowany jako osobny dokument. W drugim przypadku w ogłoszeniu powinna zostać zawarta informacja, w jaki sposób można uzyskać opis potrzeb i wymagań;
- termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką zawieranej umowy koncesji - termin wykonania koncesji może być z góry określony i może także być jednym z kryteriów oceny ofert.
- warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu
- informację o dokumentach składanych przez oferenta, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą albo oferenta, który złoży najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert, o którym mowa w art. 21 ust. 3, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu - koncesjonariusz może się posiłkować zapisami Rozporządzenia w sprawie rodzaju dokumentów.
- informację na temat wadium, o ile jego wniesienie jest wymagane - kwota wadium może zostać ustalona w trakcie postępowania i zostać podana w opisie warunków koncesji
- kryteria oceny ofert, jakimi koncesjodawca będzie się kierował przy wyborze oferty najkorzystniejszej oraz, o ile to możliwe, ich znaczenie - kryteria oceny ofert mogą zostać podane bez wag, które będą im przypisane w opisie warunków koncesji.
- warunki uznania oferty za nieodpowiadającą wymaganiom koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania,
- okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania.

## II. ZŁOŻENIE WNIOSKU

Wniosek o zawarcie umowy koncesji, składa zainteresowany podmiot. Wniosek ten zgodnie z art. 13 ustawy o koncesji powinien zawierać oświadczenie o zgłoszeniu udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o spełnianiu opisanych w ogłoszeniu o koncesji warunków udziału dotyczących:

- zdolności ekonomicznej i finansowej,
- kwalifikacji technicznych lub zawodowych, w tym:
- posiadania niezbędnej wiedzy i doświadczenia,
- dysponowania potencjałem technicznym,
- dysponowania osobami zdolnymi do wykonania przedmiotu koncesji.
- uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli ustawy nakładają obowiązek posiadania takich uprawnień,



- niekaralności zainteresowanego podmiotu albo wspólnika, partnera, komplementariusza, członka zarządu zainteresowanego podmiotu, za przestępstwo popełnione w związku z postępowaniem o zawarcie umowy koncesji lub postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przestępstwo przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwo przekupstwa, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub inne przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, a także za przestępstwo skarbowe lub przestępstwo udziału w zorganizowanej grupie albo związku mających na celu popełnienie przestępstwa lub przestępstwa skarbowego.

Wniosek powinien zawierać również inne oświadczenia związane z wykonywaniem przedmiotu koncesji w przypadku, gdy wymóg taki został przewidziany w ogłoszeniu o koncesji.

W przypadku niezłożenia przez zainteresowany podmiot oświadczeń, o których mowa powyżej lub złożenia ich w niepełnym zakresie, koncesjodawca informuje go o nieprzyjęciu wniosku.

Termin złożenia wniosku: Jeżeli wartość zamówienia jest mniejsza niż kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 21 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych. Jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 45 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych.

### III. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

Jest to weryfikacja poszczególnych wniosków złożonych przez zainteresowanych. Informacja ta powinna być skierowana do wszystkich kandydatów, którzy złożyli wnioski o zawarcie umowy i powinna zawierać oznaczenie kandydata, który złożył wniosek i informacje o przyjęciu bądź nieprzyjęciu wniosku.

### IV. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

Do negocjacji powinni być zaproszeni wszyscy kandydaci, którzy złożyli wnioski zgodnie z art. 13 Ustawy o koncesji i winno zawierać w szczególności: dzień i godzinę negocjacji, miejsce negocjacji, cel i przedmiot negocjacji oraz agendę spotkania.

### V. NEGOCJACJE

Ustawodawca nie określa procesu prowadzenia negocjacji nie mniej jednak chcąc dobrze wykorzystać ten etap postępowania warto wziąć pod uwagę elementy, które umożliwiają ich efektywne przeprowadzenie. Na początku należy precyzyjnie przygotować stanowisko negocjacyjne, które powinno zawierać między innymi warunki realizacji przedsięwzięcia, warunki organizacyjne, finansowe, techniczne, formalnoprawne, potencjalne kwestie sporne i sposoby ich rozwiązania, pytania od kandydatów, harmonogram przeprowadzenia negocjacji.

Zgodnie z art. 14 ust. 3 Ustawy o koncesji o zakończeniu negocjacji koncesjodawca informuje wszystkich kandydatów i jest sporządzany protokół z negocjacji. Protokół powinien odzwierciedlać przebieg i wyniki negocjacji oraz określać zakres merytorycznych ustaleń zapadłych w trakcie negocjacji. Po zakończeniu negocjacji protokół jest jawny.



Procedura negocjacji umożliwia ustalanie i negocjowanie warunków powierzenia z wybranymi w procesie kwalifikacji podmiotami. Organizator dysponuje trybem, który pozwala na wypracowanie rozwiązania najodpowiedniejszego z jego punktu widzenia. Prowadzenie szczegółowych dyskusji z potencjalnymi operatorami i porównanie prezentowanych przez nich założeń realizacji zadania na etapie ich kształtowania, pozwoli organizatorom w pełni skorzystać z doświadczeń i najlepszych praktyk oferowanych przez te podmioty. Należy przy tym pamiętać, że organizator powinien dysponować odpowiednio wykwalifikowaną kadrą, która będzie w stanie ocenić propozycje rozwiązań operatorów przy uwzględnieniu interesów organizatora. W tym celu zalecane jest skorzystanie z doradztwa technicznego, finansowego oraz prawnego obejmującego cały etap wyboru operatora. Procedura ta wymaga podobnie jak w trybie zamówień publicznych czasu – należy liczyć się z tym, że procedura wyboru operatora może trwać kilkanaście miesięcy i w dużym stopniu zależy od stopnia przygotowania przedsięwzięcia przez organizatora.

#### IV. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT

Zaproszenie do składania ofert może zostać przesłane w dowolnej pisemnej formie. Jego załącznikiem jest Opis warunków koncesji. Jest to ostateczny dokument w postępowaniu, który jest wiążący dla kandydatów w zakresie wymagań dotyczących realizacji przedsięwzięcia. Na podstawie opisu warunków koncesji składane są oferty.

Zgodnie z art. 15 Ustawy o koncesji, Opis warunków koncesji zawiera w szczególności:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy;
- 2) opis przedmiotu koncesji;
- 3) wskazanie miejsca i terminu składania ofert;
- 4) termin związania ofertą;
- 5) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 6) określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub podmioty trzecie lub sposób ich ustalania, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 7) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełnienia warunków udziału w postępowaniu;
- 8) informację o dokumentach składanych przez zainteresowany podmiot, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, w celu potwierdzenia spełnienia warunków udziału;
- 9) informację na temat wadium, o ile obowiązek jego wniesienia był przewidziany w ogłoszeniu o koncesji;
- 10) kryteria oceny ofert i ich znaczenie;
- 11) warunki uznania oferty za niespełniającą wymagań koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania;
- 12) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania;
- 13) pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w trakcie postępowania.

Większość elementów Opisu warunków pokrywa się z elementami ogłoszenia o koncesji. W Opisie warunków powinien jednak znaleźć się już dokładny opis przedmiotu koncesji (cechy techniczne, jakościowe, normy, aprobaty, specyfikacje techniczne itp.), a



nie tylko jego ogólne określenie, a także termin związania ofertą (termin, w trakcie którego złożone oświadczenia woli wiążą oferenta), określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub osoby trzecie albo sposób ich ustalenia oraz pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w toku postępowania.

Ponadto, Opis warunków może określać warunki wpłaty i wypłaty wadium, chociaż Ustawa o koncesji o tym nie stanowi. W tym kontekście można posiłkować się przepisami zawartymi w Ustawie Pzp.

Trzeba również pamiętać, że Opis warunków koncesji powinien zgodnie z ustawą ptz obejmować następujące elementy:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- – standard wyposażenia środków transportu.

Do zaproszenia należy dołączyć projekt umowy.

## V. ZŁOŻENIE OFERT

Ofertę składa się pod rygorem nieważności w formie pisemnej albo, za zgodą Koncesjodawcy, w postaci elektronicznej, opatrzoną bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Treść oferty powinna odpowiadać treści opisu warunków i winna być złożona w terminie wyznaczonym w opisie warunków.

Koncesjodawca wyznacza termin składania ofert, z uwzględnieniem czasu niezbędnego do przygotowania i złożenia oferty.

W tym czasie Koncesjodawca może żądać od oferentów złożenia wyjaśnień, sprecyzowania lub dopracowania złożonych ofert.

Wyjaśnienie, sprecyzowanie, dopracowanie lub dodatkowe informacje nie mogą prowadzić do zmiany oferty lub warunków zawartych w opisie warunków koncesji, która mogłaby prowadzić do naruszenia zasad uczciwej konkurencji lub mogłaby mieć charakter dyskryminacyjny.

## VI. BADANIE OFERT I WYBÓR OFERTY NAJKORZYSTNIEJSZEJ

Koncesjodawca wybiera ofertę najkorzystniejszą spośród ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w tym opisie.

Koncesjodawca może prowadzić postępowanie także w przypadku, gdy wpłynęła tylko jedna oferta.

Kryteriami, na podstawie których koncesjodawca wybiera ofertę, mogą być w szczególności: czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, koszty użytkowania przedmiotu koncesji, wysokość opłaty za usługę



świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonania, wartość techniczna, właściwości estetyczne i funkcjonalne, aspekty środowiskowe, rentowność, termin wykonania przedmiotu koncesji.

Ostateczne ustalenie kryteriów oceny ofert wraz z przypisaniem im wagi możliwe będzie po przeprowadzonych negocjacjach i nastąpi w opisie warunków koncesji przekazywanym wraz z zaproszeniem do składania ofert.

Koncesjodawca informuje oferentów o wyborze oferty najkorzystniejszej podając uzasadnienie. Informacja o wyborze oferty najkorzystniejszej zawiera również powody niedopuszczenia ofert do oceny i porównania.

Ustawa o koncesji nie przewiduje ustawowego katalogu przesłanek uzasadniających niedopuszczenie ofert do oceny i porównania. Stąd możliwe jest wskazanie w szczególności poniższych okoliczności: brak złożenia oferty w terminie i miejscu wyznaczonym przez samorząd; niezgodność oferty z przepisami prawa; niezgodność oferty z treścią opisu warunków koncesji; złożenie oferty stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji; oferta jest rażąco niska; oferta została złożona przez podmiot niezaproszony do składania ofert; oferta jest nieważna na podstawie odrębnych przepisów (np. wada oświadczenia woli – art. 82-87 Kodeksu cywilnego).

#### VII. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW

Oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, jest obowiązany w terminie wskazanym przez koncesjodawcę złożyć wskazane w opisie warunków koncesji dokumenty potwierdzające spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

Jeżeli z jakiegokolwiek uzasadnionej przyczyny oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, nie może przedstawić dokumentów wymaganych przez koncesjodawcę, może udowodnić swą sytuację ekonomiczną i finansową za pomocą każdego innego dokumentu, który koncesjodawca uzna za odpowiedni.

#### VIII. ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Jeżeli oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, uchyla się od zawarcia umowy, w szczególności przez niezłożenie wymaganych dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, koncesjodawca może zawrzeć umowę z oferentem, który złożył najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji.

Umowa koncesji wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności.

Poza wymaganiami w zakresie umowy wynikającymi z ustawy ptz, a które zostały wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawa o koncesji mówi o dodatkowych elementach, które powinna taka umowa zawierać, a mianowicie:

- określenie przedmiotu koncesji,
- termin wykonania przedmiotu koncesji,
- okres obowiązywania umowy koncesji,
- sposób wynagrodzenia koncesjonariusza,



- określenie płatności koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza,
- wskazanie i podział ryzyka między koncesjodawcę a koncesjonariusza związanego z wykonywaniem przedmiotu koncesji,
- normy jakościowe, wymagania i standardy stosowane przy wykonywaniu przedmiotu koncesji,
- uprawnienia koncesjodawcy w zakresie kontroli wykonywania koncesji przez koncesjonariusza,
- warunki przedłużenia lub skrócenia okresu obowiązywania umowy koncesji,
- warunki i sposób rozwiązania umowy koncesji,
- warunki i zakres odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy koncesji,
- warunki i zakres ubezpieczeń wykonywania przedmiotu koncesji,
- wykaz dokumentów, jakie strony umowy koncesji są obowiązane uzyskać lub dostarczyć w celu realizacji umowy wraz z podaniem terminów, w jakich powinno to nastąpić,
- tryb i warunki rozwiązywania sporów związanych z realizacją umowy koncesji.

W umowie koncesji, jeżeli wynika to z przedmiotu koncesji, mogą być zawarte, w szczególności, postanowienia dotyczące:

- warunków i sposobu udostępnienia koncesjonariuszowi składników majątkowych niezbędnych do wykonania przedmiotu koncesji,
- opłat lub sposobu ustalania ich wysokości, pobieranych przez koncesjonariusza od osób trzecich z tytułu korzystania z przedmiotu koncesji,
- warunków dopuszczalności podwykonawstwa.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

## IX. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Koncesjodawca sporządza protokół z postępowania zawierający w szczególności:

- określenie daty wszczęcia postępowania oraz miejsca, w którym opublikowano ogłoszenie o koncesji,
- określenie przedmiotu koncesji,



- wskazanie kandydatów, z którymi koncesjodawca prowadził negocjacje, oraz przyczyn niezaproszenia do negocjacji innych kandydatów,
- streszczenie oceny i porównania ofert,
- informację o ofercie najkorzystniejszej oraz informację dotyczącą oceny kolejnych złożonych ofert, poczynając od oferty ocenionej najwyżej,
- okoliczności uzasadniające niedopuszczenie do oceny i porównania oferty,
- okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania

Protokół, jest jawny.

#### **KONKLUZJA:**

Ustawa o koncesji przewiduje daleko idącą elastyczność w prowadzeniu postępowania, która przejawia się przede wszystkim w możliwości negocjowania wszystkich warunków koncesji, a nawet zmiany warunków brzegowych określonych pierwotnie, jeśli zmiana ta jest efektem prowadzonych negocjacji (art. 14 ust. 4 Ustawy o koncesji).

