

Projekt optymalizacji oferty przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim

Gdynia – Lębork, maj – lipiec 2025 r.



PROJEKT OPTYMALIZACJI OFERTY PRZEWOZOWEJ POWIATOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POWIECIE LĘBORSKIM

Spis treści

Wstęp	3
1. Podaż usług powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębarskim	6
2. Zakres i metodologia badań marketingowych	14
3. Popyt na usługi linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębarskim	16
4. Propozycja nowej oferty przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębarskim	32
4.1. Ogólne założenia zmian w sieci komunikacyjnej	32
4.2. Projekt nowej oferty przewozowej w powiecie łębarskim	40
Załączniki	57

Wstęp

Powiat Lęborski – jako organizator przewozów na wybranych liniach autobusowych komunikacji regionalnej¹ – zawarł w dniu 27 grudnia 2024 r. z firmą Przewozy Autobusowe Gryf sp. z o.o. sp. k. (nazywaną dalej w skrócie PA Gryf), umowę nr K.7142.17.2024.MSK o świadczenie usług przewozowych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Przedmiotem umowy była obsługa przez operatora wymienionych w niej linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat Lęborski cyklicznie, corocznie kontraktuje usługi operatora przewozów i tak też postąpiono w grudniu 2024 r. Umowę nr K.7142.17.2024.MSK zawarto w trybie bezpośrednim, jako przeciwzakłóceniovą – na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (nazywanej dalej w skrócie ustawą o ptz), w rezultacie unieważnienia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego z powodu podejrzenia zмовы cenowej.

W przedmiotowym postępowaniu najwyższą punktowaną ofertę złożyła firma Boguś-Bus Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak w restrukturyzacji, jednak podmiot ten odmówił podpisania umowy. Kolejną ofertę z najwyższą liczbą punktów złożyła firma Boguś-Bus sp. z o.o. Obie wymienione firmy są powiązane osobowo, gdyż właścicielem pierwszej jest Bogusław Andrzejczak, pełniący jednocześnie funkcję Prezesa Zarządu drugiej. Odmowa podpisania umowy przez pierwszego oferenta, której skutkiem jest umożliwienie realizacji zadania przez drugiego – za wyższą stawkę – nosi znamiona zмовы cenowej. Takie działanie narusza prawo ochrony konkurencji, dlatego podjęto decyzję o odrzuceniu ofert obu ww. firm i unieważnieniu postępowania oraz zakontraktowaniu w trybie przeciwzakłóceniovym podmiotu, który jako trzeci złożył ofertę w unieważnionym postępowaniu.

Na mocy umowy zawartej w grudniu 2024 r., na liniach powiatowych przewozów pasażerskich zaplanowano w 2025 r. wykonanie 822 200 wozokilometrów. Rekompensatę za każdy wozokilometr ustalono na poziomie 3,30 zł, z czego 2,97 zł stanowiła dopłata z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a 0,33 zł – wkład własny organizatora. Umowa nie przewiduje rozsądnego zysku dla operatora – zgodnie z jego wolą.

¹ Termin „komunikacja regionalna” nie został zdefiniowany w przepisach, ale potocznie określa się nim drogowe przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego inne niż komunikacja miejska oraz przewozy metropolitalne; w ramach komunikacji regionalnej mogą być realizowane przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie – na liniach zwykłych i przyspieszonych.

W drogowych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej, w zależności od strony, która ponosi ryzyko związane z przychodami ze sprzedaży biletów, wyróżnia się dwa sposoby kontraktowania operatora przez organizatora.

Są to modele:

- „netto” – w którym wpływy z biletów stanowią przychód operatora i to on ponosi za nie ryzyko, a rekompensata stanowi ich uzupełnienie;
- „brutto” – w którym wpływy z biletów stanowią dochód organizatora, a rekompensata stanowi zapłatę (wynagrodzenie) za świadczone usługi przewozowe.

W przewozach organizowanych przez Powiat Lęborski zdecydowano się na model finansowania operatora typu „netto”, w którym to po stronie operatora pozostaje zarówno ryzyko kosztowe, jak i przychodowe. Model „netto” tym różni się od kontraktowania „brutto”, że całość ryzyka poziomu przychodów w okresie obowiązywania kontraktu bierze na siebie operator.

Opisywany model przynosi organizatorowi korzyści, które polegają na tym, że zwalniają go z ryzyka i odpowiedzialności za osiąganie zaplanowanych przychodów, przenosząc ryzyko w tym zakresie na operatora. Sposób finansowania transportu zbiorowego w modelu „netto” jest w całej Europie powszechny w najmniejszych sieciach transportu miejskiego i w autobusowym transporcie pozamiejskim, gdyż ogranicza aktywność organizatora do wypłacania operatorowi pewnej stałej kwoty dotacji (mieści się w tym także wykup biletów miesięcznych dla określonych grup społecznych), a więc umożliwia funkcjonowanie organizatora nawet w bardzo niewielkim wymiarze kadrowym.

W styczniu 2025 r., gdy nowy operator rozpoczął przewozy na objętych umową liniach, okazało się, że operator zakontraktowany na 2024 r. – firma Boguś-Bus Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak w restrukturyzacji oraz firma Boguś-Bus sp. z o.o., uruchomiły na trasach zbliżonych do tych linii, własne linie komercyjne, które – ze względu na brak wspólnej taryfy opłat – miały charakter konkurencyjny wobec linii organizowanych przez Powiat Lęborski. Świadczenie komercyjnych usług przewozowych przez te firmy było formalnie możliwe, gdyż dysponowały one zezwoleniami na wykonywanie przewozów na poszczególnych liniach, wydanymi przed okresem kontraktowania usług operatorskich przez Powiat Lęborski.

W rezultacie powstała sytuacja, w której podmiot zakontraktowany przez Powiat Lęborski w modelu finansowania „netto”, czyli z ryzykiem przychodowym po jego stronie, świadczył usługi na trasach i w godzinach kursów niemal pokrywających się z ofertą przewoźnika komercyjnego. Podkreślić przy tym należy, że konkurent niekiedy nie realizował kursów w pełni zgodnie z warunkami wydanych zezwoleń, za priorytet uznając wykonywanie przewozów bezpośrednio przed kursami zakontraktowanymi przez Powiat.

Wskutek zaistniałej sytuacji operator przewozów powiatowych zwrócił się do organizatora z wnioskiem o przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej kontraktowanych przewozów – zbadanie oferowanej podaży usług w kontekście występującego realnie popytu – i ewentualną modyfikację oferty przewozowej, skutkującą zaprzestaniem realizacji dublujących się usług przewozowych: o charakterze użyteczności publicznej i komercyjnych. Niniejsze opracowanie stanowi przedmiotową analizę, opracowaną na podstawie przeprowadzonych w jej ramach kompleksowych badań marketingowych wielkości popytu w segmencie połączeń organizowanych przez Powiat Łębski.

Opracowanie składa się z czterech rozdziałów. W pierwszym rozdziale zaprezentowano, przez pryzmat podaży świadczonych usług, ofertę przewozową na liniach objętych badaniami marketingowymi. Rozdział drugi poświęcono zakresowi i metodologii badań marketingowych. W rozdziale trzecim określono popyt na usługi linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim w świetle wyników badań marketingowych. W ostatnim, czwartym rozdziale, nakreślono natomiast propozycję zmian w ofercie przewozowej – mającą na celu zwiększenie efektywności przewozów i jednocześnie pobudzenie popytu.

Opracowanie uzupełniają cztery załączniki. Załącznik nr 1 stanowią szczegółowe wyniki badań wielkości popytu na usługi poszczególnych linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim. Na Załącznik nr 2 składają się natomiast tabele analityczne z liczbą pasażerów ogółem i liczbą pasażerokilometrów w przeliczeniu na 1 kilometr liniowy – w przekroju poszczególnych kursów oraz zestawionych par kursów „tam” i „z powrotem”. Załącznik nr 3 to mapy sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim – obecnej (stan na dzień 31 maja 2025 r.) i w projekcie zmian w ofercie przewozowej. Załącznik nr 4 stanowią z kolei projektowane rozkłady jazdy.

Załączniki nr 1 i nr 2, w postaci wyodrębnionych zbiorów tabel, dołączono do dokumentu w formie suplementu, Załącznik nr 3 – ze względu na wielkość czytelnego wydruku – ma postać wyłącznie elektroniczną, natomiast Załącznik nr 4 dołączono do opracowania na jego końcu.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „miasto Łeba”, „gmina Wicko” czy „powiat łębski”, zgodnie z ogólnymi zasadami gramatyki, czyli małą literą, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy tych nazw użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy.

1. Podaż usług powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim

Wiosną 2025 r. **badaniami marketingowymi objęto wielkość popytu na liniach autobusowych organizowanych przez Powiat Lęborski i obsługiwanych przez operatora PA Gryf, oznaczonych handlowo numerami: 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48. Badaniami objęto także komercyjne kursy linii 4**, mającej charakter substytucyjny w stosunku do linii powiatowych przewozów pasażerskich, jednak wyłącznie **na odcinku z Lęborka do Sierakowic** w powiecie kartuskim. Dalszy odcinek trasy tej linii (do Kartuz) nie był przedmiotem badań. W dalszej części opracowania – wyłącznie w celu uproszczeń opisów w treści – włączono badany odcinek linii komercyjnej 4 do segmentu powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim.

Na podstawie kryterium zakresu funkcjonowania, badane linie można podzielić na cztery kategorie, obejmujące odpowiednio:

- **jedną całoroczną linię z kursami we wszystkie dni tygodnia – 45;**
- **dwie całoroczne linie z kursami od poniedziałku do soboty – 4, 40;**
- **pięć całorocznych linii z kursami w dni powszednie od poniedziałku do piątku – 41, 42, 43, 46 i 47;**
- **jedną linię z kursami tylko w dni nauki szkolnej – 48.**

Już po zakończeniu badań marketingowych, z przyczyn ekonomicznych, podjęto decyzję o zawieszeniu kursów czterech linii, tj. 43, 46, 47 i 48, na okres letnich wakacji szkolnych. Z dniem 1 lipca 2025 r. uruchomiono natomiast nową linię 50 z Lęborka do Łeby przez Wicko – funkcjonującą we wszystkie dni tygodnia z częstotliwością 60-minutową przez większą część dnia.

Trasy linii komunikacji regionalnej objętych badaniami obowiązujące w okresie badań marketingowych wielkości popytu – według stanu na dzień 31 maja 2025 r. – przedstawiono w tabeli 1. W trasach tych ujęto wyłącznie nazwy poszczególnych obsługiwanych miejscowości, bez przebiegu ulicznego w obrębie tych miejscowości. W Lęborku zdecydowana większość kursów rozpoczynała się na Węźle Przesiadkowym przy ul. Dworcowej, natomiast kończyła się na przystanku na wysokości dworca kolejowego – także przy ul. Dworcowej. Pojedyncze kursy wydłużane były jednak do/z Powiatowego Centrum Edukacyjnego przy ul. Pionierów.

W Łebie wszystkie kursy rozpoczynały i kończyły się przy ul. Plac Dworcowy w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej, w południowo-zachodnim skraju centrum miasta. Dojazd do tego przystanku realizowany był najkrótszą trasą – ulicami: Kościuszki, Powstańców Warszawy i Plac Dworcowy, z pominięciem obsługi ścisłego centrum Łeby i nadmorskiej części miasta z intensywną zabudową pensjonatowo-hotelową.

Tabela 1

**Trasy linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim
– stan na 31 maja 2025 r.**

Nr linii	Przebieg trasy
4	SIERAKOWICE – Migi – Pałubice (wybrane kursy: Kamienica Królewska – Pałubice) – Skrzyszewo – Bukowina – Łebunia – Osowo Lęborskie – Malczyce – Rybki – LĘBORK
40	(wybrane kursy: PRZERYTE – Pieski) SIEMIROWICE (wybrane kursy: OSKOWO) – Kamieniec – Cewice – Maszewo Lęborskie – Osowo Lęborskie – Malczyce – Rybki – LĘBORK
41	OSKOWO – Kamieniec – Cewice – Maszewo Lęborskie – Osowo Lęborskie – Malczyce – Rybki – LĘBORK
42	(wybrane kursy: OSKOWO – Kamieniec) CEWICE – Krępkowice – Unieszyno – Karwica – Lesiaki – Karwica – Unieszyno – Unieszyno (wybrane kursy: DARŻEWO) – Pogorzeli – Leśnice – LĘBORK
43	LĘBORK – Nowa Wieś Lęborska – Czarnówko – Redkowice (wybrane kursy: Żelazkowo – Redkowice) – Niebiedzino – Janowiczki (wybrane kursy: Janowice – Rozgorze) – Janowice – Pogorszewo – Garczegorze – Nowa Wieś Lęborska – LĘBORK
45	ŁEBA – Żarnowska – Steknica – Łebieniec – Szczecurze – Sarbsk – Ulinia – Bargędzino – Roszczyce – Maszewko – Zdrzewno – Kopaniewo – Łebień – Obliwice – Garczegorze – Nowa Wieś Lęborska – LĘBORK
46	BAŚEWICE – Tawęcino – Karlikowo Lęborskie – Rekowo Lęborskie (wybrane kursy: Łebień – Łędziechowo) – Łebień – Obliwice – Garczegorze (wybrane kursy: Wilkowo Nowowiejskie – Garczegorze) – Nowa Wieś Lęborska – LĘBORK
47	STRZESZEWO – Wojciechowo – Maszewko – Zdrzewno – Kopaniewo – Łebień – Obliwice – Garczegorze – Nowa Wieś Lęborska – LĘBORK
48	KRAKULICE – Podroże – Charbrowo – Wicko – Skarszewo – Wrzeście – Wrześcienko – Wrzeście – Komaszewo – Maszewko – Zdrzewno – Kopaniewo – Łebień – Obliwice – Garczegorze – Nowa Wieś Lęborska – LĘBORK

Źródło: opracowanie własne.

Liczbę kursów wykonywanych na poszczególnych liniach odpowiednio w dniu powszednim (nauki szkolnej), w sobotę oraz w niedzielę – według stanu na dzień 31 maja 2025 r. – przedstawiono w tabeli 2.

W tabeli 2 kolorem zielonym zacięniowano pola dotyczące linii, na których łączna liczba kursów w obu kierunkach przekraczała 20 w dniu powszednim i 10 w sobotę lub niedzielę. Opisane wyróżnienie dotyczyło tylko linii 40 w dniu powszednim i sobotę. Z kolei kolorem czerwonym zaznaczono linie o najmniejszej podaży usług, czyli o nie więcej niż 3 parach kursów w skali dnia – dotyczyło to linii: 41, 43 i 48 w dniu powszednim oraz linii 4 w sobotę.

Tabela 2

**Liczba kursów wykonywanych na poszczególnych liniach
powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębarskim
– stan na 31 maja 2025 r.**

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
4	8	8	2	2	linia nie funkcjonuje	
40	12	13	6	7	linia nie funkcjonuje	
41	3	3	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
42	7	7	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
43	3	3	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
45	8	8	5	5	5	5
46	6	6	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
47	4	4	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
48	2	2	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
Razem	53	54	13	14	5	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Wiosną 2025 r. na wszystkich poddanych badaniom marketingowym liniach obsługujących powiat łębarski wykonywano łącznie 107 kursów w dniu powszednim (nauki szkolnej) oraz 27 kursów w sobotę. W niedzielę funkcjonowała wyłącznie linia 45, na której wykonywano 10 kursów.

Liczba kursów zaplanowanych w sobotę stanowiła 25,2% liczby kursów w dniu powszednim. W niedzielę wykonywano natomiast tylko 9,3% liczby kursów realizowanych w dniu powszednim i jednocześnie 37,0% liczby kursów realizowanych w sobotę.

W tabeli 2 zwraca uwagę względnie duża liczba kursów na liniach: 4, 40 i 45, przy niemal marginalnej liczbie kursów na pozostałych liniach.

Zdecydowanie najwięcej kursów w dniu powszednim zaplanowano linii 40 – łącznie (w obu kierunkach) – 25. Najmniejszą podażą mierzoną liczbą kursów charakteryzowała się natomiast linia 48, z jedynie 4 kursami.

W sobotę najwięcej kursów (13) również realizowano na linii 40, a najmniej – na linii 4 (4 kursy).

Na linii 48 wszystkie 4 kursy zaplanowano tylko w dni nauki szkolnej.

Na trzech kolejnych liniach realizację części kursów także ograniczono tylko do powszednich dni nauki szkolnej – dotyczyło to:

- 2 kursów na linii 40;
- 4 kursów na linii 42;
- 2 kursy na linii 43.

Łącznie, do dni nauki szkolnej ograniczono więc wykonywanie tylko 12 ze 107 kursów (11,2%) zaplanowanych dla dnia powszedniego nauki szkolnej.

Pracę eksploatacyjną zaplanowaną na każdej z linii – w przekroju dnia powszedniego, soboty, niedzieli i przeciętnego miesiąca – zaprezentowano w tabeli 3.

Tabela 3

**Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach
powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębarskim
– stan na 31 marca 2025 r.**

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach			
	dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
4	434,5	110,4	-	9 566,1
40	604,5	312,8	-	13 945,7
41	129,7	-	-	2 723,7
42	416,0	-	-	8 736,0
43	199,8	-	-	4 195,8
45	705,6	441,0	441,0	18 786,6
46	384,1	-	-	8 066,1
47	239,2	-	-	5 023,2
48	151,2	-	-	3 175,2
Razem sieć	3 264,6	864,2	441,0	74 218,4

Źródło: opracowanie własne.

W dniu powszednim (nauki szkolnej) najwięcej wozokilometrów wykonywano na linii 45 – 705,6. Kolejną z największą pracą eksploatacyjną była linia 40, na której realizowano 604,5 wzkm. Na żadnej z pozostałych linii wielkość pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim nie przekroczyła progu 500 wzkm. Najmniej wozokilometrów wykonywano natomiast na liniach: 41 (129,7 wzkm), 48 (151,2 wzkm) i 43 (199,8 wzkm).

W sobotę – podobnie jak w dniu powszednim – najwięcej wozokilometrów wykonywano na linii 45 (441,0 wzkm). Najmniejszą podażą mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej charakteryzowała się w tym dniu linia 4 – na której zaplanowano 110,4 wozokilometrów.

W niedzielę jedyną funkcjonującą była linia 45 – z pracą eksploatacyjną równą sobotniej.

W dniu powszednim nauki szkolnej na badanych liniach zaplanowano łącznie wykonanie 3 264,6 wzkm, natomiast w sobotę – 864,2 wzkm (26,5% wielkości pracy eksploatacyjnej z dnia powszedniego). Niedzielną pracą eksploatacyjną, wynoszącą 441,0 wzkm, stanowiła z kolei 13,5% wielkości dla dnia powszedniego i 51,0% dla soboty.

W skali przeciętnego miesiąca, składającego się z 21 dni powszednich, 4 sobót i 5 niedziel, w badanym segmencie linii zaplanowano wykonanie 74 218,4 wzkm.

Liniami, na których miesięczna praca eksploatacyjna przekroczyła próg 10 tys. wzkm, były tylko 40 i 45, których udział w ogóle liczby wykonywanych wozokilometrów wynosił aż 43,5%.

