



POLITYKA TRANSPORTOWA SŁUPSKA I USTKI W KONTEKŚCIE KONCEPCJI DWUMIASTA

Transport policy of Słupsk and Ustka in the context of the concept of the Duo-city

Wioletta Szymańska (1), Łukasz Marszałek (2)

(1) Instytut Geografii i Studiów Regionalnych, Wydział Matematyczno-Przyrodniczy, Akademia Pomorska w Słupsku, Partyzantów 27, 76-200 Słupsk

e-mail: wioletta.szymanska@apsl.edu.pl

(2) Instytut Geografii i Studiów Regionalnych, Wydział Matematyczno-Przyrodniczy, Akademia Pomorska w Słupsku

e-mail: lukasz.marszalek@apsl.edu.pl

Cytacja:

Szymańska W., Marszałek Ł., 2017, Polityka transportowa Słupska i Ustki w kontekście koncepcji Dwumiesta, *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 20(3), 77-86.

Streszczenie: W artykule omówiono problem realizacji polityki transportowej Słupska i Ustki w świetle założeń porozumienia w sprawie Dwumiesta. Zostało ono podpisane przez władze samorządowe obu miast w 2003 roku. Jednym z zapisanych w nim postanowień jest prowadzenie wspólnej polityki transportowej oraz poprawa komunikacji. Oprócz przedstawienia sytuacji transportowej przeprowadzono również analizę wybranych dokumentów strategicznych, dotyczących rozwoju obu miast pod kątem projektów i inwestycji związanych z polityką transportową Dwumiesta. Zaprezentowano też koncepcje dotyczące perspektyw rozwoju transportu w województwie pomorskim oraz w kraju, które mogą wpłynąć na sytuację komunikacyjną w Słupsku i Ustce. Na zakończenie podjęto próbę wskazania najistotniejszych przedsięwzięć wykonanych w tym zakresie w obu miastach przez 14 lat funkcjonowania Dwumiesta, a także tych kluczowych inwestycji, które wciąż oczekują na realizację.

Słowa kluczowe: Dwumiesto, komunikacja, polityka transportowa, Słupsk, Ustka

Abstract: The article discusses the problem of implementation of the transport policy of Słupsk and Ustka in the light of the assumptions of the agreement on the Duo-city. It was signed by the local government of both cities in 2003. One of the provisions of the agreement is conducting a common transport policy and improving of communication. Apart to presenting the current transport situation, an analysis of selected strategic documents concerning the development of the two cities has been carried out in terms of projects and investments related to the transport policy of Duo-city. In addition, concepts concerning transport development perspectives in the Pomeranian Voivodship and in the country, which may undoubtedly affect the transport situation in Słupsk and Ustka, were also presented. Finally, an attempt was made to identify the most important projects undertaken in this area in both cities for the twelve years of Duo-city operation, as well as those key investments that are still awaiting implementation.

Key words: Duo-city, communication, transport policy, Słupsk, Ustka

Otrzymano (Received): 17.08.2017

Zaakceptowano (Accepted): 27.09.2017

1. Wstęp

Zagadnienia z zakresu transportu Słupska i Ustki stanowią temat dyskusji władz samorządowych, poruszane były także przez badaczy, którzy dokonywali analiz oceniających niedostatki w tej dziedzinie. Większość z tych prac traktowała oba miasta oddzielnie. Duże znaczenie dla koncepcji Dwumiasta miały publikacje E. Rydza, które dotyczyły m.in.: natężenia ruchu drogowego na granicy miasta Słupska (Rydz, 1991; 2001; 2002), wskazujące na przyszłe zagrożenia przeciążenia istniejącego systemu komunikacji pomiędzy Słupskiem i jego otoczeniem. Zagadnienia związane z rolą transportu kolejowego dla omawianego obszaru poruszali E. Rydz i P. Mencil (2007) oraz P. Peszek (2006). Ten ostatni postulował m.in.: wznowienie ruchu na wybranych liniach kolejowych województwa pomorskiego oraz proponował zalecany poziom obsługi kolejowej, uwzględniając w tym także trasę Słupsk–Ustka z kursującym szynobusem ze wzmożoną częstotliwością w sezonie letnim. Wynikało to w dużej części z ukształtowanej funkcji uzdrowiskowej Ustki. Wzrost znaczenia tej funkcji i jej powiązania z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej ujęte zostały przez W. Szymańską (2012). Ważnym elementem polityki transportowej badanego regionu, ze względu na nadmorskie położenie, jest także port morski w Ustce, a zwłaszcza pełnione przez niego funkcje oraz perspektywy rozwoju (Palmowski, 1996; Forkiewicz, 2015). Niedostateczny nacisk na rozwój funkcji portowych Ustki spowodował stopniowy zanik znaczenia tego rodzaju transportu dla gospodarki Ustki, a pośrednio także Słupska (Michalski, Szamańska, 2016). Polityka transportowa obu miast determinowana jest w dużej części korzyściami ekonomicznymi. Bardzo wyraźnie zaakcentował to M. Połom (2013) omawiając upadek transportu trolejbusowego w Słupsku. W obliczu zagrożeń związanych ze stopniową destrukcją gospodarek jednostek samorządowych, w tym transportu, na analizowanym obszarze rozwinęła się koncepcja współpracy pomiędzy samorządami, która pozwoliłaby na wykorzystanie istniejących możliwości rozwoju i efektywną współpracę.

