

Tomasz Adamkiewicz

# Możliwości i uwarunkowania wdrażania rozwiązań integracyjnych w transporcie zbiorowym na przykładzie obszaru dwumiasta Słupsk–Ustka

JEL: O18, R41. DOI: 10.24136/atest.2018.015.

Data zgłoszenia: 17.03.2018. Data akceptacji: 14.04.2018

*W artykule przedstawiono problematykę rozwiązań integracyjnych w transporcie zbiorowym. Tematykę tę omówiono w oparciu o powiązania występujące pomiędzy Słupskiem i Ustką, które łączy umowa o wzajemnej współpracy. Obie miejscowości tworzą obszar dwumiasta, mającego za zadanie prowadzenie wspólnej polityki regionalnej. Celem artykułu jest wykazanie zasadności integracji systemu transportu zbiorowego funkcjonującego na tym obszarze. Zadaniem procesów integracyjnych na rynku transportu zbiorowego jest zapewnienie mieszkańcom danego regionu niezawodnego systemu transportowego, usprawniającego przemieszczenia dzięki przejrzystej taryfie, dostosowaniu siatki połączeń do występującego zapotrzebowania oraz skróceniu czasu podróży. Niezbędne jest także skonstruowanie oferty przewozowej, aby sprzyjała ona podniesieniu atrakcyjności transportu publicznego, w szczególności na tle motoryzacji indywidualnej. Przesłanką do budowy zintegrowanego systemu transportowego powinny być wszystkie postulaty zgłaszane przez mieszkańców danego regionu.*

*Wyniki zrealizowanego projektu badawczego dowodzą, że problematyka zintegrowania transportu zbiorowego na tym obszarze jest wciąż aktualna. Ich zestawienie z proponowanymi założeniami integracyjnymi wskazuje, że rozwiązanie to jest szansą na usprawnienie jego funkcjonowania. Realizacja założeń integrujących transport miejski w Słupsku z transportem zbiorowym w korytarzu Słupsk–Ustka przyczyniłaby się do zacieśnienia współpracy obu miast oraz poprawy ich atrakcyjności turystycznej. Wymaga jednak należytej współpracy samorządów, uwzględniającej postulaty przewozowe mieszkańców regionu, tak aby granice administracyjne nie stanowiły barier w sprawnym przemieszczaniu się pomiędzy tymi miastami.*

**Słowa kluczowe:** transport publiczny, dwumiasto, integracja.

## Wprowadzenie

Położona w północno-zachodniej części województwa pomorskiego miejscowość Ustka stanowi główny ośrodek wypoczynkowy regionu słupskiego, będąc jednocześnie miastem portowym oraz uzdrowiskiem. Położenie w niewielkiej odległości od Słupska i wzajemne powiązania zarówno turystyczne, jak i gospodarcze, powodują potrzebę współpracy obu ośrodków miejskich. Od ponad 10 lat powiązane są umową o wzajemnej współpracy w ramach tzw. dwumiasta, mającą na celu aktywizację gospodarczą i promowanie regionu oraz wspólną politykę rozwoju. Dla prawidłowego współdziałania obu miast niezbędna jest wspólna polityka w zakresie planowania, organizacji i rozwoju transportu zbiorowego. Miasta powiązane są siecią transportową, składającą się z fragmentu drogi krajowej nr 21 oraz krótkiego odcinka linii kolejowej nr 405. Korytarze te stanowią obecnie główną oś transportową łączącą obie miejscowości. Droga krajowa spełnia również funk-

cje łącznika z głównymi drogami w północnej Polsce, tj. z DK6 oraz równoległą do niej DK20, dzięki którym możliwe jest sprawne przemieszczanie się pomiędzy Szczecinem a Trójmiastem, będącymi głównymi ośrodkami miejskimi tej części Polski.

## Przesłanki integracji transportu zbiorowego

Potrzeba integracji transportu zbiorowego ma charakter wtórny wobec przemian dokonujących się w miejskich układach osadniczych. Dynamiczne procesy suburbanizacji, polegające na szybkim rozroście przestrzennym miasta i rozbudowie strefy podmiejskiej, przyczyniają się do stopniowego odpływu ludności na peryferie i wyraźnego wzrostu odsetka ludności zamieszkałej na obszarach przyległych do miasta. Jednocześnie w wyniku przemian społeczno-gospodarczych zmieniają się funkcje wybranych dzielnic lub nawet całych ośrodków miejskich [9]. Zachodzące w sposób równoległy procesy dezurbanizacji powodują przede wszystkim utratę priorytetowego znaczenia śródmieścia, będącego do tej pory prestiżowym miejscem koncentracji handlu i usług. W rezultacie wraz z postępującym rozwojem przestrzennym miasta i dokonującymi się przemianami w przemyśle duże zakłady produkcyjne oraz markety i centra handlowe lokowane są na peryferiach. Jednocześnie w wyniku wzrostu natężenia hałasu, zanieczyszczenia powietrza i zatłoczenia ulic oraz przy wzroście stopnia zamożności ludności obniża się atrakcyjność centrum miasta jako miejsca zamieszkania, co determinuje rozrost przestrzenny strefy podmiejskiej. Czynniki te wywierają istotny wpływ na potrzeby transportowe ludności, przyczyniają się do rozwoju motoryzacji indywidualnej i generują nowe źródła ruchu. W efekcie powiązania występujące pomiędzy miastem a obszarami peryferyjnymi stają się coraz silniejsze i prowadzą do powstawania zespołów miejskich [7].