Jak to już zasygnalizowano we wstępie, w trakcie badań marketingowych prowadzonych w maju 2025 r., na trasach identycznych w stosunku do niektórych linii organizowanych przez Powiat Łębarski, komercyjne kursy wykonywały firmy Boguś-Bus Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak w restrukturyzacji oraz Boguś-Bus sp. z o.o. (dalej nazywane w skrócie ogólnie jako Boguś-Bus, bez rozróżnienia na poszczególne podmioty). W wyniku przeprowadzonej analizy podaży na liniach obsługiwanych przez ww. przewoźnika komercyjnego, podczas badań marketingowych prowadzonych w maju 2025 r. wykazano realizację połączeń konkurencyjnych względem linii: 42, 43, 45, 46, 47 i 48. Liczbę kursów mających charakter konkurencyjny w stosunku do powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębarskim, zaprezentowano w tabeli 4.

Przy analizie połączeń konkurencyjnych pod uwagę wzięto wyłącznie linie obsługujące te same miejscowości, co linie komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Łębarski. Pominęto zatem linie: Łębork – Rokity (020) i Łębork – Czarna Dąbrówka (022), obsługujące także trasy do Cewic i Oskowa, obsługiwane liniami 40 i 42 – ze względu na wytrasowanie obu tych linii w dłuższych relacjach niż linii powiatowych. Ponadto, na obu tych liniach zaplanowano tylko po jednej parze kursów (na linii 022 całotygodniowo, a na linii 020 – tylko w dni nauki szkolnej), dlatego nie stanowiły one istotnej konkurencji dla połączeń organizowanych przez Powiat Łębarski.

W trakcie roku szkolnego firmy Boguś-Bus uruchamiały również kursy na liniach Łębork – Siemirowice – Łębork i Łębork – Unieszynko – Łębork, konkurencyjnych względem linii 40 i 42. Ze względu na zawieszenie kursów tych linii w okresie od 24 czerwca do 31 sierpnia 2025 r., tj. w czasie przygotowywania niniejszego opracowania – i usunięcie przez przewoźnika rozkładów jazdy ww. linii ze swojego serwisu internetowego – niemożliwe było jednak określenie wielkości realizowanej podaży usług. Z początkiem lipca 2025 r. przewoźnik Boguś-Bus zawiesił również na okres wakacyjny linię 040 do/z Krakulic.

Tabela 4

Liczba par kursów na konkurencyjnych względem przewozów organizowanych przez Powiat Lęborski liniach przewoźnika Boguś-Bus – stan na 31 maja 2025 r.

Linia Boguś-Bus	Linia PA Gryf	Miejscowość docelowa w kursach z Lęborka	Liczba par kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
			okres nauki szkolnej			letnie wakacje szkolne		
			dzień powszedni	sobota	nie-dziela	dzień powszedni	sobota	nie-dziela
0036	42	Oskowo	4,5	-	-	4,5	-	-
021	42	Darzewo	1	-	-	-	-	-
023	43	Janowice	6	-	-	4	-	-
003	45	Łeba	8	5	5	9	9	9
024	46	Bąsewice	5	-	-	3	-	-
035	47	Strzeszewo	4	-	-	4	-	-
040	48	Krakulice	2	-	-	2	-	-
Razem	-	-	30,5	5	5	26,5	9	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Zakres godzinowy funkcjonowania wyżej wymienionych komercyjnych linii przewoźnika Boguś-Bus okazał się niemal identyczny, jak godziny funkcjonowania linii obsługiwanych przez PA Gryf. Na większości linii – z wyjątkiem 0036 i 003 – kursy wykonywano niemal wyłącznie tylko w godzinach szczytów przewozowych. Na linii 021 Lębork – Kleszczyniec przez Darzewo realizowano tylko jedną parę kursów.

Charakterystyczną cechą podaży usług przewozowych firm Boguś-Bus była zróżnicowana liczba kursów na linii 003 nie tylko w dniu powszednim nauki szkolnej i w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej, ale również w okresie wakacyjnym i pozawakacyjnym. Linia ta umożliwia dojazd do atrakcyjnej turystycznie Łeby i do parku rozrywki w Sarbsku, aczkolwiek w jego sąsiedztwie nie ma obecnie przystanków.

W trakcie badań marketingowych dość często kierowcy minibusów przewoźnika komercyjnego informowali oczekujących na przystanku pasażerów, że autobusy firmy PA Gryf uległy awarii i że najbliższy kurs w związku z tym nie zostanie wykonany – zachęcając do wyboru usług swojego pracodawcy. Sami pasażerowie przekazywali również ankieterom informację, że w przewozach oferowanych przez firmę Boguś-Bus istnieje możliwość skorzystania z atrakcyjnej cenowo ulgi handlowej dla emerytów i rencistów oraz uczniów i studentów (w wymiarze

upustu od opłaty cennikowej w kwocie 1,00 zł), której nie przewidziano w taryfie opłat obowiązującej na liniach: 4, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48.

Taryfę opłat na liniach organizowanych przez Powiat Łębski wprowadzono Zarządzeniem nr 2/2025 Starosty Łębskiego z dnia 10 stycznia 2025 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich użyteczności publicznej, których organizatorem jest Powiat Łębski.

Ceny biletów obowiązujących na liniach: 4, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48 zaprezentowano w tabeli 5.

Tabela 5

Ceny biletów normalnych obowiązujących na liniach powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim – stan na 31 maja 2025 r.

Odległość w km	Rodzaj biletu i cena [zł]				
	jednorazowy	przesiadkowy	14-dniowy	miesięczny	miesięczny stały klient
0,0-3,4	5,00	3,50	125,00	245,10	220,59
3,5-5,4	6,50	4,55			
5,5-10,4	8,00	5,60	140,00	274,51	247,06
10,5-12,4	9,00	6,30	155,00	294,12	264,71
12,5-15,4				313,73	282,36
15,5-20,4	10,00	7,00	175,00	343,14	308,83
20,5-25,4	11,00	7,70	190,00	372,55	335,30
25,5-30,4	12,00	8,40	200,00	392,16	352,94
30,5-40,4	13,50	9,45	210,00	411,76	370,58
ponad 40,4	15,00	10,50			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Zarządzenia nr 2/2025 Starosty Łębskiego.

W obowiązującym cenniku przewidziano odpowiednio bilety: jednorazowe, 14-dniowe i miesięczne. Dodatkowym walorem taryfy opłat był także bilet przesiadkowy – tańszy o 30% od biletu jednorazowego, który zakupić można było po okazaniu biletu zakupionego w autobusie przed przesiadką w czasie 2h od momentu zakupu danego biletu. Korzystne cenowo bilety przesiadkowe oferowano tylko jako normalne (bez ulg ustawowych) – w ramach oferty dodatkowej, a ich ważność nie obejmowała dwukrotnych przejazdów tą samą linią (aby uniknąć wykorzystywania tych biletów do przejazdów w relacjach „tam” i „z powrotem”).

W segmencie biletów miesięcznych wprowadzono z kolei dodatkowo promocyjny bilet normalny dla stałych pasażerów – tańszy o 10% od biletu podstawowego. Do jego zakupu uprawnione były osoby, które okazały bilet miesięczny z ubiegłego miesiąca. Ze względu

na ograniczenia w refundacji kosztów udzielania ulg, promocja ta nie obejmowała biletów ulgowych.

Bilety miesięczne na trasy powyżej 30,4 km były jednocześnie biletami sieciowymi operatora. Od cen biletów jednorazowych i miesięcznych stosowano wyłącznie ulgi ustawowe.

Bilet uprawniający do przewozu bagażu innego niż ręczny lub psa, stanowił 50% lub 100% ceny biletu normalnego na daną trasę. Zgodnie z treścią przytoczonego Zarządzenia, cena biletu bagażowego, uprawniającego do przewozu bagażu, niebędącego bagażem podręcznym i przewozu zwierząt nietrzymanych na rękach, wynosiła równowartość ceny biletu normalnego. W kolejnych punktach określono natomiast, że opłata za przewóz bagażu innego niż ręczny, stanowiła 50% ceny biletu normalnego, a opłata za przewóz pozostałych zwierząt – również 50% ceny biletu normalnego. Koszt przewozu roweru stanowił połowę ceny biletu normalnego na daną trasę.

W dniu powszednim nauki szkolnej do obsługi linii: 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48 niezbędne było zaangażowanie 12 pojazdów, w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej – 9, w sobotę – 2 (w wakacje – 3), a w niedzielę – 1 (w wakacje – 2).

Na linii 4 kursy do i z Sierakowic wykonywał 1 autobus w dniu powszednim. Kursy do i z Kartuz w dniu powszednim i w sobotę realizowały autobusy przeznaczone przez większą część dnia wyłącznie do obsługi powiatu kartuskiego.

Łącznie operator kierował więc do obsługi linii objętych badaniami 13 pojazdów w ruchu.

W trakcie badań marketingowych do obsługi linii powiatowych operator wykorzystywał autobusy reprezentujące trzy typy taboru.

Były to pojazdy typów:

- **MN – minibus niskopodłogowy**, reprezentowany przez pojazdy marek: Mercedes-Benz Sprinter City 35 (7873), Mercedes-Benz Sprinter City 65 (7871) i MAN TGE 3.140E (7870);
- **SN – autobus standardowy niskowejściowy lub niskopodłogowy**, reprezentowany przez pojazd marki Setra S415NF (7021);
- **S – autobus standardowy wysokopodłogowy**, reprezentowany przez pojazdy marek: Mercedes-Benz O408 (7540), Mercedes-Benz O550 (7056, 7519, 7527, 7529, 7544, 7507), Mercedes-Benz Integro (7533) i Setra S315UL (7502, 7520, 7534, 7543, 7547, 7548, 7549).

2. Zakres i metodologia badań marketingowych

Głównym celem badań marketingowych wielkości popytu przeprowadzonych wiosną 2025 r. na wybranych liniach komunikacji regionalnej obsługujących powiat łębarski, opisanych w pierwszym rozdziale, miało być dostarczenie informacji o wielkości oraz rozkładzie przestrzennym i czasowym popytu na usługi, na potrzeby opracowania zmian w ofercie przewozowej.

Zakresem badań marketingowych objęto:

- liczbę pasażerów we wszystkich kursach wykonywanych na każdej z badanych linii w dniu powszednim, w sobotę i niedzielę;
- liczbę pasażerów wysiadających, wsiadających i pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku;
- liczbę pasażerów podróżujących na podstawie biletów miesięcznych;
- utargi z kas fiskalnych uzyskiwane w każdym z kursów;
- rzeczywisty czas przejazdu;
- ewentualne sugestie pasażerów zgłaszane obserwatorom oraz uwagi obserwatorów odnotowywane na kartach pomiarowych.

Za warunek prawidłowego doboru okresu prowadzenia badań marketingowych w komunikacji miejskiej i regionalnej, uważa się wybór miesięcy wiosennych – marca i kwietnia oraz jesiennych – października i listopada, z możliwością prowadzenia badań także we wrześniu. Na obszarach nieposiadających istotnych ośrodków akademickich dopuszczalne jest przeprowadzenie badań marketingowych również w maju i na takie rozwiązanie zdecydowano się w powiecie łębarskim.

Dni badań dobrano tak, aby spełnić wymóg obserwacji napętnienia w typowym dniu powszednim, za który uważa się dni w środku tygodnia: wtorek, środa i czwartek. Z kalendarza badań wyłączono dni matur pisemnych w podstawowych terminach oraz dni egzaminów ósmoklasisty, w których nie odbywały się zajęcia w szkołach.

Wyniki badań poddano analizie i redukcji w przekroju każdej z funkcjonujących linii. W komunikacji regionalnej, gdzie z reguły obowiązuje taryfa odcinkowa przestrzenna, co oznacza, że opłata za przejazd jest zależna od pokonywanej odległości, informacja o bezwzględnej liczbie pasażerów w kursie nie pozwala nawet na przybliżoną ocenę jej efektywności. Mając szczegółowe dane dotyczące wielkości popytu w każdym z kursów, do oceny ich efektywności można natomiast użyć wskaźnika liczby pasażerokilometrów w przeliczeniu na wozokilometr kursowy, obrazującego średnie wykorzystanie pojazdów w całym kursie.

Opisywany wskaźnik obliczany jest jako iloraz sumy iloczynów liczby pasażerów pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku i odległości do następnego przystanku,

przez sumę odległości międzyprzystankowych w całym kursie. W trakcie analizy danych z badań marketingowych, wskaźnik ten został wykorzystany do porównań efektywności każdego z kursów oraz każdej z objętych badaniami linii.

3. Popyt na usługi linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim

Szczegółowe wyniki zapełnienia pojazdów na objętych analizą liniach komunikacji regionalnej, uwzględniające liczbę osób wysiadających, wsiadających i pozostających w pojeździe w momencie ruszenia z przystanku – w przekroju wszystkich kursów i przystanków – dla każdej z linii, zaprezentowano w Załączniku nr 1 – w suplemencie do opracowania. W poszczególnych tabelach wytłuszczeniem i żółtym zacieniowaniem zaznaczono przystanki z największym zapełnieniem w danym kursie. Dane dotyczące liczby pasażerów uzupełnione zostały informacjami o liczbie osób podróżujących w poszczególnych kursach na podstawie biletów miesięcznych. Badania marketingowe charakteryzujące dni powszednie realizowano wyłącznie w dni nauki szkolnej, dlatego w dalszej części opracowania zrezygnowano z już każdorazowego podkreślania tego faktu.

Całkowitą wielkość popytu oraz liczbę pasażerów linii: 4, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48, w przeliczeniu na realizowaną w danym rodzaju dnia tygodnia liczbę kursów, w odniesieniu do dnia powszedniego (nauki szkolnej), soboty i niedzieli, zaprezentowano w tabeli 6.

W tabeli 6 kolorem zielonym zacieniowano pola dotyczące linii o przewozach w skali dnia powszedniego przekraczających poziom 300 pasażerów w dniu powszednim i 100 pasażerów w każdym z dni weekendowych. Kolorem czerwonym wyróżniono z kolei pola dotyczące linii o marginalnym znaczeniu w obsłudze sieci komunikacyjnej – z przewozami na poziomie nieprzekraczającym 50 pasażerów – w każdym typie dnia.

Zacieniowanie pól kolorem zielonym dotyczyło tylko linii 4 i 40 – we wszystkich rodzajach dni ich funkcjonowania (tj. w dniu powszednim na liniach 4 i 40 oraz w sobotę na linii 40). Kolorem czerwonym zacieniowane zostały z kolei niemal wszystkie pozostałe pola dotyczące liczby pasażerów – za wyjątkiem linii 45 w dniu powszednim. Kolor czerwony zdecydowanie zdominował więc wyróżnienia pól w tabeli 6.

W dniu powszednim całkowita wielkość popytu na usługi badanych linii ukształtowała się na poziomie **1 096 osób**. W przeliczeniu na kurs przewieziono więc średnio zaledwie 7,8 osoby.

Najwięcej pasażerów przewieziono na linii 40 – 526 osób. Kolejna pod tym względem była linia 4 – z 320 pasażerami. Na obu tych liniach liczba pasażerów w przeliczeniu na 1 kurs również okazała się najwyższa i wynosiła odpowiednio 21,0 i 20,0 osób.

Na żadnej z pozostałych linii w dniu powszednim liczba pasażerów nie przekroczyła 100 osób. Najniższy popyt bezwzględny zarejestrowano na liniach 48 i 43 – odpowiednio tylko 20 i 21 osób.

Najmniej pasażerów w przeliczeniu na 1 kurs odnotowano na linii 42 – zaledwie 2,3 osoby. Uzyskane wyniki świadczą o bardzo niskim popycie na większości tras objętych badaniami marketingowymi.

W dniu powszednim 650 pasażerów podróżowało na podstawie biletów miesięcznych – stali pasażerowie stanowili zatem 59,3% wszystkich przewiezionych osób.

Tabela 6

**Łączna liczba pasażerów linii: 4, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48
w poszczególnych rodzajach dnia tygodnia – wiosna 2025 r.**

Linia	Dzień powszedni			Sobota			Niedziela		
	liczba pasażerów	liczba kursów	pasażerowie na kurs	liczba pasażerów	liczba kursów	pasażerowie na kurs	liczba pasażerów	liczba kursów	pasażerowie na kurs
4	320	16	20,0	25	4	6,3	-	-	-
40	526	25	21,0	102	13	7,8	-	-	-
41	45	6	7,5	-	-	-	-	-	-
42	32	14	2,3	-	-	-	-	-	-
43	21	6	3,5	-	-	-	-	-	-
45	67	16	4,2	48	10	4,8	30	10	3,0
46	42	12	3,5	-	-	-	-	-	-
47	23	8	2,9	-	-	-	-	-	-
48	20	4	5,0	-	-	-	-	-	-
Razem	1 096	107	7,8	175	27	6,3	30	10	3,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Określony wpływ na wielkość popytu miał fakt prowadzenia badań marketingowych dopiero w maju, kiedy to nie mają już zajęć ostatnie klasy szkół podstawowych i średnich. W sytuacji, gdy posiadacze biletów miesięcznych stanowili około 60% pasażerów, można przyjąć, że marcu i w kwietniu popyt w segmencie osób podróżujących na podstawie takich biletów byłby wyższy o około 10%, tj. łącznie o 65 osób. W odniesieniu do wszystkich pasażerów podróżujących autobusami badanych linii w dniu powszednim nauki szkolnej, przekłada się to na wzrost liczby pasażerów o około 6%. Wartość ta, ze względu na ograniczoną istotność, nie zmniejsza miarodajności przeprowadzonych badań marketingowych i – w rezultacie – umożliwia uznanie wniosków wynikających z analizy danych za adekwatne do stanu przeciętnego w okresie nauki szkolnej.

W sobotę na badanych liniach komunikacji regionalnej w powiecie łębskim przewieziono **175 pasażerów**. Sobotni popyt stanowił zatem 16,0% łącznej wielkości popytu zarejestrowanego w dniu powszednim. Liczba pasażerów w przeliczeniu na kurs wyniosła z kolei 6,3 osoby – co stanowiło aż 80,8% wartości dla dnia powszedniego.

Na podstawie biletów miesięcznych w sobotę podróżowało 65 pasażerów, stanowiących 37,1% ich ogółu w tym dniu. Oznacza to, że w sobotę występował większy niż w dniu powszednim udział osób podróżujących okazjonalnie, realizujących najczęściej podróże inne niż obowiązkowe.

W sobotę więcej niż 100 pasażerów przewieziono tylko na linii 40, na której zarejestrowano 102 pasażerów, co stanowiło 7,8 osoby w przeliczeniu na kurs. Najmniejszy popyt zarejestrowany został natomiast na linii 45 – 48 osób (4,8 pasażerów w przeliczeniu na 1 kurs).

Spośród objętych badaniami marketingowymi linii, jedynym połączeniem funkcjonującym **w niedzielę** była linia 45, na której przewieziono **30 pasażerów** (tylko 3,0 pasażerów w przeliczeniu na 1 kurs). Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę stanowiła zatem jedynie 2,7% popytu zarejestrowanego w dniu powszednim i 17,1% popytu zarejestrowanego w sobotę. Liczba pasażerów w przeliczeniu na kurs stanowiła z kolei 38,5% wartości dla dnia powszedniego i – co nietypowe – 47,6% dla soboty.

W niedzielę na podstawie biletów miesięcznych podróżowało tylko 17 pasażerów, co stanowiło jednak aż 56,7% ich ogółu.