Porozumienie w sprawie Dwumiasta zostało podpisane 13 lipca 2003 r. przez władze samorządowe Słupska i Ustki. Główną ideą porozumienia było wykorzystanie potencjału i możliwości obu miast w celu prowadzenia współpracy w zakresie promocji i rozwoju, spełniając tym samym oczekiwania mieszkańców oraz turystów. Przez 14 lat funkcjonowania Dwumiasta zmianom ulegały główne jego założenia, ale niezmiennie wskazywano na realizację wspólnej polityki transportowej oraz poprawę komunikacji między

tych miastami. Aktualnie porozumienie w tej dziedzinie opiera się na¹:

- działaniach dotyczących modernizacji drogi krajowej 21 oraz linii kolejowej 404,
- rozbudowie portu morskiego,
- budowie ścieżki rowerowej łączącej Słupsk i Ustkę.

Głównym celem niniejszego artykułu jest analiza prac samorządów wykonanych w tym zakresie oraz wskazanie wykonanych inwestycji oraz tych projektów, które wciąż oczekują na realizację. Prowadzenie wspólnej polityki transportowej między oboma miastami nie byłoby możliwe bez podjęcia współpracy z jednostkami samorządowymi, przez obszar których przebiegają główne szlaki komunikacyjne między Słupskiem a Ustką, tj. gminą wiejską Słupsk oraz gminą wiejską Ustka (ryc. 1).

2. Polityka transportowa Ustki

Drogowe ciągi komunikacyjne o znaczeniu ponadlokalnym dla Ustki stanowią (ryc. 2):

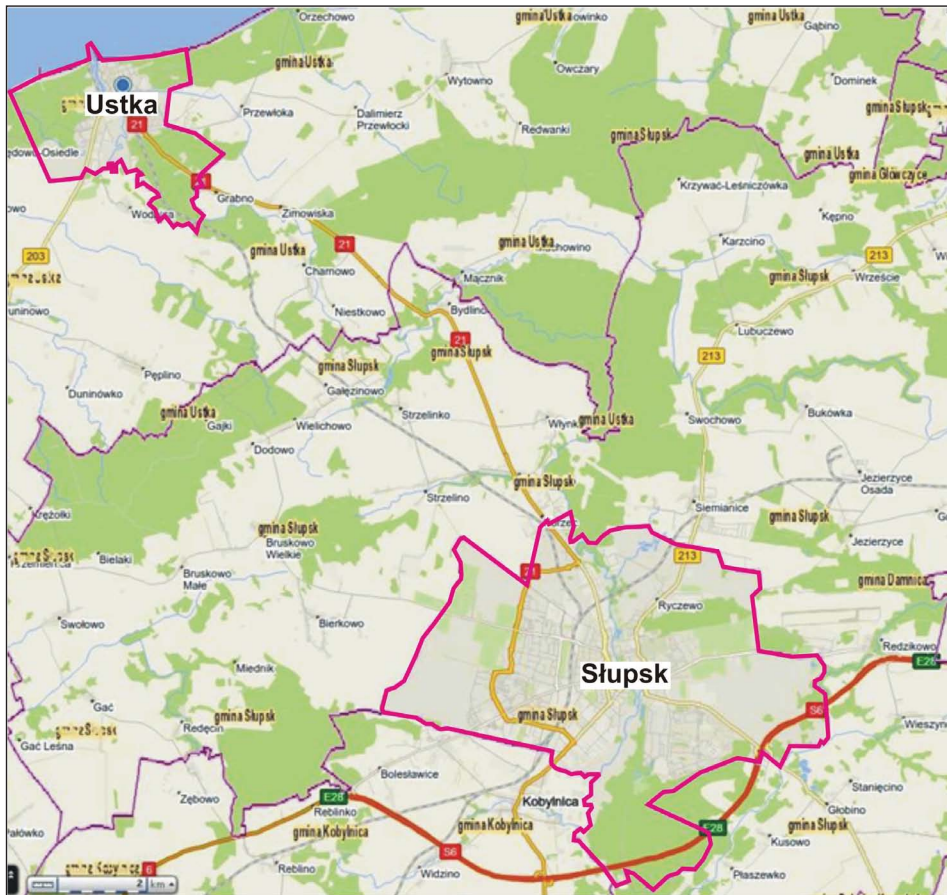
- droga krajowa DK 21: Ustka – Słupsk – Szczecinek,
- droga wojewódzka DW 203: Koszalin – Darłowo – Ustka,
- drogi powiatowe, w tym m.in.: 1102G (Ustka–Modlinek–Duninowo), 1112G (Ustka–Wytowno–Objazda–Gąbino).