Przestrzenne rozlewianie się miast przyczynia się do zmian potrzeb i postulatów zgłaszanych przez użytkowników transportu oraz poszerzenia zasięgu rynku transportu miejskiego, który wyznaczany jest przez sieć transportową ukształtowaną przez poszczególne linie komunikacyjne. Podstawowy układ tras koncentruje się zazwyczaj na terenie jednego miasta, a jedynie wybrane trasy wykraczają poza granice administracyjne i swoim zasięgiem obejmują także obszary podmiejskie. Współzależności funkcyjne występujące pomiędzy miastem a obszarem podmiejskim są zazwyczaj na tyle silne, że możliwe jest kreowanie miejskiego charakteru potrzeb przewozowych [8]. Zadaniem transportu miejskiego, funkcjonującego poza granicami administracyjnymi miast, jest umożliwienie swobodnego przemieszczania się mieszkańców silnie powiązanych ze sobą obszarów zurbanizowanych. Jednocześnie odpowiedzialność za zapewnienie tego transportu oraz właściwe jego zorganizowanie leży w kompetencjach wszystkich gmin tworzących dany zespół miejski, przy czym każda z nich posiada własną specyfikę polityczną, społeczno-gospodarczą i przestrzenną, a w rezultacie pełną samodzielność decyzyjną w tym zakresie [11].

Regionalny transport pasażerski jest realizowany i organizowany przez przedsiębiorstwa transportu kolejowego i drogowego. Funkcjonuje jednocześnie jako element całego systemu transportowego kraju. Przede wszystkim jednak stanowi kręgosłup funkcjonowania regionu dla przemieszczających się ludzi i jest warunkiem jego otwartości oraz dalszego rozwoju [5]. Powiązania społeczno-ekonomiczne występujące pomiędzy poszczególnymi ośrodkami miejskimi sprzyjają ich przekształceniom i zmieniają wizerunek regionu. Stąd też ważnym czynnikiem rozwoju regionu jest potrzeba integracji transportu, będąca rezultatem funkcji spełnianych przez poszczególne ośrodki miejskie na danym obszarze zurbanizowanym. Integracja transportu miejskiego wymaga od decydentów przeznaczenia dodatkowych środków publicznych i dogłębnej analizy celowości tego przedsięwzięcia. Proces ten nie może się odbywać bez dokładnego sprecyzowania tego celu i przy stosowaniu rozwiązań ograniczających elastyczność i łatwość dostosowywania się do zmian całego systemu transportowego w danym regionie [2]. Zintegrowany system transportowy powinien zaspokajać potrzeby i oczekiwania pasażerów i to one powinny być głównym czynnikiem wpływającym na kształt oferty przewozowej. Ważnym aspektem jest również jego wpisanie w całokształt polityki transportowej regionu oraz określenie powiązań o charakterze społeczno-gospodarczym. Z przedstawionych warunków wynikają bezpośrednio cztery najistotniejsze cele przeprowadzania integracji w transporcie zbiorowym [11]:

- ♦ wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego względem motoryzacji indywidualnej;
- ♦ zaferowanie usług transportowych charakteryzujących się wyższą jakością w stosunku do usług wcześniej realizowanych;
- ♦ poprawa racjonalności kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego;
- ♦ współdziałanie transportu zbiorowego w rozwoju danego regionu.

Integracja transportu zbiorowego może być procesem realizowanym w obrębie transportu miejskiego w powiązaniu z innymi systemami transportowymi o odmiennym znaczeniu i zasięgu oraz z innymi gałęziami transportu. Jednolity system transportu zbiorowego ma przede wszystkim niezawodnie służyć pasażerom, umożliwiając swobodne korzystanie z poszczególnych gałęzi transportu i linii komunikacyjnych oraz wnoszenie opłaty za przejazd w sposób jednorodny [6]. Efektem podjętych działań w zakresie integracji transportu zbiorowego powinno być skrócenie czasu podróży, racjonalne ukształtowanie siatki połączeń i rozkładów jazdy oraz stworzenie możliwości do swobodnej zmiany środków transportu [4]. W procesach integracyjnych należy uwzględniać również strukturę gałęziową transportu. Szczególną rolę przypisuje się powiązaniu transportu miejskiego z transportem kolejowym, które może służyć usprawnieniu funkcjonowania całego regionu i poprawie jego dostępności przestrzennej w skali kraju. W rezultacie od integracji transportu kolejowego z transportem miejskim można oczekiwać znaczącej poprawy efektywności przewozów pasażerskich [1].