Wybór operatora w tym trybie jest równoznaczne z zachowaniem zasady równości, niedyskryminowania uczestników postępowania, przejrzystości postępowania i uczciwej konkurencji. Tryb ten daje również możliwość negocjacji co ułatwia wybór najlepszego operatora spełniającego wszystkie wymagania organizatora. Procedura jest elastyczna i obarczona mniejszym ryzykiem pomyłek niż np. w zamówieniach publicznych gdzie pomyłki niejednokrotnie skutkują poważnymi konsekwencjami łącznie z rozpoczęciem procedury przetargowej od początku.

Zaletą trybu koncesji jest również przeniesienie ryzyka ekonomicznego przy realizacji umowy z organizatora na operatora, które to ryzyko należy rozumieć jako niepewność operatora czy korzyści związane ze świadczeniem usługi zapewnią mu rentowność.

W trybie koncesji operatorowi nie przysługuje rekompensata ani rozsądny zysk. Przyznanie operatorowi rozsądnego zysku skutkowałoby bowiem utratą przez umowę charakteru koncesji na rzecz zamówień publicznych ponieważ prowadzona przez operatora działalność polega na osiągnięciu zysku w wyniku pobierania korzyści z działalności i ponoszeniu ryzyka ekonomicznego świadczonych usług.

Tryb koncesyjny jest wprawdzie długotrwałym procesem ale nie dłuższym niż procedura zamówień publicznych, która jest stosowana powszechnie, szczególnie jeśli zostanie dobrze przygotowany i sprawnie przeprowadzony.

#### **TRYB UMOWY ZAWARTEJ BEZPOŚREDNIO**

W art. 22 ustawy wprowadzono możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi transportowe na podległym organizatorowi terenie. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.



Zgodnie z przepisami ustawy ptz organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

Co do zasady, w myśl art. 19 ust. 1 pkt. 1 i 2 UPTZ, wybór operatora świadczącego usługi transportu publicznego odbywa się w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych albo ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Tryb zawarcia umowy w sposób bezpośredni jest trybem wyjątkowym.

Art. 22 ustawy ptz przewiduje, że umowa zawarta w trybie bezpośrednim powinna przyjąć formę koncesji na usługi w następujących przypadkach:

- gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej z wyjątkiem umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego,
- gdy jest to podmiot wewnętrzny, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Powyżej mowa jest o umowie zawartej bezpośrednio jednak w formie koncesji na usługi. Należy przypomnieć, że nie chodzi tutaj o tryb typowo koncesyjny uregulowany w ustawie o koncesji, który szczegółowo został omówiony powyżej ale o charakterystyczną cechą koncesji na usługi, którą jest ponoszenie zasadniczej części ryzyka ekonomicznego wykonywania koncesji przez operatora.

Skutkiem powyższego w przypadku zawarcia umowy bezpośredniej w formie koncesji zarówno rekompensata jak i rozsądny zysk nie będą przysługiwały.

Przepisy UPTZ w odniesieniu do bezpośredniego zawarcia umowy odsyłają do rozporządzenia 1370/2007. Artykuł 22 ust. 6 UPTZ wprost stanowi, że „w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007”. W





artykule 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 uregulowano zasady bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w żadnym czasie nie definiuje, czym jest „podmiot wewnętrzny”. W celu uznania, że operator, z którym właściwy organ chce zawrzeć umowę, jest podmiotem wewnętrznym, konieczne jest spełnienie przesłanki określonej w definicji podmiotu wewnętrznego zawartej w rozporządzeniu 1370/2007. W myśl art. 2 (j) rozporządzenia 1370/2007, „podmiot wewnętrzny oznacza odrębną prawnie jednostką podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.

Ustawa ptz nie precyzuje wprost poszczególnych etapów wyboru operatora w trybie zawarcia umowy bezpośredniej. Wskazania ustawowe dotyczą przede wszystkim ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w tym trybie oraz warunków zawarcia umowy.

Ustawa ptz wprost stanowi, że do umowy zawieranej bezpośrednio nie stosuje się ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35, oraz ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Nie mniej jednak dokonując wyboru operatora w oparciu o tryb umowy bezpośredniej należy również kierować się dobrem nie tylko organizatora ale przede wszystkim pasażerów stąd też wybór powinien być najlepszy i spełniający wszystkie niezbędne parametry także techniczne.

Ustawa nie wskazuje obowiązku przygotowania przez organizatora dodatkowej dokumentacji jednak dobrą praktyką jest określenie szczegółowo wymagań jakie powinien spełniać potencjalny operator, skierowanie oferty do kilku potencjalnych operatorów i dokonanie najlepszego wyboru, zawiadamiając o tym operatora (wskazuje na to art. 25 ust. 1 ustawy ptz), a zgodnie z ustawą ptz do trybu zawarcia umowy w sposób bezpośredni stosuje się ten przepis i pozostałe odnoszące się do umowy.

Czynności, które należy wykonać w przypadku zawarcia umowy bezpośrednio w trybie art. 22 ustawy ptz:

- Ogłoszenie,
- Zawarcie umowy

#### OGŁOSZENIE

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie w terminie nie krótszym niż:

- jeden rok,
- sześć miesięcy – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie.

Organizator zamieszcza ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej, a następnie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Ogłoszenie, zawiera w szczególności:

- nazwę i adres właściwego organizatora,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,



- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy.

#### ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ustawie ptz może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

W innych wypadkach stosuje się zapisy ustawy, które stanowią, że umowa, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

Ustawa ptz stanowi również o tym co powinna zawierać umowa zawarta z operatorem, o czym zostało wspomniane powyżej przy omawianiu pozostałych trybów wyboru operatora (art. 25 ust. 3 ustawy ptz).

Konkluzja: Stosowanie trybów wyjątkowych, a takim jest bezpośrednie udzielenie zamówienia, wymaga od organizatora ostrożności, aby organ nadzoru nie miał wątpliwości co do tego, że wybrany tryb był dopuszczalny w świetle przepisów prawa.

Z drugiej strony pozwala na skrócenie procedur udzielania zamówień.

Jest to szczególnie dobra forma wyboru operatora w odniesieniu do udzielania zamówienia podmiotowi wewnętrznemu, np. przez gminy lub powiaty.

Przy wykorzystaniu umowy można zobowiązać operatora do wykonywania usług o określonej jakości i na określonym obszarze, w zamian za co będzie przysługiwała mu rekompensata (z wyjątkiem umowy zawartej bezpośrednio w formie koncesji). Takie rozwiązanie pozwoli ograniczyć ewentualne dotacje przyznawane dla spółek należących w 100 proc. do jednostek samorządu terytorialnego i wykonujących usługi publiczne, ale bez konkretnej umowy określającej ich prawa i obowiązki oraz wynagrodzenie, jakie za świadczenie tych usług im przysługuje.

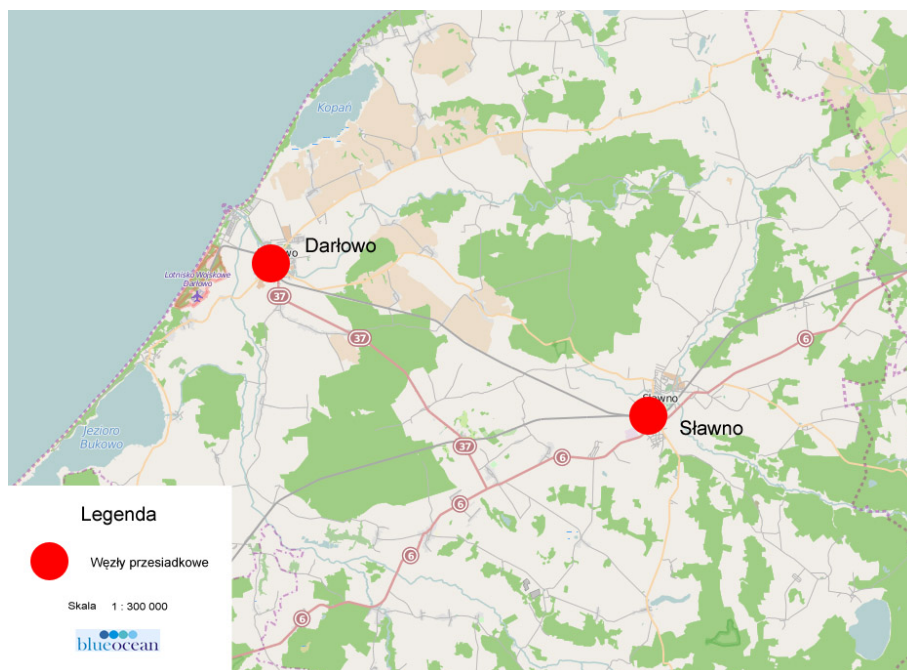


## 6. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego i indywidualnego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu publicznego i indywidualnego, jak bus, kolej, autobus, samochód czy rower. W systemie transportu publicznego w Powiecie Sławieńskim można wskazać 2 węzły przesiadkowe- Sławno i Darłowo. Znajdują się one w dwóch różnych częściach powiatu.

Wskazanie miasta Sławno jako głównego węzła przesiadkowego w powiecie jest o tyle zasadne, że w planie transportowym wojewódzkim oraz krajowym został on wskazany jako węzeł strategiczny. Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w Sławnie ułatwi podróżowanie po obszarze powiatu i województwa. Węzeł powinien być zlokalizowany na Dworcu PKP w Sławnie. Dodatkowo Darłowo jako największe miasto powiatu zostało wyznaczone jako drugi węzeł przesiadkowy. Jest on o tyle istotny, że Darłowo jest miastem turystycznym będącym celem podróży osób z poza powiatu i województwa. Węzeł powinien być zlokalizowany przy Dworcu PKS w Darłowie. Aby wskazany węzeł odpowiednio spełniał swoje funkcje, ważne jest zintegrowanie rozkładów jazdy komunikacji autobusowej powiatowej z wojewódzką oraz z rozkładem jazdy kolei. Jak wiadomo Starosta po 2016 roku jako Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie miał wpływ na kształtowanie rozkładu jazdy autobusowej komunikacji publicznej.

Mapa 5. Strategiczne węzły przesiadkowe w Powiecie Sławieńskim



Źródło: Opracowanie własne

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware**- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software**- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware**- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;

- **finwale**- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróznicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny- 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu-powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50%:50%.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspierać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Sławieńskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.



## 7. SIEĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM

### 7.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU

Uchwalone plany transportowe stanowią akty prawa miejscowego i mają charakter hierarchiczny, ich treść nie może się wzajemnie wykluczać. W związku z tym dokumenty uchwalane przez jednostkę samorządu terytorialnego niższego szczebla muszą uwzględniać zapisy ujęte w planie transportowym wyższego rzędu.

W momencie opracowywania planu transportowego dla Powiatu Sławieńskiego obowiązują:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r.

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego Nr 1022/14 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 9 czerwca 2014 r.

Ze względu na zakres opracowania Powiat Sławieński w zdecydowanie szerszym zakresie został ujęty w Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego. Najistotniejsze zapisy dotyczą wyznaczenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa. Stąd niezbędne jest przeanalizowanie jego treści pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców Powiatu Sławieńskiego oraz zadań i zaleceń jakie wynikają z jego treści dla organizatorów niższego szczebla.

Sieć komunikacyjna Województwa Zachodniopomorskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta na transporcie kolejowym i drogowym, w celu zapewnienia wysokiej dostępności mieszkańców do usług o charakterze użyteczności publicznej.



W transporcie kolejowym zaplanowano uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następującej linii:

- Linia komunikacyjna R1 Szczecin – Stargard Szczeciński – Łobez – Świdwin – Białogard – Koszalin – Sławno
- **Linia komunikacyjna R1 Sławno – Słupsk** (możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Pomorskim)
- **Linia komunikacyjna R27 Sławno – Darłowo** (możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zapewnieniu współfinansowania przez gminy lub powiaty)

Dodatkowo w Planie Transportowym wskazano, że budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską stanowi szansę dla rozwoju wszystkich systemów publicznego transportu zbiorowego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie „door to door”). Konieczne jest również usunięcie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych. Istnienie zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest warunkiem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w oparciu o zasady

komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym województwa zachodniopomorskiego, w myśl których przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a oba systemy komunikacyjne będą się wzajemnie uzupełniały.

Zarówno w Krajowym Planie Transportowym jak i w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego Sławno zostało wskazane jako lokalizacja zintegrowanego węzła przesiadkowego.

## 7.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

Zgodnie z założeniami linie o charakterze użyteczności publicznej, organizowane na różnych szczeblach samorządu terytorialnego powinny tworzyć na danym obszarze spójną i komplementarną sieć komunikacyjną.



## WARIANT OPTYMALNY

Objęcie funkcją użyteczności publicznej 22 linii, które obecnie funkcjonują, a których przebieg nie pokrywa się ze sobą na znacznej odległości.

- mieszkańcy miejscowości, do których do tej pory docierały linie powiatowe będą musieli się przesiadać chcąc skorzystać z linii o charakterze użyteczności publicznej, ewentualnie korzystać z połączeń komercyjnych
- wariant możliwy do uruchomienia w przypadku wyboru operatora w trybie koncesyjnym z uwzględnieniem możliwości przyznawania operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług
- przebieg linii zostanie wyznaczony w taki sposób, aby zaspokajać możliwie najwięcej potrzeb przewozowych mieszkańców (objąć możliwie największy obszar, najwięcej miejscowości), przy jednoczesnym zminimalizowaniu kosztów po stronie organizatora. Utrzymywanie linii o podobnym przebiegu na długim odcinku będzie rodziło potrzebę wypłacania podwójnej rekompensaty de facto dla tych samych tras.