Liczbę pasażerokilometrów na wozokilometr na poszczególnych liniach, przedstawiono w tabeli 7. Kolorem zielonym zacieniowano linie o tej wartości większej od przeciętnej lub jej równej dla całej badanej sieci połączeń, natomiast kolorem czerwonym – mniejszej od wartości przeciętnej. W niedzielę, ze względu na funkcjonowanie tylko jednej linii, z takiego wyróżnienia zrezygnowano. Wyróżnienia kolorem zielonym dotyczyły tylko linii 4 i 40. Kolor czerwony, dotyczący wszystkich pozostałych linii, zdominował wyróżnienia w tabeli 7.

Średnia liczba pasażerokilometrów w przeliczeniu na wozokilometr, obliczona dla dnia powszedniego na badanych liniach, wyniosła zaledwie 5,3. Wartość tę przekroczone jedynie na liniach 4 i 40 (na których wynosiła ona odpowiednio 10,1 i 14,0 paskm/wzkm). W przypadku aż 4 linii liczba pasażerokilometrów w przeliczeniu na wozokilometr nie przekroczyła 2,0. Były to linie: 42 (1,4 paskm/wzkm), 43 (1,6 paskm/wzkm), 45 (1,8 paskm/wzkm) i 47 (1,8 paskm/wzkm).

W sobotę liczba pasażerokilometrów na wozokilometr kursowy wynosiła 3,9, a w niedzielę – tylko 1,8.

Należy zauważyć, że próg celowości uruchamiania połączeń w komunikacji regionalnej wynosi co najmniej 6,0 pasażerokilometrów na wozokilometr kursowy. W warunkach

stosowania przeciętnego poziomu cen, połączenia charakteryzujące się niższym wykorzystaniem, są mocno deficytowe i ich utrzymanie wymaga bardzo silnego wsparcia finansowego z budżetów samorządowych, ponad minimalny wkład własny organizatora w kwocie jednostkowej 0,34 zł, odpowiadającej dopłacie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w maksymalnej kwocie 3,00 zł do 1 wozokilometra. Do takich połączeń w powiecie łębskim zaliczały się linie: 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48 – w każdym z dni funkcjonowania oraz dodatkowo linie 4 i 40 w sobotę.

Powyższe dane pokazują, że jedynymi połączeniami o satysfakcjonującej efektywności – odgrywającymi istotną rolę w przewozach – były linie 4 i 40, na których w dniu powszednim liczba pasażerokilometrów na wozokilometr kursowy przekraczała 10,0. Były to jednocześnie linie o największej intensywności funkcjonowania i łączące przy tym miasto Łębork z większymi miejscowościami w południowej części powiatu łębskiego, a w przypadku linii 4 – również z miejscowościami powiatu kartuskiego, w tym przede wszystkim z dużą wsią Sierakowice.

Tabela 7

Liczba pasażerokilometrów na 1 wzkm na poszczególnych liniach powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim – wiosna 2025 r.

Linia	Liczba pasażerokilometrów na wozokilometr w poszczególnych przekrojach		
	dzień powszedni	sobota	niedziela
	I. paskm/wzkm	I. paskm/wzkm	I. paskm/wzkm
4	10,1	3,9	linia nie funkcjonuje
40	14,0	5,3	linia nie funkcjonuje
41	4,7	linia nie funkcjonuje	linia nie funkcjonuje
42	1,4	linia nie funkcjonuje	linia nie funkcjonuje
43	1,6	linia nie funkcjonuje	linia nie funkcjonuje
45	1,8	2,9	1,8
46	2,7	linia nie funkcjonuje	linia nie funkcjonuje
47	1,8	linia nie funkcjonuje	linia nie funkcjonuje
48	2,3	linia nie funkcjonuje	linia nie funkcjonuje
Razem	5,3	3,9	1,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Szczegółowe dane dotyczące liczby pasażerów, wykonywanych kilometrów oraz liczby pasażerokilometrów na wozokilometr kursowy w poszczególnych kursach oraz w parach kursów „tam” i „z powrotem” dla każdej z badanych linii, przedstawiono w tabelach 1-13 w Załączniku nr 2 do opracowania. We wszystkich tabelach wyszczególniono także maksymalne

napelnienie (przystanek i liczbę osób) oraz liczbę pasażerów podróżujących na podstawie biletów miesięcznych.

W tabelach 14-17 w Załączniku nr 2 zawarto sumy pasażerów dla poszczególnych rodzajów dni: powszedniego, soboty i niedzieli oraz dla przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego, złożonego z 21 dni powszednich, 4 sobót i 5 niedziel.

W tabelach 18-20 w Załączniku nr 2 przedstawiono liczbę pasażerokilometrów na wozokilometr kursowy dla każdej z linii w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę, natomiast w tabeli 21 zsumowano liczby wozokilometrów wykonywanych podczas badań marketingowych na poszczególnych liniach, a następnie zestawiono je z liczbą przewożonych pasażerów.

Liczbę pasażerów na każdej z linii w ujęciu opisanego powyżej przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego wraz z liczbą pasażerokilometrów na 1 kilometr kursowy przedstawiono w tabeli 8. W tabeli tej uwzględniono również miesięczną pracę eksploatacyjną – w celu porównania udziału każdej z linii w przewozach pasażerów oraz w pracy eksploatacyjnej.

Tabela 8

Wielkość przewozów ogółem, liczba pasażerokilometrów w przeliczeniu na 1 wzkm oraz praca eksploatacyjna dla poszczególnych linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim – wiosna 2025 r.

Linia	Miesięczna liczba pasażerów	Liczba paskm na 1 wzkm	Udział w przewozach pasażerów (paskm) [%]	Miesięczna praca eksploatacyjna [km]	Udział w pracy eksploatacyjnej [%]
4	6 820	9,8	25,07	9 566,1	12,89
40	11 454	13,2	48,64	13 945,7	18,79
41	945	4,7	3,49	2 723,7	3,67
42	672	1,4	3,39	8 736,0	11,77
43	441	1,6	1,84	4 195,8	5,65
45	1 749	1,9	7,95	18 786,6	25,31
46	882	2,7	5,97	8 066,1	10,87
47	483	1,8	2,39	5 023,2	6,77
48	420	1,5	1,26	3 175,2	4,28
Razem	23 866	5,1	100,00	74 218,4	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W skali przeciętnego miesiąca popyt na usługi badanych linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim ukształtował się na poziomie jedynie 23 866 pasażerów.

Największe przewozy w przeciętnym miesiącu miały miejsce na linii 40, z której usług skorzystały 11 454 osoby. Kolejna pod tym względem była linia 4, na której przewieziono 6 820 pasażerów. Łącznie z obu tych linii skorzystało zatem aż 76,6% ogółu pasażerów. Najmniej pasażerów przewieziono natomiast w przeciętnym miesiącu autobusami linii: 48, 43 i 47 – odpowiednio tylko: 420, 441 i 483 osoby (udział żadnej z tych linii w całkowitej liczbie pasażerów w skali miesiąca nie przekroczył 2,0%).

Na liniach 4 i 40 udział w przewozach pasażerów był znacząco wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej, mierzonej liczbą wykonywanych wozokilometrów. Udział w przewozach pasażerów bliski udziałowi w pracy eksploatacyjnej charakteryzował linię 41.

Efektywność wszystkich pozostałych linii objętych badaniami marketingowymi była bardzo niska. Na liniach: 42, 43, 45 i 48 udział w pracy eksploatacyjnej był ponad trzykrotnie większy niż udział w przewozach pasażerów, przy czym najgorzej pod tym względem wypadła linia 42.

W skali przeciętnego miesiąca najlepiej wykorzystane były autobusy linii 40 i 4, w których liczba pasażerokilometrów w przeliczeniu na 1 wzkm liniowy wynosiła odpowiednio 13,2 i 9,8. Najniższe wykorzystanie charakteryzowało natomiast linię 42 – zaledwie 1,4 pasażerokilometrów na 1 wzkm liniowy.

Na podstawie analizy danych ze sprzedaży biletów w innych systemach komunikacji regionalnej można przyjąć, że popyt na jej usługi w wakacje spada aż o około 40-45%, a w ferie zimowe i inne dni wolne od nauki poza wakacjami – o około 20-25%. W okresie zimowym – w związku z większym wykorzystaniem transportu publicznego ze względu na warunki drogowe – nie następuje jednak proporcjonalne zwiększenie popytu, zatem w celu uzyskania popytu rocznego, adekwatniejsze do rzeczywistości byłoby przemnożenie liczby pasażerów uzyskanej dla przeciętnego miesiąca przez 11 niż przez 12. Przy takim założeniu, w świetle wyników badań marketingowych **roczną liczbę pasażerów na liniach: 4, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 i 48 można oszacować na około 262,5 tys.**

Zestawienie kursów o najmniejszej liczbie pasażerów – poniżej 10 osób w każdym rodzaju dnia tygodnia – przedstawiono w tabeli 9. Pomimo zastosowania znacznie niższego kryterium wyróżnienia kursów o najmniejszym popycie niż przyjmowane standardowo w systemach komunikacji regionalnej, gdzie zakłada się próg 15 pasażerów w dniu powszednim nauki szkolnej, w tabeli 9 zawarto bardzo dużą liczbę kursów.

Kryterium mniej niż 10 pasażerów w kursie spełniło:

- 70 z łącznej liczby 107 kursów dniu powszednim (65,4%);
- 22 z 25 kursów w sobotę (88,0%);
- 9 z 10 kursów w niedzielę (90,0%).

Przywołane zestawienie świadczy o bardzo niskim popycie na większość kursów linii objętych badaniami marketingowymi.

W tabeli 9 zawarto jednocześnie kursy z najmniejszą liczbą pasażerokilometrów w przeliczeniu na 1 wozokilometr liniowy (tj. poniżej 6,0 paskm/1 wzkm), ponieważ obydwa zestawienia (dotyczące liczby pasażerów i pasażerokilometrów na 1 wzkm) okazały się niemal identyczne. Odmienne wyniki uzyskano tylko w przypadku pojedynczych kursów. W sytuacji, gdy tylko w jednym z tych kryteriów próg niskiej efektywności został osiągnięty, drugie pole oznaczono jako „n.d.” („nie dotyczy”).

Tabela 9

Kursy badanych linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim z najmniejszą liczbą pasażerów ogółem i/lub z najmniejszą liczbą pasażerokilometrów na 1 wzkm – wiosna 2025 r.

Rodzaj dnia	Linia	Relacja przejazdu – miejscowość		Długość kursu [km]	Godz. odjazdu	Liczba paskm na 1 wzkm	Liczba pasażerów w kursie	
		początkowa	docelowa				ogółem	max
Powszedni	4	Łębork	Sierakowice	25,7	6:50	2,9	7	5
		Łębork	Sierakowice	27,6	7:55	2,9	8	6
		Łębork	Sierakowice	25,7	9:50	2,9	6	5
		Sierakowice	Łębork	27,6	12:46	4,3	6	6
		Sierakowice	Łębork	25,7	13:26	1,5	2	2
		Łębork	Sierakowice	25,7	14:50	2,5	n.d.	n.d.
		Łębork	Sierakowice	32,6	15:20	3,5	n.d.	n.d.
		Sierakowice	Łębork	25,7	16:06	4,5	n.d.	n.d.
	40	Łębork	Przeryte	25,9	6:15	5,0	7	7
		Łębork	Siemirowice	21,4	7:30	3,3	5	5
		Łębork	Przeryte	29,0	8:05	3,8	n.d.	n.d.
		Łębork	Siemirowice	24,5	9:05	2,4	5	4
		Przeryte	Łębork	25,9	13:05	5,5	n.d.	n.d.
		Siemirowice	Łębork	23,4	14:13	4,7	n.d.	n.d.
		Siemirowice	Łębork	21,4	17:13	n.d.	9	8
		Przeryte	Łębork	25,9	19:05	0,4	2	1
	41	Łębork	Oskowo	24,5	8:45	1,0	1	1
		Oskowo	Łębork	20,0	9:41	1,9	3	3
		Łębork	Oskowo	22,6	15:50	3,1	4	4
		Oskowo	Łębork	20,0	16:21	0,2	1	1
		Łębork	Oskowo	22,6	17:10	5,1	7	7

Rodzaj dnia	Linia	Relacja przejazdu – miejscowość		Długość kursu [km]	Godz. odjazdu	Liczba paskm na 1 wzkm	Liczba pasażerów w kursie	
		początkowa	docelowa				ogółem	max
Powszedni	42	Lębork	Oskowo	38,7	5:40	0,0	0	0
		Oskowo	Lębork	38,7	6:40	3,9	7	7
		Darżewo	Lębork	15,8	7:03	3,0	3	3
		Lębork	Cewice	33,0	8:30	0,8	4	2
		Cewice	Lębork	33,0	9:27	4,0	5	5
		Lębork	Darżewo	15,8	9:30	1,0	1	1
		Darżewo	Lębork	15,8	10:53	2,7	3	3
		Lębork	Cewice	33,0	11:30	1,5	2	2
		Cewice	Lębork	33,0	13:02	0,6	2	2
		Lębork	Darżewo	15,8	15:15	3,0	3	3
		Lębork	Oskowo	38,7	16:10	1,4	2	2
		Oskowo	Lębork	38,7	17:20	0,0	0	0
		Lębork	Cewice	33,0	18:10	0,0	0	0
		Cewice	Lębork	33,0	19:27	0,0	0	0
	43	Lębork	Lębork	36,3	6:40	1,5	3	3
		Lębork	Lębork	34,1	7:50	1,8	4	4
		Lębork	Lębork	31,7	9:40	0,8	2	2
		Lębork	Lębork	32,1	12:00	1,8	3	3
		Lębork	Lębork	32,1	14:10	1,7	4	2
		Lębork	Lębork	33,5	16:10	2,2	5	3
	45	Lębork	Łeba	44,1	5:40	0,0	0	0
		Łeba	Lębork	44,1	6:40	5,9	n.d.	n.d.
		Lębork	Łeba	44,1	7:40	0,0	0	0
		Łeba	Lębork	44,1	8:50	2,6	5	4
		Lębork	Łeba	44,1	9:30	0,2	1	1
		Łeba	Lębork	44,1	10:30	3,2	7	6
		Lębork	Łeba	44,1	11:00	0,5	2	2
		Łeba	Lębork	44,1	13:15	2,0	4	4
		Lębork	Łeba	44,1	13:30	5,2	n.d.	n.d.
		Lębork	Łeba	44,1	15:20	2,9	7	7
		Łeba	Lębork	44,1	15:30	0,1	1	1
		Łeba	Lębork	44,1	16:30	3,7	6	5
		Lębork	Łeba	44,1	17:20	1,7	4	3
		Łeba	Lębork	44,1	18:15	0,5	3	3
		Lębork	Łeba	44,1	19:15	1,0	5	4
		Łeba	Lębork	44,1	20:15	0,0	0	0

Rodzaj dnia	Linia	Relacja przejazdu – miejscowość		Długość kursu [km]	Godz. odjazdu	Liczba paskm na 1 wzkm	Liczba pasażerów w kursie	
		początkowa	docelowa				ogółem	max
Powszedni	46	Lębork	Bąsewice	29,1	8:20	0,0	0	0
		Bąsewice	Lębork	39,2	8:58	1,3	3	3
		Lębork	Bąsewice	29,1	9:50	0,0	0	0
		Bąsewice	Lębork	29,1	10:25	1,1	2	2
		Lębork	Bąsewice	29,1	12:15	0,3	1	1
		Bąsewice	Lębork	29,1	12:57	0,0	0	0
		Lębork	Bąsewice	33,7	14:00	3,7	4	4
		Bąsewice	Lębork	29,1	14:47	0,0	0	0
		Lębork	Bąsewice	39,2	15:35	n.d.	9	9
		Bąsewice	Lębork	29,1	16:17	0,3	1	1
		Lębork	Bąsewice	29,1	17:00	n.d.	9	9
	47	Strzeszewo	Lębork	29,9	5:24	2,3	4	4
		Lębork	Strzeszewo	29,9	6:05	0,0	0	0
		Lębork	Strzeszewo	29,9	9:00	0,0	0	0
		Strzeszewo	Lębork	29,9	9:49	2,3	4	4
		Lębork	Strzeszewo	29,9	13:00	0,5	1	1
		Strzeszewo	Lębork	29,9	14:09	0,0	0	0
		Lębork	Strzeszewo	29,9	16:00	2,7	3	3
	48	Lębork	Krakulice	37,8	5:30	0,0	0	0
		Krakulice	Lębork	37,8	6:32	3,7	7	7
		Lębork	Krakulice	37,8	15:10	5,4	n.d.	n.d.
		Krakulice	Lębork	37,8	16:17	0,0	0	0
Sobota	4	Sierakowice	Lębork	27,6	7:06	4,9	8	7
		Lębork	Sierakowice	27,6	7:55	1,2	3	3
		Sierakowice	Lębork	27,6	13:11	2,0	3	3
	40	Lębork	Przeryte	25,9	6:15	0,0	0	0
		Lębork	Przeryte	29,0	8:05	1,0	2	2
		Lębork	Siemirowice	21,4	10:50	3,5	5	5
		Siemirowice	Lębork	21,4	11:43	n.d.	9	8
		Lębork	Przeryte	25,9	12:20	3,0	6	4
		Przeryte	Lębork	25,9	13:05	3,6	6	6
		Lębork	Siemirowice	21,4	14:20	5,3	7	7
		Siemirowice	Lębork	21,4	15:13	n.d.	7	7
		Siemirowice	Lębork	21,4	17:13	5,1	7	7

Rodzaj dnia	Linia	Relacja przejazdu – miejscowość		Długość kursu [km]	Godz. odjazdu	Liczba paskm na 1 wzkm	Liczba pasażerów w kursie	
		początkowa	docelowa				ogółem	max
Sobota	45	Lębork	Łeba	44,1	7:40	5,9	9	8
		Łeba	Lębork	44,1	8:50	1,5	3	3
		Lębork	Łeba	44,1	11:00	1,6	4	3
		Łeba	Lębork	44,1	12:15	2,4	4	3
		Lębork	Łeba	44,1	13:30	1,8	2	2
		Łeba	Lębork	44,1	15:30	3,7	7	7
		Lębork	Łeba	44,1	17:20	4,9	8	8
		Łeba	Lębork	44,1	18:15	3,2	4	4
		Lębork	Łeba	44,1	19:15	1,2	2	2
		Łeba	Lębork	44,1	20:15	2,6	5	5
Niedziela	45	Lębork	Łeba	44,1	7:40	0,0	0	0
		Łeba	Lębork	44,1	8:50	0,4	1	1
		Łeba	Lębork	44,1	12:15	1,6	3	3
		Lębork	Łeba	44,1	13:30	2,3	3	3
		Łeba	Lębork	44,1	15:30	0,7	1	1
		Lębork	Łeba	44,1	17:20	0,4	2	2
		Łeba	Lębork	44,1	18:15	4,0	6	6
		Lębork	Łeba	44,1	19:15	1,0	3	2
		Łeba	Lębork	44,1	20:15	0,7	1	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W każdym rodzaju dnia tygodnia wykonywano kursy, w których nie przewieziono ani jednego pasażera. Szczególnie dużą liczbę takich kursów zarejestrowano w dniu powszednim. Wszystkie takie kursy wyróżniono zacieniowaniem w kolorze czerwonym pól z relacją przejazdu i godziną odjazdu.

W dniu powszednim w większości przypadków kursy o niewielkiej liczbie przewiezionych pasażerów dotyczyły relacji w kierunku przeciwnym do dominującego w danej porze dnia, a więc przede wszystkim rano z Lęborka i po południu w kierunku Lęborka. Łącznie w dniu powszednim kursów, w których przewieziono poniżej 10 pasażerów było aż 70.