## Funkcjonowanie transportu autobusowego w korytarzu Słupsk-Ustka

Podstawę transportu zbiorowego w korytarzu Słupsk-Ustka stanowi transport autobusowy. Obecnie korytarz transportowy Słupsk-Ustka wzdłuż drogi krajowej nr 21 obsługiwany jest przez trzech przewoźników: Nord Express, Ramzes i PKS Słupsk. Przewozy wykonywane są na zasadach komercyjnych, a więc nie są administrowane przez Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, który pełni funkcję organizatora transportu miejskiego na terenie Słupska

i gmin ościennych, które podpisały stosowne porozumienie w tym zakresie. Każdy z przewoźników stosuje odmienny sposób identyfikacji wizualnej obsługiwanej linii. Dotyczy to zarówno rozkładu jazdy, jak i malatury autobusów. W pojazdach informacje o kierunku jazdy są umieszczane na elektronicznych wyświetlaczach lub specjalnych tablicach. Rozkład jazdy na przystankach jest ulokowany na jednej, wspólnej tabliczce rozkładowej z informacjami o przebiegu trasy i przewoźnikach. Natomiast w formie elektronicznej rozkład jest umieszczany indywidualnie przez każdego przewoźnika na własnej stronie internetowej. Dane dotyczące linii autobusowej obsługującej korytarz Słupsk-Ustka z podziałem na relacje i częstotliwość kursowania przedstawia tab. 1.

Istniejący układ komunikacyjny zakłada funkcjonowanie 1 linii autobusowej oznaczonej jako 500, o ujednoliconej częstotliwości kursowania. Linia ta ma 3 zbliżone i wzajemnie się uzupełniające warianty przebiegu trasy. Każdy z wariantów jest dedykowany obsłudze przez innego przewoźnika. Realizowany rozkład jazdy jest zsynchronizowany i umożliwia naprzemienne kursowanie autobusów poszczególnych przewoźników ze wspólną, 20-minutową częstotliwością modułową, od godzin wczesnorannych do późnowieczornych w dni robocze oraz w soboty. W dni świąteczne i w niedziele przypadające poza okresem letnich wakacji modułowa częstotliwość jest ograniczana do 40 min.

Poza drobnymi korektami, trasa linii 500 nawiązuje do historycznego przebiegu najdłuższej linii słupskiego transportu miejskiego (oznaczonej numerem 10), która funkcjonowała do 2004 r. W stosunku do pierwowzoru zmiany polegały na wydłużeniu wybranych kursów (wykonywanych przez Nord Express i UP Ramzes) do Ustki Zachodniej oraz ulokowaniu przystanku początkowego w Słupsku, przy ul. 11 listopada. Jedynie kursy obsługiwane przez PKS Słupsk kończą się w centrum Ustki, na pętli u zbiegu ulic Portowej i Marynarki Polskiej, zaś w Słupsku wykonywane są wydłużoną trasą do pętli przy Centrum Handlowym „Jantar”. Walorem takiego układu trasy linii 500 jest jej duża dostępność na terenie Słupska – z obsługą ścisłego centrum miasta, jak i największych „sypialni” miasta: osiedla Niepodległości, Piastów i Sobieskiego. Przebieg trasy gwarantuje również dostępność do obiektów edukacyjnych, rekreacyjnych, handlowo-usługowych i administracyjnych.

Tab. 1. Transport autobusowy w korytarzu Słupsk-Ustka

	Przewoźnik	Relacja	Typ pojazdu	Częstotliwość kursowania (w minutach)	
				Poniedziałek – Sobota	Niedziela i święta
Linia 500	PKS Słupsk	Słupsk, CH Jantar-Ustka, Portowa	SN/WN	60	120/60**
	Nord Express	Słupsk, 11 listopada-Ustka, Kolorowa – działki	WN	60	120/60**
	UP Ramzes	Słupsk, 11 listopada-Ustka, Kolorowa – działki*	SN/WN	60	120/60**
<b>Wspólna częstotliwość modułowa</b>				20	40 / 20**

SN – autobus standardowy, niskopodłogowy o długości ok. 12 m;

WN – autobus wielkopojemny, niskopodłogowy (niskowejściowy) o długości ok. 15 m;

\* – wybrane kursy wydłużone do Lędowa;

\*\* – częstotliwość kursowania obowiązująca w okresie wakacji.

Źródło: oprac. własne na podst. danych PKS Słupsk S.A., Nord Express sp. z o.o., UP Ramzes.



Rys. 1. Schemat zasięgu stref taryfowych obowiązujących na linii 500

Źródło: oprac. własne.

Podobne zalety wynikają z układu trasy na terenie Ustki. Linia 500 zapewnia dojazd zarówno do ścisłego centrum, jak i do dynamicznie rozwijających się osiedli w zachodniej części kurortu.

Do zadań transportu autobusowego w analizowanym korytarzu transportowym należy również obsługa miejscowości położonych wzdłuż drogi krajowej nr 21, znajdujących się poza granicami administracyjnymi miast Słupsk i Ustka. Są to miejscowości położone na terenie gminy Słupsk (Włynkówko, Włynkowo, Bydłino) oraz gminy Ustka (Niestkowo, Zimowiska, Grabno). Ich obsługa realizowana jest przez wszystkich przewoźników. Dodatkowo na terenie gminy Ustka wybrane kursy linii 500, obsługiwane przez UP Ramzes, realizowane są do koszar wojskowych w Lędowie. Przebieg trasy linii 500 znajduje również odzwierciedlenie w kształcie stref taryfowych, które zilustrowano schematycznie na rys. 1.

Ceny biletów jednorazowych i miesięcznych obowiązujące na linii 500 są jednorodne. Bilety miesięczne podlegają dodatkowo wzajemnemu honorowaniu w pojazdach wszystkich przewoźników. Ze względu na świadczenie usług transportowych na zasadach komercyjnych przewoźnicy w ograniczonym zakresie stosują ulgi w opłatach. Dotyczą one wyłącznie biletów miesięcznych. Znacznym utrudnieniem dla podróży jest ograniczony sposób dystrybucji biletów, które można nabywać jedynie u konduktora w pojeździe lub w specjalnych punktach administrowanych indywidualnie przez przewoźników.