W Ustce podstawowym środkiem zamiejsciej komunikacji publicznej są autobusy. Na trasie Ustka–Słupsk, miasto obsługiwane jest przez trzech przewoźników: PKS Słupsk, „NORD EXPRESS”, „Ramzes”. PKS oprócz kursów lokalnych, oferuje również połączenia dalekobieżne m.in. do Bydgoszczy, Warszawy, Zakopanego, Katowic i Wrocławia (w sezonie letnim zwiększa się liczba miast docelowych i częstotliwość kursów, zarówno dalekobieżnych jak i lokalnych).

Ustka położona jest przy linii kolejowej nr 405 (Piła Główna – Ustka). Posiada zelektryfikowane połączenie na odcinku 17 km łączącym ją ze Słupskiem i dalej z magistralą nr 202 Gdańsk–Stargard Szczeciński (ryc. 3). W grudniu 2015 r. zawieszono całoroczne połączenia kolejowe ze Słupskiem. Obecnie funkcjonują one wyłącznie w sezonie letnim. Ustka nie posiada także bezpośrednich połączeń z innymi ośrodkami.

W ramach idei Dwumiasta zaplanowano utworzenie Słupskiej Kolei Morskiej. W projekt zaangażowały się m.in.: Miasto Słupsk, PKP PLK, Miasto Ustka, Mayland Real Estate (zarządzający C.H. Jantar w Słupsku) oraz Dolina Charlotty Resort&SPA. Przedsięwzięcie miało na celu umożliwienie wypoczywającym w Ustce turystom skorzystać z oferty rozrywkowo-handlo-

¹ *Dwumiasto odżyje dzięki aktywnej współpracy* z dn. 20.08.2015, <http://www.slupsk.pl/dwumiaasto-odzyje-nanowo-dzieki-aktywnej-wspolpracy-45016/>, (30.06.2017).



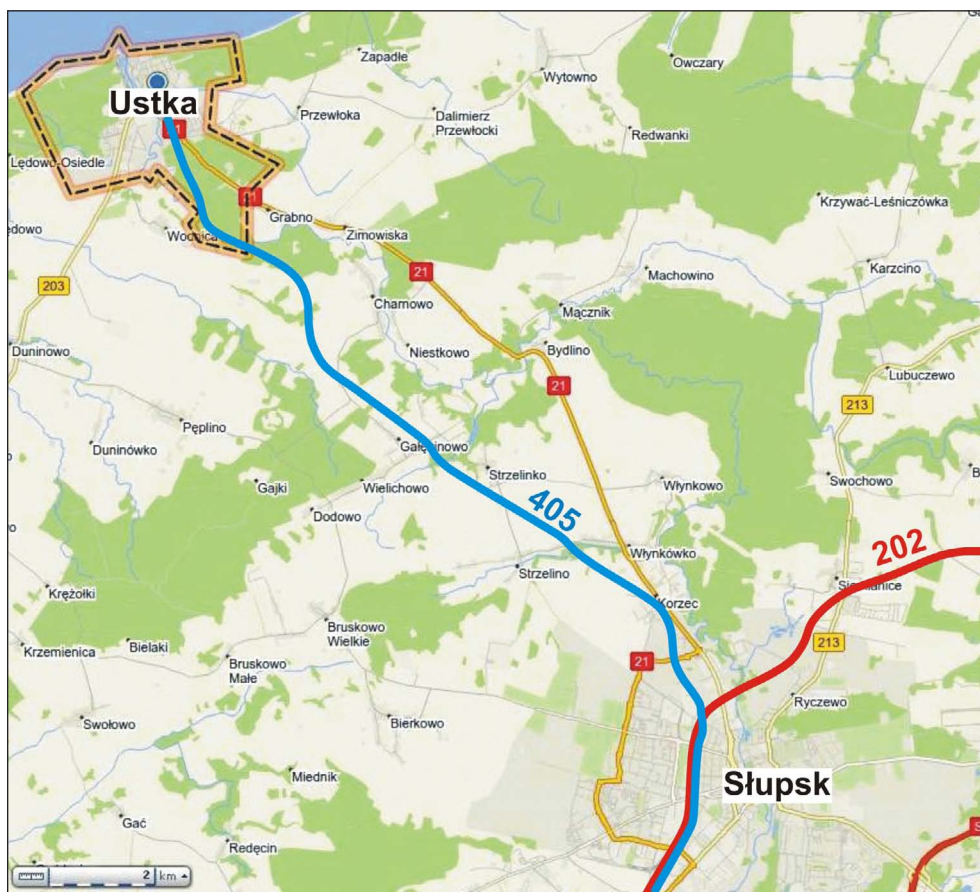
Ryc. 1. Szlaki komunikacyjne na tle jednostek administracyjnych Słupska i Ustki w 2017 r.