Na liniach 42 i 43 w dniu powszednim oraz na linii 45 w sobotę, we wszystkich kursach liczba pasażerów była mniejsza niż 10.

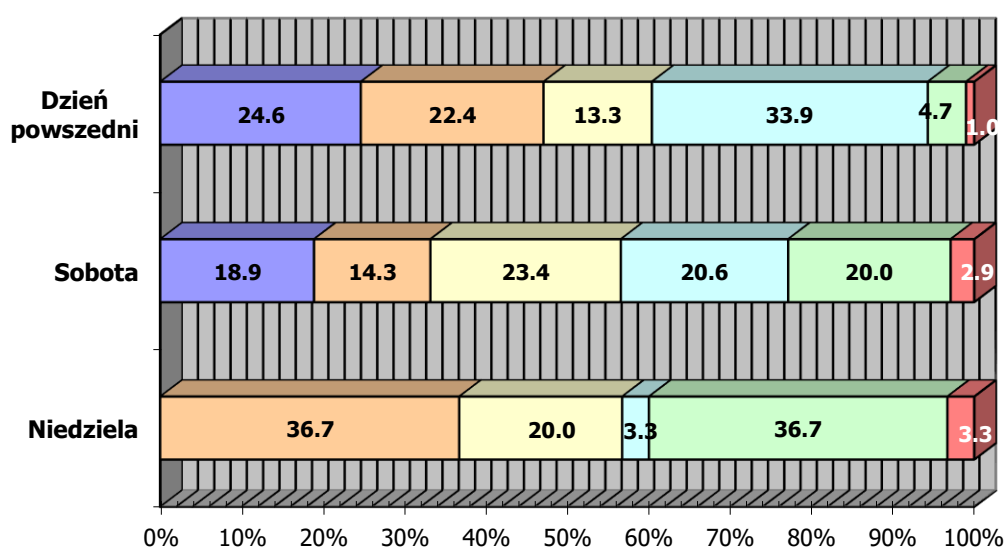
Jak wcześniej wspomniano, do oceny efektywności kursów komunikacji regionalnej, używa się wskaźnika liczby pasażerokilometrów w przeliczeniu na wozokilometr kursowy, obrazującego średnie wykorzystanie pojazdów w całym kursie.

W dniu powszednim w aż 76 kursach na liniach autobusowej komunikacji regionalnej w powiecie łębarskim odnotowano wynik poniżej 6,0 pasażerokilometrów na wozokilometr. Było to 71,0% wszystkich kursów realizowanych w tym dniu.

W sobotę najslabsze wyniki dotyczyły 20 kursów spośród 27 realizowanych w tym dniu (74,1%), natomiast **w niedzielę** najmniejszą efektywnością mierzoną liczbą pasażerokilometrów na 1 wzkm, charakteryzowało się aż 90% kursów (9 z 10 wykonywanych w tym dniu).

W analizie struktury czasowej popytu na usługi przewozowe w transporcie pasażerskim, stosowany jest podział doby na półtora- i trzygodzinne przedziały czasowe, obejmujące typowy okres funkcjonowania komunikacji dziennej, tj. godziny: 5-23. Badając strukturę czasową popytu na usługi badanych linii, w tabelach 1-13 w Załączniku nr 2, każdy z kursów przyporządkowano do poszczególnych przedziałów czasowych – biorąc pod uwagę rozkładową godzinę rozpoczynania się danego kursu.

Udział przewozów w kolejnych trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów przewożonych w każdym z rodzajów dnia tygodnia, pokazano na rys. 1.



Procent pasażerów w danym dniu w trzygodzinnych przedziałach



Rysunek 1. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów wybranych linii regionalnych w powiecie łębarskim – wiosna 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Rozpatrując trzygodzinne przedziały czasowe popytu na usługi badanych linii, można stwierdzić, że w dniu powszednim:

- zdecydowanie najwięcej pasażerów – 372 osoby, stanowiące 33,9% ich ogółu – przewieziono w porze godzinowej 14-17, stanowiącej porę tradycyjnego szczytu popołudniowego;
- kolejną pod względem liczby pasażerów okazała się pora godzinowa 5-8, odpowiadająca tradycyjnemu porannemu szczytowi dojazdów do miejsc pracy i nauki, w której z usług badanych linii skorzystało 270 osób, tj. 24,6% wszystkich pasażerów;
- niewiele mniejsze przewozy – na poziomie 246 osób (22,4%) zarejestrowano w godzinach 8-11, stanowiących pierwszą z pór międzyszczytowych;
- w godzinach 11-14, stanowiących drugą z pór godzin międzyszczytowych, a także początek popołudniowego szczytu przewozowego, przewieziono tylko 146 pasażerów (13,3%);
- po godzinie 17 nastąpiło znaczące zmniejszenie się popytu: w porze godzinowej 17-20 zarejestrowano już tylko 51 pasażerów (4,7%);
- marginalna wielkość przewozów – 11 osób, stanowiących tylko 1% ogółu pasażerów – przypadła na kursy rozpoczynające się w wieczornej porze godzinowej – 20-23;
- w połączonej porze nocnej 23-5 (tj. po godzinie 23:00 i przed godziną 5:00) nie rozpoczynały się żadne kursy.

Analizując w skali badanych linii półtoragodzinne przedziały czasowe w dniu powszednim, należy zauważyć, że największą liczbą pasażerów charakteryzowały się pory godzinowe: 14:01-15:30 (wczesny szczyt popołudniowy) i 6:31-8:00 (poranny szczyt szkolno-pracowniczy), w których przewieziono odpowiednio 226 i 230 pasażerów, stanowiących 24,3 i 21,0% ogółu. Dość wysoki udział pasażerów – wynoszący 15,3% (168 osób) – zarejestrowano również w porze godzinowej 8:01-9:30. W pozostałych przedziałach godzinowych liczby przewiezionych pasażerów nie przekraczały 10% ogółu. Najbliżej tej wartości były pory: 15:31-17:00 i 12:31-14:00 – z przewozami na poziomie odpowiednio 106 i 101 osób, stanowiących 9,7 i 9,2% ogółu pasażerów. Próg 5% udziału w ogóle pasażerów osiągnięto jeszcze tylko w porze godzinowej 9:31-11:00 (7,1%), w której przewieziono 78 osób. W pozostałych przedziałach funkcjonowania badanych linii (5:01-6:30, 11:01-12:30, 17:01-18:30) popyt ukształtował się na poziomie odpowiednio: 40, 45 i 44 osób, a jego udział w całości dziennych przewozów wynosił od 3 do 5% lub był na marginalnym poziomie (18:31-20:00 – 0,6% i 20:01-21:30 – 1,0%). W ofercie przewozowej badanych linii nie zaplanowano żadnych kursów rozpoczynających się po godzinie 21:30.

W sobotę najwięcej pasażerów – odpowiednio: 41, 36 i 35, stanowiących: 23,4, 20,6 i 20,0% popytu dziennego – przewieziono w następujących po sobie przedziałach godzinowych: 11-14, 14-17 i 17-20. Kolejna pod tym względem była pora godzinowa 5-8, w której

przewieziono 33 pasażerów (18,9%). Względnie niewielkie przewozy miały natomiast miejsce w godzinach 8-11 – 25 osób (14,3%). W wieczornej porze godzinowej (20-23) przewieziono marginalną liczbę pasażerów – 5 (2,9%).

Analiza wielkości przewozów w sobotę w przedziałach półtoragodzinnych wykazała zdecydowanie największy popyt w godzinach 17:01-18:30, w których przewieziono 33 pasażerów (18,9%). Przewozy na poziomie minimum 20 osób odnotowano również w porach godzinowych: 12:30-14:00 (22 osoby), 14:01-15:30 (21 osób) i 6:31-8:00 (20 osób). Udział w przewozach wynoszący co najmniej 10% zarejestrowano jeszcze w porze godzinowej 11:00-12:30 (19 osób – 10,9%). Bardzo niskie przewozy miały natomiast miejsce w godzinach wieczornych, w następujących po sobie porach godzinowych 18:31-20:00 i 20:01-21:30, w których przewieziono odpowiednio tylko 2 i 5 pasażerów.

W niedzielę na jedynej funkcjonującej w tym rodzaju dnia tygodnia linii 45, zdecydowanie największy popyt występował w godzinach 8-11 i 17-20. W każdej z tych pór odnotowano przewozy na poziomie 36,7% ich ogółu w tym typie dnia – było to jednak zaledwie po 11 osób. Mniej pasażerów – 20,0% ich ogółu – przewieziono w godzinach 11-14. Popyt zarejestrowany w pozostałych porach godzinowych, tj. 14-17 i 20-23, był już marginalny i wynosił po 3,3%, tj. tylko po 1 pasażerze w każdej z obu pór godzinowych.

Rozpatrując półtoragodzinne przedziały czasowe w niedzielę można stwierdzić, że popyt skoncentrował się w porach godzinowych 9:31-11:00 i 17:01-18:30, w których przewożono odpowiednio 10 i 8 pasażerów, co stanowiło łącznie aż 60% ich ogółu. W pozostałych porach godzinowych, w których funkcjonowała linia 45, z autobusów korzystało tylko od 1 do 3 pasażerów.

W dalszej części analizy, w celu oceny dopasowania pojemności taboru przeznaczanego do obsługi określonych kursów i linii, dla poszczególnych typów pojazdów eksploatowanych na analizowanych liniach, obliczono trzy poziomy napełnień granicznych, oceniając warunki przewozu pasażerów w zależności od ich liczby w pojeździe.

Wyznaczone zostały następujące stopnie wykorzystania zdolności przewozowej:

- I – ścisk (stan dyskomfortu odczuwanego przez pasażera);
- II – przekroczenie zdolności przewozowej;
- III – niebezpieczne przekroczenie zdolności przewozowej (ryzyko katastrofy drogowej).

Dla każdego z typów pojazdów, eksploatowanych na badanych liniach obsługujących powiat łębski, przyjęto zdolność przewozową na następującym, uśrednionym poziomie:

- 23 osoby – dla minibusu niskopodłogowego o długości ok. 6 m (**MN**);
- 85 osób – dla autobusu standardowego niskopodłogowego o długości ok. 12 m (**SN**);
- 82 osoby – dla standardowego autobusu wysokopodłogowego o długości ok. 12 m (**S**).

Wielkości napełnień granicznych dla poszczególnych typów pojazdów eksploatowanych podczas badań marketingowych na analizowanych liniach, zaprezentowano w tabeli 10.

Tabela 10

**Napełnienia graniczne w zależności od typu pojazdu eksploatowanego
na badanych liniach w powiecie łębskim – wiosna 2025 r.**

Typ taboru	I		II		III
	Ścisk (dyskomfort pasażera)		Przekroczenie zdolności przewozowej		Niebezpieczne przekroczenie zdolności przewozowej
	Liczba pasażerów				
	od	do	od	do	od
MN	17	23	24	26	27
SN	64	85	86	98	99
S	62	82	83	94	95

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W analizie zdolność przewozową w badanym kursie przyjmowano dla typu taboru, którym dany kurs był obsługiwany w dniu prowadzenia badań marketingowych.

W odniesieniu do wszystkich typów taboru stan ścisku wyznaczono na poziomie przekraczającym 75% zdolności przewozowej, a stan niebezpiecznego przekroczenia zdolności przewozowej – na poziomie przekroczenia 115% pojemności nominalnej pojazdów.

W tabelach nr 1-13 w zbiorczych wynikach badań napełnienia w Załączniku nr 2 poprzez formatowanie warunkowe wprowadzono mechanizm wyróżniania wszystkich przypadków maksymalnych napełnień, przekraczających określone wartości graniczne. Kolor żółty odniesiono do stanu ścisku, pomarańczowy – do przekroczenia zdolności przewozowej, a czerwony – do niebezpiecznego przekroczenia zdolności przewozowej, stwarzającego pewne ryzyko wystąpienia katastrofy drogowej.

W trakcie badań marketingowych prowadzonych na liniach powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim miała miejsce sytuacja szczególna: nie zarejestrowano ani jednego przypadku przekroczenia opisanych napełnień granicznych. Większość realizowanych

kursów – w tym również obsługiwanych taborem standardowym – charakteryzowała się natomiast bardzo niskim popytem, umożliwiającym eksploatację pojazdów o znacznie mniejszej pojemności pasażerskiej niż oferowana.

Maksymalne napełnienia pojazdów, odnotowane na każdej z badanych linii, przedstawiono w tabeli 11.

Tabela 11

Maksymalne napełnienia odnotowane na poszczególnych badanych liniach powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim – wiosna 2025 r.

Linia	Dzień powszedni		Sobota		Niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
4	44	36	7	11	-	-
40	50	40	13	15	-	-
41	29	7	-	-	-	-
42	7	3	-	-	-	-
43	3	4	-	-	-	-
45	12	10	7	8	6	7
46	13	9	-	-	-	-
47	11	3	-	-	-	-
48	7	13	-	-	-	-
Sieć	50	40	13	15	6	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Z danych w tabeli 11 wynika, że zdecydowanie największe napełnienia pojazdów zarejestrowano na liniach 4 i 40. Największa liczba pasażerów jednocześnie w pojeździe – 50 osób – wystąpiła w kursie linii 40 z Siemirowic do Lęborka o godzinie 8:03, czyli już po porannym szczycie przewozowym. Niewiele mniejszą wartość zarejestrowano w kursie poprzednim, realizowanym jednak w porannym szczycie dowozów szkolno-pracowniczych – o godzinie 6:55 z Przerytego (47 osób). Największa liczba pasażerów w pojeździe linii 40 w kierunku powrotnym to 40 osób i odnotowano ją w kursie o 13:20 z Lęborka do Siemirowic, zaplanowanym jeszcze przed szczytem popołudniowym, aczkolwiek już w godzinach powrotów dzieci i młodzieży ze szkół.

Biorąc pod uwagę zarówno napełnienia maksymalne w poszczególnych badanych kursach i liniach, należy uznać, że w warunkach obowiązywania rozkładu jazdy ważnego na dzień 31 maja 2025 r., zdecydowaną większość połączeń mogły obsługiwać minibusy nawet o relatywnie małej pojemności pasażerskiej. Odmienna sytuacja wystąpiła jedynie w kursach linii 4

i 40 w dniu powszednim, których obsługa konieczna jest autobusami klasy maxi (standardowymi, o długości około 12 m), zapewniającymi poza miejscami siedzącymi także przynajmniej kilkanaście miejsc stojących. Największe zapełnienie na linii 41 (29 osób) dotyczyło tylko jednego porannego kursu i może zostać ono w prosty sposób zmniejszone poprzez wprowadzenie korekt w rozkładzie jazdy linii 40, w której trasie de facto zawiera się trasa linii 41.

Obsługa linii 4 i 40 w świetle wyników badań marketingowych jest teoretycznie możliwa również przez autobusy klasy midi. Ze względu na komfort pasażerów i dostępność takich pojazdów, jak również fakt przeprowadzenia badań marketingowych w maju – po zaprzestaniu uczęszczania do szkoły przez uczniów ostatnich klas liceów/techników (zakończenie roku szkolnego miało miejsce w dniu 25 kwietnia) i częściowo w dniach egzaminów ósmoklasisty, takiego rozwiązania jednak nie rekomenduje się. Do obsługi obu tych linii zaleca się wykorzystywanie – tak jak dotychczas – autobusów standardowych.

4. Propozycja nowej oferty przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim

4.1. Ogólne założenia zmian w sieci komunikacyjnej

W rezultacie analiz wyników badań marketingowych wielkości popytu na usługi powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim zidentyfikowano problem bardzo niskiej liczby pasażerów w większości kursów oraz niskiego poziomu wykorzystania zdolności przewozowej eksploatowanych pojazdów.

Spośród 107 realizowanych w dniu powszednim nauki szkolnej kursów, w aż 16 (15,0%) nie przewieziono nawet jednego pasażera. W kolejnych 34 kursach przewieziono z kolei tylko od 1 do 4 pasażerów. Popytem niższym niż 5 osób charakteryzowało się zatem aż 46,7% wszystkich kursów realizowanych w tym rodzaju dnia.

W sobotę w 10 z 27 kursów (37,0%) realizowanych w tym rodzaju dnia tygodnia przewieziono poniżej 5 osób – przy czym w jednym kursie było to 0 pasażerów.

Bardzo niskie wykorzystanie odnotowane zostało również w niedzielę, w której w aż 7 z 10 realizowanych w tym rodzaju dnia kursów, liczba przewiezionych pasażerów wynosiła od 1 do 4. Podobnie jak w sobotę, w jednym z kursów nie przewieziono żadnego pasażera, zatem 80% kursów zaplanowanych w niedzielę charakteryzowało się skrajnie niskim popytem.

Zaprezentowane powyżej wyniki świadczą o bardzo niskiej efektywności ekonomicznej i społecznej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim. Na wyniki ekonomiczne prowadzonej działalności wpływ miało też realizowanie przez operatora większości kursów taborem standardowym – o długości około 12 m – w sytuacji, gdy poza liniami 4 i 40 do obsługi wszystkich kursów pojazdem o wystarczającej zdolności przewozowej mógłby być już minibus. Przeznaczenie do obsługi linii powiatowych pojazdów o dużej pojemności pasażerskiej wynikało z ustaleń z organizatorem i z przekonania operatora, że jako jedyny będzie obsługiwać trasy na obszarze powiatu.

W trakcie badań marketingowych prowadzonych wiosną 2025 r. znaczna część połączeń organizowanych przez Powiat Lęborski charakteryzowała się dość zawiłymi i długimi trasami, z licznymi zajazdami do różnych miejscowości położonych poza głównymi drogami. Wprowadzone rozwiązanie miało w założeniu na celu obsługę możliwie największej liczby miejscowości, w tym również tych zamieszkałych przez niewielką liczbę osób – w celu wyeliminowania tzw. białych plam na mapie transportowej powiatu.

Skutkiem wytyczenia tras linii powiatowych w dość mocno meandrujący sposób, było znaczące wydłużenie czasów przejazdu w relacjach pomiędzy Lęborkiem i największymi miejscowościami powiatu, w tym z siedzibami gmin. Z tego powodu linie przewozów powiatowych

utraciły konkurencyjność czasową względem linii komercyjnych, a przede wszystkim – w sposób znaczący – wobec samochodu osobowego. Sytuacja ta w istotny sposób mogła zatem wpłynąć na zmniejszenie popytu na przewozy w relacjach pomiędzy Lęborkiem a siedzibami gmin i ich największymi sołectwami.

Znaczna część objętych badaniami linii charakteryzowała się niską liczbą kursów. Na liniach 41 i 43 zaplanowano po 3 pary kursów, a na linii 48 – tylko 2 pary. Ostatni kurs z Lęborka wykonywany był na linii 43 już o godzinie 16:10, a na linii 48 – o godzinie 15:10. Niska podaż usług mierzoną liczbą kursów, była odpowiedzią na niski odnotowywany popyt. Można bowiem założyć, że z kursów tych linii poza godzinami szczytów – ze względu na niewielką gęstość zaludnienia obsługiwanych obszarów – korzystałyby jedynie pojedyncze osoby. Z drugiej jednak strony, mocno zredukowana liczba kursów w sposób znaczący oddziaływała na obniżenie atrakcyjności oferty przewozowej. Pasażerowie musieli bowiem dopasowywać plan całego swojego dnia do rozkładu jazdy danej linii. Nierzadko nie mogli również skorzystać z przewozów powiatowych w podróżach obligatoryjnych do i z pracy, co miało miejsce chociażby w przypadku kończenia jej po godzinie 17:00, a w niektórych przypadkach nawet już po godzinie 16:00. Z tego powodu osoby takie decydują się na wybór samochodu osobowego, często rezygnując z korzystania z przewozów powiatowych nawet w sytuacjach jednorazowych, kiedy to oferta jest dla nich odpowiednia. Dzieje się tak ze względu na wykształcone nawyki i zachowania transportowe.