W tym wariantcie funkcją użyteczności publicznej proponuje się objąć następujące linie:

**Tabela 26. Linie użyteczności publicznej w Wariantcie Optymalnym**

Lp.	Od	Do	Przez
1	Darłówko Zachodnie	Darłowo	Darłówko Zachodnie – Darłowo – Cisowo – Zakrzewo – Kopnica – Drozdowo – Sulimice – Kowalewiczki – Kowalewice – Borzyszkowo – Kowalewice – Kowalewiczki – Sulemice - Drozdowo – Kopnica – Zakrzewo – Cisowo – Darłowo
2	Darłówko Wschodnie	Darłówko Zachodnie	Darłówko Wschodnie – Darłowo – Żukowo Morskie – Bobolin – Dąbki – Dąbki – Bobolin – Żukowo Morskie – Darłowo – Darłówko Zachodnie
3	Sławno	Laski	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Smardzewo – Żegocino – Świącianowo – Lejkowo – Borkowo - Laski
4	Sławno	Podgórk	Sławno – Kwasowo – Kosierzewo – Ostrowiec - Podgórk
5	Sławno	Darłowo	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Smardzewo – Żegocino – Paproty – Paprotki – Malechowo – Jeżyczki – Jeżyce – Pęciszewko – Porzecze – Rusko – Darłowo
6	Darłówko Zachodnie	Darłówko Wschodnie	Darłówko Zachodnie – Darłowo – Żukowo Morskie – Bobolin – Dąbki – Dąbki – Bobolin – Żukowo Morskie – Darłowo – Darłówko Wschodnie
7	Sławno	Jarosławiec	Sławno – Sławsko – Staniewice – Tyń – Kłośnik - Postomino – Marszewo – Królewo – Korlino – Naćmierz – Jezierzany – Jarosławiec
8	Darłowo	Jarosławiec	Darłowo – Cisowo – Kopań – Zakrzewo – Kopnica – Drozdowo – Palczewice – Barzowice – Rusinowo – Jarosławiec
9	Sławno	Malechowo	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Smardzewo – Żegocino – Świącianowo – Lejkowo – Kukulczyn – Sulechówko – Sulechowo - Malechowo
10	Sławno	Malechowo	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Smardzewo – Żegocino – Paproty – Paprotki - Malechowo
11	Sławno	Łącko	Sławno – Stary Kraków – Kanin – Masłowice – Ronino – Chudaczewo – Pieńkowo – Pieńkówko – Postomino – Marszewo – Królewo – Korlino – Łęzek - Łącko



12	Sławno	Sławno	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Smardzewo – Żegocino – Podgórki – Ostrowiec – Kosierzewo – Kwasowo – Sławno
13	Sławno	Sławno	Sławno – Pomiłowo – Gwiazdowo – Brzeście – Janiewice – Żukowo – Łętowo – Gwiazdowo – Pomiłowo - Sławno
14	Sławno	Sławno	Sławno – Sławsko – Staniewice – Nosalin – Wrzeźnica – Noskowo – Żabno – Wrzeźnica – Warszkowo – Sławno
15	Sławno	Jarosławiec	Sławno – Stary Kraków – Kanin (rondo) – Wszędzień- Naćmierz- Rusinowo- Jarosławiec
16	Sławno	Darłowo	Sławno – Boleszewo – Słowino – Domasławice – Rusko – Darłowo
17	Sławno	Tychowo	Sławno – Warszkowo – Warszkówko - Tychowo – Tychowo – Warszkówko - Warszkowo – Sławno
18	Darłowo	Darłowo	Darłowo – Cisowo – Zakrzewo – Kopnica – Drozdowo – Sulimice – Kowalewiczki – Kowalewice – Borzyszkowo – Stary Jarosław – Krupy – Sińczyca – Darłowo
19	Sławno	Darłowo	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Ryszczewo – Karwice – Malechówko – Malechowo – Gorzyca – Przystawy – Jeżyczki – Jeżyce – Pęciszewko – Porzecze – Rusko – Darłowo
20	Darłowo	Sławno	Darłowo – Sińczyca – Krupy – Stary Jarosław – Pątnowo – Grzybno – Sławno
21	Sławno	Darłowo	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Ryszczewo – Karwice – Malechówko – Malechowo – Gorzyca – Przystawy – Wiekowo – Dobiesław – Jeżyczki – Jeżyce – Pęciszewko – Porzecze – Rusko – Darłowo
22	Sławno	Sławno	Sławno – Sławsko – Tokary – Staniewice – Wilkowice – Radosław – Sławsko - Sławno
23	Darłowo	Sławno	Darłowo – Sińczyca – Krupy – Stary Jarosław – Nowy Jarosław – Pątnowo – Grzybno - Sławno
24	Darłowo	Darłowo	Darłowo – Cisowo – Zakrzewo – Kopnica- Drozdowo – Sulimice – Kowalewiczki – Kowalewice – Borzyszkowo – Stary Jarosław – Nowy Jarosław – Krupy – Sińczyca - Darłowo
25	Darłowo	Koszalin	Darłowo - Żukowo Morskie - Bobolin - Dąbki - Bukowo Morskie - Gleźnowo - Gleźnowko - Bielkowo - Iwięcino - Sucha Koszalińska - Skibno - Gorzebądz - Koszalin
26	Darłowo	Koszalin	Darłowo - Żukowo Morskie - Bobolin - Dąbki - Bukowo Morskie - Gleźnowo - Gleźnowko - Bielkowo - Wierciszewo - Skibno - Sianów - Koszalin
27	Darłowo	Koszalin	Darłowo - Rusko - Porzecze - Pęciszewko - Jeżyce - Jeżyczki - Dobiesław - Wiekowo - Wiekowice - Dąbrowa - Karniszewice - Sianów - Koszalin
28	Darłowo	Słupsk	Darłowo - Cisowo - Zakrzewo - Kopnica - Drozdowo - Sulimice - Karsino - Masłowice - Ronino - Chudaczewo - Pieńkowo - Postomino - Możdżanowo - Krzemienica - Swołowo - Bruskowo Małe - Wierzbięcino - Burskowo Wielkie - Bierkowo - Słupsk



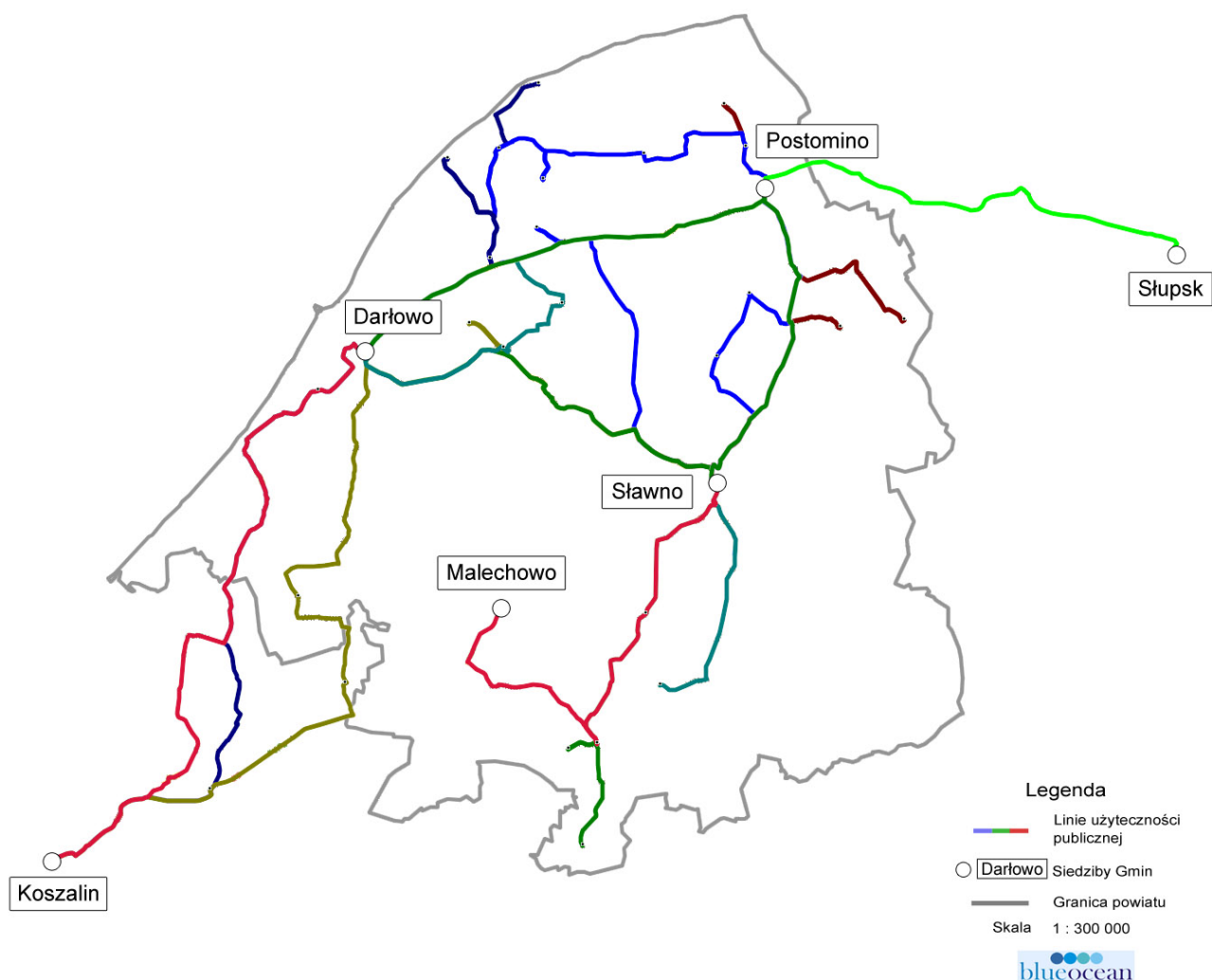


29	Sławno	Postomino	Sławno - Sławsko - Tokary - Staniewice - Nosalin - Staniewice - Tyń - Pieszcz - Pałowo - Pałówko - Pieszcz - Tyń - Pieńkówko - Kłośnik - Postomino - Marszewo - Górsko - Marszewo - Królewo - Królewko - Korlino - Królewko - Marszewo - Złakowo - Marszewo - Postomino
30	Sławno	Sławno	Sławno - Sławsko - Tokary - Staniewice - Tyń - Postomino - Marszewo - Królewo - Korlino - Naćmierz - Bylica - Rusinowo - Barzowice - Drozdowo - Sulimice - Dzierżęcino - Karsino - Kanin - Stary Kraków - Grzybno - Sławno
31	Sławno	Laski	Sławno - Bobrowiczki - Bobrowice - Smardzewo - Żegocino - Świącianowo - Lejkowo - Zielenica - Drzeńsko - Zielenica - Lejkowo - Darskowo - Lejkowo - Borkowo - Laski
32	Sławno	Podgórze	Sławno - Kwasowo - Kosierzewo - Ostrowiec - Białęcino - Podgórze
33	Sławno	Malechowo	Sławno - Bobrowiczki - Bobrowice - Smardzewo - Żegocino - Świącianowo - Lejkowo - Darskowo - Witosław - Lejkowo - Kukulczyn - Sulechówko - Sulechowo - Malechowo
34	Darłowo	Jarosławice	Darłowo - Cisowo - Kopań - Zakrzewo - Kopnica - Drozdowo - Palczewice - Barzowice - Wicie - Barzowice - Rusinowo - Jarosławiec
35	Darłowo	Sławno	Darłowo - Sińczyca - Krupy - Zielnowo - Krupy - Stary Jarosław - Pątnowo - Grzybno - Sławno
36	Darłowo	Sławno	Darłowo - Cisowo - Zakrzewo - Kopnica - Drozdowo - Sulimice - Karsino - Kanin - Wszędzień - Kanin - Maśłowice - Ronino - Chudaczewo - Pieńkowo - Postomino - Kłośnik - Tyń - Staniewice - Sławsko - Sławno

Sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stworzona w oparciu o ten wariant wyglądałaby następująco:



Mapa 6. Sieć o charakterze użyteczności publicznej – Wariant Optymalny



Źródło: Opracowanie własne

## WARIANT MINIMALNY

Stworzenie połączeń o charakterze użyteczności publicznej tylko do miejscowości będących siedzibami gmin

- Stworzenie zintegrowanej siatki połączeń w oparciu o linie główne (odpowiedzialny powiat) i dowozowe (odpowiedzialni wójtowie), w porozumieniu z wójtami gmin zainteresowanych tymi połączeniami.
- Węzłami przesiadkowymi będą miejscowości stanowiące siedziby gmin.
- Taka siatka połączeń zapewnia zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców a zadania powiatu jako organizatora są realizowane w minimalnym stopniu.
- Wariant ten powinien zostać wzięty pod uwagę w przypadku wyboru operatora w innym trybie niż koncesyjny, ponieważ:
  - po pierwsze zakłada współpracę pomiędzy organizatorami różnego szczebla w celu stworzenia spójnej i zintegrowanej siatki połączeń, co sprzyja zwiększaniu świadomości odpowiedzialności za realizację wspólnego zadania
  - po drugie minimalizuje koszty po stronie organizatora, tryb przetargowy oraz bezpośrednie zawarcie umowy zakładają, że operatorom będzie przysługiwała rekompensata wraz z rozsądnym zyskiem, aby ewentualne koszty zminimalizować należy sieć komunikacyjną ograniczyć do podstawowych połączeń
- dodatkowe linie możliwe do uruchomienia w przypadku pozytywnej weryfikacji wariantu podstawowego np. po 2020 roku albo w przypadku posiadania wystarczających środków w budżecie powiatu