Źródło: <https://www.targeo.pl/> (30.03.2017).



Ryc. 2. Szlaki komunikacji drogowej w Ustce w 2017 r.

Źródło: <https://www.targeo.pl/> (30.03.2017).



Ryc. 3. Komunikacja kolejowa Ustki w 2017 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://www.targeo.pl/> (30.03.2017).

wej Centrum Handlowego Jantar, a mieszkańcom Słupska bezproblemowo i szybko dostać się na plażę. Projekt zakładał m.in. następujące działania (ryc. 4):

- rewitalizację linii kolejowej nr 405 na odcinku Słupsk – Ustka, w tym powstanie mijanki w Charnowie co umożliwiłoby zwiększenie częstotliwości kursowania SKM Trójmiasto (Szybka Kolej Miejska Trójmiasto) oraz poprawę bezpieczeństwa (1),
- dobudowanie fragmentu torów prowadzących do C. H. Jantar w Słupsku (2),
- dobudowanie fragmentu torów do projektowanego Centrum Komunikacyjnego na ul. Marynarki Polskiej oraz do Plaży Zachodniej w Ustce (3),
- wybudowanie nowych przystanków – przy C.H. Jantar, Inkubatorze Technologicznym i Parku Wodnym w Słupsku oraz przy Plaży Zachodniej w Ustce,
- zakup taboru – szynobusu.

Planowany koszt inwestycji oszacowano na ok. 40 mln zł.²

² *Reaktywacja Słupskiej Kolei Morskiej?* z dn. 07.01.2014, <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/6483/reaktywacja-slupskiej-kolei-morskiej.html>, (30.06.2017).

Kluczowym elementem polityki transportowej Słupska i Ustki jest rozwój i modernizacja portu morskiego. Obecnie spełnia on głównie funkcję przeładunkową w zakresie rybołówstwa. Natomiast w sezonie letnim organizowane są krótkotrwałe rejsy morskie, będące atrakcją dla wypoczywających turystów. Ważnym połączeniem komunikacyjnym służącym turystycznemu rozwojowi portu morskiego były wakacyjne rejsy na trasie Ustka – Nexø (Bornholm, Dania). Niestety w 2016 r. zostały one odwołane i jak dotąd nic nie wskazuje, aby je wznowiono.

Głównym dokumentem dotyczącym przyszłości portu morskiego w Ustce jest strategia rozwoju portu do roku 2021. Została ona sporządzona w 2007 roku przez Business Mobility International Spółka z o.o. ze Słupska na zlecenie Miasta Ustka. Analizując opracowanie na uwagę zasługują zapisy związane z Dwumiastem. Pojawiają się one m.in. w szczegółowej analizie SWOT. Jako jedne z szans rozwoju portu w Ustce wskazano:

- zrealizowanie koncepcji powstania Dwumiasta Słupsk–Ustka, historycznego związku gospodarczego i kulturowego Słupska z Ustką, jako miejscowości codziennego i weekendowego wypo-



Ryc. 4. Projektowana trasa Słupskiej Kolei Morskiej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://www.targeo.pl/> (30.03.2017).

- czynku z dostępem do morza i zamorskich rynków zaopatrzenia,
- bliskość Słupska jako zaplecza kulturowego i rozrywkowego,
 - wykorzystanie rzeki Słupi na odcinku Słupsk–Ustka w celach turystycznych i rekreacyjnych jako elementu oferty Dwumiasta w zakresie turystyki morskiej (wykorzystanie formuły Dwumiasta w pozyskaniu środków z UE na ten cel),
 - istnienie pobliskiej Specjalnej Słupskiej Strefy Ekonomicznej.

Realizacja koncepcji Dwumiasta wskazywana jest również jako cel operacyjny jednego z opracowanych celów strategicznych dotyczących przywrócenia i rozwoju w porcie morskim funkcji transportowej, handlowej, logistyczno-dystrybucyjnej, miastotwórczej i regionotwórczej (Strategia rozwoju portu morskiego..., 2007).