Jak wynika z badań i analiz prowadzonych w różnych sieciach komunikacji regionalnej i miejskiej, największą efektywnością, wynikającą wprost z liczby przewiezionych pasażerów, charakteryzują się linie o prostych, nieskomplikowanych trasach i wysokiej podaży usług, mierzonej częstotliwością i liczbą kursów. W powiecie lęborskim trend ten również jest zauważalny, gdyż zdecydowanie największą efektywnością przewozów, zarówno mierzoną liczbą pasażerokilometrów na 1 wkm liniowy, jak i przewiezioną liczbą pasażerów, wyróżniały się linie 4 i 40 – charakteryzujące się jednocześnie największą liczbą kursów.

W obecnym stanie prawnym samorząd powiatowy odpowiedzialny jest za organizację przewozów w relacjach o znaczeniu powiatowym. Zgodnie z definicją ustawową, powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane są w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczają poza granice jednego powiatu albo granice powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów. W praktyce oznacza to – co do zasady – połączenia z siedziby powiatu do siedzib gmin zlokalizowanych w tym powiecie oraz do największych miejscowości. Za obsługę poszczególnych miejscowości w gminach odpowiedzialne są z kolei właśnie gminy, które w teorii mogą zorganizować sieć lokalnych połączeń dowozowych do miejsc, w których możliwa jest przesiadka do linii przewozów

powiatowych, mających charakter szkieletowy. Procedowana zmiana ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw umożliwić ma gminom planowanie takich linii także w ramach transportu na żądanie – z wykorzystaniem minibusów o najmniejszej pojemności – lub nawet samochodów osobowych.

Alternatywą dla zorganizowania przez gminy linii dowozowych do przewozów powiatowych jest możliwość ich organizacji przez związek powiatowo-gminny, o ile dana gmina w takim związku uczestniczy. Na obszarze powiatu łębskiego działa „Łębski Związek Powiatowo-Gminny”, którego członkami są wszystkie gminy, ale zadania statutowe tego związku nie obejmują wspólnego zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Dążąc do spełnienia najważniejszych postulatów przewozowych w możliwie największym stopniu, przy konstrukcji optymalnego układu tras komunikacji regionalnej przyjmuje się, że w obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi komunikacji regionalnej, powinno się zapewnić relatywnie wysoką i rytmiczną częstotliwość kursowania pojazdów.

Wobec powyższego, mając na uwadze brak możliwości budżetowych powiatu w zakresie finansowania funkcjonowania linii z atrakcyjną liczbą kursów i możliwie krótkim czasem przejazdu do wszystkich położonych na jego obszarze sołectw, proponuje się wycofanie linii przewozów powiatowych z najmniejszych miejscowości, niegenerujących nawet minimalnego popytu. Rekomendowanym w zamian rozwiązaniem jest znaczące zwiększenie podaży na liniach łączących Łębork z siedzibami poszczególnych gmin oraz z największymi pod względem liczby mieszkańców sołectwami.

W nowej sieci połączeń znaleźć powinny się zatem linie prowadzące możliwie najkrótszymi trasami do wszystkich miejscowości powiatu liczących powyżej 500 mieszkańców oraz do miejscowości, których zabudowa mieszkalna jest zwarta i skupiona na jednym obszarze – w tym przede wszystkim sołectw z zabudową wielorodzinną w postaci bloków mieszkalnych z „wielkiej płyty”. Do miejscowości takich zaliczają się: Cewice, Łeba, Maszewo Łębskie, Siemirowice i Wicko. W świetle wyników badań marketingowych dla mieszkańców powiatu istotnym połączeniem okazała się również linia 4 do Sierakowic, położonych w sąsiednim powiecie kartuskim. Linia ta ma jednak, na mocy porozumienia, zostać w całości włączona do siatki połączeń organizowanych przez Powiat Kartuski.

W szczególności za połączenie priorytetowe powinno się uznać linię, która łączy **Łębork i Łebę** możliwie krótką trasą – ze zjazdem z drogi wojewódzkiej w celu obsłużenia Wicka i Charbrowa. Linię taką – z numerem **50** – uruchomiono z dniem 1 lipca 2025 r., po przekazaniu Staroście Łębskiemu przez operatora postulatów zmian w ofercie przewozowej na okres wakacji – w celu minimalizacji strat. Jest to linia łącząca obydwa miasta powiatu łębskiego

oraz jednocześnie obsługująca dwie największe miejscowości gminy Wicko (w tym gminną) i Nową Wieś Lęborską.

Ze względu na przebieg linii – łączącej jedyne ośrodki miejskie w powiecie, w których zlokalizowane są liczne punkty usługowe i miejsca pracy – popyt na jej usługi nie powinien być wyłącznie jednokierunkowy, a więc w danym kierunku popyt nie powinien różnić się tak znacząco w zależności od pory dnia, jak ma to miejsce w przypadku linii kończących się w mniejszych miejscowościach. Zarówno w porannym, jak i w popołudniowym szczycie przewozowym pasażerowie podróżują bowiem w kierunku Lęborka i Łeby. Nowa linia w siatce połączeń przewozów powiatowych powinna wpłynąć na zwiększenie efektywności całej sieci komunikacyjnej, gdyż zmniejszy się po jej uruchomieniu liczba kursów realizowanych bez pasażerów w kierunku przeciwnym do potoku pasażerów dominującego w danej porze dnia.

Uruchomienie nowej linii komunikacji powiatowej do Łeby zmniejsza również wykluczenie transportowe tego miasta, położonego w oddaleniu od magistralnych linii kolejowych i obsługiwanego transportem szynowym wyłącznie w sezonie wakacyjnym. Mieszkańcy Łeby, uzyskując częste i atrakcyjne cenowo połączenia autobusowe do Lęborka, zyskają również możliwość wygodnych przesiadek do pociągów regionalnych i dalekobieżnych w kierunku Trójmiasta i Słupska. Jest to szczególnie istotne ze względu na fakt, że przewoźnicy komercyjni realizujący kursy w czasie prowadzenia badań marketingowych w przewozach powiatowych, na trasie z Lęborka do Łeby oferowali bardzo wysokie ceny biletów (19 zł za całą trasę), wykorzystując brak substytucyjnych przewozów organizowanych przez powiat. Obowiązujące na tej trasie ceny biletów znacząco odbiegały od oferowanych przez innych organizatorów i przewoźników w województwie pomorskim – były o około połowę wyższe.

Potwierdzeniem powyższej tezy jest fakt, że po uruchomieniu linii 50 z dniem 1 lipca 2025 r., ceny biletów w połączeniach komercyjnych spadły do 13 zł za przejazd całej trasy z Lęborka do Łeby, tj. do poziomu 0,50 zł niższego od ceny biletu oferowanego w analogicznej relacji w przewozach powiatowych.

Należy również zauważyć, że połączenie z Lęborka do Łeby nie powinno charakteryzować się znaczącym zmniejszeniem popytu w dni wolne od nauki szkolnej. W okresie letnich wakacji szkolnych popyt sezonowo nawet mocno wzrasta. Wynika to z faktu, że miasto Łeba jest popularnym celem wyjazdów turystycznych – ze względu na swoje malownicze na położenie nad brzegiem morza i w sąsiedztwie Słowińskiego Parku Narodowego. Zmniejszenie liczby pasażerów spowodowane brakiem dojazdów uczniów do szkół i powrotów z nich, zostanie zatem zrekomensowane zwiększeniem ruchu turystycznego.

W celu ograniczenia ewentualnego zmniejszenia liczby pasażerów w autobusach na trasie Lębork – Łeba w okresie realizowania przewozów pasażerskich w tej relacji kolejną, powinno

się wyznaczyć trasę linii 50 w taki sposób, aby w przeciwieństwie do połączenia kolejowego (oraz połączeń komercyjnych firm Boguś-Bus i Prywatny Transport Osobowy „Trede-Trans” Zbigniew Treder), charakteryzowała się ona znacznie większą dostępnością przestrzenną. W tym celu, mając jednocześnie na uwadze konieczność niewydłużania nadmiernie czasu przejazdu pomiędzy oboma miastami, zaleca się docelowo obsługę linią 50 w Łebie nie tylko rejonu ul. Plac Dworcowy, ale także południowej części al. św. Jakuba i ul. Nadmorskiej. W ten sposób obsłużone zostałyby obszary miasta położone w odległości 1,5-3,0 km od dworca kolejowego, do którego część mieszkańców, ze względu na ograniczenia ruchowe, nie jest w stanie dotrzeć pieszo.

Projektowana linia autobusowa z Lęborka do Łeby powinna charakteryzować się szerokim zakresem czasowym funkcjonowania i wysoką częstotliwością kursów. W dniu powszednim rekomenduje się takt 60-minutowy w godzinach 5-20, z zaplanowaniem następnie jeszcze jednej, dodatkowej pary kursów, umożliwiającej powroty z pracy około godziny 22.

W sobotę i niedzielę – ze względu na niższy popyt w godzinach skrajnych – proponuje się wyznaczenie odjazdów w godzinach 7-20 w takcie 60-minutowym, z dodatkowymi kursami około godzin 5 i 22.

Pierwszy kurs z Łeby, realizowany już około godziny 5:00, umożliwiałby jej mieszkańcom dotarcie do stolicy województwa – Gdańska (z przesiadką w Lęborku do pociągu regionalnego) jeszcze przed godziną 8. Z kolei zaplanowanie ostatniego kursu z Lęborka dopiero po godzinie 22:00 zagwarantowałoby możliwość pobytu w Trójmieście aż do godziny 20.

Wprowadzona na takiej linii stała częstotliwość 60-minutowa umożliwia pasażerom łatwe zapamiętanie rozkładu jazdy, zwiększając jego przewidywalność i intuicyjność, a w konsekwencji – atrakcyjność komunikacji powiatowej.

Proponowana linia 50 z Lęborka do Łeby, opisana szczegółowo w dalszej części opracowania, charakteryzować mogłaby się – pod warunkiem jej odpowiedniego wypromowania – znacząco większym popytem niż linie łączące Lębork wyłącznie z miejscowościami niemającymi statusu miast, wskutek czego w dłuższej perspektywie czasowej spodziewać się można wzrostu efektywności przewozów.

Podobne rozwiązania – polegające na wprowadzeniu linii z trasą o niewielkim współczynniku wydłużenia drogi przejazdu i o znacznie większej niż obecnie liczbie kursów oraz stałej częstotliwości funkcjonowania – rekomenduje się także dla pozostałych obszarów powiatu lęborskiego. Jednym z takich połączeń powinna być linia 40 z Siemirowic przez Cewice i Maszewo Lęborskie do Lęborka, z zajazdami do Oskowa – co umożliwiłoby likwidację nieefektywnej linii 41, charakteryzującej się zarówno niskim popytem, jak i podażą usług. Wskazany jest również rozwój oferty przewozowej na linii 4 i utrzymanie funkcjonowania linii 45.

Bardzo niewielka liczba pasażerów przewożonych na wszystkich pozostałych liniach (42, 43, 46, 47 i 48) nie uzasadnia ich dalszego funkcjonowania w ramach przewozów powiatowych. Za celowe uznać można co najwyżej dalsze utrzymanie części kursów linii 46 – realizowanych tylko w dni nauki szkolnej – na prostszej trasie, z pominięciem Lędziechowa oraz Wilkowa Nowowiejskiego.

Jednocześnie zauważyć należy, że przez niemal wszystkie miejscowości obsługiwane liniami: 42, 43, 46, 47 i 48 prowadzą trasy linii komercyjnych przewoźnika Boguś-Bus. Ewentualna likwidacja wymienionych linii powiatowych nie powinna więc prowadzić do powstania zjawiska wykluczenia transportowego mieszkańców miejscowości obsługiwanych tymi liniami.

Podczas badań marketingowych kursy na linii 0036 firmy Boguś-Bus wykonywano w rozkładowym odstępie 10-30 minut od kursów linii 42 z Lęborka do Cewic i Oskowa. Wyjątkiem był tylko kurs linii 42 o 5:40 z Lęborka, dla którego nie było połączenia substytucyjnego. Kurs ten jednak, ze względu na wykonywanie go w kierunku przeciwnym do dominującego popytu o tej porze, nie jest jednak istotnym z punktu widzenia obsługi sieci.

W kierunku przeciwnym – z Cewic i Oskowa – kursy linii 0036 odbywały się w godzinach porannych w odstępie 0-2 minut od kursów linii 42, a w godzinach popołudniowych – o godzinie 12:25 i 15:25. W rezultacie likwidacji linii 42 nie byłyby więc zapewniane kursy z Cewic w godzinach wczesnowieczornych, ale w trakcie badań nie korzystali z nich żadni pasażerowie. Osobną kwestią są natomiast kursy z Darżewa, czyli z miejscowości, którą przewoźnik komercyjny obsługiwał tylko jedną parą kursów – wyłącznie w dniu nauki szkolnej. W skali całego dnia powszedniego z takich kursów linii 42 skorzystało jednak sumarycznie tylko 6 pasażerów w kursach w kierunku Lęborka i 4 pasażerów w kierunku Darżewa.

Na linii 023 kursy w godzinach porannych realizowano na: 10, 20 i 30 minut przed godzinami odjazdów na linii 43. W godzinach popołudniowych kursy przewoźnika Boguś-Bus z Lęborka rozpoczynały się natomiast rozkładowo odpowiednio: 20 minut przed pierwszym kursem linii 43, 10 minut po drugim kursie linii 43 i 30 minut przed ostatnim kursem linii 43. Ewentualna likwidacja kursów linii 43 nie powinna zatem pogorszyć w istotny sposób dojazdów mieszkańców obsługiwanych miejscowości do i z Lęborka. Należy bowiem zauważyć, że miejscowości Czarnówko i Redkowice były jeszcze obsługiwane linią 519 (użyteczności publicznej) – obsługiwaną przez PKS Gdynia SA, na której w dniu powszednim wykonywano aż 12 par kursów, a w sobotę – 6 par.

W dniu powszednim w porannym szczycie przewozowym kursy linii 45 z Łeby odbywały się w 10- i 30-minutowym odstępie od kursów komercyjnej linii 003. W godzinach międzyszczytowych kursy obu linii wykonywano w sposób nierytmiczny – w przypadku linii 003 były to godziny 9:00 i 12:30. W godzinach szczytu popołudniowego kursy linii 003 realizowano

natomiast w odstępie 10-15 minut od obu kursów linii 45, a w godzinach wieczornych – odpowiednio 15 i 5 minut.

W kierunku z Lęborka do Łeby odstępy czasowe pomiędzy kursami linii 45 o godzinach: 5:40, 7:40, 15:20, 17:20 i 19:15 a kursami linii 003, wynosiły tylko od 10 do 20 minut. Kursy linii 45 o godzinach 11:00 i 13:30 mogły z kolei być substytuowane kursami linii 003 o godzinach 11:30 i 14:00.

Kurs linii 46 z Bąsewic do Lęborka, rozpoczynający się o godzinie 6:48, realizowany był rozkładowo zaledwie 2 minuty przed komercyjnym kursem linii 024 przewoźnika Boguś-Bus, natomiast kursy o godzinach 14:47 i 16:17 – odpowiednio 7 i 17 minut po kursach przewoźnika Boguś-Bus. W godzinach międzyszczytowych przewoźnik komercyjny oferował niższą liczbę kursów – 2 zamiast 3.

Odjazdy autobusów linii 46 i 024 w kierunku Bąsewic odbywały się już w bardziej zróżnicowanych godzinach. Krótkie odstępy pomiędzy kursami na obu liniach miały miejsce tylko w porze popołudniowego szczytu przewozowego – w godzinach 14:00/14:10 i 15:25/15:35. Co istotne, na linii 024 w przeciwieństwie do linii 46, nie wykonywano kursu około godziny 17, podczas gdy z kursu linii 46 o tej godzinie skorzystało 9 pasażerów, co stanowiło największą dzienną wartość dla tego kierunku (identyczną wartość zarejestrowano też o godzinie 15:35).

Kursy linii 47 i 035 ze Strzeszewa do Lęborka odbywały się w godzinach porannego szczytu przewozowego w bardzo zbliżonych do siebie godzinach. Operator przewozów powiatowych realizował kursy o godzinach 5:24 i 7:04, a firma Boguś-Bus – 5:38 i 7:05. Odmiennej podaży oferowano jednak w godzinach późniejszych, w których to na linii 47 zaplanowano kursy o godzinach 9:49 i 14:09, a na linii 035 – 13:10 i 16:20.

W kierunku przeciwnym odjazdy były już bardziej zbliżone – kursy na linii 035 realizowano o godzinach: 6:20, 12:30 i 15:40, a na linii 47 – o godzinach: 6:05, 13:00 i 16:00. Odmienne godziny odjazdów zaplanowano jedynie w przypadku pojedynczych kursów – na linii 47 o godzinie 9:00, a na linii 035 – o godzinie 5:00.

Dwa kursy z Krakulic do Lęborka realizowane na linii 48 z łatwością mogą być przez pasażerów substytuowane kursami linii 040 przewoźnika Boguś-Bus, które wykonywane są o godzinach 6:40 i 16:10 (przy kursach linii 48 o godzinach 6:32 i 16:17). W kierunku przeciwnym na liniach 48 i 040 także oferowano niemal identyczne godziny kursów, różniące się od siebie jedynie o 10 lub 20 minut.

Z przedstawionej analizy wynika, że w godzinach zbliżonych do funkcjonowania linii: 42, 43, 45, 46, 47 i 48, w niemal wszystkich przypadkach realizowane były połączenia komercyjne. Ewentualna likwidacja tych linii nie powinna wiązać się więc ze znaczącym pogorszeniem warunków podróży do i z Lęborka, jeśli oferta przewoźnika komercyjnego nie ulegnie pogorszeniu

względem stanu z maja 2025 r. Jednocześnie utrzymywanie kursów wyłącznie w godzinach niefunkcjonowania linii przewoźnika Boguś-Bus byłoby również nieefektywne, gdyż w takiej sytuacji tylko niewielu pasażerów – ze względu na bardzo niską podaż usług w przewozach powiatowych i brak integracji taryfowo-biletowej z przewozami komercyjnymi – zdecydowałoby się na zakup biletu miesięcznego.

Podsumowując, działania zmierzające ku poprawieniu efektywności przewozów na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Lęborski polegać powinny przede wszystkim na redukcji połączeń do najmniejszych miejscowości, w tym szczególności obsługiwanych w formie zajazdów kieszeniowych. Należy również rozważyć likwidację części linii, na których wiosną 2025 r. realizowano jedynie pojedyncze kursy, które i tak charakteryzowały się jedynie bardzo niskim popytem.

Powiat Lęborski – jako organizator – powinien natomiast dążyć do rozwoju oferty przewozowej pomiędzy Lęborkiem a największymi miejscowościami (sołectwami) poszczególnych gmin i miastem Łebą. Rozwój ten powinien polegać na zwiększeniu liczby kursów w tych relacjach, zapewnieniu rytmicznej częstotliwości i – w miarę możliwości – na skróceniu czasu przejazdu w pełnych relacjach, przy jednoczesnym utrzymaniu dość szerokiego zakresu czasowego funkcjonowania poszczególnych linii.