### Funkcjonowanie transportu kolejowego w korytarzu Słupsk–Ustka

Drugorzędny odcinek linii kolejowej nr 405, biegnący w korytarzu słupsko-usteckim, jest wykorzystywany w nikłym stopniu i dedykowany przede wszystkim obsłudze sezonowej. Rozmieszczone są na nim 4 przystanki pasażerskie: Strzelinko, Gałęzinowo, Charnowo Słupskie i Mokrzyca. Czas przejazdu pociągiem na tej trasie wynosi od ok. 15 min w przypadku braku zatrzymań na przystankach pośrednich do 20 minut w przypadku obsługi wszystkich przystanków na trasie. Odcinek ten stanowi również odgałęzienie magistralnej linii kolejowej nr 202 ze Stargardu Szczecińskiego do Gdańska Głównego.

Mankamentem omawianej linii jest jej położenie w dość znacznej odległości od obszarów gęsto zabudowanych, szczególnie poza granicami administracyjnymi Słupska i Ustki. W rezultacie nie generuje ona znaczących potoków pasażerskich. Problem stanowi również zdekompletowana i zaniedbana infrastruktura przystanków kolejowych, znacząco odbiegająca od współczesnych standardów. Czynniki te przekładają się na relatywnie niską dostępność kolei w analizowanym korytarzu. Niższa jest również jej elastyczność ze względu na brak mijanek na całym odcinku. Skutkuje to przede wszystkim niemożnością zapewnienia atrakcyjnej częstotliwości kursowania pociągów i w efekcie niewielkim ich wykorzystaniem.

Aktualnie transport kolejowy w korytarzu słupsko-usteckim pełni marginalną rolę. Na ten stan rzeczy złożył się szereg czyn-

ników, wśród których należy wymienić stopniowe ograniczanie liczby połączeń wyłącznie do ruchu sezonowego, niedopasowanie godzin odjazdów pociągów do faktycznego zapotrzebowania, niski standard taboru oraz przede wszystkim postępującą degradację infrastruktury. Aktualnie obowiązująca oferta prze-

wozowa jest ograniczona wyłącznie do sezonu wakacyjnego i uwzględnia zaledwie 9 par pociągów regionalnych, w krótkiej relacji Słupsk–Ustka, których operatorem są Przewozy Regionalne sp. z o.o. Pozytywnym przejawem aktywizacji ruchu kolejowego na tym odcinku są sezonowe dalekobieżne połączenia realizowane przez PKP Intercity (TLK Gwarek do Katowic i TLK Korsarz do Krakowa Głównego) oraz Koleje Mazowieckie (do Warszawy Zachodniej). Połączenia te zapewniają skomunikowanie Ustki jako ośrodka wypoczynkowego z innymi regionami kraju.

Obecnie na pomorskim odcinku linii kolejowej nr 405 prowadzone są prace modernizacyjne, w ramach których przywrócone zostaną pierwotne parametry techniczno-eksploatacyjne, umożliwiające jazdę pociągów z dopuszczalną prędkością 100 km/h. Likwidacji ulegną wszelkie ograniczenia związane ze złym stanem technicznym infrastruktury oraz zwiększona zostanie przepustowość linii, co wpłynie na skrócenie czasu przejazdu. Modernizacja linii stanowi realną szansę na zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego. Rewitalizowany obecnie odcinek linii kolejowej nr 405 między Słupskiem a Ustką był przed laty przedmiotem projektu „Słupska Kolej Morska”, którego zadaniem miało być zacieśnienie współpracy obu miast w ramach dwumiaستا. Za jego podstawowe cele uznano umożliwienie sprawnego dojazdu do strefy ekonomicznej w Słupsku, zwiększenie dostępności turystycznej terenów rekreacyjnych w zachodniej części Ustki z wykorzystaniem istniejącej i zmodernizowanej infrastruktury kolejowej oraz usprawnienie transportu pomiędzy tymi miastami [10]. Wskutek zawieszenia prac projektowych całości przedsięwzięcia nie zrealizowano, jednak zbliżone koncepcje (m.in. budowa dodatkowych przystanków w Słupsku i Ustce) są realizowane przez PKP PLK w ramach projektu rewitalizacji linii kolejowej 405.

### Cel, przedmiot i metodyka badania

W celu przeanalizowania zasadności wdrażania procesu integracji na rynku transportu zbiorowego na obszarze dwumiaستا Słupsk–Ustka w kwietniu 2016 r. przeprowadzono badanie wśród mieszkańców tego regionu. Celem badania było zebranie informacji na temat preferencji i zachowań transportowych pasażerów autobusów oraz poznanie ich opinii o istniejącym systemie połączeń spajających obie miejscowości. Zastosowaną metodą badawczą był wywiad z pasażerami oczekującymi na wybranych przystankach w Słupsku i Ustce. Zadaniem respondentów było udzielenie odpowiedzi na 5 pytań zawartych w kwestionariuszu, dotyczących istniejącego systemu połączeń pomiędzy Słupskiem a Ustką. Pytania dotyczyły m.in.:

- celu podróży i częstości podróżowania transportem autobusowym;
- postulatów przewozowych, które w znaczący sposób determinowały wybór przez pasażera transportu autobusowego;
- propozycji kierunków zmian, które mogłyby usprawnić istniejącą ofertę przewozową;
- przyczyn znikomego wykorzystania i niskiej popularności połączeń kolejowych w relacji Ustka–Słupsk, funkcjonujących podczas sezonu wakacyjnego.