Wraz z rozwojem portu zakładano również szereg rozwiązań komunikacyjnych związanych ściśle z polityką transportową Dwumiasta. Zostały one zawarte w celu strategicznym dotyczącym poprawy dostępności do portu od strony morza i lądu. Jako cele operacyjne wymieniono m.in. (Strategia rozwoju portu morskiego..., 2007):

- uruchomienie szynobusu Słupsk–Ustka, tzw. Słupska Kolej Morska,
- utrzymanie wysokiego stanu technicznego drogi krajowej nr 21 w relacji Słupsk–Ustka. Założenia dotyczące polityki transportowej Dwumiasta znalazły także odzwierciedlenie w strategii rozwoju miasta Ustki do roku 2020. W celu poprawy komunikacji na rzecz Ustki i Dwumiasta zaplanowano (Strategia rozwoju Miasta Ustka..., 2011):
- budowę obwodnicy wyprowadzającej ruch tranzytowy z miasta oraz poprawiającej komunikację

między Ustką wschodnią i zachodnią (łącznik pomiędzy ul. Słupską a Darłowską),

- stymulowanie działań zmierzających do rozwoju ponadregionalnej sieci transportowej umożliwiającej szybszą i bezpieczniejszą komunikację – z uwzględnieniem komunikacji morskiej,
- reaktywację komunikacji kolejowej,
- poprawę skomunikowania Ustki z obwodnicą Słupska (konieczna modernizacja i rozbudowa układu drogowego Słupska) – DK21,
- skomunikowanie Ustki z zewnętrznym układem tras i dróg rowerowych.

3. Polityka transportowa Słupska

Komunikacja drogowa Słupska jest znacznie bardziej rozwinięta niż Ustki. Główne drogowe szlaki komunikacyjne o znaczeniu ponadlokalnym dla miasta tworzą (ryc. 5):

- droga krajowa nr 6 Kołbaskowo – Słupsk – Łęgowo,
- droga krajowa nr 21 Miastko – Słupsk – Ustka,
- droga wojewódzka nr 210 Unichowo – Słupsk,
- droga wojewódzka nr 213 Słupsk – Celbowo,
- drogi powiatowe, jak np. 1019G (Słupsk – Krępa – Głobino),
- ekspresowa obwodnica miasta (droga S-6) odciążająca centrum Słupska w szczególności poprzez przeniesienie ruchu tranzytowego.

Władze miasta prowadząc politykę transportową zakładają prace modernizacyjne oraz nowe rozwiązania mające na celu usprawnienie komunikacji samochodowej. Wpisują się one właściwie w realizację założeń Dwumiasta i zostały zapisane w wielu dokumentach dotyczących planów rozwojowych Słupska i regionu. Jednym z nich jest Strategia rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Miasta Słupska na lata 2014-2020 (2014), w której przewidziano (ryc. 6):

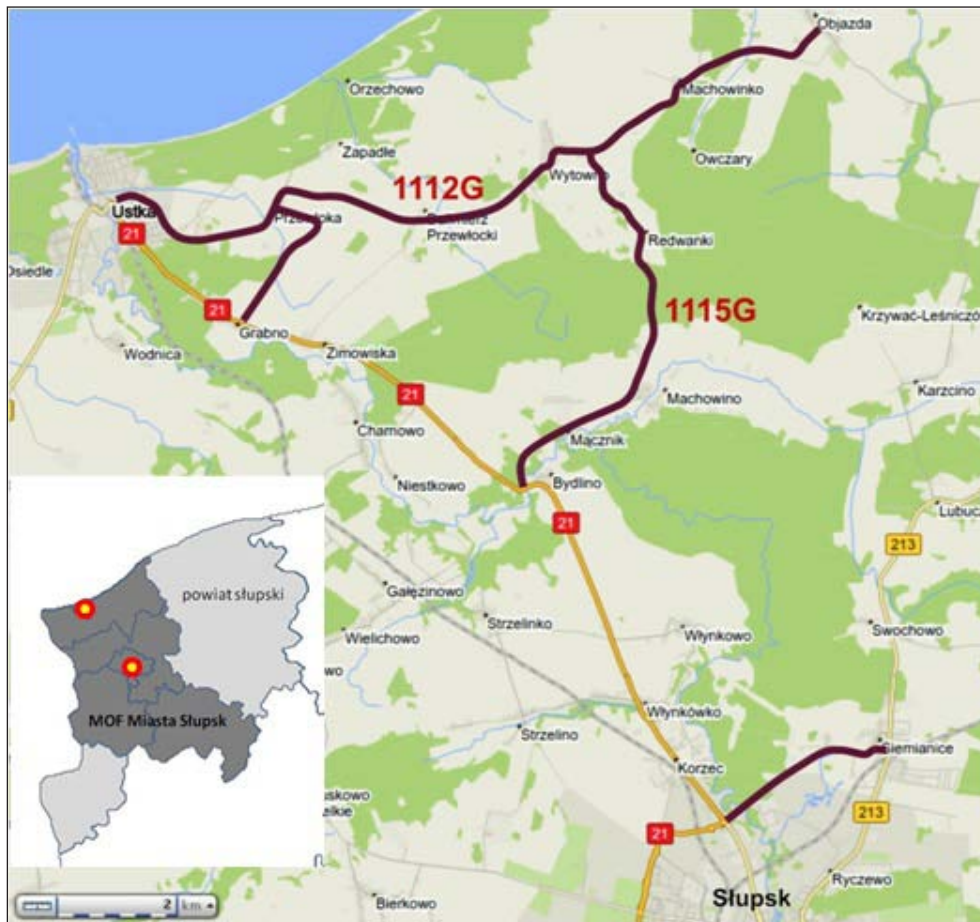
- budowę drogi Przewłoka – Grabno oraz przebudowę dróg powiatowych: nr 1112G na odcinku Ustka – Przewłoka – Objazda /14,2 km/ i 1115G na odcinku Wytowno–Bydlino /8,8 km/,
- poprawę dostępności komunikacyjnej północnej i centralnej części MOF Słupska poprzez budowę połączenia DK21 z DW213 wraz z budową nowego połączenia Niewiarowa i Słupska bądź Siemianic i Słupska,
- przebudowę ciągu ulic stanowiących dojazd do obwodnicy Miasta Słupska.