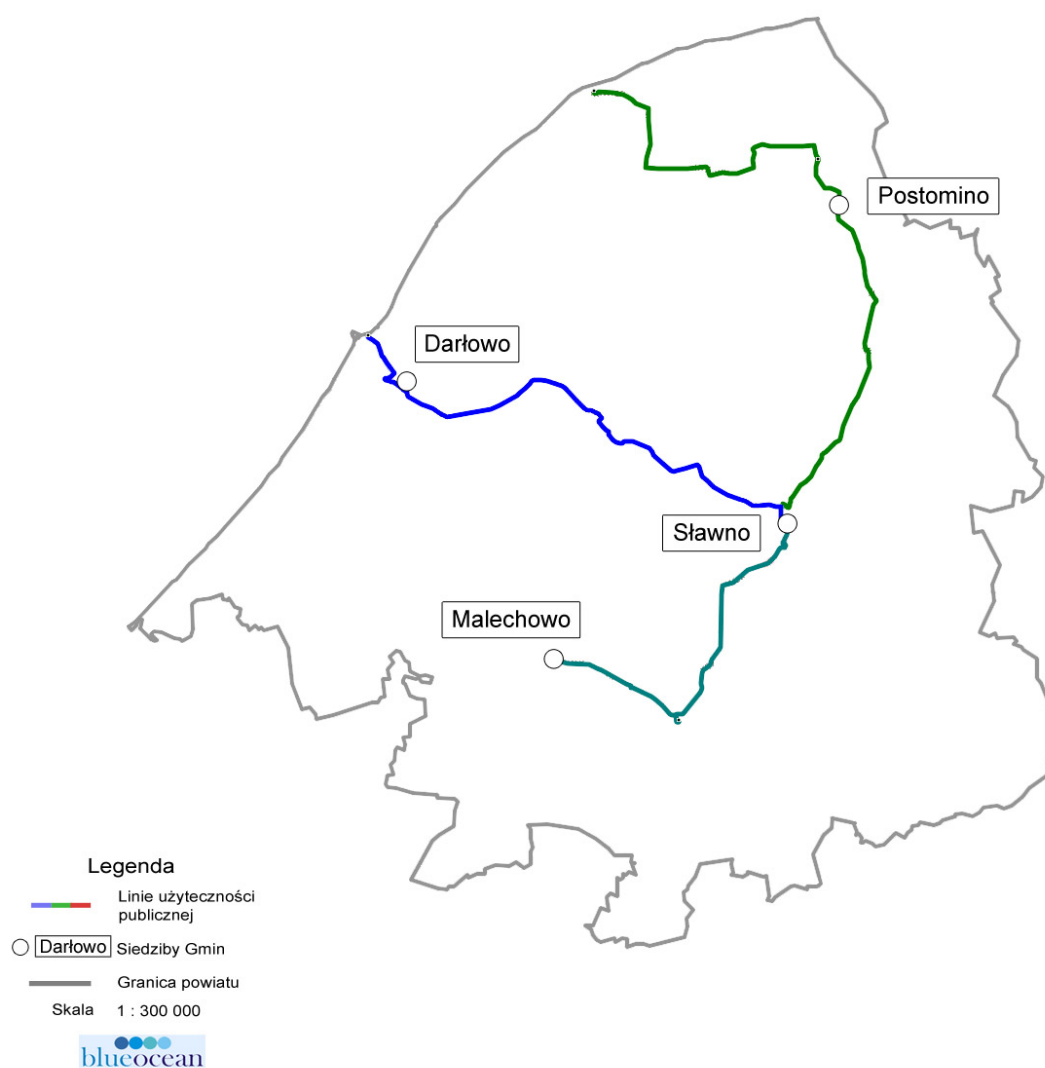
W tym wariantcie funkcją użyteczności publicznej proponuje się objąć następujące linie:

Tabela 27. Linie użyteczności publicznej w Wariantcie Minimalny

Lp.	Od	Do	Przez
1.	Darłówko Zachodnie	Sławno	Darłówko Zachodnie – Darłowo – Sińczyca – Krupy – Stary Jarosław – Pątnowo – Grzybno – Sławno
2.	Sławno	Postomino	Sławno – Sławsko – Staniewice – Tyń – Kłośnik – Postomino – Marszewo – Królewo – Korlino – Naćmierz – Jarosławiec
3.	Sławno	Malechowo	Sławno – Bobrowiczki – Bobrowice – Smardzewo – Żegocino – Paproty – Paprotki - Malechowo

Sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stworzona w oparciu o ten wariant można zobrazować w następujący sposób:

Mapa 7. Sieć o charakterze użyteczności publicznej – Wariant Minimalny



Źródło: Opracowanie własne

## 8. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

### 8.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

#### 1. POBIERANIU OPŁAT

Podstawowym sposobem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest **pobieranie opłat w związku z realizacją usług**. Chodzi tu przede wszystkim o wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów a także z działalności dodatkowej.

W zależności od przyjętego modelu wpływy z tych opłat będą przysługiwały albo organizatorowi albo bezpośrednio operatorowi.

#### 2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

Drugi sposób finansowania polega na **przekazaniu rekompensaty**. Zgodnie z definicją ustawową są to środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt. 15). Na tym m.in. polega różnica pomiędzy operatorem a przewoźnikiem. Przewoźnik, który świadczy usługi przewozowe prowadzi swoją działalność na własne ryzyko a jej koszty pokrywa jedynie z wpływów ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych oraz działalności dodatkowej. Operatorowi przysługuje natomiast dodatkowo rekompensata przyznawana na zasadach określonych w ustawie oraz w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Zgodnie z artykułem 50 ustawy można rozróżnić rekompensatę z trzech tytułów. Inaczej mówiąc ustawa rozróżnia trzy rodzaje rekompensaty.

Pierwsze dwa rodzaje dotyczą rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem:

- ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów bądź,
- uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze danego organizatora.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są zobowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (art. 87 Ustawy). Do tego czasu finansowanie ulgowych przejazdów odbywa się na dotychczasowych zasadach, co oznacza że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy mają prawo do dofinansowania do tych ulg.

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy).

**Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

Ulgę ustawowe wprowadza nie tylko ustawa *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów*, lecz także inne ustawy szczególne.

Z kolei przewoźnicy komercyjni od 1 stycznia 2017 roku nie będą zobowiązani do stosowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Tacy przedsiębiorcy, którzy nie zostaną wybrani operatorami a będą chcieli świadczyć usługi przewozowe mogą



wprowadzić różne ulgi na bilety (mogą również stosować ulgi ustawowe) ale będą to już tzw. ulgi komercyjne. Przewoźnikom nie będzie przysługiwała za to rekompensata, ponieważ prowadzą oni działalność na własne ryzyko finansowe.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Na mocy ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* organizatorzy, w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym grupom społecznym np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do miejsca zamieszkania.

Jeżeli organizator zdecyduje się na wprowadzenie dodatkowych uprawnień do ulgowych przejazdów w powiatowych przewozach pasażerskich będą one musiały zostać przyjęte uchwałą Rady Powiatu Sławieńskiego a operator będzie miał obowiązek ich stosowania (art. 50 a).

Kolejną formą jest rekompensata z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Procedurę sposobu otrzymania rekompensaty opisuje art. 52-54. Rodzaj przyznanej rekompensaty oraz jej wielkość jest uzależniona od trybu, w jakim został wybrany operator, co zostanie omówione szerzej w następnym punkcie opracowania.

### 3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Trzecim z wymienionych sposobów finansowania jest udostępnienie operatorowi środków transportu na realizację przewozów.

Wymienione sposoby finansowania nie stanowią katalogu zamkniętego, co oznacza, że są możliwe również inne. To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

Opisane wyżej sposoby finansowania służą wzmocnieniu konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do transportu komercyjnego. Cena biletu jest bowiem jednym z najważniejszych czynników decydujących o wyborze konkretnego środka transportu przez potencjalnego podróżnego. Na cenę biletów wpływ ma system ulg i zniżek stosowanych przez przewoźników.

Przewoźnicy od 2017 roku będą musieli pokrywać wszelkie koszty swojej działalności z własnych środków finansowych. Nie będą mogli ubiegać się o dofinansowanie z budżetu organizatora. Stosowanie ulg przy sprzedaży biletów będzie uzależnione od decyzji konkretnego przewoźnika. Nawet jeśli wprowadzone ulgi będą takie same jak ulgi ustawowe przewoźnikom nie będzie przysługiwała z tego tytułu rekompensata (będą to tzw. ulgi komercyjne). Co może prowadzić do decyzji o rezygnacji ze stosowania ulg.

Z jednej strony, takie rozwiązanie wzmacnia pozycję operatorów na rynku przewozowym. Z drugiej strony, jeżeli nie będzie popytu na usługi świadczone przez operatorów, system transportu publicznego może okazać się niewydolny. Dotyczyć to może całej sieci lub poszczególnych linii komunikacyjnych. Co może doprowadzić do sytuacji, w której budżet organizatora nie będzie w stanie udźwignąć ciężaru coraz wyższych dopłat, albo operator nie będzie zainteresowany obsługą linii najmniej rentownych.

Dlatego system zniżek na przejazdy środkami transportu publicznego nie może być jedynym atutem tego transportu. Muszą za tym iść odpowiednie inwestycje infrastrukturalne, taborowe, odpowiednia organizacja sieci transportu publicznego oraz właściwy standard i jakość usług. Niezbędne jest monitorowanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców za pomocą badań ankietowych oraz



badań napełnień. Całokształt zadań składających się na organizację transportu publicznego powinien być ukierunkowany na zwiększenie popytu.

## 8.2. WPLYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Starosta Powiatu ma za zadanie przygotować i przeprowadzić postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W tym celu musi dokonać wyboru operatora dla sieci komunikacyjnej całego powiatu w jednym z trzech trybów: wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Obecnie odchodzi się od tej formy działania poprzez przekształcanie zakładów budżetowych w spółki prawa handlowego.

Przepisy Ustawy pozostawiają organizatorowi swobodę w wyborze operatora. Może on zatem zdecydować, czy będzie realizował samodzielnie swoje zadania (zakład budżetowy), czy powierzy je podmiotowi wewnętrznemu (bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej), czy osobie trzeciej (na drodze prawa zamówień publicznych lub przyznania koncesji).

Wybór konkretnego trybu oraz szczegółowe zapisy umowy z operatorem będą decydowały o sposobie i wielkości finansowania transportu publicznego.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy- *prawo zamówień publicznych* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Działu 2 wspomnianej ustawy. Wybór tego trybu wymaga odpowiedniego przygotowania postępowania. Warunki określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwość, aby sieć o charakterze użyteczności publicznej była obsługiwana przez kilku operatorów. W przypadku, gdy przedmiotem postępowania są pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, do obsługi których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

Istotną kwestią jest właściwe określenie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ponieważ organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując, że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Celem tego postępowania jest bowiem wyłonienie najkorzystniejszej oferty, zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Cena nie musi być jedynym kryterium ale zazwyczaj jest kryterium decydującym. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu muszą określić szacunkową wartość za wykonanie przedmiotu zamówienia oraz spełnić inne wymagania określone w SIWZ. Przedmiotem zamówienia najczęściej jest liczba planowanych do wykonania wozokilometrów. Wykonawcy określają cenę za 1 wkm, uwzględniając wszystkie koszty mogące powstać w okresie realizacji. Po podpisaniu umowy i na warunkach w niej określonych wysokość wynagrodzenia będzie obliczana za faktycznie przejechane wozokilometry. Podział



ryzyka pomiędzy Operatorem i Organizatorem zależy od umowy stron. Umowa powinna również regulować czy wpływy ze sprzedaży biletów stanowią własność Operatora czy Organizatora.

W trybie przetargowym wynagrodzenie operatora nie jest uzależnione od liczby pasażerów korzystającej z usługi przewozowej, bowiem otrzymuje on wynagrodzenie określone w umowie bez względu na popyt.

## 9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

### 9.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

Rozważania dokonane w poprzednich rozdziałach pozwalają określić jakie są obecne potrzeby komunikacyjne mieszkańców oraz w jaki sposób będą się one zmieniały w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Dzięki tym analizom możliwe jest określenie pożądanego standardu usług w taki sposób, aby odpowiadał on zapotrzebowaniu oraz aby transport publiczny stawał się coraz bardziej konkurencyjny względem transportu indywidualnego.

Pierwszym wnioskiem, jaki można wyciągnąć analizując stan systemu transportowego w Powiecie Sławieńskim jest fakt, że obecna gęsta siatka połączeń realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Sławieńskiego odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

Należy zatem dążyć do utrzymania stabilnego układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów. Wszelkie decyzje dotyczące zmian w funkcjonowaniu tej siatki połączeń muszą wynikać z analizy zapotrzebowania oraz być uwarunkowane dostępnością środków finansowych.

Jednym ze sposobów kontroli zapotrzebowania jest przeprowadzanie badań napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym). Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Z prognoz demograficznych wynika, że proces starzenia się społeczeństwa będzie się pogłębiał. Problemy demograficzne danej społeczności stanowią poważne wyzwanie dla organizatorów transportu publicznego.

Z jednej strony, niezbędne będzie dostosowanie transportu publicznego do zwiększającej się liczby osób starszych. Takie osoby najczęściej nie mają innej możliwości przemieszczania się. Brak dostępu do transportu publicznego może prowadzić do wykluczenia tych osób z życia społecznego. Trudności organizacyjne powoduje fakt, że osoby starsze najczęściej nie mają stałych celów podróży i nie przemieszczają się regularnie. Ciężko będzie dostosować częstotliwość kursowania do takich potrzeb (zakupy, lekarz). W tym miejscu niezbędne jest podkreślenie jak ważne jest, aby połączenia odbywały się regularnie i aby rozkład jazdy był stabilny. Tak funkcjonujący transport świadczy o jego niezawodności. Częste zmiany częstotliwości kursowania oraz trasy powodują natomiast decyzje o rezygnacji z podróży danym środkiem transportu.

Ponadto obecny tabor nie jest dostosowany do potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Podobnie jak infrastruktura przystankowa. Te wszystkie przeszkody powodują, że transport staje się niedostępny dla grupy osób, która w najbliższej przyszłości będzie stanowiła największą grupę podróżnych. A podstawowym zadaniem transportu publicznego jest pełnienie funkcji użyteczności publicznej.





Z drugiej strony, należy podejmować działania, które będą zachęcały do podróży transportem publicznym jak największą liczbę osób w wieku produkcyjnym. Im większy udział tych osób w podróżach tym większa stabilność finansowa operatora, ponieważ kupują oni bilety pełnopłatne. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien zatem w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność transportową ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napętnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji publicznej poprzez podnoszenie jakości świadczonych usług.



Standard usług przewozowych powinien uwzględniać również przewóz osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. W tym celu należy podjąć działania które przyczynią się do podniesienia dostępności i komfortu użytkownika komunikacji publicznej poprzez dostosowanie przystanków komunikacyjnych, taboru oraz systemu informacji pasażerskiej.

## **9.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Określenie zasad zapewniających dostęp osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. Osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie



przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),

- lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

### 9.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze



środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKS w Sławnie i Darłowie.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku Powiatu Sławieńskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Sławieńskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.