**Rys. 2.** Częstotliwość podróży realizowanych przez pasażerów transportu autobusowego w korytarzu Słupsk-Ustka

Źródło: badania własne.

Wytypowaną do badania preferencji i zachowań transportowych populację podzielono na grupy według 3 kryteriów: płci, wieku oraz miejsca zamieszkania. Zastosowano dobór kwotowy, polegający na uzyskaniu maksymalnego stopnia podobieństwa wytypowanej próby do populacji generalnej. W badaniu wzięło udział łącznie 170 osób, w tym 55% kobiet i 45% mężczyzn. Najliczniej reprezentowane były osoby w wieku od 19 do 30 lat (30%) oraz w wieku od 46 do 65 lat (24%), co stanowiło ponad połowę respondentów, zaś najmniej liczną grupę stanowiły osoby w wieku powyżej 65 lat (8%). Najliczniej reprezentowani byli mieszkańcy Słupska (42%) i Ustki (36%). Mieszkańcy pozostałych miejscowości położonych pomiędzy Słupskiem a Ustką stanowili 22%.

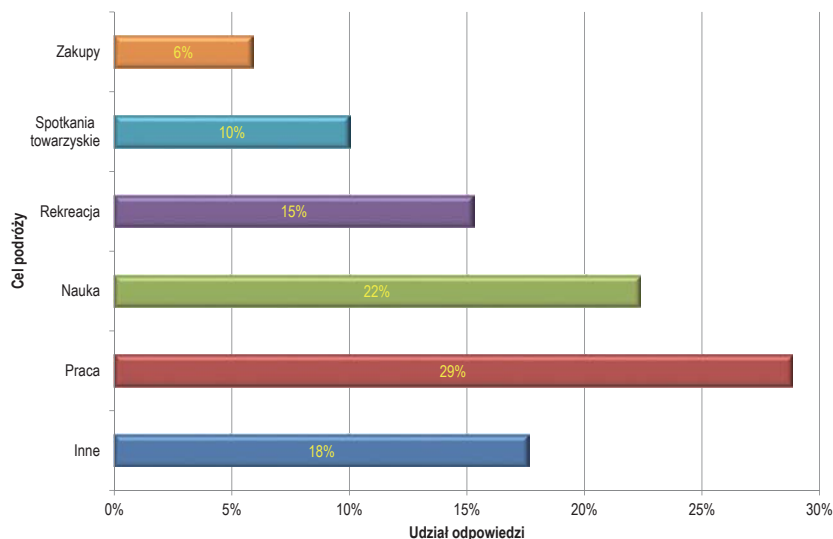
## Analiza i interpretacja wyników badania

Przeprowadzone badanie preferencji i zachowań transportowych umożliwiło rozpoznanie i analizę częstości oraz celu realizowanych przez pasażerów podróży w korytarzu Słupsk-Ustka i motywów, którymi kierowali się, wybierając transport autobusowy. Zidentyfikowano najważniejsze czynniki, które mogłyby wpłynąć na poprawę istniejącej obecnie oferty przewozowej oraz określono przyczyny niewielkiego popytu na usługi transportu kolejowego i jego relatywnie niskiego udziału w obsłudze korytarza Słupsk-Ustka.

Pierwszym zadaniem respondentów było określenie częstości realizowanych podróży, z wykorzystaniem skali rangowej: bardzo często, często, rzadko, bardzo rzadko. Wśród 170 wytypowanych do badania pasażerów zdecydowana większość – 71% – odbywała podróże bardzo często (przynajmniej kilka razy w tygodniu) lub często, czyli od 1 do 2 razy w tygodniu, przy czym liczba osób podróżujących bardzo często była niemal trzykrotnie wyższa. Pozostała część badanych wskazała na realizowanie podróży rzadko lub bardzo rzadko – odpowiednio 11% i 18%. Sytuację tę zilustrowano na rys. 2.

Następnie poproszono podróżnych o wskazanie celu realizowanej danego dnia podróży. Możliwy był wybór 1 spośród 5 proponowanych kategorii odpowiedzi (rekreacja, praca, nauka, zakupy, spotkania towarzyskie) lub też wskazanie innego celu. Odpowiedzi przedstawiono na rys. 3.

Dominującymi celami podróży pasażerów były praca i nauka. Zostały one wskazane przez odpowiednio 29% i 22% badanych, co stanowiło ponad połowę ogółu respondentów. Istotnymi celami podróży okazały się również: rekreacja (15% odpowiedzi) oraz spotkania towarzyskie, na które wskazało 10% osób biorących udział w badaniu.



**Rys. 3.** Kryterium celu podróży realizowanych przez pasażerów transportu autobusowego

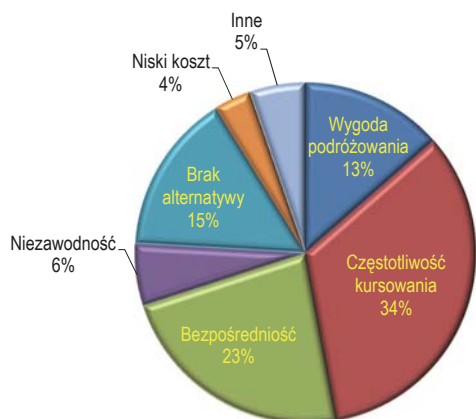
Źródło: badania własne.