Znacznie lepiej w Słupsku prezentuje się również dostępność do komunikacji kolejowej. Słupsk stanowi węzeł kolejowy, zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Słupski węzeł kolejowy tworzą (ryc. 3):



Ryc. 5. Szlaki komunikacji drogowej miasta Słupska w 2017 r.

Źródło: <https://www.targeo.pl/> (30.03.2017).



Ryc. 6. Inwestycje planowane w ramach poprawy komunikacji drogowej Dwumiasta.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.targeo.pl/> i strategii MOF (30.03.2017).

- linia kolejowa nr 202 – zelektryfikowana, pierwszorzędna, z Gdańska Głównego do Stargardu,
- linia kolejowa nr 405 – drugorzędna, jednotorowa, z Ustki do Piły, zelektryfikowana na odcinku Słupsk – Ustka,
- stacja kolejowa Słupsk.

Głównym celem polityki transportowej Słupska, podobnie jak i Ustki, jest modernizacja połączenia kolejowego między miastami na linii nr 405 (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego..., 2014), a co za tym idzie utworzenie Słupskiej Kolei Morskiej. Projekt ten został już zapisany w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Słupska 2008-2015 (2008) i wciąż jest aktualny. Niestety do dzisiaj nie rozpoczęto prac budowlanych w tym zakresie.

Jednym z priorytetów polityki transportowej Słupska i Ustki w kontekście realizacji założeń porozumienia w sprawie Dwumiasta jest budowa ścieżki rowerowej między miastami. Obecnie władze miasta biorą pod uwagę trzy koncepcje przeprowadzenia trasy dla rowerzystów (ryc. 7). Pierwszy projekt (I) to

budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DK 21. Drugim rozwiązaniem (II) jest poprowadzenie trasy ze Słupska przez: Bierkowo, Bruskowo Wlk., Wielichowo, Wodnicę. Trzecia opcja (III) to ścieżka rowerowa prowadząca przez Strzelino, Strzelinko, Charnowo³. W przypadku II i III propozycji jak dotąd nie zaprezentowano dokładnego przebiegu projektowanych szlaków. Aktualnie rowerzyści przemieszczający się między miastami korzystają z nieprzystosowanej do tego typu komunikacji DK 21 lub z dwóch innych tras: ok. 30 km odcinka szlaku rowerowego Ustka – Słupsk – Bytów oraz odcinka szlaku pieszego PTTK „Doliny Słupi”. Przedsięwzięcia z zakresu tworzenia spójnej sieci tras rowerowych na odcinku Słupsk – Ustka są także jedną z koncepcji wymienianych w Strategii rozwoju Miasta Słupska (2017).

³ Stowarzyszenie rowerowe „Szprycha” pyta o ścieżkę rowerową Słupsk-Ustka z dn. 17.02.2016, <http://www.gp24.pl/wiadomosci/slupsk/art/9406420,stowarzyszenie-rowerowe-szprycha-pyta-o-sciezke-rowerowa-slupskustka,id,t.html>, (30.06.2017).



Ryc. 7. Projekty ścieżek rowerowych w Dwumieście.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://www.targeo.pl/> (30.03.2017).