Podstawowe założenia, stanowiące punkt wyjścia do sformułowania projektu optymalizacji oferty przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim, są następujące:

- wprowadzenie rytmiki kursów na poszczególnych liniach – w takcie jedno- lub dwugodzinnym;
- zapewnienie pełnej synchronizacji rozkładów jazdy różnych linii substytucyjnie obsługujących poszczególne ciągi komunikacyjne;
- uatrakcyjnienie obsługi najintensywniej zamieszkałych obszarów powiatu lęborskiego – w celu pobudzenia popytu;
- zwiększenie intensywności obsługi komunikacyjnej w dni powszednie również poza godzinami szczytów przewozowych;
- zmniejszenie liczby tras obsługujących niewielkie miejscowości, z licznymi zajazdami i długim, nieatrakcyjnym dla pasażerów czasem przejazdu;
- ograniczenie przerw w pracy kierowców w godzinach międzyszczytowych.

Zaoferowanie opisanej w powyższy sposób podaży usług powinno już w perspektywie kilkumiesięcznej skutkować wzrostem popytu na usługi przewozów powiatowych.

4.2. Projekt nowej oferty przewozowej w powiecie łębarskim

Z założeń przedstawionych w podrozdziale 4.1 wynika, że nowa oferta przewozów organizowanych przez Powiat Łębarski skupiać powinna się przede wszystkim na zapewnieniu częstej, intensywnej i taktowanej obsługi największych miejscowości powiatu. Z tego powodu zdecydowano się na propozycję znacznego uatrakcyjnienia **linii 40** – najbardziej efektywnej i obsługującej trzy duże wsie z zabudową wielorodzinną, tj. Maszewo Łębarskie, Cewice i Siemirowice.

W celu uatrakcyjnienia rozkładu jazdy rekomenduje się wprowadzenie na linii 40 **w dniu powszednim** stałego taktu **60-minutowej częstotliwości** kursów – obowiązującego przez niemal cały dzień. Ze względu na małą liczbę mieszkańców Przerytego, która nie uzasadnia tak częstych odjazdów, połowa kursów skrócona została by jednak tylko do odcinka Łębork – Siemirowice. Kursy wykonywane w relacji skróconej zostały by skierowane natomiast z dodatkowym **zajazdem do Oskowa**, co z kolei umożliwiłoby likwidację nieefektywnej linii 41.

Odjazdy autobusów linii 40 z Węzła Przesiadkowego w Łęborku odbywały by się w dniu powszednim nauki szkolnej co godzinę – od 5:20 do 18:20, po czym wykonywany był by jeszcze kurs o godzinie 20:20. Rytmicznie co dwie godziny. począwszy od 7:20 do 17:20, a także o godzinie 20:20 kursy wykonywane były by do Przerytego, z kolei o godzinie 5:20 oraz co dwie godziny od 6:20 aż do 18:20 – do Siemirowic z zajazdem do Oskowa. W dniu powszednim nauki szkolnej zaplanowano dodatkowo wydłużenia dwóch kursów w godzinach popołudniowych na początkowym odcinku trasy – aby rozpoczynały się przy Powiatowym Centrum Edukacyjnym w Łęborku o godzinach 14:10 i 15:10, po zakończeniu zajęć lekcyjnych. Do Powiatowego Centrum Edukacyjnego wydłużone były by też kursy realizowane do Łęborka, poprzedzające kursy odbierające młodzież po zajęciach. Analogiczne rozwiązanie obowiązywałoby też w kierunku przeciwnym.

W kierunku Siemirowic rozkład jazdy w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej nie różnił by się znacząco od obowiązującego w dni nauki. Wymienione wyżej dwa kursy zamiast rozpoczynać się przy Powiatowym Centrum Edukacyjnym rozpoczynały by się na Węźle Przesiadkowym, a kurs o godzinie 6:20 z Węzła Przesiadkowego realizowany był by do Przerytego (bez zajazdu do Oskowa), co wynika z konieczności takiego przejazdu ze względu na układ zadań przewozowych.

W kierunku Łęborka, oprócz kursów wykonywanych w takcie godzinnym od 5:00 do 19:00, w dniu powszednim nauki szkolnej zaplanowano realizację jeszcze jednego kursu w godzinach porannego szczytu przewozowego – o godzinie 6:40 z Przerytego do Łęborka.

Odjazdy z Przerytego realizowano by zatem o godzinach: 5:00, 6:40 i następnie od 8:00 do 18:00 co dwie godziny. Z kolei kursy z Siemirowic przez Oskowo zaplanowano o godzinie 6:02 i następnie od 7:02 do 19:02 – co dwie godziny.

W dniu powszednim nauki szkolnej kursy o godzinach 7:02 z Siemirowic i 8:00 z Przerytego wydłużone zostałyby **do Powiatowego Centrum Edukacyjnego** w Lęborku. Na ich trasie zaplanowany zostałby jednak **dodatkowy zajazd na Węzeł Przesiadkowy**, w celu umożliwienia m.in. przesiadek do pociągów pasażerskich w kierunku Słupska i Trójmiasta. Trasa przejazdu pomiędzy dworcem w Lęborku a Powiatowym Centrum Edukacyjnym prowadziłaby najkrótszą możliwą trasą, tj. ulicami Warszawską i Wojska Polskiego (wyłączony z obsługi byłby zatem przystanek „Lębork, Zwycięstwa/Kupiec”, którego odpowiednikiem jest przystanek „Lębork, Wojska Polskiego Park”. W sytuacji planowanego już w 2026 r. udostępnienia do ruchu odcinka drogi ekspresowej S6 stanowiącego obwodnicę Lęborka i spodziewanego w związku z tym upłynnienia ruchu w mieście, zajazd na Węzeł Przesiadkowy nie powinien skutkować nadmiernym wydłużeniem czasu przejazdu autobusów.

Przyjazdy na przystanek krańcowy zaplanowano na godziny 7:45 i 8:45 – zajęcia rozpoczynają się o godzinach 8:00 i 8:50. Przyspieszenie kursu o godzinie 8:00 z Przerytego nie jest możliwe, gdyż w tym celu konieczne byłoby również przyspieszenie dwóch poprzednich kursów realizowanych tym samym autobusem – w tym kursu z Przerytego o godzinie 6:40, który po takiej zmianie do Lęborka docierałby zbyt wcześnie w stosunku do potrzeb uczniów. Dodatkową konsekwencją takiego działania byłoby również zakłócenie czytelnego dla pasażerów i obowiązującego przez niemal cały dzień taktu 60-minutowego.

Należy zauważyć, że w trakcie opracowywania koncepcji autobus linii 4 do Powiatowego Centrum Edukacyjnego w Lęborku rozkładowo przyjeżdżał dopiero o godzinie 8:47. Z tego powodu, mając na uwadze, że problem dotyczy kursów dwóch różnych linii, rekomendowanym rozwiązaniem jest opóźnienie rozpoczęcia drugiej lekcji na godzinę 8:55 – poprzez wydłużenie poprzedzającej ją przerwy z 5 do 10 minut (a następnie skrócenie innej przerwy w trakcie dnia – w celu niezmienniania godzin zakończenia zajęć). Rozwiązanie takie umożliwiłoby uczniom punktualne dotarcie na zajęcia bez konieczności wprowadzania innych, daleko idących zmian w ofercie przewozowej, niekorzystnych dla pozostałych pasażerów.

W dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej rozkład jazdy linii 40 nie byłby znacząco odmienny od rozkładu jazdy dla dnia powszedniego nauki szkolnej. Nie byłby wykonywany jedynie kurs o godzinie 6:40 z Przerytego. W zamian kurs o godzinie 7:02 z Siemirowic rozpoczynałby się o godzinie 7:00 w Przerytym i realizowany byłby z pominięciem Oskowa. Kursy wykonywane w dniu nauki szkolnej do Powiatowego Centrum Edukacyjnego, zostałyby natomiast skrócone do Węzła Przesiadkowego.

W zależności od tego, czy dany kurs rozpoczynałby się w Przerytym, czy też w Siemirowicach i realizowany byłby z zajazdem przez Oskowo, odjazdy z Siemirowic odbywałyby się 2 lub 8 minut po każdej pełnej godzinie (z wyjątkiem dodatkowego kursu wykonywanego tylko w dni nauki szkolnej o godzinie 6:48). Z miejscowości Cewice i Maszewo Lęborskie odjazdy wykonywane byłyby już jednak w równych odstępach czasu, z przyjazdem do Węzła Przesiadkowego w Lęborku zawsze 39 minut po pełnej godzinie (z wyjątkiem wspomnianego już wyżej dodatkowego kursu wykonywanego w dni nauki szkolnej, dla którego przyjazd zaplanowano o godzinie 7:19). Czas przyjazdu umożliwiałby zatem swobodne dotarcie do miejsca pracy lub nauki na każdą pełną godzinę.

Do obsługi linii 40 zaplanowano wykorzystanie autobusów standardowych wysokopodłogowych, z wyjątkiem jednej pary kursów o mniejszym popycie, wykonywanej w dniu nauki szkolnej w godzinach wczesnoporannych, którą – ze względu na układ zadań przewozowych – wykonywałby minibus.

W sobotę kursy na linii 40 zaplanowano **co 120 minut** – tylko w relacji do i z Przerytego, z pominięciem Oskowa. Odjazdy z Przerytego wykonywane byłyby więc co 2 godziny – od 5:00 do 17:00, a z Lęborka – od 6:20 do 18:20. Kursów niedzielnych, tak jak do tej pory, w pierwszym etapie nie zaplanowano – ich uruchomienie założono w kolejnej fazie rozwoju przewozów powiatowych, opisanej w dalszej części opracowania.

Linia 41 w świetle wyników badań wielkości popytu miałyby ulec **likwidacji** – z uwagi na bardzo niskie wykorzystanie większości jej kursów. W zamian zaplanowano natomiast znaczne zwiększenie liczby zajazdów autobusów linii 40 do Oskowa wraz ze zwiększeniem liczby jej kursów. W rezultacie, oferta przewozowa dla mieszkańców miejscowości obsługiwanych dotychczas linią 41, nie ulegnie pogorszeniu.

Do likwidacji przeznaczono również **linię 42**, która okazała się najmniej efektywną ze wszystkich objętych badaniami marketingowymi. Przez wszystkie obsługiwane tą linią miejscowości, a mianowicie: Leśnice, Pogorzelice, Unieszyno, Unieszynko i Lesiaki, prowadzi trasa komercyjnej linii firmy Boguś-Bus, a przez Cewice i Oskowo – prowadzić będzie dodatkowo trasa znacznie uatrakcyjnionej linii 40. Z opisanych przyczyn likwidacja kursów linii 42 w relacji Lębork – Cewice/Oskowo nie spowoduje pogłębienia zjawiska wykluczenia transportowego.

W mało intensywny sposób obsługiwaną publicznym transportem zbiorowym (jedna para kursów przewoźnika komercyjnego – wyłącznie w dni nauki szkolnej w ramach linii 021) pozostałaby miejscowość Darzewo, generująca jednak marginalny popyt, nieuzasadniający utrzymania linii powiatowej dedykowanej obsłudze tej miejscowości. Zarejestrowany w tej miejscowości potok pasażerski wskazywał co najwyżej na potrzebę uruchomienia transportu

na żądanie, np. samochodem osobowym do najbliższego przystanku kolejowego, co nie leży jednak w gestii samorządu powiatowego, tylko gminnego.

Warto dodać, że uzasadnieniem korekty umowy zawartej z wojewodą – w zakresie dofinansowania dla linii 40 z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych – może być likwidacja skrajnie słabo wykorzystanych linii 41 i 42 oraz wynikająca z niej możliwość powstania wykluczenia transportowego mieszkańców powiatu w sytuacji niewprowadzania zmian w rozkładzie jazdy linii 40.

Kolejnym z **likwidowanych** połączeń byłaby **linia 43**, której trasa obejmuje miejscowości obsługiwane komercyjnie przez przewoźnika Boguś-Bus i także – częściowo – przez PKS Gdynia SA – w ramach gminnej linii użyteczności publicznej 519 (z trasą wydłużoną komercyjnie poza obszar właściwości gminy Nowa Wieś Lęborska) uruchomionej z początkiem 2025 r. i charakteryzującej się wysoką liczbą kursów. Likwidacja linii 43 nie powinna zatem wywołać istotnych skutków negatywnych dla mieszkańców.

Proponuje się utrzymanie **linii 45**, na której istnieje możliwość zwiększenia liczby pasażerów pod warunkiem uatrakcyjnienia jej trasy i rozkładu jazdy.

W dniu powszednim (zarówno nauki szkolnym, jak i wolnym od nauki) na linii 45 zaplanowano przez większość dnia **częstotliwość 120-minutową** – z wyjątkiem jednego odstępstwa wymuszonego koniecznością dostosowania godzin odjazdów do konkretnych godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć szkolnych lub pracy (w rezultacie powstała przerwa w odjazdach w godzinach międzyszczytowych wynosząca 140 minut). Dodatkowo zaplanowano również wykonanie jednej pary kursów w godzinach wieczornych, realizowanej autobusami z opisanej w dalszej części opracowania linii 50 – w czasie przerwy w jej funkcjonowaniu.

Odjazdy z Łeby odbywałyby się o godzinach: 4:51, 6:51, 8:51 i 10:51, a następnie o godzinach: 13:11, 15:11, 17:11 i 21:11. Z Lęborka kursy wykonywane byłyby natomiast o godzinach: 5:51, 7:51, 9:51, 12:11, 14:11, 16:11, 18:11 i 21:11.

Zaprezentowane powyżej godziny wykonywania kursów umożliwiają w porach porannej i przedpołudniowej dojazd do Lęborka i do Łeby na pełną godzinę, a w porach popołudniowej i wieczornej – powrót z obu miast po pełnej godzinie. Zaplanowane godziny kursów korespondują zatem z typowymi godzinami rozpoczęcia i zakończenia pracy. Walorem proponowanego rozkładu jazdy jest też możliwość powrotu z Lęborka tuż po godzinie 16:00, podczas gdy w trakcie badań marketingowych najbliższy kurs wykonywano dopiero o godzinie 17:20.

W sobotę w godzinach największego popytu na usługi przewozowe odjazdy zaplanowano także **co około 120 minut**. W godzinach wczesnoporannych oraz wieczorem przewidziano z kolei po jednej parze kursów – realizowanych przez autobusy z linii 50 w trakcie przerw w jej obsłudze.

Odjazdy w sobotę zaplanowano w godzinach zbliżonych do obowiązujących w rozkładzie jazdy dla dnia powszedniego, tj. z Łeby – o godzinach: 5:51, 8:51, 10:51, 13:11, 15:11, 17:11 i 21:11, a z Lęborka – o godzinach: 5:51, 7:51, 9:51, 12:11, 14:11, 16:11 i 21:11.

W **niedzielę**, ze względu na niską liczbę pasażerów, zdecydowano się na zmniejszenie liczby kursów na linii 45. Mając na uwadze brak uzasadnienia dla częstotliwości 120-minutowej oraz konieczność ograniczania przerw w pracy autobusu zaangażowanego do obsługi linii, kursy na linii 45 zaplanowane zostały tylko w godzinach, w których w ramach jednego zadania przewozowego możliwe jest połączenie ich realizacji z wykonywaniem kursów na linii 50. Łącznie wykonywane byłyby więc na linii 45 w niedzielę tylko **4 pary kursów** – dwie z nich, podobnie jak w sobotę zarówno z Łeby jak i z Lęborka około godzin 5:51 i 21:11, a pozostałe dwie – z Lęborka o godzinach 10:51 i 15:11, natomiast z Łeby o godzinach 11:51 i 16:11.

Zaprezentowany rozkład jazdy, pomimo ograniczonej liczby kursów, umożliwiłaby spędzenie w Lęborku pełnych ośmiu godzin (od 7 do 15 lub od 13 do 21), natomiast w Łebie – dziewięciu godzin (od 7 do 16 lub od 12 do 21), co umożliwiłoby dojazd i powrót do i z pracy dla niektórych grup zawodowych. Dodatkowo dla osób realizujących podróże inne niż obowiązkowe, zazwyczaj charakteryzujące się węższą rozpiętością czasową, możliwy byłby pobyt w Lęborku w godzinach od 12:50 do 15:10, a w Łebie – od 11:50 do 16:10. Pewnym walorem byłoby również umożliwienie pasażerom realizacji jednodniowej wycieczki z Lęborka do Sea Parku w Sarbsku – z pobytem w nim trwającym nawet 4,5 h (przyjazd o godzinie 11:29, powrót o 16:26). Rozwiązanie takie pozostawia zatem szerokie pole do promocji linii 45 wśród rodzin z dziećmi.

Do obsługi linii 45 w dniu powszednim zaplanowano wykorzystanie autobusu standardowego wysokopodłogowego, który nocą musiałby być parkowany na terenie Łeby – ze względu na minimalizację pustych przebiegów w postaci kursów bez pasażerów lub przejazdów technicznych (w godzinach porannych dominuje potok pasażerów w kierunku Lęborka, a w wieczornych – w kierunku Łeby). W sobotę i niedzielę zaplanowano z kolei eksploatację autobusu klasy mini, który stacjonowałby w Lęborku (w dniu powszednim wykonywałby kursy na linii 46 oraz dodatkowo, w mniej obciążonych godzinach, na linii 40). Wyjątek w każdym rodzaju dnia stanowiłyby wybrane obsługiwane niskopodłogowymi pojazdami z linii 50.

Mając na uwadze blisko jednogodzinny czas przejazdu całej trasy na linii 45, w celu zapewnienia odpowiedniej długości przerw kierowcom obsługującym tę linię, w dniu powszednim i w sobotę zaplanowano w Lęborku wymiany pojazdów pomiędzy liniami 40 i 45 w dniu powszednim oraz wymiany kierowców pomiędzy tymi samymi liniami w sobotę. Długie postoje zaplanowane w ramach znacznie krótszej linii 40 zapewnią kierowcom wymagane wyrównanie czasu oraz możliwość wymaganego odpoczynku.

Jak już zasygnalizowano wyżej, w dniu powszednim – ze względu na ten sam typ pojazdu obsługującego obie linie – zmiany w przypisaniu pojazdów do linii mogłyby odbywać się z zachowaniem tego samego autobusu przez każdego z kierowców. Dla odmiany w sobotę, kiedy do obsługi linii 40 niezbędny jest większy pojazd niż do obsługi linii 45, konieczne są zmiany pojazdów.

Poprawa oferty przewozowej na linii 45 polegać powinna jednak nie tylko na korekcie rozkładu jazdy, ale również na wprowadzeniu zmian w jej trasie. Obejmuje ona bowiem miejscowość Sarbsk, w której znajduje się popularny cel wycieczek turystycznych – Sea Park. Najbliższy przystanek linii 45 znajduje się jednak w odległości aż 900 m od wejścia do kompleksu. Z tego też powodu rekomendowane jest wyznaczenie **dodatkowej pary przystanków „Sarbsk Park Rozrywki”** przy drodze powiatowej, w rejonie skrzyżowania z drogą dojazdową do Sea Parku w Sarbsku. Umożliwiłoby to skrócenie drogi dojazdu do około 500 m, czyniąc tę atrakcję bardziej dostępną komunikacyjnie i umożliwiając promocję linii 45 i w rezultacie wzrost liczby jej pasażerów.

Proponowane jest również zwiększenie liczby przystanków linii 45 na terenie Lęborka – poprzez uwzględnienie dodatkowych przystanków: **„Lębork, Zwycięstwa/Szpital”** i **„Lębork, Zwycięstwa/Kupiec”**. Efektem takiej korekty trasy byłoby uzyskanie na terenie Lęborka w kierunku Łeby zatrzymań na tych samych przystankach, które obowiązują dla linii 50, stanowiącej podstawowe połączenie do Łeby.

Kolejnym problemem wpływającym obecnie negatywnie na efektywność linii 45, jest obsługa liczącego około 7,9 km odcinka od skrzyżowania ulic Łebskiej i Pomorskiej w Szczernurzu do skrzyżowania ulic: Nowościńskiej, Powstańców Warszawy i Kościuszki w Łebie, który charakteryzuje się bardzo małą wymianą pasażerską. Podczas badań marketingowych na przystanku w miejscowości Żarnowska w żadnym typie dnia nie zarejestrowano żadnych osób wysiadających ani też wsiadających. W Steknicy odnotowano natomiast tylko dwóch pasażerów wsiadających – było to w sobotnim kursie z Lęborka do Łeby o godzinie 7:40. Z przystanku Łebieniec I nie skorzystał żaden pasażer, z kolei na przystanku Łebieniec II wymiana pasażerska miała miejsce tylko w dniu powszednim – w kursie z Łeby do Lęborka o godzinie 6:40 odnotowano dwóch pasażerów wsiadających.

W tym miejscu należy zauważyć, że miejscowości Steknica i Żarnowska już po zakończeniu badań marketingowych – z dniem 1 lipca 2025 r. – zaczęły być obsługiwane również linią 50, charakteryzującą się dużą liczbą kursów. Miejscowość Łebieniec jest z kolei obsługiwana linią komercyjną przewoźnika Boguś-Bus – o trasie zbliżonej do linii 45. Zaproponowane w jednym z wariantów projektu zmian w ofercie przewozowej wycofanie linii 45 z tego odcinka nie

powinno zatem w istotny sposób pogorszyć całościowej obsługi komunikacyjnej opisywanych miejscowości.

W opisanym powyżej stanie rekomendowanym rozwiązaniem byłoby skierowanie autobusów linii 45 od Szczenurza do Łeby (w obu kierunkach) przez miejscowość **Nowęcin** – ulicami: Pomorską, Łebską, Nowęcińską, Powstańców Warszawy i dalej (tak jak obecnie) do Placu Dworowego w Łebie. Miejscowość Nowęcin charakteryzuje się bowiem znacznie większą liczbą mieszkańców niż Łebieniec, a ponadto w trakcie przeprowadzonej wizji lokalnej nie zidentyfikowano żadnej linii, która obsługiwałaby tę miejscowość i co za tym idzie mieszkańcy Nowęcina byli wykluczeni transportowo, a przekierowanie przez tę miejscowość linii 45 poprawiłoby ich warunki życia. Co istotne, trasa linii 45 wytyczona przez Nowęcin byłaby również krótsza niż dotychczasowa trasa przez Łebieniec – o 1,9 km.

Przekierowanie trasy linii 45 przez **Nowęcin** (zamiast przez Łebieniec) w niniejszym opracowaniu zostało uwzględnione w ramach „wersji 2 – docelowej”, ze względu na ograniczenie tonażowe na ul. Łebskiej w Nowęcinie – pomiędzy Szczenurzem a przedsiębiorstwem wodociągowym Łeba-Wicko sp. z o.o. – do 7,5 tony. Ograniczenie to nie dotyczyło jednak rolników, a do 2023 r. realizowano tą drogą przewozy na jednej z linii sezonowych PKS Gdynia SA, zatem można uznać, że na trasie tej nie występowały obiektywne fizyczne przeszkody bezwzględnie uniemożliwiające nawet niewielki ruch pojazdów cięższych. Sama droga charakteryzowała się natomiast nawierzchnią asfaltową. Z tego też powodu rekomenduje umieszczenie pod znakiem zakazu dodatkowej tabliczki „nie dotyczy transportu publicznego”, co umożliwiłoby przekierowanie autobusów linii 45 na nową trasę przez Nowęcin w późniejszym czasie. Jednocześnie konieczne byłoby uzupełnienie infrastruktury przystankowej o dwa przystanki w Nowęcinie w kierunku Lęborka – w rejonie istniejących słupków przystankowych w stronę Łeby oraz zmiany ich nazw na odpowiadające faktycznej lokalizacji (Nowęcin, Osiedlowa przy skrzyżowaniu ulic Łebskiej i Osiedlowej oraz Nowęcin, Wczasowa przy skrzyżowaniu ulic Łebskiej i Wczasowej).

Niezbędne jest również uruchomienie odpowiednika pary przystanków „Szczenurze Łebska” na ul. Łebską – w rejon skrzyżowania z ul. Pomorską lub na ul. Pomorską przed skrzyżowaniem z ul. Łebską (od strony Sarbska) – aby możliwa była jej obsługa po ewentualnym skierowaniu trasy linii 45 przez Nowęcin. Obecnie obsługa tych przystanków możliwa jest bowiem tylko w relacji przejazdu do/z Łebieńca.

W **wersji 1** pozostawiono obsługę miejscowości Łebieniec oraz nie przewidziano obsługi Nowęcina. Wersja ta powinna zostać wdrożona w życie jako przejściowa – do czasu wprowadzenia opisanych powyżej zmian infrastrukturalnych i formalnych.

Przesłanką do aneksowania treści umowy zawartej z wojewodą o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych w zakresie linii 45 może być okoliczność polegająca na zmianie organizacji ruchu (wyłączenie ograniczenia tonażowego dla pojazdów komunikacji publicznej pomiędzy Nowęcinem a Szczecnurzem) oraz zamiar zapewnienia wspólnych przystanków w Lęborku – aby były identyczne jak dla nowej linii 50.

Wśród najślabszych linii: 42, 43, 46, 47 i 48, pomimo bardzo niskiej liczby pasażerokilometrów w przeliczeniu na 1 wzkm liniowy, najwyższą efektywnością oraz największą liczbą pasażerów, charakteryzowała się **linia 46**. Mając to na uwadze zdecydowano się na utrzymanie jej funkcjonowania, jednak wyłącznie w ograniczonym zakresie – wyłącznie **w kursach charakteryzujących się najlepszym wykorzystaniem oraz niewymagających angażowania dodatkowego pojazdu w porannym szczycie przewozowym**. Linia 46 funkcjonowałaby przy tym wyłącznie **w dni nauki szkolnej**.

Zmianie uległaby trasa linii 46 – **zlikwidowane zostałyby zajazdy do: Lędziechowa** (brak osób wsiadających i wysiadających w trakcie badań marketingowych), **Łebienia I – bloki** (także brak wymiany pasażerskiej) oraz **Wilkowa Nowowiejskiego** (jedna osoba wsiadająca i jedna osoba wysiadająca w skali całego dnia).

Opisana zmiana trasy linii 46 skutkuje zmniejszeniem wielkości pracy eksploatacyjnej przeznaczanej na nieefektywne zajazdy kieszeniowe oraz skróceniem czasu przejazdu dla pozostałych pasażerów. Przede wszystkim jednak możliwa stanie się obsługa tej linii bez angażowania kolejnego pojazdu w porannym szczycie przewozowym, który wykonuje w skali dnia tylko 1 lub 2 kursy, zwiększając koszt jednostkowy wozokilometra ze względu na koszty stałe utrzymania dodatkowego pojazdu w ruchu. Jednocześnie należy zauważyć, że wszystkie wymienione miejscowości obsługiwane byłyby liniami komercyjnymi przewoźnika Boguś-Bus, a z przystanku Łebień I-bloki możliwe byłyby dodatkowo przejazdy linią 45 lub dojście piesze do przystanków linii 46 w centrum miejscowości.

W trasie linii 46 zdecydowano się na pozostawienie zajazdu do centrum wsi Obliwice – wszystkimi kursami. Z zajazdu takiego w skali całego dnia powszedniego w kierunku Lęborka skorzystało bowiem 4 pasażerów, a w kierunku Bąsewic – 6, co stanowiło 23,8% wszystkich osób przewiezionych autobusami linii 46 w ciągu dnia. Aby skrócić trasę linii 46 o 2,5 km, a także zapewnić obsługę centrum wsi Garczegorze, sposób realizacji tego zajazdu został jednak w obu kierunkach zmieniony. Jadąc z Łebienia autobusy skrzyłyby – tak jak obecnie – do **Obliwic**, po czym jednak, po obsłudze pętli w centrum tej wsi udałyby się **drogą gminną w kierunku Garczegorza** (tak jak obecnie autobusy linii 627 PKS Gdynia SA). W Garczegorzu, po powrocie na drogę powiatową, obsłużony zostałby jeszcze przystanek w pobliżu kościoła. Wytyczenie trasy w ten sposób wymaga uzupełnienia stanowiska przystanku Obliwice

Skrzyżowanie na drodze powiatowej w kierunku centrum wsi, bezpośrednio za skrzyżowaniem z drogą powiatową Łebień – Garczegorze.

Analogicznie jak na linii 45, także na linii 46 proponowane jest zwiększenie liczby przystanków linii 46 na terenie Lęborka – poprzez skierowanie jej w kierunku Bąsewic od przystanku „Lębork, Dworcowa Węzeł Przesiadkowy” do przystanku „Lębork, Niepodległości” ulicami: Dworcową, Zwycięstwa i Niepodległości z dodatkowym zatrzymaniem na przystankach „**Lębork, Zwycięstwa/Szpital**” i „**Lębork, Zwycięstwa/Kupiec**”. W ten sposób linie: 45, 46 i 50 – umożliwiające dojazd do Nowej Wsi Lęborskiej i Garczegorza – miałyby na terenie miasta takie same przystanki, co skutkowałoby uproszczeniem siatki połączeń i jej lepszym odbiorem przez pasażerów. Ten argument należałoby również wykorzystać negocjując ewentualne aneksowanie umowy o dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

W godzinach porannego szczytu przewozowego linia 46 obsługiwana byłaby minibusem, który przechodziłby z kursu linii 40 kończącego się w Lęborku, o godzinie 6:39. Minibus ten wykonywałby następnie najkrótszą możliwą trasą przejazd techniczny do Bąsewic, skąd o godzinie 7:01 rozpoczynałby kurs w kierunku Lęborka.

Po dojeździe do Lęborka minibus wracałby liniowo o godzinie 7:36 do Bąsewic, z których o godzinie 8:16 rozpocząłby realizację kolejnego kursu – umożliwiającego dojazd do Lęborka jeszcze przed godziną 9:00.

W godzinach międzyszczytowych, ze względu na bardzo małą liczbę pasażerów, kursy linii 46 zostałyby zlikwidowane. W popołudniowym szczycie przewozowym pierwszy kurs minibusu na linii 46 rozpoczynałby się w Lęborku o godzinie 13:41. Powrót z Bąsewic zaplanowano na godzinę 14:31, a kolejny kurs z Lęborka – na godzinę 15:11, co zapewniłoby w obu kierunkach w godzinach 14-16 jednogodzinne odstępy pomiędzy kursami linii 45 i 46 na trasach Lębork – Łebień i Łebień – Lębork.

Drugi powrotny kurs z Bąsewic w popołudniowym szczycie przewozowym rozpoczynałby się o godzinie 16:01. Następnie – ze względu na ograniczenia czasu pracy kierowców – obsługę linii 46 minibusem przejąłby kierowca wykonujący wcześniej kursy na linii 40, a obsługę linii 40 autobusem standardowym – kierowca wykonujący pierwsze dwie pary popołudniowych kursów na linii 46. Ostatni kurs linii 46 w kierunku Bąsewic rozpocząłby się zatem o godzinie 17:11 i po jego zakończeniu konieczne byłoby wykonanie przejazdu technicznego do Lęborka. Łącznie na linii 46 w dniu powszednim nauki szkolnej wykonywane byłby więc **4 pary kursów**.

Zlikwidowane powinny zostać jeszcze **linie 47 i 48**, charakteryzujące się bardzo niewielką liczbą pasażerów i posiadające połączenia substytucyjne – w postaci linii komercyjnych przewoźnika Boguś-Bus. W szczególności zasadne wydaje się to w przypadku linii 48, gdyż położone na jej trasie miejscowości Wicko i Charbrowo z dniem 1 lipca 2025 r. zaczęły być

obsługiwane nową linią 50, zaś do i z miejscowości Krakulice podczas badań marketingowych nie podróżowali żadni pasażerowie. W jedynych kursach, w których zarejestrowano jakichkolwiek pasażerów – tj. porannym z Krakulic i popołudniowym do Krakulic – odpowiednio aż 3 z 7 i 7 z 13 pasażerów podróżowało z i do Garczegorza oraz Łebienia. Po wdrożeniu zaproponowanych zmian osoby te będą mogły skorzystać z realizowanych kilka minut później kursów linii 46. Podobna sytuacja miała miejsce w najbardziej zapełnionym kursie linii 47 – o godzinie 7:04 ze Strzeszewa – w którym aż 6 z 11 pasażerów wsiadło na terenie Łebienia i Garczegorza. Po wprowadzeniu nowych rozkładów jazdy i likwidacji linii 47, osoby te miałyby wciąż do dyspozycji ww. kurs linii 46 oraz kurs linii 45.

Z dniem 1 lipca 2025 r., czyli już po zakończeniu badań marketingowych, uruchomione zostało nowe połączenie z Lęborka do Łeby przez Wicko i Charbrowo – **linia 50**. Ze względu na obsługę przez tę linię obu jedynych miast powiatu, a także wymienionych dwóch dużych wsi, funkcjonowanie tej linii powinno docelowo być utrzymane, a ponadto Powiat Lęborski powinien zdecydować się na jej znaczne uatrakcyjnienie. Linie priorytetowe, łączące największe pod względem liczby mieszkańców obszary danego regionu i wyróżniające się wysoką intensywnością obsługi, charakteryzują się bowiem co do zasady większą liczbą pasażerów, co zwiększa efektywność przewozów i całej sieci oraz postrzeganie działań samorządu przez mieszkańców.

Przede wszystkim rekomendowane jest wydłużenie linii 50 do centrum Łeby, w celu zwiększenia jej konkurencyjności i dostępności komunikacyjnej, co opisano szczegółowo w podrozdziale 4.1. Z tego powodu zaplanowano, że **autobusy linii 50 od strony Lęborka** od przystanku „Żarnowska, Skrzyżowanie” powinny jechać: **drogą wojewódzką nr 214, al. św. Jakuba oraz ulicami: Noweścińską, Powstańców Warszawy, Plac Dworcowy, 11 Listopada, 10 Marca, al. św. Jakuba, Matejki, Sosnową i Nadmorską – do przystanku Łeba Nadmorska II** w pobliżu Ośrodka Wypoczynkowego „Słowniec”.

Na nowej trasie obowiązywałyby przystanki pośrednie:

- ul. Noweścińska – przy ul. Noweścińskiej za Rondem Praw Kobiet, w miejscu w którym przystanek taki funkcjonował już w przeszłości;
- Plac Dworcowy – pełniący obecnie funkcję przystanku końcowego;
- ul. 10 Marca – Remiza – naprzeciwko jednostki straży pożarnej i komisariatu policji, w miejscu w którym przystanek taki funkcjonował już w przeszłości;
- ul. Tysiąclecia – przy al. św. Jakuba przed skrzyżowaniem z ul. Tysiąclecia;
- ul. Sosnowa – przy ul. Sosnowej przed skrzyżowaniem z ul. Nadmorską (w zamian za jedno z miejsc parkingowych);
- ul. Nadmorska I – przy wejściu na plażę.

W kierunku Łęborka **od przystanku Łeba Nadmorska II** do przystanku „Żarnowska, Skrzyżowanie” **trasa linii 50 wytyczona byłaby ulicami: Nadmorską, Sosnową, Matejki, al. św. Jakuba, 10 Marca, 11 Listopada, Plac Dworcowy, Powstańców Warszawy, Noweckińska, al. św. Jakuba, drogą wojewódzką nr 214** i dalej już dotychczasową trasą.

Na nowej trasie obowiązywałyby przystanki pośrednie:

- ul. Nadmorska I – przy wejściu na plażę;
- ul. Sosnowa – przy ul. Sosnowej za skrzyżowaniem z ul. Nadmorską w zamian za jedno z miejsc parkingowych);
- ul. Tysiąclecia – przy al. św. Jakuba za skrzyżowaniem z ul. Tysiąclecia;
- ul. 10 Marca – Remiza – naprzeciwko jednostki straży pożarnej i komisariatu policji;
- Plac Dworcowy – pełniący obecnie funkcję przystanku początkowego;
- al. Św. Jakuba – I – za Rondem Praw Kobiet.

Zaproponowana zmiana trasy linii 50 umożliwiłaby łatwiejszy dojazd do centrum Łeby i na plażę, bez konieczności pokonywania pieszo dość znacznej odległości z Placu Dworcowego. Dzięki obsłudze przystanków w rejonie Ronda Praw Kobiet łatwiejsze stałoby się również dotarcie do dyskontów i sklepów: Biedronka, Dino oraz Pepco.

Autobusy obsługujące linię 50 zawracać mogłyby w rejonie przystanku Łeba Nadmorska II. Rozwiązanie takie stosowano już w przeszłości na linii autobusowej „Biedronkobus” oraz na linii do Nowęcina, które obsługiowano autobusami standardowymi. Przeprowadzona w lipcu 2025 r. wizja lokalna potwierdziła możliwość zawracania autobusu w tym miejscu.

Proponowana intensywniejsza obsługa Łeby wiąże się z koniecznością wytyczenia przez Miasto Łebę aż 7 przystanków, z których większość w przeszłości już funkcjonowała. Działanie to zapewniłoby mieszkańcom i turystom znaczne korzyści z tytułu wydłużenia trasy linii powiatowej 50 – w tym także możliwość realizacji podróży wewnątrzmijskich.

Rozkład jazdy zakładający obsługę centrum miasta Łeba i rejonu nadmorskiego przez autobusy linii 50 oznaczono jako „**wersja 2 – docelowa**”, możliwa do wdrożenia po spełnieniu powyżej opisanych warunków formalnych i infrastrukturalnych.

W przypadku, gdyby Miasto Łeba nie było jednak zainteresowane ustawieniem większości z proponowanych przystanków, trasa linii 50 nie powinna ulegać zmianie. Ze względu na wybrakowaną infrastrukturę przystankową, ewentualne samo wydłużenie trasy linii 50 nie poprawiłoby bowiem dostępności komunikacyjnej w sposób znaczący, a niesłoby za sobą istotny wzrost kosztów obsługi linii. Wydłużenie trasy linii 50 jest zatem zależne od stanowiska Miasta Łeby w kwestii ewentualnej zmiany organizacji ruchu i wytyczenia nowych przystanków.

W przypadku odmowy lub przedłużających się procedur, wdrożyć należy (nawet tymczasowo) rozkład jazdy w **wersji 1** – bez zmiany trasy linii 50 na terenie Łeby.

Na linii 50 planuje się **co do zasady utrzymanie częstotliwości 60-minutowej we wszystkich rodzajach dni tygodnia**, tak jak ma to miejsce w czasie sezonu letniego w 2025 r. Rozszerzeniu miałyby jednak ulec godziny funkcjonowania linii – w taki sposób, aby możliwe stały się dojazdy do pracy na godzinę 6:00 i powroty z niej po godzinie 22:00.

W dniu powszednim autobusy z Placu Dworcowego w Łebie do Lęborka odjeżdżałyby co godzinę od 5:00 do 10:00, a następnie od 11:20 do 20:20. Wieczorem wykonany byłby jeszcze kurs o godzinie 22:20. W wersji 2 z przystanku Łeba Nadmorska II kursy zaplanowano w węższym zakresie godzinowym – od 5:49 do 20:09.

W kierunku Łeby odjazdy z ul. Dworcowej w Lęborku zaplanowano w wersji 2 co godzinę od 4:52 do 8:52, a następnie od 10:12 do 20:12. Ostatni kurs zaplanowano o godzinie 22:12. Kursami wydłużanymi do przystanku Łeba Nadmorska II (w wersji 2) byłyby wszystkie w godzinach 4:52-19:12.

W sobotę i w niedzielę rozkład jazdy linii 50 różniłby się od rozkładu jazdy obowiązującego dla dnia powszedniego brakiem kursów o godzinie 5:49 z przystanku Łeba Nadmorska II w wersji 2 (o godzinie 6:00 z Placu Dworcowego w wersji 1) i o godzinie 5:52 w wersji 2 (5:57 w wersji 1) – z ul. Dworcowej w Lęborku. Dodatkowo w wersji 2, część kursów w sobotę i niedzielę byłaby skrócona do i z Placu Dworcowego w Łebie – ze względu na konieczność zapewnienia przerw dla kierowców. W sezonie letnim wydłużenie większej liczby kursów wymagałoby zaangażowania dodatkowego pojazdu w obydwa dni weekendowe.

W wersji 1 godziny odjazdów z Placu Dworcowego w Łebie byłyby takie same jak w wersji 2. Z Lęborka wszystkie odjazdy zaplanowano natomiast 5 minut później.

Kursy z ul. Dworcowej wytyczono z powodu braku dostępności stanowiska nr 1 na Węźle Przesiadkowym w Lęborku w wyznaczonych godzinach. Odjazdy z przyznanego linii 50 stanowiska nr 7 zaplanowano zawsze 3 minuty później.

Jedyną trwającą 80 minut przerwę w odjazdach autobusów linii 50 w środku dnia zaplanowano ze względu na konieczność dopasowania godzin odjazdów i przyjazdów autobusów do obu miast do potrzeb pasażerów: w godzinach porannych priorytetem jest ich dowóz przed pełną godziną, a w godzinach popołudniowych – odwóz po pełnej godzinie. W czasie tej przerwy od poniedziałku do soboty zaplanowano jednak kursy linii 45, które w pewien sposób mogą zrekomensować tę niedogodność. Kursy na linii 45 przewidziano również w tych godzinach, w których w odjazdach linii 50 występuje 120-minutowa przerwa (wiezorami w każdym rodzaju dnia tygodnia oraz rano w sobotę i w niedzielę).

W wersji 2, ze względu na zbyt krótkie postoje wyrównawcze, uniemożliwiające realizację przez kierowców wymaganych przerw przynajmniej 15-minutowych, od poniedziałku do soboty zaplanowano wymianę kierowców pomiędzy liniami 40 i 50 – gdyż przerwy na pierwszej z nich są wystarczająco długie. Wymiany takie musiałyby jednak odbywać się z zachowaniem przypisanego do każdej z linii taboru, gdyż do obsługi linii 50 przeznaczono autobusy standardowe niskopodłogowe (kierowcy musieliby zamienić się autobusami). W niedzielę, w celu zapewnienia przerw, skrócono część kursów do i z Placu Dworcowego w Łebie, bez dojazdu do ul. Nadmorskiej.

Zaoferowana w rozkładzie jazdy liczba kursów do i z pętli przy ulicy Nadmorskiej w Łebie w wersji 2 ma charakter maksymalny. Istnieje możliwość jej ograniczenia w zależności od pory doby, rodzaju dnia lub miesiąca (sezon letni/sezon zimowy) – poprzez skrócenie części kursów do/z Placu Dworcowego – w dostosowaniu do możliwości finansowych organizatora.

W przypadku odmowy spełnienia przez Miasto Łebę niezbędnych formalności w zakresie wytyczenia nowych przystanków i wyłączenia obowiązywania ograniczenia tonażowego dla autobusów linii 50, kursy do/z ul. Nadmorskiej nie byłyby realizowane natomiast w ogóle – wdrożona zostałaby więc tylko wersja 1.

Postój jednego z autobusów obsługujących linię 50 w godzinach nocnych zaplanowano na terenie miasta Łeby – w celu minimalizacji przejazdów technicznych.

Do obsługi całej sieci linii organizowanych docelowo przez Powiat Lęborski (tj. 40, 45, 46 i 50) niezbędne byłoby w dniu powszednim nauki szkolnej zaangażowanie łącznie 6 pojazdów: 3 autobusów standardowych wysokopodłogowych, 2 autobusów standardowych niskopodłogowych i 1 minibusu. W dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej minibus nie byłby wykorzystywany.

W sobotę w ruchu pozostawałyby 4 pojazdy: 1 autobus standardowy wysokopodłogowy, 2 autobusy standardowe niskopodłogowe i 1 minibus.

W niedzielę całą sieć obsługiwałyby 3 pojazdy: 2 autobusy standardowe niskopodłogowe i 1 minibus.

W dniu powszednim nauki szkolnej zaplanowano 11 zadań dla kierowców, w dniu powszednim wolnym od nauki szkolnej – 10, w sobotę – 7, a w niedzielę – 5.

Znacznemu zmniejszeniu uległaby długość realizowanych przerw – dzięki ograniczeniu liczby linii docierających do najmniejszych miejscowości i zintensyfikowaniu podaży na najważniejszych trasach długie postoje zostały niemal całkowicie wyeliminowane. Funkcjonowanie tzw. zadań dodatkowych szczytowych zostało ograniczone do minimum.

Do przedstawionych liczb pojazdów **należy doliczyć 1 autobus** i 1 kierowcę **do obsługi linii 4** z Lęborka do Sierakowic **w dniu powszednim. Linia 4 na całej trasie ma być jednak docelowo organizowana przez Powiat Kartuski, dlatego obsługującego ją pojazdu nie ujęto w wyliczeniach angażowanego taboru.** Kursów wykonywanych do/z Kartuz w wyliczeniach także nie uwzględniano – ze względu na ich realizację w ramach zadań przewozowych przeznaczonych do obsługi kursów na obszarze powiatu kartuskiego.

Projektowane trasy linii powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim przedstawiono w tabeli 12. Zmienione odcinki tras wyróżniono kolorem czerwonym.

Tabela 12

**Proponowane nowe trasy linii powiatowych przewozów pasażerskich
w powiecie lęborskim**

Nr linii	Przebieg trasy
4	SIERAKOWICE: SIERAKOWICE – Kartuska – Lęborska – MIGI – PAŁUBICE (wybrane kursy: KAMIENICA KRÓLEWSKA: Królewska – Kaszubska – Królewska – PAŁUBICE) – SKRZESZEWO: Lęborska – BUKOWINA: Lęborska – ŁEBUNIA: Pomorska – OSOWO LĘBORSKIE – MALCZYCE – RYBKI – LĘBORK: Krzywoustego – Zwycięstwa (wybrane kursy: al. Wolności – Bohaterów Westerplatte – Mostnika – Pionierów – LĘBORK PIONIERÓW – PCE) – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa – LĘBORK DWORZEC PKP
40	(wybrane kursy: PRZERYTE: PRZERYTE – PIESKI – SIEMIROWICE: Zielony Dwór – Długa – Osiedle na Skarpie) SIEMIROWICE: SIEMIROWICE OSIEDLE – Osiedle na Skarpie – Długa (wybrane kursy: KAMIENIEC – OSKOWO) – KAMIENIEC – CEWICE: Witosza – Zielona – MASZEWO LĘBORSKIE: Fabryczna – Drewniana – OSOWO LĘBORSKIE – MALCZYCE – RYBKI – LĘBORK: Krzywoustego – Zwycięstwa – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa – LĘBORK DWORCOWA WĘZEL PRZESIADKOWY/LĘBORK DWORCOWA (wybrane kursy: Warszawska – Wojska Polskiego – al. Wolności – Bohaterów Westerplatte – Mostnika – Pionierów – LĘBORK PIONIERÓW – PCE)
41	<u>linia zlikwidowana</u>
42	<u>linia zlikwidowana</u>
43	<u>linia zlikwidowana</u>
45 wersja 1	ŁEBA: ŁEBA PLAC DWORCOWY – Plac Dworcowy – Powstańców Warszawy – Lęborska – ŻARNOWSKA – STEKNICA – ŁEBIENIEC – SZCZENURZE: Pomorska – SARBSK: Morska – ULINIA – SASINO – BARGĘDZINO – ROSZCZYCE – MASZEWO – ZDRZEWO – KOPANIEWO – ŁEBIEŃ – OBLIWICE – GARCZEGORZE – NOWA WIEŚ LĘBORSKA: Grunwaldzka – Lęborska – LĘBORK: Kossaka – al. Wolności /z powrotem: al. Niepodległości/ – Zwycięstwa – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa /z powrotem tylko: Dworcowa/ – LĘBORK DWORCOWA/LĘBORK DWORCOWA WĘZEL PRZESIADKOWY

Nr linii	Przebieg trasy
45 wersja 2	ŁEBA: ŁEBA PLAC DWORCOWY – Plac Dworcowy – Powstańców Warszawy – Nowećńska – NOWEĆCIN : Łebska – SZCZENURZE: Łebska – Pomorska – SARBSK: Morska – ULINIA – BARGĘDZINO – ROSZCZYCE – MASZEWO – ZDRZEWO – KOPANIEWO – ŁEBIEŃ – OBLIWICE – GARCZEGORZE – NOWA WIEŚ ŁĘBORSKA: Grunwaldzka – Łębska – LĘBORK: Kossaka – al. Wolności /z powrotem: al. Niepodległości/ – Zwycięstwa – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa /z powrotem tylko: Dworcowa/ – LĘBORK DWORCOWA/LĘBORK DWORCOWA WĘZEŁ PRZESIADKOWY
46	BAŚEWICE: BAŚEWICE – TAWĘCINO – KARLIKOWO ŁĘBORSKIE – REKOWO ŁĘBORSKIE – ŁEBIEŃ – OBLIWICE (zajazd do centrum wsi) – GARCZEGORZE – NOWA WIEŚ ŁĘBORSKA: Grunwaldzka – Łębska – LĘBORK: Kossaka – al. Wolności /z powrotem: al. Niepodległości/ – Zwycięstwa – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa /z powrotem tylko: Dworcowa/ – LĘBORK DWORCOWA/LĘBORK DWORCOWA WĘZEŁ PRZESIADKOWY
47	<u>linia zlikwidowana</u>
48	<u>linia zlikwidowana</u>
50 wersja 1	ŁEBA: ŁEBA PLAC DWORCOWY – Plac Dworcowy – Powstańców Warszawy – Kościuszki – Łębska – ŻARNOWSKA – STEKNICA – CHABROWSKI BÓR – CHARBROWO: Łebska – WICKO: Morska – Parkowa – Słupska – Łazurowa – Morska /z powrotem tylko: Morska/ – BIAŁOGARDA – GĘŚ – KRĘPA KASZUBSKA – GARCZEGORZE – NOWA WIEŚ ŁĘBORSKA: Grunwaldzka – Łębska – LĘBORK: Kossaka – al. Wolności /z powrotem: al. Niepodległości/ – Zwycięstwa – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa /z powrotem tylko: Dworcowa/ – LĘBORK DWORCOWA
50 wersja 2	ŁEBA: ŁEBA NADMORSKA II – Nadmorska – Sosnowa – Matejki – al. św. Jakuba – 10 Marca – 11 Listopada (wybrane kursy: ŁEBA PLAC DWORCOWY) Plac Dworcowy – Powstańców Warszawy – Nowećńska – al. Św. Jakuba – Łębska – ŻARNOWSKA – STEKNICA – CHABROWSKI BÓR – CHARBROWO: Łebska – WICKO: Morska – Parkowa – Słupska – Łazurowa – Morska /z powrotem tylko: Morska/ – BIAŁOGARDA – GĘŚ – KRĘPA KASZUBSKA – GARCZEGORZE – NOWA WIEŚ ŁĘBORSKA: Grunwaldzka – Łębska – LĘBORK: Kossaka – al. Wolności /z powrotem: al. Niepodległości/ – Zwycięstwa – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Dworcowa /z powrotem tylko: Dworcowa/ – LĘBORK DWORCOWA

Źródło: opracowanie własne.

W dniu 22 maja 2025 r. przyjęta została nowa uchwała nr XI/80/2025 Rady Powiatu Łębskiego w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Łębski oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. W uchwale tej **zmieniono nazwy znacznej części przystanków** linii: 40, 45, 46 i 50 oraz **dobrano zupełnie nowe przystanki** w miejscach pokrywających się z trasami tych linii. W konstruowanych rozkładach jazdy, stanowiących Załącznik nr 4 do opracowania, ujęto już nowe nazwy przystanków oraz przewidziano zatrzymania przy nowych, wcześniej nieistniejących lub nieobsługiwanych słupkach przystankowych.

W przypadku wdrożenia propozycji przedstawionych w ramach niniejszego opracowania w całości (bez wprowadzania ograniczeń), w stosunku do okresu prowadzenia badań marketingowych w maju 2025 r., zaplanowana praca eksploatacyjna wzrosłaby odpowiednio:

- w dniu powszednim nauki szkolnej o 65,7 wozokilometrów w wersji 1 i o 127,7 wozokilometrów w wersji 2;
- w sobotę o 1 280,6 wozokilometrów a w wersji 1 i o 1 317,6 wozokilometrów w wersji 2;
- w niedzielę o 966,2 wozokilometrów w wersji 1 i o 992,4 wozokilometrów w wersji 2.

W skali przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego w wersji 1 wykonywano by 85 551,5 wozokilometrów, czyli o 15,3 % więcej niż w trakcie badań marketingowych. W wersji 2 byłoby to z kolei 87 132,5 wozokilometrów, co oznacza wzrost o 17,4 %. Wzrost ten wynika z uruchomienia całotygodniowej linii 50 z Lęborka do Łeby, w segmencie pozostałych linii zaproponowane zmiany wprowadzają bowiem znaczace oszczędności w wielkości pracy eksploatacyjnej.

W przypadku wdrożenia propozycji przedstawionych w ramach niniejszego opracowania w całości (bez wprowadzania ograniczeń), w stosunku do okresu prowadzenia badań marketingowych w maju 2025 r., zaplanowana praca eksploatacyjna wzrosłaby odpowiednio:

- w dniu powszednim nauki szkolnej o 65,7 wozokilometrów w wersji 1 i o 138,2 wozokilometrów w wersji 2;
- w sobotę o 1 280,6 wozokilometrów a w wersji 1 i o 1 324,6 wozokilometrów w wersji 2;
- w niedzielę o 966,2 wozokilometrów w wersji 1 i o 996,2 wozokilometrów w wersji 2.

W skali przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego w wersji 1 wykonywano by 85 551,5 wozokilometrów, czyli o 15,3 % więcej niż w trakcie badań marketingowych. W wersji 2 byłyby to z kolei 87 402,0 wozokilometry, co oznacza wzrost o 17,8 %. Wzrost ten wynika z uruchomienia całotygodniowej linii 50 z Lęborka do Łeby.

Roczna praca eksploatacyjna – biorąc pod uwagę 2025 r. – wyniosłaby 1,02 mln wozokilometrów w wersji 1 i 1,04 mln wozokilometrów w wersji 2. W wyliczeniach nie uwzględniono przejazdów technicznych – których liczba uległa jednak zmniejszeniu w stosunku do stanu z okresu prowadzenia badań marketingowych. Nie uwzględniono również faktu niewykonywania części kursów niedzielnych w wybrane dni świąteczne.

Jako wersję 1 przyjęto pozostawienie linii 45 na dotychczasowej trasie przez Łebieniec i linii 50 skróconej do Placu Dworcowego w Łebie, a jako wersję 2 – przekierowanie linii 45 przez Nowęcín oraz wydłużenie linii 50 do centrum Łeby i w rejon ul. Nadmorskiej. Wprowadzenie wersji 2, znacząco uatrakcyjniającą sieć połączeń, możliwe jednak będzie – jak już wskazano – dopiero po wytyczeniu nowych przystanków w Szczenurzu, Nowęcínie i Łebie, zmianie uchwał przystankowych Miasta Łeba i Powiatu Lęborskiego oraz zmianie organizacji

ruchu na ul. Kościuszki w Łebie i drodze powiatowej między Nowęcinem a Szczecnurzem (wprowadzeniu wyjątku od ograniczenia tonażowego dla autobusów).

Wdrożenie propozycji zawartych w niniejszej koncepcji powinno zapewnić zwiększenie efektywności przewozów (wykorzystania pojazdów) oraz liczby przewożonych pasażerów, co szczególnie istotne jest w obecnych warunkach wysokiej deficytowości linii i ograniczonych środków finansowych organizatora na finansowanie przewozów. Zapewniają one jednocześnie poprawę oferty przewozowej w największych miejscowościach powiatu lęborskiego.

W dalszej perspektywie czasowej za niezbędne do rozwoju komunikacji autobusowej na trasach w powiecie lęborskim uznać można m.in.: zwiększenie liczby kursów na liniach 40 i 45 w godzinach szczytów przewozowych, w tym przede wszystkim wprowadzenie częstotliwości 60-minutowej na linii 45, zwiększenie liczby kursów na linii 45 w niedzielę oraz uruchomienie kursów na linii 40 w niedzielę – wraz z poszerzeniem zakresu godzinowego jej funkcjonowania w pozostałe dni tygodnia.

W celu obsługi najmniejszych miejscowości powiatu lęborskiego zabiegać można o przejęcie organizacji przewozów przez związek powiatowo-gminny – z partycypacją poszczególnych gmin w kosztach uruchomienia najmniej efektywnych linii lub zachęcać gminy do organizacji własnej sieci transportu, najlepiej formule na żądanie – do najbliższej stacji kolejowej lub przystanku powiatowej linii szkieletowej.

W ramach porozumienia z Powiatem Kartuskim za priorytet uznać należy poprawę oferty przewozowej na **linii 4** – poprzez: wprowadzenie stałego taktu częstotliwości, wydłużenie godzin jej funkcjonowania w dniu powszednim, zwiększenie liczby kursów w sobotę. W niniejszej koncepcji zmian w funkcjonowaniu tej linii nie zaplanowano, ponieważ jej organizatorem ma być Powiat Kartuski.

W okresie letnich wakacji szkolnych organizator wraz z operatorem zadbać powinni o odpowiednią promocję linii 50 (oraz ewentualnie również linii 45). Połączenia te umożliwiają bowiem dojazd do miejscowości turystycznych (Łeby i Sarbska), w związku z czym odpowiednio poinformowani turyści mogliby stanowić dużą część pasażerów.

Załączniki

- Załącznik nr 1: Szczegółowe wyniki badań wielkości popytu na usługi powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim (suplement do opracowania – osobny tom)
- Załącznik nr 2: Zbiorcze wyniki badań wielkości popytu na usługi powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie łębskim (suplement do opracowania – osobny tom)
- Załącznik nr 3: Mapy sieci komunikacyjnej – obecnej i projektowanej (wyłącznie wersja elektroniczna); Załącznik nr 3A – stan na 31 maja 2025 r., Załącznik nr 3B – projekt zmian w ofercie przewozowej (wyłącznie wersja elektroniczna)
- Załącznik nr 4: Projektowane rozkłady jazdy