Następnym etapem badania było wytypowanie czynnika, który w sposób znaczący wpłynął na wybór przez pasażerów transportu autobusowego. Do wyboru możliwych było 6 kategorii zaproponowanych w kwestionariuszu: wygoda podróżowania, częstotliwość kursowania, bezpośredniość, niezawodność, brak alternatywy i niski koszt. Respondenci mogli również wskazać własną kategorię odpowiedzi. Strukturę czynników istotnie wpływających na wybór autobusu jako środka transportu zilustrowano na rys. 4.

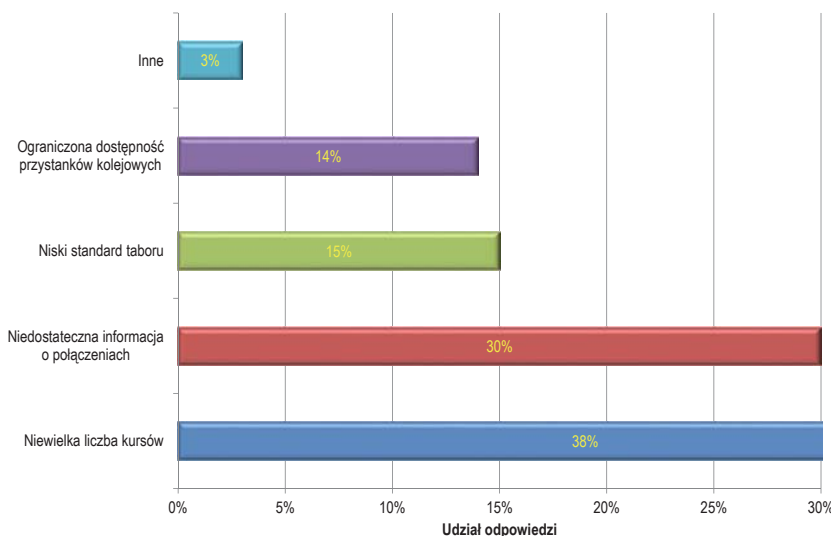
Najważniejszą determinantą wyboru transportu autobusowego okazała częstotliwość kursowania autobusów. Takiego wyboru dokonało 34% ogółu badanych. Wysoki stopień dostępności transportu autobusowego, przejawiający się w obsłudze największych osiedli w Słupsku i Ustce, przejeździe przez ścisłe centra obu miast, gwarantujący możliwość dotarcia do pożądanego przez pasażera celu podróży, wpłynął w sposób znaczący na wysoką rangę czynnika bezpośredniości (23% odpowiedzi). Wyniki te świadczą o wysokim poziomie konkurencyjności istniejącej oferty przewozowej w transporcie autobusowym względem innych środków transportu. Około 13% badanych wskazało jako determinantę wyboru transportu autobusowego wygodę podróżowania, a 15% badanych – brak alternatywy w postaci innych środków transportu. Najmniejsze znaczenie przy wyborze autobusu miały: niezawodność, niski koszt oraz pozostałe czynniki wskazywane przez respondentów. Stanowiły one odpowiednio 6%, 4% i 5% odpowiedzi. Jako czynniki w istotny sposób wpływające na wybór transportu autobusowego pasażerowie wskazywali również kulturę obsługi oraz chwilowy brak samochodu. Czynniki te zgrupowano łącznie w kategorii „inne”.

Kolejna część badania dotyczyła potencjalnych kierunków zmian, które mogłyby wpłynąć na poprawę aktualnie istniejącej oferty przewozowej. Zadaniem respondentów było uszeregowanie wymienionych w kwestionariuszu elementów: od najbardziej istotnego (który oznaczono cyfrą 1) do najmniej istotnego (który opatrzone cyfrą 6). Propozycje kierunków zmian wraz z procentowym udziałem odpowiedzi zestawiono w tab. 2.

Za najbardziej istotne propozycje poprawy istniejącej oferty przewozowej uznano wspólny bilet integrujący komunikację miejską w Słupsku z transportem autobusowym w korytarzu Słupsk-Ustka oraz możliwość zakupu biletów w kiosku lub przez Internet.



Rys. 4. Czynniki determinujące wybór transportu autobusowego przez pasażerów  
Źródło: badania własne.



Rys. 5. Opinie respondentów na temat niskiej atrakcyjności transportu kolejowego w obsłudze korytarza Słupsk-Ustka  
Źródło: badania własne.

Elementy te za najistotniejsze uznało odpowiednio 25% i 24% osób. Ważnymi kierunkami zmian okazały się również te, które dotyczyły istniejącej obecnie oferty przewozowej. Zwiększenie liczby kursów jako czynnik najbardziej istotny wytypowało 22% respondentów, zaś niższą cenę biletów – 19%. Równoległe wyodrębniono obszary, które nie wymagają, zdaniem respondentów, znaczącej poprawy. Za czynniki te uznano poprawę punktualności oraz wyższy standard taboru. Jako całkowicie nieistotne uznało je odpowiednio 18% i 29% respondentów.