#### 9.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Każdy organizator powinien zapewnić odpowiednie warunki do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, a do tych warunków bez wątpienia należy infrastruktura przystankowa, w zakresie między innymi ustanowienia możliwości korzystania (dostępności) z poszczególnych obiektów przystankowych, mając na uwadze oczekiwania podróżnych, przewoźników i operatorów.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W świetle tej samej ustawy (art. 15 ust.2 ) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania jeśli właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki, w tym wypadku Radę Powiatu.

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

Mając powyższe na względzie należy wyraźnie podkreślić, że z dniem 1 marca 2011 r. organizatorzy uzyskali nie tyle prawo co obowiązek podjęcia uchwały w przedmiocie wskazanym w art. 15 ust. 2 w/w ustawy.

Zgodnie zaś z art. 16 ust. 4 w/w ustawy za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest uchwalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. Nie mniej jednak warto przeanalizować możliwość pobierania opłat zwłaszcza, że dochód z tych opłat ma być przeznaczany m.in. na utrzymanie przystanków komunikacyjnych.

Należy też zwrócić uwagę, że różnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość różnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.



Podsumowując więc należy podkreślić, że o ile ustanowienie opłaty ma charakter fakultatywny dla jednostki samorządu terytorialnego o tyle uchwała określająca warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest ta jednostka jest obligatoryjna i powinna określać w szczególności:

- a) kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- b) obowiązek uiszczania opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczania opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty.

Nie ma przeciwwskazań, aby jednostka samorządu terytorialnego wydała jedną uchwałę regulującą wszystkie w/w kwestie.

## 10. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE SŁAWIEŃSKIM

### 10.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU SŁAWIEŃSKIEGO

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy podejmowanie działań zmierzających do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, przede wszystkim poprzez określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru. Będą one jednym z kryteriów decydujących przy wyborze określonego operatora. Stąd, w poniższej analizie wzięto pod uwagę stan środowiska naturalnego w powiecie sławieńskim, poziom oddziaływania transportu na środowisko oraz rolę planu transportowego w stosunku do ochrony środowiska.

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Sławieńskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

#### DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

1. Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016 - 2019
  2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego - 19.X.2010r. (Uchwała XLV/530/10)
  3. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku
  4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023
  5. Roczna Ocena Jakości Powietrza dla Województwa Zachodniopomorskiego, Raport za rok 2010 oraz 2011
  6. Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2008-2009
  7. Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w 2010 roku
- A. Dokumenty na poziomie powiatowym
1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Sławieńskiego na lata 2011-2014 z perspektywą do 2018 roku, Szczecin 2011
  2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Sławieńskiego, Sławno 2003

#### DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sławno na lata 2009 – 2013 z perspektywą do roku 2017, 2009
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Darłowo, 2004



3. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Darłowo na lata 2012-2016 z perspektywą do roku 2019, 2012
4. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Sławno, 2004
5. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Sławno, 2004
6. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Darłowo, 2004
7. Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta Sławno, 2004
8. Analiza stanu gospodarki odpadami komunalnymi na terenie Miasta Darłowo, 2015

Powiat sławieński jest obszarem bogatym w różne formy ochrony przyrody i krajobrazu. Na obszarze powiatu znajdują się:

### **„SOO DOLINA GRABOWEJ” PLH320003**

Cel ochrony dla całej doliny: ochrona obszaru o wysokiej różnorodności siedliskowej - 16 typów siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz cennych gatunków zwierząt figurujących w załącznikach Dyrektyw Siedliskowej i Ptasiej. Do najbardziej rozpowszechnionych należą: 9130 – żyzne buczyny (40 %), 9190 – dąbrowy acydofilne (10 %), 6510 – niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie (8 %). Do interesujących należą 7230 – torfowiska alkaliczne (5%). Jest to obszar o powierzchni 8255,3 ha. W Powiecie Sławieńskim „Dolina Grabowej” swoim obszarem obejmuje gminy: Malechowo i Sławno. Teren doliny, przez który przepływa rzeka Grabowa (o charakterze pstrągowym), jest niezwykle urozmaicony krajobrazowo, Ponadto obszar doliny porastają torfowiska, wilgotne i świeże łąki z licznymi oczkami śródpolnymi i jeziorami oraz lasy z dominującymi grądami i buczynami. Na terenie tym zachodzą bardzo intensywnie zjawiska źródłiskowe, a na wysiękach wód źródłiskowych utworzyły się łąki z połączeniami storczyków. Ponadto zlokalizowanych jest tu ponad 600 gatunków roślin naczyniowych, wiele z nich jest rzadkich i objętych ochroną. Teren ten stanowi ważny korytarz ekologiczny. Dolinę zamieszkują takie gatunki zwierząt, jak: wydra, kuna leśna, borsuk; nietoperze: borowiec olbrzymi, karlik malutki, a wśród ptaków: derkacz, orzeł bielik, muchołówka białoszyja, dzięcioł czarny

### **DOLINA WIEPRZY I STUDNICY PLH220038**

Swoim obszarem 415 na terenie powiatu odejmuje gminę Sławno i Darłowo wraz miastami oraz gminę Postomino. Zajmuje powierzchnię 14349 ha. Obszar ten rozciąga się od źródeł koło Wałdowa i Miastka, aż po miejscowość Staniewice koło Sławna. W zlewni Wieprzy zachowały się duże połączenia mokradeł, oraz torfowiska wysokie i bory bagienne. W dolinach rzek występują starorzecza, mezotroficzne i dystroficzne jeziora, niektóre otoczone torfowiskami mechowiskowymi i podmokłymi oraz świeżymi łąkami. Występuje tu także jezioro lobeliowe (jezioro Byczyńskie). Na terenach bezodpływowych liczne są małe mszary i oczka dystroficzne. Cały obszar charakteryzuje się dużą lesistością. Dolina Wieprzy i Studnicy obejmuje szereg ważnych siedlisk z Dyrektywy Siedliskowej. Są one również bardzo ważne dla cennej fauny obszaru. Na szczególną uwagę i podkreślenie zasługuje znaczny udział roślin rzadkich i zagrożonych z Czerwonych List, rozległe kompleksy lasów łąkowych, rzeki o podgórskim charakterze, oraz liczne i bardzo dobrze zachowane biotopy dla ptaków drapieżnych. Ponadto na terenie tym występują zjawiska źródłiskowe.

### **„PRZYBRZEŻNE WODY BAŁTYKU” PLB 990002**

Obszar o powierzchni 211 741,2 ha. Obejmuje pas wód przybrzeżnych Bałtyku o około 15 kilometrowej szerokości i głębokości sięgającej od 0 do 20 m. Rozciąga się na odcinku 200 km, poczynając od nasady Półwyspu Helskiego po granicę z ostoją Zatoki Pomorskiej przebiegającą prostopadle do zachodnich krańców jeziora Bukowo (Łązy). Dno morskie jest nierówne, deniwelacje dna sięgają 3 m. W faunie bentosowej dominują drobne skorupiaki. Rzadko obserwowane są morskie ssaki duże – foki szare i obrączkowane oraz morświny. Obszar stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej. Na obszarze zimują w znaczących ilościach 2



gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej: nur czarnoszyi i nur rdzawoszyi. Szczególne znaczenie mają również populacje lodówki, nurnika i uhli. W Powiecie Sławieńskim obszar ten obejmuje miasto i gminę Darłowo oraz gminę Postomino.

### **„SOO JANIEWICKIE BAGNO” PLH320008**

Ochrona jednego z najlepiej zachowanych w Polsce torfowisk kopułowych oraz 4 innych typów siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Obszar Janiewickie Bagno pokrywa się z obszarem istniejącego rezerwatu „Janiewickie Bagno”. Powierzchnia rezerwatu (stan na dzień 01.01.2003) – 162 ha, z czego 119,58 ha to powierzchnia zalesiona, 19,03 – niezalesiona, 19,31 - bagna 0,84 ha – rowy, 0,41 ha – rzeki, 0,81 ha łąki i 0,99 ha linie podziału powierzchniowego. Ekosystemy wodne naturalne i zbliżone do naturalnych nie występują. Są tam ciekły zniekształcone przez regulację i sztuczne rowy melioracyjne, w większości zamulone, bez głębszej wody. Torfowisko kopułowe typu bałtyckiego na południowym skraju zasięgu tego typu torfowisk w Europie, unikatowo położone na styku dwóch głęboko wciętych dolin rzek Reknicy i Grabowej (kopuła tworzy lokalny wododział), w strefie kontaktu moreny dennej i sandru. Złoże torfowe w obrębie kopuły o zróżnicowanej geologii, zachowane niemal w całości, rozcięte kanałem odwadniającym, otoczone pokładami torfu niskiego. Na wierzcholinie kopuły fragmenty otwartego torfowiska w stadium zastoju wzrostu, na jej zboczach zróżnicowane postaci borubagiennego i brzeziny bagiennnej, strefa okrajka sztucznie odwadniania. Zbocza i częściowo dno doliny Reknicy i Grabowej porośnięte są przez lasy. Gleby murszowotorfowe, torfy przejściowe, torfy wysokie. Typy ekosystemów: leśno-torfowiskowe, bezleśne torfowiska, łąki, wodne, nieleśne lądowe. Charakterystyka fauny: w roku 2006 stwierdzono, że dla płazów jest to obszar mało atrakcyjny - brak odpowiednich zbiorników wodnych nadających się na masowe godowiska. Występują nielicznie – pojedyncze osobniki pięciu gatunków (traszka zwyczajna, ropucha szara, żaby trawna i moczarowa i wodna). W roku 2006 wykryto 3 gatunki gadów (jaszczurka żyworodna, padalec, żmija), a w roku 2003 – odnotowano zaskrońca (Herbichowa i in. 2004). W roku 2003 znaleziono zajęte gniazdo bielika, odnotowano dzięcioła czarnego i zimorodka na brzegu Reknicy (Herbichowa i in. 2004). W roku 2006 ptaków tych nie spotkano. W 2006 stwierdzono parę żurawi oraz dzięcioła zielonego. Ssaki – w okolicy rezerwatu przebywa samica łosia obserwowana w roku 2006. Rezerwat jest bardzo ważną ostoją zwierzyny łownej, ponieważ został wyłączony z gospodarki łowieckiej. Obszar ten na terenie powiatu obejmuje gminę Sławno.

### **„JEZIORO BUKOWO” PLH320041**

Na terenie Powiatu Sławieńskiego swoim obszarem obejmuje gminę Darłowo. Zajmuje powierzchnię 3263 ha. Na terenie obszaru znajduje się duże jezioro Bukowo, wraz z mierzeją oraz dwoma przylegającymi do jeziora kompleksami leśnymi: borów i brzeziny bagiennych, łąków w odmianie przymorskiej oraz bagien z woskownicą porastających torfowisko wysokie typu bałtyckiego. Jest to jeden z lepiej zachowanych fragmentów wybrzeża bałtyckiego w Polsce. Na tym obszarze znajduje się jedna osada – Dąbkowice. Jezioro zachowuje naturalny rytm połączenia z morzem w okresie jesiennowiosennym i zamknięcia latem, zwykle także zimą. Ten naturalny rytm jest sam w sobie unikatowy. W akwenu jeziora żyje 20 gatunków ryb (unikatowa populacja płoci, wędrująca między jeziorem, a Bałtykiem). W skład obszaru wchodzi też fragment mierzei sąsiedniego jez. Jamno, najdalej wysuniętym na zachód na polskim wybrzeżu - ważnym z powodów biogeograficznych. Bardzo ceniona jest tu roślinność związana z wydmami (zarośla rokitnika i bory).

### **„SŁOWIŃSKIE BŁOTA” PLH 320030**

Zajmuje powierzchnię 192.6 ha. Jest to torfowisko kopułowe typu bałtyckiego na południowej granicy zasięgu geograficznego tego typu torfowisk w Europie, położone na wododziale rzek Grabowej i Wieprzy, w płytkim obniżeniu moreny dennej, zbudowanej z ciężkich glin zwałowych. Specyficzna geneza i historia rozwoju złoża, związana z bezpośrednim zabagnieniem podłoża mineralnego.





W niewielkiej części wyeksploatowane lecz regenerujące. Czynny stary rów opaskowy oraz 2 ok 40 letnie rowy rozcinające kopułę. Na wierzchowinie pozostałości kompleksu zespołu przygiełki białej i mszaru kępowego oraz młode postaci boru bagiennego. Złoże zachowane w około 90%, o klasycznym układzie warstw i kształcie kopuły, względnie dobrze uwodnione (rowy rozcinające kopułę funkcjonują dopiero około 35 lat, rów opaskowy starszy). Wierzchowina torfowiska w większości w stadium zastoju wzrostu, zbocza kopuły z typową tonacją boru bagiennego; w obu zespołach pierwsze pokolenie drzew. W otoczeniu torfowiska na mineralnym podłożu dominują lasy liściaste, głównie bukowo-dębowe i bukowe. Rosną tam chronione rośliny: co najmniej 11 gatunków torfowców, rosiczka okrągłolistna, wełnianeczka darniowa, malina moroszka, modrzewica zwyczajna, bagno zwyczajne i widłak jałowcowaty. Obszar ten, objęty Dyrektywą Siedliskową swoim zasięgiem obejmuje gminę Darłowo.

### **„PRZYMORSKIE BŁOTA” PLH220024**

Swoim obszarem 325 ha na terenie powiatu obejmuje gminę Postomino. Zajmuje powierzchnię 1724.4 ha. Obszar ten objęty jest Dyrektywą Siedliskową. Obejmuje fragment równiny błot przymorskich na zachód od Ustki, wraz z Jeziorem Modła. Dominującym zbiorowiskiem roślinnym są dobrze zachowane szuwały trzcinowe i turzycowe, które zarastają eutroficzne Jezioro Modła. W obszarze wyróżniono 9 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, zajmujących łącznie ok. 50% powierzchni. Bardzo dobrze zachowane są wartościowe zbiorowiska torfowiskowe i szuwarowe oraz zarośla woskownicy europejskiej. Bogata jest tu flora roślin naczyniowych, z rzadkimi i zagrożonymi gatunkami. Obszar ten ma także duże znaczenie dla ochrony ptaków. Jego zagrożenie stanowią melioracje bagien, zanieczyszczenia wód, eutrofizacja i wypływanie wód oraz ekspansja gatunków szuwarowych na siedliska łąkowe.

### **OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU**

Na terenie powiatu występuje:

Gmina Sławno – obszar chronionego krajobrazu (OChK) „Jezioro Łętowskie i okolice Kępic”

Obiekt o powierzchni 1280,0 ha. Obszar utworzony w celu ochrony fragmentu doliny Wieprzy (położonego w gminie Kępice), jeziora Łętowskiego i jego okolic oraz związanych z nimi terenów lęgowych licznych gatunków ptaków, min. orła bielika. Do głównych walorów „Obszaru”, w części położonej w granicach gminy, należą rozległe kompleksy leśne, z przewagą zbiorowisk suboceanicznego boru sosnowego świeżego oraz jezioro Łętowskie, największy zbiornik wodny w obrębie Równiny Sławieńskiej (pow.402 ha). Położone w zagłębieniu terenu jezioro, otoczone jest płatami różnych typów fitocenoz związanych z siedliskami hydrogenicznymi. W toni wodnej przy północnym brzegu zwracają uwagę płaty zespołu „lilii wodnych”, z udziałem grzybieni białych i grążela żółtego. Obszar charakteryzuje się bardzo zróżnicowanym ukształtowaniem terenu. Deniwelacja wynosi 70 m najniższy punkt to brzeg Bałtyku, a najwyższy to podnóże Barzowickiej Góry, która jednakże nie leży w granicach tego obszaru. W skład OChK wchodzi obok wzniesień morenowych również mierzeje i wydmy nadmorskie, a także obniżenia terenu będące pod względem geomorfologicznym równią denno-morenową, w obrębie których położone są płytkie, dwa duże jeziora przymorskie Bukowo i Kopań. Powstały one kilka tys. lat temu z dawnych zatok morskich. Obecnie od morza odgradzają je mierzeje zbudowane z piasku morskiego. Teren OChK jest miejscem występowania gatunków ptaków umieszczonych na liście Dyrektywy Ptasiej. Zgodnie z tą dyrektywą (Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979r. w sprawie ochrony dzikich ptaków) ustanowiono kompleksowy program ochrony dzikich ptaków osiadłych wędrownych oraz ich siedlisk. Są to gatunki wymierające lub zagrożone przez zmiany ich biotopów, gatunki rzadkie oraz inne wymagające ochrony ze względu na charakter siedlisk. Gatunki z dyrektywy to: bąk, łabędź niemy, gęgawa, cyranka, płaskonos, kszyc, derkacz, błotniak stawowy, rybitwa zwyczajna, rybitwa białoczelna i in.



Gmina Postomino: OChK - "Pas Pobrzeża na zachód od Ustki"

Obszar o powierzchni 5016,0 ha utworzony w celu ochrony fragmentu wybrzeża Bałtyckiego z występującymi tu charakterystycznymi zbiorowiskami roślinnymi plaż, wydmy i klifów oraz rozległych, zatorfionych równin, wraz z jeziorem Wicko na ich zapleczu oraz dla zachowania unikalnych krajobrazów Pomorza Środkowego, w celu zabezpieczenia ich dla turystyki i wypoczynku. Do głównych walorów „Obszaru” należą: charakterystyczny, równoleżnikowy układ siedlisk i zróżnicowana w tym układzie szata roślinna, reprezentująca większość zbiorowisk roślinnych związanych z wydmowym i klifowym typem brzegu Bałtyku, obniżeniami równin przymorskich wraz z ograniczającymi je od południa pasmami wzgórz. Do najbardziej interesujących należą zbiorowiska wydmy: białej i szarej z charakterystycznymi gatunkami, jak trawy - wydmuchrzyca i piaskownica, mikołajek nadmorski, storczyk kruszczyk rdzawoczerwony, postaci nadmorskiego boru bażynowego, fragmenty acidofilnego lasu brzoźowo - dębowego na zapleczu wałów wydmy, zbiorowiska mokrych łąk, zarośli wierzbowych i brzeziny bagiennej na równinach oraz jedno z eutroficznych, przymorskich jezior - Wicko, okolonie rozwiniętymi zbiorowiskami różnych typów szuwarów. Występują gatunki cenne znajdujące się w Dyrektywie Ptasiej : mewa śmieszka, łabędź niemy, łabędź krzykliwy, gęś gęgawa, kszyc, żuraw, bocian biały.

### REZERWATY PRZYRODY

Na terenie powiatu występuje:

#### „JANIEWICKIE BAGNO”

Zajmuje powierzchnię 161, 46 ha. Znajduje się w gminie Sławno. Położony jest w dolinie rzeki Reknicy i Grabowej. Rezerwat ten stanowi torfowisko wododziałowe typu bałtyckiego-przejściowego. Celem jego utworzenia jest zachowanie fragmentu boru bagiennego na torfowisku ze stanowiskiem reliktovej maliny moroszki, wełnianki pochwowatej, sosny karłowej oraz przygiętki białej.

#### „SŁAWIEŃSKIE DĘBY”

Rezerwat ten jest rezerwatem leśnym o powierzchni 34,31 ha, położony w gminie Sławno. Celem ochrony jest zachowanie cennego, około 200-letniego drzewostanu dębowego w naturalnych biocenozach żyznych lasów liściastych grądu gwiazdnicowego, łęgu jesionowo-olszowego, olszyny bagiennej oraz rzadkich i wymierających gatunków roślin i zwierząt. Nadzór nad rezerwatem pełni Nadleśnictwo Sławno.

#### "SŁOWIŃSKIE BŁOTA"

To rezerwat torfowiskowy o powierzchni 192,55 ha. Znajduje się w gminie Darłowo. Jest jednym z najlepiej zachowanych torfowisk wysokich typu bałtyckiego w Polsce. Na terenie rezerwatu występują bezleśne mszary torfowcowe. Celem jego utworzenia jest zachowanie kopułowego torfowiska bałtyckiego, z bardzo cennymi pozostałościami naturalnych torfotwórczych fitocenoz mszarnych oraz licznych gatunków roślin chronionych typowych dla oligotroficznych i kwaśnych siedlisk wysokotorfowiskowych. Nadzór nad rezerwatem prowadzi Nadleśnictwo Sławno.

#### "ZALESKIE BAGNA"

Zajmuje powierzchnię 401,99 ha. Swoim obszarem na terenie powiatu obejmuje gminę Postomino. Na terenie Powiatu Sławieńskiego są to złoża torfu o łącznej powierzchni 114,24 ha, w których zapisana jest historia klimatu i zjawisk, jakie zachodziły w długim okresie tworzenia się i wzrostu torfowiska. Około 50 procent powierzchni rezerwatu zajmują bagienne bory oraz brzeziny. Występują tu ekosystemy mszarne, bagienne, wodne i leśne. Celem utworzenia tego rezerwatu jest ochrona wysokiego torfowiska



bałtyckiego. Cechą charakterystyczną jest występowanie gęstych zarośli woskownicy europejskiej. Na obszarze dominują bory i brzeziny bagienne. Dużą wartością są stanowiska reliktywnej maliny moroszki oraz długosza królewskiego. Największym zbiornikiem wodnym rezerwatu jest jezioro Złakowo znajdujące się w jego południowowschodniej części. Na kopule torfowiska utrzymała się rozległa powierzchnia atlantyckiego mszaru z wrzoścem bagiennym. Na „Zaleskich Bagnach” rosną gatunki widniejące na Polskiej Czerwonej Liście Roślin - kukułka Fuchsa, malina moroszka czy rosiczka okrągłolistna. Inne reliktywne rośliny występujące w tym miejscu to m.in.: woskownica europejska, wrzosiec bagienny, bagno zwyczajne, widłak jałowcowy, bobrek trójlistkowy czy płycacz pospolity. Rezerwat licznie zamieszkują bezkręgowce, których stwierdzono ponad 81 gatunków – najwięcej ważek, motyli i chrząszczy. Doliczono się też 33 gatunków kręgowców, w tym ponad 20 gatunków ptaków i 10 gatunków ssaków. Nadzór nad rezerwatem sprawuje Nadleśniczy Nadleśnictwa Ustka.

### „SIECIEMIŃSKIE ROSICZKI”

Obejmuje dobrze zachowane na powierzchni 12,22 ha torfowisko przejściowe zarastające wody jeziorka dystroficznego. Jako klasycznie wykształcone pło mszarne rezerwat charakteryzuje się wysokimi walorami dydaktycznymi i krajobrazowymi. Obszar rezerwatu wyróżnia się szczególnie dobrze wykształconą i zachowaną florą typową dla pła mszarnego. Na obszarze rezerwatu występuje bogactwo flory chronionej, rzadkiej i zagrożonej.

Na obszarze powiatu znajduje się 155 pomników przyrody.

## 10.2. OCHRONA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO W POWIECIE

Ze względu na źródła emisji wyszczególnia się emisje ze źródeł

- punktowych (emitory zakładów przemysłowych),
- powierzchniowych (sektor komunalno-bytowy),
- liniowych (transport samochodowy).

Znajomość wielkości emisji poszczególnych zanieczyszczeń jest niezwykle ważna dla celów oceny jakości powietrza w układzie „przyczynowo – skutkowym”, a także dla oceny jakości powietrza w oparciu o obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

Ponadto wyróżnia się:

- emisję zorganizowaną pochodząca między innymi ze źródeł punktowych (przemysł, usługi, lokalne kotłownie, z ogrzewania budynków mieszkalnych tzw. niska emisja),
- emisję niezorganizowaną, tj. emisję substancji wprowadzanych do powietrza bez pośrednictwa przeznaczonych do tego celu środków technicznych np. spawanie czy lakierowanie wykonywane poza obrębem warsztatu czy spalanie na powierzchni ziemi jak wypalanie traw. Emisją niezorganizowaną jest również napływ zanieczyszczeń z większych terenów zurbanizowanych, a także pochodzące z gospodarstw hodowlanych, oczyszczalni ścieków i składowisk odpadów emisje odorów i tlenków azotu.

Podstawową masę zanieczyszczeń odprowadzanych do atmosfery stanowi dwutlenek węgla. Najbardziej uciążliwe składniki spalin to przede wszystkim dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla i pył. W mniejszych ilościach emitowane są również chlorowódz, różnego rodzaju węglowodory aromatyczne i alifatyczne oraz związki węgla elementarnego w postaci sadzy. Wraz z pyłem emitowane są także metale ciężkie, pierwiastki promieniotwórcze i benzo(α)piren, który uznawany jest za jedną z bardziej



znaczących substancji kancerogennych, co przy występujących stężeniach stwarza istotne ryzyko zdrowotne dla mieszkańców. Przy spalaniu odpadów z produkcji tworzyw sztucznych opartych na polichlorku winylu do atmosfery mogą dostawać się substancje chlorowcopochodne, a wśród nich dioksyny i furany. Największe źródło zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego na obszarze powiatu stanowi energetyka ciepła oraz emisja liniowa.

Według danych WIOŚ najistotniejszymi punktowymi źródłami zanieczyszczeń powietrza na terenie Powiatu Sławieńskiego są:

1. Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Darłowie (MPEC) produkujące energię ciepłą na potrzeby Centralnego Ogrzewania i Ciepłej Wody Użytkowej. Źródłem emisji zanieczyszczeń są kotłownie gazowo-olejowe.
2. Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Sławnie, wytwarzające ciepło dla miasta. Źródłem emisji zanieczyszczeń są kotłownie, opalane węglem kamiennym. Pozostałe kotłownie są małymi obiektami osiedlowymi opalonymi gazem ziemnym lub olejem.
3. „Poldan” Z. Kroplewski Export-Import w Sławnie. Produkcja ozdobnych elementów ogrodowych (pergole, płotki).

Wśród czynników pozytywnych należy wymienić:

- brak przekroczeń standardów jakości powietrza - klasa A.

Wśród czynników negatywnych należy wymienić:

- pomimo braku przekroczeń obserwuje się pogorszenie jakości powietrza, głównie ze względu na tlenki azotu i pył zawieszony przy szlakach komunikacyjnych.

Najważniejszymi problemami są:

- emisja pochodząca z ogrzewania mieszkań i ze spalin samochodowych, powodująca wysokie stężenie pyłu zawieszzonego, PM10 i B(a)P,
- emisja pochodząca ze spalania odpadów w gospodarstwach domowych,
- rosnące stężenia tlenków azotu i ozonu spowodowane transportem samochodowym.

### 10.3. NATĘŻENIE HAŁASU KOMUNIKACYJNEGO

Hałas jest zanieczyszczeniem, którego poziom wzrasta w ciągu ostatnich lat w związku z rozwojem komunikacji, uprzemysłowieniem i postępującą urbanizacją. Odczuwany jest przez mieszkańców jako jeden z najbardziej uciążliwych czynników wpływających ujemnie na samopoczucie i środowisko. Długotrwałe występowanie hałasu wywołuje zmęczenie, podatność na stres, bezsenność, a więc jego wpływ na człowieka jest zdecydowanie negatywny.

Wyróżnia się główne rodzaje hałasu, według źródła powstawania:

- hałas przemysłowy powodowany przez urządzenia i maszyny w obiektach przemysłowych i usługowych,
- hałas komunikacyjny pochodzący od środków transportu drogowego, kolejowego
- hałas komunalny występujący w budynkach mieszkalnych, szczególnie wielorodzinnych i w obiektach użyteczności publicznej.

Prowadzone badania monitoringowe wskazują, że hałas komunikacyjny jest i będzie jednym z największych zagrożeń i uciążliwości.



O klimacie akustycznym występującym na terenie powiatu decyduje przede wszystkim hałas komunikacyjny, który jest wynikiem zwiększenia natężenia ruchu a także złego stanu nawierzchni dróg.

Wzmożenie ruchu kołowego i ilości pojazdów samochodowych w sezonie turystycznym powoduje wzrost poziomu natężenia dźwięku. Hałas komunikacyjny oddziałuje niekorzystnie również na zwierzęta żyjące w ich pobliżu (głównie zwierzęta leśne, polne), zakłócając ich naturalne procesy życiowe.

Największe natężenie ruchu notuje się na drodze krajowej. Stan techniczny nawierzchni wszystkich dróg powiatu jest nadal niezadowalający i wymaga remontu, modernizacji lub przebudowy Ponadto przez teren powiatu przebiega linia kolejowa, stanowiąc dodatkową uciążliwość związaną z nadmiernym poziomem natężenia dźwięku. Ponadto lokalnie i okresowo obserwuje się przekroczenia wartości progowej hałasu w zakładach przemysłowych i usługowych.