4. Projekty o znaczeniu ponadlokalnym

Oprócz inwestycji w zakresie transportu planowanych lokalnie istnieją również projekty zaplanowane na szczeblu wojewódzkim oraz krajowym, które po wykonaniu przyczynią się do polepszenia sytuacji transportowej Dwumieścia. Jednym z dokumentów zawierających plany takich inwestycji jest Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze” (RPS) (2013) stanowiący jedno z sześciu narzędzi Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (SRWP) (2012). Wśród przedsięwzięć strategicznych wyszczególnionych w RPS kluczowe dla Słupska i Ustki będą:

- rewitalizacja linii kolejowych ważnych dla spójności województwa, w tym linii nr 405 Szczecinek – Ustka w obszarze współpracy ponadregionalnej,
- przebudowa DW nr 203.

Kolejną formą realizacji SRWP wymienianych w dokumencie są Zintegrowane Porozumienia Terytorialne dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych. Wykorzystując ZPT, dla obszaru funkcjonalnego Słupska przewidziano m.in. następujące przedsięwzięcia (Regionalny Program Strategiczny..., 2013):

- budowę nowej, rozbudowę i przebudowę istniejącej liniowej infrastruktury transportu szynowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- budowę nowej, rozbudowę, przebudowę węzłów i infrastruktury integrującej podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego,
- budowę i modernizację dróg, ścieżek, tworzenie tras rowerowych o charakterze transportowym, stanowiących powiązania z punktami integracyjnymi „Bike & Ride”,
- zakup i modernizację taboru transportu zbiorowego,

- poprawę dostępności do miast powiatowych z ich otoczeniem funkcjonalnym poprzez budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich: wiaduktów, mostów.
Istotne dla polityki transportowej Dwumiasta są plany rozwoju komunikacji opisane w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (2009-2010). Rozwiązania i projekty dotyczące dostępności transportowej będą wykonywane m.in. w ramach poprawy dostępności polskich miast i regionów. Znaczące dla Słupska i Ustki są:
- poprawa wzajemnej dostępności między Gdańskiem a Szczecinem poprzez uzupełnienia w docelowym układzie dróg ruchu bezkolizyjnego (droga ekspresowa S6),
- modernizacja systemu istniejących kolei (w tym linii kolejowej 202 Gdańsk Główny – Stargard) umożliwiająca znaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami (przez osiągnięcie średniej prędkości 120-160 km/h),
- modernizacja infrastruktury i zwiększenie dostępu do portów morskich (port morski Ustka),
- organizacja transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi z szansą na wsparcie wybranych inwestycji lokalnych.

Podsumowanie

Podpisanie porozumienia w sprawie Dwumiasta w roku 2003 stało się szansą dla rozwoju Słupska i Ustki oraz sąsiednich gmin, zarówno pod względem turystycznym, jak i też gospodarczym. W tym celu władze samorządowe sprecyzowały odpowiednie założenia oraz plany inwestycyjne. Tym samym porozumienie stało się także fundamentem do przyszłego funkcjonowania miasta Słupska jako Smart City (miasto inteligentne), w którym jak mówi definicja Committee of Digital and Knowledgebased Cities: odpowiednie zarządzanie zapewniałoby „...zwiększenie interaktywności i wydajności infrastruktury miejskiej i jej komponentów składowych...” (Bogdanowicz, Domański, 2015). Przez kilka lat postanowienia zawarte w projekcie były jednak zaniedbywane, w rezultacie czego istniał on tylko w sferze koncepcji. Przełomowa okazała się zmiana władz samorządowych w obu miastach oraz późniejsze odnowienie porozumienia i wyznaczenie nowych, aktualnych koncepcji wzajemnej współpracy, w tym również wspólnej polityki transportowej. Główne inwestycje i projekty w tym zakresie zostały zawarte nie tylko w treści porozumienia, ale także w strategicznych planach rozwoju Słupska i Ustki. Stwarza to wysokie możliwości realizacji konkretnych przedsięwzięć z jednoczesną szansą na ich powodzenie. Dodatko-

wym atutem, który korzystnie wpływa na politykę transportową Dwumiasta są projekty zapisane w planach rozwoju transportu na szczeblu krajowym czy wojewódzkim.

Samorządom obu ośrodków we współpracy z władzami sąsiadujących jednostek administracyjnych oraz powiatem ziemskim Słupsk udało się wykonać kilka inwestycji zgodnych z koncepcją Dwumiasta. Należą do nich:

- budowa i oddanie do użytkowania tzw. słupskiego ringu stanowiącego północno-zachodnią obwodnicę Słupska,
- budowa i oddanie do użytkowania kładki w porcie Ustka stanowiącej połączenie komunikacyjne między plażą wschodnią i zachodnią,
- budowa i oddanie do użytkowania nowego basenu w porcie Ustka,
- budowa i modernizacja ścieżek rowerowych w Słupsku oraz parkingu Bike&Ride przy dworcu kolejowym,
- remont mostu na rzece Słupi w Bydlinie – DK 21.
Wciąż jednak jest jeszcze wiele do zrobienia w tym zakresie. Obecnie do głównych przedsięwzięć oczekujących na realizację należą:
- modernizacja części linii kolejowej 405, w tym utworzenie Słupskiej Kolei Morskiej,
- dalsza modernizacja DK21,
- budowa ścieżki rowerowej Słupsk – Ustka.

Przedstawione działania władz samorządowych w regionie pozwalają na optymistyczne spojrzenie w przyszłość. Jeśli nawet stan transportu w Słupsku i Ustce obecnie nie jest jeszcze na najwyższym poziomie, to podejmowane wspólne wysiłki dają już wymierne efekty. Dodatkowo samorządy podejmują szeroko zakrojone działania współpracy z sektorem gospodarczym, co w dużym stopniu zwiększa możliwości i szanse realizacji zaplanowanych działań. Idea Dwumiasta jest bardzo pomocną koncepcją pozwalającą na wyraźne wskazanie korzyści dla funkcjonowania obu jednostek samorządowych.

Piśmiennictwo

- Bogdanowicz M., Domański J., 2015, Kiedy miasto jest inteligentne?, <http://www.arcanagis.pl/kiedy-miasto-jest-inteligentne/> (30.06.2017).
- Forkiewicz M., 2015, Dostępność transportowa morskich portów jachtowych w województwie pomorskim, *Logistyka*, 3/2015, s. 5419-5426.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, 2009-2010, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa.
- Michalski T., Szymańska W., 2016, Perspektywy rozwoju a pełnione funkcje portu w Ustce, *Regiony Nadmorskie*, 24, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin, s. 101-114.
- Szymańska W., 2012, Miasto Ustka jako uzdrowisko – roz-

- wój przestrzenny i funkcjonalny, [w:] E. Rydz (red.), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk, s. 209-236.
- Palmowski T., 1996, *Ochrona dziedzictwa kulturowego a perspektywy rozwoju portu Ustka*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, z. 48, s. 115-124.
- Peszek P., 2006, *Koncepcja strategii przewozowej dla województwa pomorskiego z uwzględnieniem roli transportu kolejowego*, *Problemy Kolejnictwa*, z. 142, s. 115-128.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2024 dla Miasta Słupska i gmin, które zawarły z Miastem Słupsk porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, 2014, Public Transport Consulting, Reda – Słupsk.
- Połom M., 2013, *Trolejbusy w obsłudze komunikacyjnej Słupska w latach 1985-1999*, *Autobusy–Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 1-2, s. 10-16.
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”, 2013, Zarząd Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Rydz E., 1991, *Natężenie ruchu pojazdów na granicy miasta Słupska*, *Czasopismo Geograficzne*, LXII, s. 162-177.
- Rydz E., 2001, *Tendencje zmian w natężeniu ruchu pojazdów na granicy miasta Słupska w latach 1988-1999*, [w:] *Problemy bezpieczeństwa współczesnej motoryzacji. IV Słupskie Forum Motoryzacji*, Słupsk–Koszalin, s. 152-175.
- Rydz E., 2002, *Zmiany natężenia ruchu drogowego na arteriach wylotowych Słupska w okresie przemian gospodarczych*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 141-153.
- Rydz E., Mencil P., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym*, *Słupskie Prace Geograficzne*, 3, s. 5-23.
- Stowarzyszenie rowerowe „Szprycha” pyta o ścieżkę rowerową Słupsk-Ustka z dn. 17.02.2016, <http://www.gp24.pl/wiadomosci/slupsk/art/9406420,stowarzyszenie-rowerowe-szprycha-pyta-o-sciezke-rowerowa-slupskustka,id,t.html>, (30.06.2017).
- Strategia rozwoju Miasta Słupska na lata 2017-2022, 2017, Rada Miejska w Słupsku, Słupsk.
- Strategia rozwoju Miasta Ustka do roku 2020, 2011, Wydział Rozwoju Lokalnego i Integracji Europejskiej Urzędu Miasta Ustka, Ustka.
- Strategia rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Słupska na lata 2014-2020, 2014, IPC Instytut Badawczy, Wrocław.
- Strategia rozwoju portu morskiego w Ustce do roku 2021, 2007, Business Mobility International, Ustka.
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, 2012, Sejmik Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Słupska 2008-2015, 2008, Urząd Miasta w Słupsku, Słupsk.
- Reaktywacja Słupskiej Kolei Morskiej? z dn. 07.01.2014, <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/6483/reaktywacja-slupskiej-kolei-morskiej.html> (30.06.2017).
- Dwumiaasto odżyje dzięki aktywnej współpracy z dn. 20.08.2015, <http://www.slupsk.pl/dwumiaasto-odzyje-na-nowo-dzieki-aktywnej-wspolpracy-45016/> (30.06.2017).