Ostatnie pytanie dotyczyło przyczyn niskiej atrakcyjności transportu kolejowego w podróżach pomiędzy omawianymi miastami. Respondenci mieli możliwość wyboru 1 z 4 proponowanych w kwestionariuszu kategorii odpowiedzi lub też wskazanie innej przyczyny (rys. 5).

Dominującą przyczyną niskiej atrakcyjności kolei w obsłudze obu miast okazała się niewielka liczba kursów. Za ważną przyczynę wskazaną przez respondentów można uznać również niedostateczną informację o istniejących połączeniach. Te czynniki za najistotniejsze uznało łącznie 68% ankietowanych. Na taki stan rzeczy złożyła się m.in. relatywnie większa dostępność transportu autobusowego oraz skoordynowany rozkład jazdy autobusów, zapewniający stosunkowo wysoką częstotliwością kursowania. W rezultacie liczba kursów pociągów w sezonie letnim jest około trzykrotnie mniejsza od liczby kursów realizowanych przez autobu-

Tab. 2. Zestawienie propozycji kierunków zmian w istniejącej ofercie przewozowej transportu autobusowego wraz z udziałem procentowym odpowiedzi respondentów

Kierunek zmian	Odpowiedzi [%]					
	1	2	3	4	5	6
Zwiększenie liczby kursów	22	15	12	15	16	20
Poprawa punktualności	7	9	18	19	28	18
Niższa cena biletów	19	21	25	18	12	6
Wyższy standard taboru	4	12	11	25	20	29
Możliwość zakupu biletów w kiosku lub przez Internet	24	19	18	10	16	13
Wspólny bilet dla transportu miejskiego i linii Słupsk-Ustka	25	24	15	14	8	15

Źródło: badania własne.

sy. Mniej istotnymi przyczynami okazały się niski standard taboru oraz ograniczona dostępność przystanków kolejowych. Wskazało je odpowiednio 15% i 14% ankietowanych. Za ledwie 3% badanych wytypowało – jako własną propozycję – wyższe bezpieczeństwo jazdy autobusem.

Przedstawione wyniki badań potwierdzają dominującą rolę transportu autobusowego w systemie transportu zbiorowego w omawianym korytarzu. Preferencje mieszkańców związane z wyborem transportu autobusowego są determinowane przede wszystkim przez wysoką częstotliwość kursowania oraz przez wysoki stopień dostępności. Walorem układu tras jest nie tylko zagwarantowanie bezpośrednich przemieszczeń między Słupskiem a Ustką, ale również możliwość dotarcia do największych osiedli w obu miastach i obsługa pozostałych miejscowości położonych w omawianym korytarzu transportowym. W ten sposób transport autobusowy w znacznej mierze umożliwia dojazdy do miejsc pracy, nauki i rekreacji bez konieczności przesiadania się.

Mankamentem transportu autobusowego jest rozdrobnienie linii 500 na 3 odrębne relacje o znacznym stopniu pokrycia trasy, przy czym każda z nich administrowana jest przez innego przewoźnika. Wpływa to negatywnie na czytelność układu tras, szczególnie dla osób spoza regionu. Problemami związanymi z funkcjonowaniem transportu autobusowego są również stosunkowo wysokie ceny biletów oraz niewielka elastyczność w zakresie ich dystrybucji. Bilety i taryfa okazały się głównymi obszarami potencjalnych zmian, wskazywanymi przez pasażerów w badaniach preferencji. Szansy na usprawnienie transportu autobusowego upatruje się ponadto w utworzeniu zintegrowanej taryfy łączącej transport miejski w Słupsku z transportem autobusowym na trasie Słupsk-Ustka. Nowa, jednolita taryfa i uproszczony schemat połączeń w znacznej mierze mogłyby usprawnić możliwość przemieszczania się oraz zacieśnić współpracę obu miast.

Zgromadzone opinie dotyczące transportu kolejowego w obsłudze dwumiesta potwierdzają jego niską atrakcyjność. Jest ona rezultatem niewielkiej liczby kursów i postępującej degradacji infrastruktury. Niekorzystny jest również przebieg linii kolejowej, charakteryzujący się dość dużym oddaleniem od obszarów gęsto zabudowanych oraz jej ograniczona przepustowość, w znacznej mierze utrudniająca skonstruowanie atrakcyjnego rozkładu jaz-

dy. Na niską atrakcyjność transportu kolejowego przekłada się również niski standard taboru dedykowanego obsłudze połączeń. Silna konkurencja ze strony transportu autobusowego pozwala stwierdzić, że docelowo jedynym przeznaczeniem kolejowej części korytarza Słupsk-Ustka może stać się obsługa sezonowych połączeń dalekobieżnych, łączących Ustkę z innymi częściami kraju.

## Podsumowanie

Obecnie transport miejski w Słupsku oraz transport zbiorowy w korytarzu Słupsk-Ustka funkcjonują jako 2 odrębne systemy. Przez wiele lat funkcjonowały one w ścisłym związku, zatem współzależności występujące pomiędzy nimi są nadal widoczne. Wyzwanie stanowią: wzrastający ruch samochodów osobowych ograniczający przepustowość drogi krajowej nr 21 oraz wieloletnie zaniedbania w zakresie funkcjonowania transportu kolejowego, którego rola w obsłudze obu miast jest marginalna. Wdrażanie rozwiązań integracyjnych na obszarze dwumiaста należy uznać za niezbędne dla usystematyzowania oraz uproszczenia istniejącego schematu połączeń. Silnie zakorzeniona w świadomości mieszkańców regionu oferta przewozowa transportu autobusowego i jej ranga pozwalają stwierdzić, że obsługa omawianego korytarza nadal powinna być realizowana w oparciu o ten transport. Rozwiązanie to wydaje się najbardziej właściwe z punktu widzenia relatywnie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów, znacznego stopnia dostępności na obszarze obu miast oraz obsługi komunikacyjnej mniejszych miejscowości położonych wzdłuż DK21.