W miejscowościach turystycznych (głównie nadmorskich) mamy do czynienia również z hałasem rekreacyjnym związanym z sezonowym wykorzystywaniem miejsc wypoczynku, głównie z plażą i centralną częścią miejscowości wypoczynkowej. Hałas ten niekorzystnie oddziałuje na zdrowie człowieka, a także powoduje niepokój i płoszenie zwierząt znajdujących się w pobliżu jego źródła. Innym również znaczącym źródłem hałasu jest poligon Wojsk Obrony Przeciwlotniczej znajdujący się w gminie Postomino, przeznaczony do strzelań rakietowych i lotniczych. Jedna ze stref strzelań wychodzi poza granice polskich wód terytorialnych i jest ogłaszana jako niebezpieczna dla żeglugi morskiej. Samoloty zwiadowcze i okręty rozpoznawcze różnych państw są tu na porządku dziennym.

#### 10.4. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.



Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne - z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej - połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Szczecinie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

## 11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Starosta Sławieński będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu, będzie rozporządzał usługami transportu publicznego tak aby dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb mieszkańców.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Sławieńskim są:

1. prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu (więźby ruchu wewnętrznego i zewnętrznego)
2. przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
3. założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
4. uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego
5. uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 roku należą:

1. Utrzymanie siatki połączeń najbardziej odpowiadającej potrzebom mieszkańców Powiatu
2. Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
3. Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów.
4. Integracja komunikacji kołowej indywidualnej i zbiorowej z kolejową.
5. Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego, tak aby oferta przewozowa była zgodna z potrzebami mieszkańców powiatu.
6. Poprawę standardu jakości usług transportu publicznego organizowanego przez Starostę Sławieńskiego.
  - Dostosowanie taboru do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
  - Uatrakcyjnienie oferty przewozowej.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu będzie oparty na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostały



określone w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Zachodniopomorskiego. Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Sławieńskim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia. Stąd też zasadnym wydaje się, aby komunikacja publiczna w Powiecie Sławieńskim umożliwiała przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej. Ponadto komunikacja publiczna w powiecie powinna umożliwiać sprawny dojazd do węzła przesiadkowego w Sławnie i Darłowie. Węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie od drzwi do drzwi). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych. Dzięki integracji transportu kolejowego, autobusowego i indywidualnego wzrośnie konkurencyjność transportu publicznego.

## ZAŁĄCZNIK NR 1

Tabela 28. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Sławieńskiego według stanu na dzień 28 lipca 2015 r.

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1	129	Darłowo	Darłowo	Darłowo Dworzec- Darłowo Tynieckiego- Cisowo- Zakrzewo- Kopnica- Drozdowo- Sulimice- Kowalewiczki- Sulimice- Kowalewiczki- Kowalewice- Borzyszkowo- Kowalewice- Kowalewiczki- Sulimice- Drozdowo- Kopnica- Zakrzewo- Cisowo- Darłowo	30	14	00:20	AR-TOUR Artur Romańczuk Darłowo
2	107	Darłówko o Wschodnie	Dąbki	Darłówko wsch. Jan- Darłówko wsch. Słowiańska- Darłowo kościół- Darłowo zamek- Darłowo PKP- Żukowo mar.- Żukowo mar. NŻ- Bobolin- Dąbki szkoła- Dąbki poczta	13	20	00:19	AR-TOUR Artur Romańczuk Darłowo
3	105	Sławno	Sławno	Sławno- Sławno ul. Polanowska- Kwasowo- Kosierzewko- Kosierzewo- Ostrowiec- Smardzewo- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno	22	2	00:33	Darłowskie Przedsiębior stwo Przewozowe Sp. z o.o.
4	103/1	Darłowo	Sławno	Darłowo Dworzec- Rusko- Domasławice- Słowino- Sęczkowo- Karwice- Ryszczewo- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno Sław.- Sławno Dworzec	26	21	00:26	Darłowskie Przedsiębior stwo Przewozowe Sp. z o.o.
5	104/1	Darłowo	Sławno	Darłowo ul. Wilków Morskich- Darłowo ul. Zwycięstwa- Darłowo ul. Lotników Morskich- Dworzec PKP Darłowo- Darłowiec- Sinczyca- Krupy- Stary Jarosław- Pątnowo- Grzybno- Sławno ul. Morska II NŻ- Sławno ul. Armii Krajowej NŻ- Sławno Dworzec PKP	28	14	00:43	Darłowskie Przedsiębior stwo Przewozowe Sp. z o.o.
6	112	Darłowo	Dąbki	DA Darłowo- Żukowo Morskie- Żukowo Morskie NŻ- Bobolin- Dąbki szkoła- Dąbki	8	10	00:11	Darłowskie Przedsiębior





				centrum				stwo Przewozowe Sp. z o.o.
7	65/2	Sławno	Borkowo	Sławno ul. Dworcowa- Sławno ul. Koszalińska- Bobrowiczki- Bobrowice- Smardzewo- Żegocino- Świącianowo- Lejkowo I- Lejkowo- Borkowo	18	1	00:28	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Koszalin
8	92/3	Sławno	Podgórk i	Sławno p.dw- Sławno ul. Kossaka nż- Sławno ul. Polanowska nż- Kwasowo I nż- Kwasowo- Kosierzewo I nż- Kosierzewo- Ostrowiec- Podgórk	14	4	00:21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Koszalin
9	91/2	Sławno	Darłowo	Sławno p.dw.- Sławsko- Sławno p.dw.- Sławno ul. Wojska Polskiego NŻ- Sławno ul. Koszalińska NŻ- Bobrowiczki- Bobrowice- Ryszczewo- Ryszczewko gm. Sławno- Ryszczewo- Bobrowice skrz.- Smardzewo- Żegocino- Paproty- Paprotki- Malechowo szkoła- Malechowo CPN- Gorzyca- Przystawy Ferma- Przystawy- Przystawy skrz.- Jeżyczki II NŻ- Jeżyczki- Jeżyczki I NŻ- Jeżyce- Pęciszewko- Porzecze- Rusko skrz.- Darłowo ul. Wojska Polskiego- Darłowo p.dw	59	2	01:30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Koszalin
10	106/1	Sławno	Darłowo	Sławno ul. Dworcowa- Sławsko- Sławno ul. Dworcowa- Sławno ul. Armii Krajowej nż- Sławno ul. Morska I NŻ- Boleszewo II nż- Boleszewo- Boleszewo I nż- Słowinko- Słowino- Domasławice I- Domasławice- Domasławice II- Rusko- Darłowo ul. W.Pol nż- Darłowo p.dw	34	3	00:52	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Koszalin
11	96/6	Sławno	Darłowo	Sławno ul. Dworcowa- Sławno ul. Armii Krajowej nż- Sławno ul. Morska I nż- Sławno ul. Morska II nż- Grzybno-	23	5	00:34	Przedsiębiorstwo Komunikacji



				Pątnowo-Stary Jarosław I-Stary Jarosław- Stary Jarosław kol nż- Krupy- Krupy I NŻ- Sińczycza- Darłowiec- Darłowo				Samochodo wej Sp. z o.o. Koszalin
12	111	Darłówko Zachodni e	Darłówko Wschod nie	Darłówko ul. Wilków Morskich pętla- Darłówko ul. Żaglowa- Darłówko ul. Zwyciestwa- Darłówko ul. Zwyciestwa- Darłowo ul. Żeromskiego- Darłowo p.dw- Darłowo p.dw- Żukowo Morskie- Żukowo Morskie- Żukowo Morskie- Żukowo Morskie- Bobolin- Bobolin- Bobolin- Bobolin- Dąbki- Dąbki- Dąbki- Dąbki- Dąbki- Bobolin- Bobolin- Żukowo Morskie- Żukowo Morskie- Darłowo- Darłowo p.dw- Darłowo ul. Królowej Jadwigi- Darłowo ul. Podzamcze- Darłowo ul. Morska- Darłówko ul. Słowiańska- Darłówko ul. Słowiańska	26	13	00:50	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Koszalin
13	113	Jarosławiec	Jarosławiec	Jarosławiec ul. Bałtycka- Darłowo p.dw.- Zakrzewo- Drozdowo- DrozdowoBarzowice- Rusinowo- Rusinowo skrz.- Jarosławiec ul. Bałtycka- Rusinowo skrz.- Bylica- Naćmierz- Naćmierz- Naćmierz- Jezierzany- Jarosławiec ul. Bałtycka- Wicko Mor- Jarosławiec ul. Bałtycka	46	8	00:55	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
14	114	Postomino	Postomino	Postomino- Darłowo p.dw- Zakrzewo- Kopnica- Drozdowo- Sulimice- Karasino- Dzieżęcín-Karasino-Kanin skrz.- Masłowice- Ronino-Chudaczewo- Pieńkowo- Pieńkowo- Postomino	27	7	00:38	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
15	115	Sławno	Postomino	Sławno ul. Dworcowa- Sławsko- Staniewice- Tyn- Kłośnik- Postomino- Marszewo- Jarosławiec ul. Bałtycka- Jezierzany- Naćmierz- Korlino- Królew- Górsko skrz.- Górsko- Górsko skrz-	61	7	00:51	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z



				Żłakowo- Marszewo- Postomino-				o.o. Darłowo
16	116	Pieszcz	Pieszcz	Pieszcz- Staniewice- Sławno ul. Dworcowa- Sławsko- Radosław- Wilkowice- Mazów- Chudaczewko- Mazów- Wilkowice- Staniewice- Tyn- Staniewice- Tyn- Pieszcz- Pałowo- Pałówko- Pałowo- Pieszcz	63	9	01:01	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
17	117	Darłowo	Jarosław iec	Darłowo p.dw- Darłowo ul. Skłodowskiej- Darłowo ul. Tynieckiego- Cisowo skrz- Cisowo wieś- Kopań- Cisowo wieś- Cisowo skrz- Zakrzewo- Kopnica- Drozdowo- Drozdowo skrz- Palczewice- Drozdowo skrz- Barzowice- Rusinowo- Rusinowo skrz- Naćmierz- Naćmierz- Naćmierz skrz- Jezierzany- Wicko Mor- Jarosławiec II- Jarosławiec ul. Bałtycka	37	6	00:31	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
18	85/2	Sławno	Bartolin o	Sławno ul. Dworcowa- Sławno ul. Koszalińska nż- Bobrowiczki- Bobrowice- Smardzewo- Żegocino- Świącianowo- Lejkowo I- Lejkowo- Zielenica- Lejkowo- Lejkowo I- Kukulczyn- Sulechówko- Sulechowo- Bartolino	26	1	00:39	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
19	118	Sławno	Malecho wo	Sławno ul. Dworcowa- Sławsko- Sławno ul. Dworcowa- Sławno ul. Wojska Polskiego nż- Sławno ul. Koszalińska nż- Bobrowiczki- Bobrowice- Ryszczewo- Ryszczewko- Ryszczewo- Bobrowice- Smardzewo- Żegocino- PaprotyPaprotki- Malechowo szkoła	38	1	01:00	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
20	119	Łącko	Sławno	Łącko- Łącko- Łężek- Korlino- Królewko- Królewko- Marszczewo skrz- Marszczewo- Postomino I- Postomino- Pieńkowo I- Pieńkowo- Chudaczewo- Ronino- Masłowice- Kanin- Wszędzień- Kanin-	42	2	01:02	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z



				Kanin- Stary Kraków- Sławno Morska 12- Sławno Morska- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno Dworzec				o.o. Darłowo
21	120	Sławno	Sławno	Sławno dworzec- Sławno ul. Koszalińska- Bobrowiczki- Bobrowice- Smardzewo- Żegocino- Podgórki- Ostrowiec- Kosierzewo I- Kosierzewo- Kwasowo- Kwasowo I- Sławno ul. Polanowska- Sławno ul. Polanowska- Sławno ul. Kossaka- Sławno dworzec	28	1	00:40	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
22	121	Sławno	Sławsko	Sławno dworzec- Łętowo- Łętowo- Żukowo- Janiewice II- Janiewice I- Brzeście- Gwiazdowo II- Gwiazdowo I- Pomiłowo- Sławno dworzec- Sławsko- Sławsko- Radosław I- Radosław II- Sławsko- Tokary II- Tokary I- Sławsko- Warszkowo- Pomiłowo- Kwasowo I- Sławsko	84	7	01:25	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
23	122	Wrześnica	Sławno	Wrześnica- Noskowo- Żabno- Wrześnica- Wrześnica- Noskowo- Żabno- Wrześnica- Wrześnica- Warszkowo- Warszkowo- Warszkówko I- Tychowo- Wrześnica- Noskowo- Żabno- Wrześnica- Wrześnica- Noskowo- Żabno- Wrześnica- Warszkowo- Warszkowo- Warszkówko I- Tychowo- Sławno	120	1	05:05	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
24	123	Kwasowo	Wrześnica	Kwasowo I- Sławno dworzec- Sławno Dworzec- Warszkowo- Warszkowo- Wrześnica- Wrześnica- Warszkowo- Sławno dworzec- Bobrowiczki- Bobrowice- Ryszczewo- Ryszczewko - Ryszczewo- Smardzewo- Bobrowice- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno dworzec- Sławno dworzec- Warszkowo- Wrześnica	67	1	02:05	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
25	124	Wrześnica	Kwasowo	Wrześnica- Noskowo- Żabno- Noskowo- Wrześnica- Warszkowo- Warszkówko-	168	5	05:40	Przedsiębior stwo



				Tychowo- Warszówko- Warszkowo- Sławno- Bobrowiczki- Bobrowice- Ryszczevo- Ryszczevko- Smardzewo- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno- Sławsko- Tokary- Sławno- Bobrowiczki- Bobrowice- Ryszczevo- Ryszczevko- Smardzewo- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno- Kwasowo- Bobrowiczki- Sławno- Warszkowo- Pomłowo- Kwasowo- Sławsko- Kwasowo				Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
26	125	Sławno	Wrzeń ca	Sławno dworzec- Tychowo- Warszówko I- Warszkowo- Wrzeńca- Żabno- Noskowo skrz- Wrzeńca	42	1	01:05	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
27	126	Sławsko	Sławsko	Sławsko- Sławno dworzec- Sławno dworzec- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno ul. Morska- Sławno ul. Morska 12- Boleszewo II- Boleszewo- Boleszewo II- Sławno ul. Morska 12- Sławo ul. Morska- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno dworzec- Sławno dworzec- Sławsko	28	5	00:42	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
28	130	Sławno	Jarostaw iec	Sławno dworzec- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno ul. Morska- Stary Kraków- Kanin- Kanin Rondo- Karsino- Kanin rondo- Wszędzień- Naćmierz- Naćmierz- Naćmierz- Rusinowo- Rusinowo- Rusinowo- Wicie- Jarostawiec II- Jarostawiec ul. Bałtycka	30	5	00:37	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
29	128/1	Sławno	Jarostaw iec	Sławno dworzec- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno ul. Morska- Stary Kraków- Kanin- Kanin Rondo- Wszędzień- Naćmierz- Jezierzany- Wicko Morskie- Jarostawiec- Jarostawiec ul. Bałtycka	24	3	00:33	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z



								o.o. Darłowo
30	134	Kanin	Sławsko	Kanin rondo- Kanin- Stary Kraków- Sławno ul. Morska 12- Boleszewo- Sławno ul. Morska 12- Sławno ul. Wojska Polskiego- Sławsko- Sławsko- Kanin rondo- Kanin- Stary Kraków- Boleszewo- Sławino- Karwice- Ryszczewo- Bobrowice- Sławno dworzec- Sławsko- Radosław- Sławsko	92	4	01:52	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
31	135	Sulecho wo	Sławno	Sulechowo- Sulechówko- Witosław- Witosław- Darskowo- Lejkowo- Lejkowo I- Świącianowo- Żegocino- Paproty- Żegocino- Smardzewo- Bobrowice- Ryszczewo- Ryszczewko- Ryszczewo- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno dworzec- Sławsko- Sławsko- Sławno Dworzec	51	1	01:20	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej Sp. z o.o. Darłowo
32	53/1	Sławno	Sławno	Sławno DK- Sławno Wojska Polskiego- Sławno I Pułku Ułanów- Sławno-Sławno- Tokary I- Staniewice- Tyń I- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Pieńkowo I- Pieńkowo- Chudaczewo- Ronino- Masłowice- Kanin I- Wszędziń- Wszędzin I- Naćmierz- Łęzek- Łącko- Łęzek- Naćmierz- Naćmierz sklep- Naćmierz- Rusinowo- Rusinowo- Rusinowo- Wicie- Jarosławiec I- Jarosławiec- Jarosławiec- Jarosławiec II- Wicko Morskie- Jezierzany- Naćmierz I- Naćmierz- Wszędzin I- Wszędziń- Kanin- Kanin II- Kanin Kolonia- Stary Kraków- Stary Kraków I- Grzybno- Sławno Moska II- Sławno Morska I- Sławno Armii Krajowej- Sławno DK	69	2	01:58	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Rowy
33	48/1	Sławno	Naćmier z	Sławno DK- Sławno I Pułku Ułanów- Sławsko- Sławsko- Tokary I- Staniewice-	34	1	00:49	Przedsiębior stwo



				Tyń I- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Postomino II- Marszewo- Marszewo- Królewo- Królewko- Korlino- Łęzek- Łącko- Łęzek- Naćmierz				Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Rowy
34	61/3	Sławno	Tychow o	Sławno Dworzec- Sławno Wojska Polskiego- Sławno Gdańska Policja- Sławno Gdańska I- Sławno Gdańska II- Warszkowo- Warszkówko II- Tychowo	9	3	00:13	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Smółdzino
35	78/5	Sławno	Rusinow o	Sławno Dworzec- Sławno Armii krajowej- Sławno Morska I- Sławno Morska II- Grzybno- Stary Kraków I- Stary Kraków- Kanin Kol- Kanin- Kanin Rondo- Wszędzień- Naćmierz- Wicko Morskie- Jarosławiec Bałtycka/Marysienka- Jarosławiec Bałtycka/Róża Wiatrów- Jarosławiec Bałtycka/Szkolna- Jarosławiec Bałtycka/Leśna- Wicie- Rusinowo- Rusinowo	31	1	00:45	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Smółdzino
36	77/5	Sławno	Sławno	Sławno Dworzec- Sławno Kossaka- Sławno Polanowska- Pomitowo- Gwiazdówko- Gwiazdowo- Gwiazdowo- Gwiazdowo Kol- Brzeście skrz- Brzeście- Janiewice- Janiewice Kol- Żukowo- Łętowo- Żukowo- Brzeście- Gwiazdowo Kol- Gwaizdowo- Gwiazdówko- Pomitowo- Sławno Polanowska- Sławno Kossaka- Sławno Dworzec	34	7	00:48	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Smółdzino
37	79/7	Sławno	Rusinow o	Sławno DK- Sławno Wojska Polskiego- Sławno I Pułku Ułanów 1- Sławno I Pułku Ułanów Pótnoc- Sławno I Pułku Ułanów 2- Sławsko- Sławsko- Tokary- Staniewice- Tyń I- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Pieńkowo I- Pieńkowo- Chudaczewo-	39	6	00:58	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A.



				Ronino- Masłowice- Kanin- Wszedzień- Naćmierz- Jezierzany- Wicko Morskie- Jarosławiec Bałtycka/Marysieńka- Jarosławiec Bałtycka/Róża Wiatrów- Jarosławiec Bałtycka/Szkolna- Jarosławiec Bałtycka/Leśna- Wicie- Rusinowo- Rusinowo				Smotdzino
38	72/3	Naćmierz	Sławno	Sławno DK- Sławno Wojska Polskiego- Sławno I Pułku Ułanów 1- Sławno I Pułku Ułanów Północ- Sławno I Pułku Ułanów 2- Sławsko- Sławsko- Tokary- Staniewice- Tyń I- Tyń- Pieszcz- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Postomino- Marszewo- Marszewo- Królewko- Królewko- Korlino- Łącko/Łężek- Łącko- Jezierzany- Wicko Morskie- Jarosławiec Bałtycka/Marysieńka- Jarosławiec Bałtycka/Szkolna- Jarosławiec Bałtycka/Leśna- Wicie- Rusinowo- Rusinowo- Naćmierz	46	1	01:07	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Smotdzino
39	76/3	Sławno	Sławno	Sławno DK- Sławno Wojska Polskiego- Sławno I Pułku Ułanów- Sławno-Sławno- Tokary I- Staniewice- Tyń I- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Pieńkowo I- Pieńkowo- Chudaczewo- Ronino- Pieńkowo- Pieńkowo I- Chudaczewo- Masłowice- Kanin Rondo- Wszedzień- Naćmierz- Naćmierz sklep- Naćmierz- Rusinowo- Rusinowo- Wicie- Bałtycka/Marysieńka- Jarosławiec Bałtycka/Szkolna- Jarosławiec Bałtycka/Leśna- Wicko Morskie- Jezierzany- Łącko- Łącko/Łężek- Naćmierz- Wszedzień- Kanin- Masłowice- Ronino- Chudaczewo- Postomino- Kłośnik- Tyń- Tyń- Tyń I- Staniewice- Tokary- Sławsko- Sławsko- Sławno I Pułku	72	1	01:35	Przedsiębior stwo Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Smotdzino





				Ułanów- Sławno I Pułku Ułanów- Sławno Dworzec				
40	102/2	Sławno	Sławno	Sławno Dworzec- Sławno Armii krajowej- Sławno Morska I- Sławno Morska II- Grzybno- Stary Kraków I- Stary Kraków- Kanin Kol- Kanin- Kanin Rondo- Wszędzień- Jezierzany- Wicko Morskie- Jarosławiec Bałtycka/Marysienka- Jarosławiec Bałtycka/Róża Wiatrów- Jarosławiec Bałtycka/Szkolna- Jarosławiec Bałtycka/Leśna- Wicko Morskie- Jezierzany- Łącko- Łącko/Łężek- Korlino- Królewko- Królewko- Marszewo- Złakowo- Marszewo- Marszewo- Postomino- Postomino- Kłośnik- Tyń- Tyń rondo- Tyń I- Staniwice- Tokary- Sławsko- Sławsko- Sławno I Pułku Ułanów- Sławno I Pułku Ułanów- Sławno Dworzec	68	1	00:42	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku S.A. Smołdzino
41	53/4	Sławno	Sławno	Sławno DK- Sławno Wojska Polskiego- Sławno I Pułku Ułanów- Sławno- Sławno- Tokary I- Staniwice- Tyń I- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Pieńkowo I- Pieńkowo- Chudaczewo- Ronino- Masłowice- Kanin - Wszędzień- Naćmierz- Łącko/Łężek- Łącko- Jezierzany- Wicko Morskie- Jarosławiec Bałtycka/Marysienka- Jarosławiec Bałtycka/Róża Wiatrów- Jarosławiec Bałtycka/Szkolna- Jarosławiec Bałtycka/Leśna- Wicko Morskie- Jezierzany- Naćmierz- Wszędzień- Kanin- Kanin- Stary Kraków- Stary Kraków I- Grzybno- Sławno Morska II- Sławno Morska I- Sławno Armii Krajowej- Sławno Dworzec	65	2	01:37	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku S.A. Smołdzino
42	80/4	Sławno	Jarosławiec	Sławno dworzec- Sławno Wojska Polskiego- Sławno I Pułku Ułanów	41	2	01:00	Przedsiębiorstwo



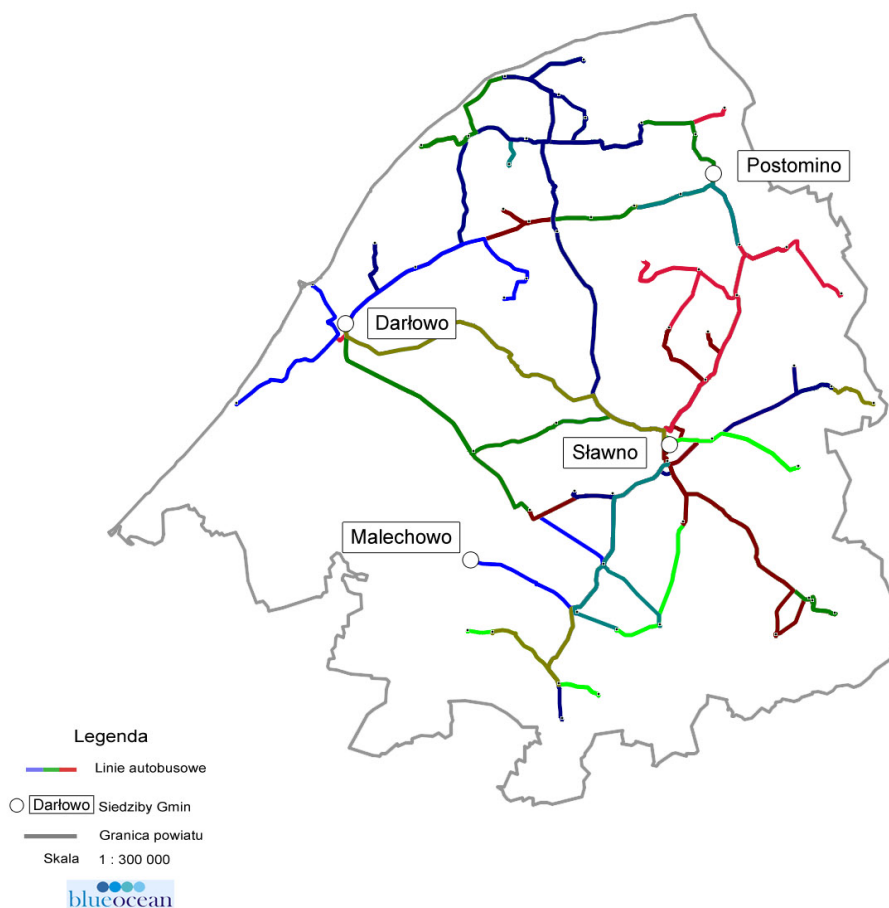
				Północ- Sławsko- Sławsko- TokaryStaniewice- Tyń I- Tyń- Tyń- Kłośnik- Postomino- Postomino skrz- Marszewo- Marszewo- Górsko I- Górsko- Górsko I- Marszewo- Królewo- Królewka- Korlino- Łącko/Łęzek- Łącko- Jezierzany- Wicko Morskie- Jarosławiec Bałtycka/Marysieńka- Jarosławiec Bałtycka/Róża Wiatrów				Komunikacji Samochodo wej w Słupsku S.A. Smotdzino
43	110	Dąbki	Darłówk o Zachodn ie	Darłówek pentla- Darłówek posejdon- Darłówek jednostka- Darłowo PKP- Żukowo Morskie- Żukowo Morskie- Bobolin- Dąbki centrum- Dąbki przystań	14	20	00:25	Przewóz Osób Marcin Witkowski Darłowo
44	127	Darłowo	Sławno	Darłowo DA PKS- Rusko- Domasławice- Słowino- Sęczkowo- Karwice- Bobrowice- Bobrowiczki- Sławno ul. Koszalińska- Sławno DA PKS	25	8	00:26	Przewóz Osób Marcin Witkowski Darłowo
45	108/1	Darłowo	Sławno	Darłowo- Darłowiec- Sinczyca- Krupy- Stary Jarosław- Pątnowa- Grzybno- Sławno ul. Morska- Sławno ul. Morska- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno Dworzec	23	20	00:28	Przewóz Osób Marcin Witkowski Darłowo
46	136	Darłowo	Sławno	Darłowo- Darłowiec- Sinczyca- Krupy- Stary Jarosław- Pątnowa- Grzybno- Sławno ul. Morska- Sławno ul. Morska- Sławno ul. Armii Krajowej- Sławno Dworzec	23	30	00:28	Przewóz Osób Marcin Witkowski Darłowo
47	2/S/1	Darłowo	Kowale wice	Darłowo- Cisowo- Zakrzewo- Drozdowo- Sulimice- Kowalewice	14	10	00:20	Przewóz Osób Marcin Witkowski Darłowo

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Sławnie



## ZAŁĄCZNIK NR 2

Mapa 8. Połączenia autobusowe w Powiecie Sławieńskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Sławieńskiego



Źródło: Opracowanie własne