Zasadne powinno być włączenie istniejącej linii 500 do systemu transportu miejskiego w Słupsku i usystematyzowanie przebiegu jej trasy na obszarach wewnątrzmijskich. Stanowiłoby to niejako powrót do funkcjonującej przed laty najdłuższej linii podmiejskiej, łączącej Słupsk z Ustką. Ukształtowana w ten sposób linia funkcjonowałaby pod egidą zarządcy transportu miejskiego, co w znacznej mierze przyczyniłoby się do dostosowania jej do zgłaszanych potrzeb. Jednocześnie rozwiązanie to nie musiałoby zmniejszyć roli przewoźników obecnie obsługujących połączenia Słupsk-Ustka. Podmioty te mogłyby zgłaszać swoje oferty do poszczególnych zadań w organizowanym przez zarządcę przetargu na obsługę tego połączenia. Zadaniem przewoźników byłoby wówczas dostosowanie się do warunków narzuconych przez organizatora transportu, dzięki czemu jakość świadczonych usług mogłaby ulegać stopniowej poprawie.

Istotnym kierunkiem usprawnienia oferty przewozowej powinno być również zbudowanie nowej, ujednocionej taryfy. Poprzez wdrożenie wspólnego biletu dla transportu miejskiego i linii Słupsk-Ustka możliwe byłoby usprawnienie przesiadek oraz zagwarantowanie możliwości dotarcia do poszczególnych osiedli w Słupsku, także tych nieobsługiwanych przez linię 500. Wykorzystanie istniejących w transporcie miejskim w Słupsku narzędzi dystrybucji biletów (Internet, aplikacje mobilne, kioski) stanowiłoby dodatkowy walor ułatwiający pasażerom korzystanie z transportu autobusowego. Zdefiniowane w ten sposób działania integracyjne powinny umożliwić znaczącą poprawę dostępności czasowej i przestrzennej do usług transportu zbiorowego w korytarzu Słupsk-Ustka.

## Bibliografia:

1. Bąk M., Borkowski P., Pawłowska B., *Integracja transportu pasażerskiego kolejowego z transportem miejskim – wykorzystanie teoretycznych rozwiązań w praktyce*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Funkcjonowanie i rozwój transportu” 2015, nr 41.
2. Bąkowski W., *Integracja systemu regionalnych przewozów pasażerskich a wartość dodana dla pasażera*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 1.
3. Dane PKS Słupsk S.A., Nord Express sp. z o.o. i UP Ramzes.
4. Dydkowski G., *Integracja transportu miejskiego*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego, Katowice 2009.
5. Grzelec K., Wyszomirski O., *Regionalizacja zbiorowego transportu pasażerskiego w Polsce*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2017, nr 4.
6. Kłos B. (red.), *Nowoczesne produkty na rynku usług transportowo-spedycyjno-logistycznym*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2003.
7. Michalski T., *Geografia społeczno-gospodarcza dla ekonomistów*, Prace Wyższej Szkoły Finansów i Administracji w Sopocie, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2005.
8. Rucińska D. (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015.
9. Słodczyk J., *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001.
10. *Strategia Rozwoju Miasta Ustka do roku 2020*, Wydział Rozwoju Lokalnego i Integracji Europejskiej Urzędu Miasta Ustka, Ustka 2011.
11. Wyszomirski O. (red.), *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.

## Possibilities and conditions for the implementation of integration solutions in public transport on the example of a double-city area Słupsk-Ustka

The article presents the problems of integration solutions in mass transport. This topic is based on the connections between Słupsk and Ustka, which is linked by a mutual cooperation agreement. Both towns form a double-city area, which aims to conduct a common regional policy. The aim of this article is to demonstrate the legitimacy of integrating the mass transport system operating in this area. The task of integration processes on the public transport market is to provide the inhabitants of a region with a reliable transport system, streamlining the movement by a transparent tariff, adjusting the network of connections to the demand and shortening the travel time. It is necessary to construct a transport offer in such a way as to promote the attractiveness of public transport, in particular against the background of individual motorisation. The premise for building an integrated transport system should be all postulates of inhabitants of a region.

The results of the research project carried out prove that the issue of integrating public transport in this area is still valid. Their comparison with the proposed integration assumptions indicates that these solutions are an opportunity to improve its functioning. Implementation of the assumptions linking urban transport in Słupsk with mass transport in the Słupsk-Ustka corridor would contribute to strengthening the cooperation of both cities and improving their tourist attractiveness. However, it requires proper cooperation of local governments, taking into account all the travel postulates of the inhabitants of the region. The administrative boundaries can not constitute barriers to smooth movement between these cities.

**Keywords:** public transport, double-city area, integration.

## Autor:

**Tomasz Adamkiewicz** – magistrant w Katedrze Rynku Transportowego, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego