

Protokół nr 16/2025
z posiedzenia
Komisji Bezpieczeństwa, Transportu i Ochrony Środowiska
odbytego 28 października 2025 roku

Adam Dominiecki - przewodniczący Komisji otworzył posiedzenie i po powitaniu radnych oraz gości stwierdził, iż zgodnie z listą obecności aktualnie w posiedzeniu uczestniczy 7 radnych, co wobec składu Komisji wynoszącego 7 osób stanowi kworum pozwalające na podejmowanie prawomocnych decyzji.

Lista obecności stanowi załącznik **nr 1** do niniejszego protokołu.

W posiedzeniu uczestniczyli:

- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| 1. Adrian Wenta | – Wicestarosta Lęborski |
| 2. Dariusz Raczkowski | - dyrektor ZDP w Lęborku |
| 3. Katarzyna Ramczyk | - naczelnik Wydziału Komunikacji |
| 4. Monika Stromska-Kwarciak | - inspektor w wydziale Komunikacji |
| 5. Hanna Kurs | - radna |

Porządek obrad:

1. Projekt optymalizacji oferty przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lęborskim.
2. Zaopiniowanie projektów uchwał Rady Powiatu Lęborskiego w sprawie:
 - a. ustalenia wysokości opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego przechowywanie na parkingu strzeżonym oraz wysokości kosztów powstałych w razie odstąpienia od usunięcia pojazdu na 2026 rok,
 - b. ustalenia wysokości opłat za usuwanie i przechowywanie statków lub innych obiektów pływających z obszarów wodnych położonych na terenie powiatu lęborskiego na 2026 rok.
3. Informacja dotycząca apelu o zaliczenie drogi wojewódzkiej nr 214 do kategorii dróg krajowych.
4. Stan przygotowań do zimowego utrzymania dróg powiatowych.
5. Przyjęcie protokołu z ostatniego posiedzenia Komisji.
6. Sprawy różne.

Komisja w obecności 7 radnych – jednogłośnie przyjęła powyższy porządek obrad.

Ad.1

Wicestarosta, Pan Adrian Wenta, poinformował zebranych, że od 1 stycznia 2025 roku nowym przewoźnikiem w powiecie lęborskim jest firma Gryf. Zaznaczył, że transport publiczny w regionie ma charakter specyficzny, ponieważ w ramach publicznego transportu zbiorowego wybrano jednego przewoźnika, którym jest firma

Gryf. Jednocześnie, równolegle na niektórych liniach kursuje transport komercyjny realizowany przez firmę Boguś-Bus, prowadzoną przez Bogusława Andrzejczaka.

Pan Wenta wyjaśnił również, że po otrzymaniu sygnałów w pierwszym kwartale roku o niewystarczającej efektywności, związanych z jeżdżeniem dwóch przewoźników na tych samych trasach, podjęto decyzję o opracowaniu projektu optymalizacji powiatowych przewozów pasażerskich. Projekt ten ma na celu poprawienie organizacji transportu publicznego w powiecie lęborskim, eliminując zbędne kursy i zwiększając efektywność przewozów.

Wicestarosta dodał, że dokument dotyczący optymalizacji został dostarczony wszystkim obecnym, którzy mieli możliwość zapoznania się z jego treścią.

Opracowanie stanowi załącznik **nr 2** do niniejszego protokołu.

Następnie Wicestarosta przedstawił mapę oznaczoną numerem 3A, na której zaprezentowano dotychczasową sieć połączeń komunikacyjnych. Zaznaczył, że na wszystkich liniach, z wyjątkiem linii nr 42, jeździ również „Boguś Bus”.

Mapa 3A stanowi załącznik **nr 3** do niniejszego protokołu.

Wicestarosta poinformował, że po wykonaniu projektu optymalizacji połączeń stwierdzono możliwość modyfikacji części linii – część tras można zoptymalizować, natomiast inne proponuje się jednoznacznie zlikwidować.

Radna Hanna Kurs zapytała, czy na linii nr 42 nadal kursuje przewoźnik „Boguś Bus”.

Wicestarosta wyjaśnił, że przewoźnik zaprzestał obsługi tej linii. Dodał, że po przeprowadzeniu optymalizacji połączeń komunikacyjnych obowiązywać będzie siatka połączeń przedstawiona na mapie nr 3B, która zakłada, że niezbędne jest utrzymanie pięciu linii komunikacyjnych w obrębie powiatu.

Mapa 3B stanowi załącznik **nr 4** do niniejszego protokołu.

Wicestarosta odniósł się następnie do zmiany w organizacji komunikacji publicznej wynikającej z uchwały podjętej na ostatniej sesji Rady Powiatu. Zgodnie z jej postanowieniami, linia nr 4 od nowego roku będzie obsługiwana przez Powiat Kartuski.

Dalej poinformował również, że linia nr 40 (Lębork – Maszewo – Cewice – Siemirowice – Przeryte) została rozszerzona o odcinek dotychczasowej linii nr 41, która została zlikwidowana z uwagi na niewielkie zainteresowanie pasażerów (linia ta posiadała jedynie trzy zajazdy do Oskowa). Dodatkowo, na odcinku Oskowo – Lębork kursuje przewoźnik PKS Bytów, który realizuje trzy kursy poranne oraz jeden kurs powrotny w godzinach popołudniowych. Wicestarosta zaznaczył także, że linia nr 42 została całkowicie zlikwidowana ze względu na bardzo niski popyt. Wyjaśnił, że jest to linia, którą zaliczono do tzw. linii dodatkowych, pełniących funkcję połączeń typowo gminnych, jednak może zostać ponownie uruchomiona w przypadku partycypacji w kosztach przez Gminę Cewice. Dodał, że Gmina Cewice może uruchomić tę linię na odcinku do Cewic, skąd pasażerowie będą mogli kontynuować podróż do Lęborka linią nr 40 obsługiwaną przez powiat.

Wicestarosta podkreślił również, że gminy – podobnie jak powiat – mają możliwość występowania do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) o dofinansowanie i tworzenie własnego publicznego transportu zbiorowego.

Radna Hanna Kurs poinformowała, iż w dniu poprzednim rozmawiała z Edytą, Przewodniczącą Komisji Budżetu. Z przekazanych informacji wynika, że ona również wyraża zaniepokojenie planowanymi zmianami w siatce połączeń, ponieważ z przedstawionych planów wynika, że niektóre miejscowości – także w gminie Nowa Wieś Lęborska - mogą zostać całkowicie pozbawione dostępu do publicznego transportu zbiorowego.

Następnie odniosła się również do kwestii finansowania połączeń autobusowych, wskazując, że zgodnie z założeniami dot. przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu, dofinansowaniu przez wojewodę powinny podlegać linie nierentowne, zapewniające podstawowy dostęp mieszkańców do komunikacji publicznej. Radna zwróciła uwagę, że obecnie, w praktyce, powiat organizuje korzystne warunki dla firmy „Gryf”, zapewniając obsługę połączeń na trasach rentownych, podczas gdy mieszkańcy niektórych miejscowości zostają pozbawieni dostępu do transportu publicznego, a odpowiedzialność za jego zapewnienie przenosi się na gminy.

Wicestarosta Adrian Wenta poinformował następnie, że na linii nr 43 obecnie prowadzony jest transport komercyjny przez firmę „Boguś Bus”.

Linia nr 45 zostanie utrzymana, gdyż w jej przypadku można rzeczywiście mówić o zagrożeniu wykluczeniem komunikacyjnym – mieszkańcy Ulinii nie mają innej możliwości dojazdu. Wicestarosta wyjaśnił, że w przypadku linii nr 46 dokonano zmiany jej przebiegu w celu optymalizacji trasy. Zrezygnowano z tzw. zajazdu kieszeniowego do Obliwic, który był nieuzasadniony komunikacyjnie. Zmiana ta przyczyniła się do zmniejszenia liczby wozokilometrów. Zachowany został natomiast zajazd kieszeniowy do Lędziechowa, po którym linia będzie kontynuować kurs do Bąsewic.

W odniesieniu do linii nr 47, Wicestarosta poinformował, że również na tej trasie obecnie funkcjonuje transport komercyjny realizowany przez firmę „Boguś Bus”, w związku z czym utrzymywanie tej linii przez powiat jest bezzasadne.

Ponadto linia nr 48 zostanie wcielona w linię nr 50, co pozwoli na lepsze wykorzystanie środków i bardziej racjonalne planowanie połączeń.

Wicestarosta podsumował, że opisane wcześniej korekty stanowią zasadnicze zmiany w planowanej organizacji transportu publicznego.

Poinformował, iż podczas Konwentu Wójtów i Burmistrzów przedstawiono samorządom koncepcję nowego modelu publicznego transportu zbiorowego w powiecie. Zaznaczył, że dotychczasowa kwota, jaką powiat przeznaczał na organizację transportu publicznego, wynosiła 270 tys. zł rocznie, natomiast obecnie wiadomo, że przewoźnik ponosi straty sięgające około 500 tys. zł w każdym kwartale.

Wicestarosta poinformował również, że powiat przeprowadził badanie rynku wśród przewoźników realizujących przewozy z wykorzystaniem biletu sieciowego.

Z uzyskanych informacji wynika, iż rzeczywisty koszt wozokilometra znacząco wzrósł – na liniach nierentownych wynosi on obecnie około 8,50 zł, natomiast na liniach rentownych nadal możliwe jest utrzymanie stawki na poziomie 0,34 zł za wozokilometr.

Adam Dominiecki, Przewodniczący Komisji, zaproponował, aby radni zadawali pytania dotyczące przedstawionych informacji. Wyraził nadzieję, że na wszystkie pytania zostaną udzielone wyczerpujące odpowiedzi.

Radny Piotr Mądrzak nawiązał do kwestii współfinansowania przewozów pasażerskich na terenie Gminy Cewice. Zwrócił uwagę, że w proponowanym układzie połączeń istnieje znaczny obszar wyłączony z obsługi komunikacyjnej, dotyczący linii nr 42. Radny zapytał, czy Gmina Cewice wyraziła zainteresowanie partycypacją w kosztach utrzymania tej linii, podkreślając, że dotychczasowa propozycja zakładała możliwość jej uruchomienia pod warunkiem współfinansowania ze strony gminy. Zaznaczył, że jest to istotna kwestia, ponieważ – jeśli powiat wycofa się z obsługi tej trasy, a gmina nie posiada środków lub nie jest skłonna ich przeznaczyć – linia nr 42 przestanie istnieć, co pozbawi mieszkańców tego rejonu dostępu do transportu publicznego.

Wicestarosta Adrian Wenta poinformował, że wójtom i burmistrzom wyznaczono termin do końca bieżącego tygodnia na przekazanie decyzji dotyczących współfinansowania poszczególnych linii komunikacyjnych. Wyjaśnił, że dopłata do funkcjonowania linii nr 40 wynosi 30 tys. zł, natomiast dopłata do linii nr 42, ze względu na konieczność pokrycia dodatkowego kosztu w wysokości 2 zł za wozokilometr, wynosi 60 tys. zł.

Dodał, że w rozmowie telefonicznej Wójt Gminy Cewice zadeklarował gotowość przekazania 30 tys. zł tytułem dopłaty do linii nr 40. Podkreślił również, że w ościennych powiatach gminy współfinansują funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, co stanowi dobrą praktykę pozwalającą na utrzymanie dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców.

Radny Piotr Mądrzak odniósł się do kwestii funkcjonowania linii niekomercyjnych, wskazując, że – z informacji, które posiada – na części z nich obecnie kursuje przewoźnik „Boguś Bus”, mimo że powiat nie ponosi z tego tytułu żadnych kosztów.

Radny zauważył, że nie widzi w tym rozwiązaniu logiki, ponieważ jeśli dane linie są określane jako niekomercyjne, to – w jego ocenie – przewoźnik komercyjny nie powinien na nich wykonywać przewozów.

Dodał, że mieszkańcy sygnalizowali przypadki, w których autobusy różnych przewoźników kursowały jeden po drugim, co prowadziło do sytuacji, w której część pojazdów jechała pusta, co jego zdaniem jest nieefektywne i pozbawione sensu ekonomicznego.

Radny zapytał ponadto, czy w przypadku rezygnacji powiatu z obsługi części tras, przewoźnik „Boguś Bus” również nie zrezygnuje z ich obsługi, a jeśli tak – na jakiej podstawie przyjęto założenie, że przewoźnik nadal będzie świadczył te usługi.

Podkreślił, że istnieje realne ryzyko, iż po wprowadzeniu zmian znaczna część powiatu pozostanie bez dostępu do transportu publicznego.

W dalszej części swojej wypowiedzi radny zapytał, czy planowane zmiany zostały przedstawione wszystkim przewoźnikom świadczącym przewozy komercyjne, oraz zasugerował, że warto byłoby podjąć z nimi rozmowy w celu wspólnej optymalizacji przebiegu linii.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki, zwrócił uwagę, że analizując transport publiczny w ujęciu całościowym, rozważano możliwość, aby istniejący Związek Powiatowo-Gminny mógł kompleksowo organizować i koordynować przewozy na terenie całego powiatu.

Podkreślił, że oprócz linii powiatowych funkcjonują również linie gminne i szkolne, które w wielu przypadkach uzupełniają sieć transportu publicznego. Jako przykład wskazał Gminę Nowa Wieś Lęborska, gdzie linie szkolne są w pełni wykorzystywane również do przewozu ogólnego, co pozwala na efektywne wykorzystanie istniejących zasobów.

Przewodniczący zauważył, że pozyskanie pełnej informacji o funkcjonującej sieci połączeń we wszystkich gminach powiatu umożliwiłoby rzetelną ocenę, czy w danym obszarze rzeczywiście występuje zjawisko wykluczenia komunikacyjnego, czy też nie.

Adrian Wenta – Wicestarosta poinformował, iż Sejm planuje przyjęcie poprawek do ustawy o transporcie drogowym. Zmiany te będą dotyczyły dwóch istotnych kwestii: Po pierwsze, okres obowiązywania umowy zawieranej z Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych zostanie skrócony z maksymalnie 10 lat do maksymalnie 3 lat. Po drugie, zniesiony zostanie dotychczasowy mechanizm automatycznego przedłużania o rok zezwoleń na wykonywanie przewozów komercyjnych. Przepis ten ma obowiązywać do dnia 31 marca 2026 r. Po tym terminie, w przypadku gdy powiat posiada plan transportowy, nie będzie on zobowiązany do wydawania zezwoleń na przewozy komercyjne. W praktyce oznacza to, że na liniach, na których realizowany jest publiczny transport zbiorowy organizowany przez powiat, przewozy komercyjne nie będą już mogły być wykonywane.

Radny Piotr Mądrzak zwrócił uwagę, że rezygnacja z usług przewoźników komercyjnych może być decyzją niekorzystną, zwłaszcza że przewozy te nie generują dla powiatu żadnych kosztów. Zapytał, czy istnieje znacząca różnica w cenach biletów pomiędzy transportem publicznym a komercyjnym.

Radny wyraził obawę, iż wprowadzone zmiany mogą prowadzić do monopolizacji rynku przewozów. Z punktu widzenia powiatu, pewnie łatwiej jest organizować transport powiatowy w sytuacji, gdy nie ma konkurencji, jednak – jak zauważył – obecny przewoźnik obsługujący linie powiatowe (Gryf) wykazuje straty, podczas gdy prywatny przewoźnik działający na tych samych trasach, bez wsparcia dotacyjnego, prawdopodobnie takich strat nie ponosi.

Zdaniem radnego monopolizacja rynku transportowego nie jest korzystnym rozwiązaniem, ponieważ w sytuacji, gdy na rynku pozostanie tylko jeden przewoźnik, może on narzucać swoje stawki, ograniczając konkurencyjność i elastyczność oferty przewozowej.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki wyjaśnił, że zezwolenia na wykonywanie przewozów komercyjnych nadal będą mogły być wydawane. Podkreślił, iż nie jest intencją powiatu całkowite zaprzestanie wydawania takich zezwoleń – będzie to jedynie uprawnienie, z którego powiat będzie mógł skorzystać w razie potrzeby.

Dodał, że linie, które powiat ma obowiązek utrzymywać w ramach publicznego transportu zbiorowego, to przede wszystkim połączenia pomiędzy siedzibami gmin a siedzibą powiatu.

Radny Piotr Mądrzak dodał, że w praktycznie są to linie, do których powiat nie musiałby dopłacać.

Radna Hanna Kurs zwróciła uwagę, że linia Unieszyno–Unieszynko jest obecnie obsługiwana przez firmę Gryf w ramach przewozów organizowanych przez powiat. Poinformowała, że wcześniej na tej trasie działał przewoźnik Boguś-Bus, który został z rynku wyparty po uruchomieniu przez Gryfa kursów w tym samym kierunku.

Radna zaznaczyła, że w tym roku, kiedy na trasie funkcjonowały oba podmioty, kursy się dublowały, ponieważ autobusy jeździły jeden po drugim. W efekcie Boguś-Bus zrezygnował z obsługi linii, a obecnie – jak wskazała – również powiat wycofuje się z tych przewozów. Zapytała, co w tej sytuacji będzie można powiedzieć mieszkańcom, którzy zostaną pozbawieni możliwości dojazdu do Lęborka.

Dodała, że obecne działania prowadzą do stworzenia monopolu w zakresie lokalnych przewozów pasażerskich. Podkreśliła, że tworzenie monopolu w jakimkolwiek sektorze jest prawnie zabronione i może prowadzić do negatywnych konsekwencji dla mieszkańców oraz rynku przewozowego. Zaznaczyła, że mogłaby się zgodzić z takim rozwiązaniem, gdyby chodziło o spółkę PKS Słupsk, która jest podmiotem powiązanym z powiatem.

Adrian Wenta – Wicestarosta poinformował, iż PKS Słupsk złożył ofertę dotyczącą realizacji przewozów pasażerskich na terenie powiatu. Wartość oferty wynosi 34 mln zł i obejmuje zakup 17 autobusów, wówczas spółka rozpoczęłaby świadczenia usług transportowych na rzecz powiatu.

Odnosząc się do kwestii cen biletów, poinformował, iż ceny stosowane przez firmę Gryf oraz PKS Gdynia są bardziej konkurencyjne w porównaniu z cenami oferowanymi przez przewoźnika Boguś-Bus. Jako przykład wskazał połączenie do Łeby, gdzie Boguś-Bus oferował bilety w cenie 19 zł, podczas gdy Gryf realizuje ten sam kurs za 13,50 zł. Dodał, że firma Gryf stosuje jeden, stały cennik niezależnie od tego, czy realizuje przewozy na terenie powiatu puckiego, wejherowskiego czy lęborskiego, natomiast Boguś-Bus ma możliwość dowolnego kształtowania cen, podnosząc lub obniżając je według własnego uznania.

Radna Hanna Kurs odnosząc się do kwestii kosztów dla mieszkańców, zwróciła uwagę, że w przeprowadzonym przetargu ustalono stawkę 3,30 zł za wozokilometr. Zaznaczyła, że w krótkim czasie firma Gryf, powołując się na konieczność dopłat, zgłaszała propozycję zmiany umowy. Radna podkreśliła, że Gryf, mając ugruntowaną pozycję na terenie powiatu, już oferuje stawki niemal trzy razy wyższe. Dodała, że w tej sytuacji podwyżki będą ponosili przede wszystkim mieszkańcy powiatu, a powiat będzie partycypował w kosztach jedynie częściowo.

Podkreśliła również, że wszędzie tam, gdzie funkcjonuje monopol, ceny usług są zdecydowanie wyższe, co jej zdaniem należy wziąć pod uwagę przy decyzjach dotyczących organizacji przewozów.

Radny Marcin Brodalski stwierdził, że na podstawie przedstawionych map przebiegu linii autobusowych, jest mocno zaniepokojony. Zwrócił uwagę, że choć problem monopolizacji istnieje, to na niektórych odcinkach, jeśli gminy nie będą partycypować w kosztach, publiczny transport może w ogóle nie funkcjonować.

Dodał, że jego zdaniem cała zachodnia część powiatu może zostać całkowicie wykluczona z dostępu do publicznego transportu. Podkreślił, że nie wyobraża sobie, aby powiat jako administrator dróg całkowicie rezygnował z uruchamiania transportu na tych odcinkach tylko z powodu braku środków finansowych.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki poinformował, że rozmawiał z mieszkańcami oraz sołtysami wsi Darzewo, Pogorzelice i Leśnice. Na pierwszy rzut oka sytuacja wygląda tam na całkowite wykluczenie komunikacyjne ale mieszkańcy korzystają głównie z własnych samochodów lub autobusów szkolnych. Dodał, że do pełnej oceny potrzeba zestawienia sieci połączeń gminnych z siecią powiatową. Wówczas będzie można określić, czy dany obszar rzeczywiście jest wykluczony komunikacyjnie.

Adrian Wenta – Wicestarosta poinformował, że przeprowadzono badania rynku dotyczące kosztów przewozów w powiecie. W bieżącym roku na utrzymanie 11 linii wydamy 270 tys. zł, natomiast w roku przyszłym na utrzymanie tylko czterech linii (nr 40, 45, 46 i 50) planuje się wydać 550 tys. zł, a dodatkowo dopłacamy 38 tys. zł do trzech linii realizowanych wspólnie z powiatami ościennymi.

Odnosząc się do linii gminno-powiatowych, stwierdził, że powiat jest na to otwarty jednak najpierw konieczne jest opracowanie spójnego planu transportowego obejmującego zarówno gminy, jak i powiat, co nie jest możliwe do wykonania natychmiast.

Adam Dominiecki podkreślił, że stworzenie takiego planu jest konieczne i temat należy potraktować jako pilny.

Radny Piotr Mądrzak dodał, że to właśnie od opracowania takiego planu transportowego należało rozpocząć działania w tym zakresie.

Radny Arkadiusz Kąkol stwierdził, że przedstawiona optymalizacja ma sens ekonomiczny dla powiatu, jednak niestety wyklucza niektóre obszary, m.in. Wrzeście i Strzeszewo. Wyraził opinię, że optymalizacja powiatowa musi być powiązana z

optymalizacją gminną i skoordynowana z wójtami poszczególnych gmin. Zaznaczył, że w przeciwnym razie nie można jej wprowadzać.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki zaznaczył, że wprowadzenie założeń wynikających z optymalizacji powinno być odłożone do czasu opracowania spójnego planu transportowego dla gmin i powiatu, tak aby całość miała sensowną i uporządkowaną strukturę.

Radny Piotr Mądrzak podkreślił, że powiat jest odpowiedzialny za organizację transportu publicznego, a nie za generowanie zysków. Zwrócił uwagę, że praktycznie każdy komitet wyborczy szedł do wyborów z hasłem walki z wykluczeniem transportowym, a obecnie działania powiatu zmierzają w przeciwnym kierunku.

Radny Arkadiusz Kąkol podkreślił, że celem działań nie jest wykluczanie kogokolwiek, lecz rozwiązanie problemu transportowego.

Radny Piotr Mądrzak zapytał, kiedy planowane zmiany w organizacji transportu wynikające z optymalizacji miałyby wejść w życie. Dodał, że jeśli miałyby to nastąpić już w przyszłym roku, to „gratuluje” podjęcia takich decyzji.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki stwierdził, że jeśli nie uda się w najbliższym czasie osiągnąć konsensusu z gminami, należy przez kolejny rok utrzymać dotychczas funkcjonujące linie i równocześnie intensywnie pracować nad opracowaniem wspólnego planu transportowego, tak aby zapobiec jakimkolwiek wykluczeniom komunikacyjnym.

Zapytał, do kiedy należy składać wnioski do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz czy powiat planuje złożyć wniosek dotyczący linii wynikających z planowanej optymalizacji.

Katarzyna Ramczyk – naczelnik Wydziału Komunikacji poinformowała, że termin składania wniosków do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych nie jest jeszcze znany. Powiat planuje złożyć wniosek na linie wynikające z optymalizacji, gdyż utrzymanie wszystkich dotychczasowych linii wiązałoby się z kosztem około 1,5 mln zł, co byłoby finansowo trudne do udźwignięcia przez powiat, gdyż nie wiadomo, czy uda się znaleźć przewoźnika, który byłby gotowy realizować przewozy przy stawce 34 gr za kilometr i jednocześnie oferować bilet sieciowy.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy w prowadzonych rozmowach z przewoźnikami wszyscy zgodnie twierdzą, że stawka za wozokilometr musi być wyższa i jacy są to przewoźnicy.

Monika Stromska-Kwarciak poinformowała, że do tej pory swoje oferty złożyli trzej przewoźnicy: Gryf, PKS Gdynia i PKS Słupsk. Dodała, że powiat jeszcze nie wystosował oficjalnego zaproszenia do składania ofert – przewoźnicy zgłaszają się sami, jeśli są zainteresowani realizacją przewozów.

Radna Hanna Kurs zapytała, ile osób dotychczas skorzystało z biletu sieciowego.

Monika Stromska-Kwarciak poinformowała, że średnio miesięcznie z biletu sieciowego korzysta 20–25 osób.

Radna Hanna Kurs zwróciła uwagę, że niektórzy pasażerowie kupują bilet sieciowy nie dlatego, że regularnie z niego korzystają, lecz dlatego, że cena podróży do miejsca docelowego jest równa cenie biletu sieciowego, co czasami czyni go przydatnym.

Radny Piotr Mądrzak stwierdził, że sama idea biletu sieciowego jest dobra i została zaakceptowana ponad podziałami, jednak w praktyce nie działa w pełni zgodnie z założeniami i nie powinna być kluczowa w kontekście całego systemu transportu publicznego.

W wyniku przeprowadzonej dyskusji komisja jednogłośnie stwierdziła, że do czasu opracowania spójnego planu transportowego, uwzględniającego zarówno sieć powiatową, jak i gminną, należy utrzymać dotychczasową liczbę linii autobusowych. Ma to na celu zapewnienie ciągłości usług przewozowych oraz zapobieżenie ewentualnemu wykluczeniu transportowemu mieszkańców.

Ad.2

a)

Katarzyna Ramczyk – Naczelnik Wydziału Komunikacji przedstawiła projekt uchwały w sprawie ustalenia wysokości opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego przechowywanie na parkingu strzeżonym oraz wysokości kosztów w przypadku odstąpienia od usunięcia pojazdu na 2026 rok. Poinformowała, że zaproponowane stawki opłat odpowiadają maksymalnym wartościom określonym w obwieszczeniu Ministra Finansów i Gospodarki, co ma na celu zapewnienie skutecznego wykonywania zadań związanych z usuwaniem i przechowywaniem pojazdów zgodnie z art. 130a ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz pokrycie kosztów ponoszonych przez Powiat. Podkreśliła, iż opłaty te nie mają charakteru sankcyjnego, lecz służą sprawnej realizacji zadania publicznego w interesie społecznym i dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Po przedstawieniu projektu uchwały i omówieniu proponowanych zmian, Komisja – w obecności 5 radnych jednogłośnie zaopiniowała pozytywnie powyższy projekt uchwały i skierowała go do dalszego procedowania na sesji Rady Powiatu.

b)

Katarzyna Ramczyk – Naczelnik Wydziału Komunikacji przedstawiła projekt uchwały w sprawie ustalenia wysokości opłat za usuwanie i przechowywanie statków lub innych obiektów pływających z obszarów wodnych położonych na terenie Powiatu Lęborskiego na 2026 rok. Poinformowała, że zgodnie z art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych, do kompetencji rady powiatu należy coroczne określenie wysokości takich opłat.

W związku z obwieszczeniem Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 31 lipca 2025 r. w sprawie maksymalnych opłat za usunięcie i przechowywanie statków lub innych obiektów pływających na rok 2026, zaproponowano ustalenie stawek opłat na

poziomie maksymalnym określonym w ww. obwieszczeniu. Podkreśliła, że opłaty te dotyczą przypadków określonych w ustawie i stanowią dochód własny powiatu.

Komisja – w obecności 5 radnych – jednogłośnie zaopiniowała pozytywnie powyższy projekt uchwały i skierowała go do dalszego procedowania na sesji Rady Powiatu.

Ad.3

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki w odniesieniu do informacji dotyczącej apelu o zaliczenie drogi wojewódzkiej nr 214 do kategorii dróg krajowych przekazał, że radni otrzymali odpowiedzi od poszczególnych gmin w tej sprawie.

Pisma stanowią kolejno załączniki:

- Urząd Miejski w Łęborku - zał. **nr 5**
- Urząd Miejski w Łebie - zał. **nr 6**
- Urząd Gminy NWL - zał. **nr 7**
- Urząd Gminy w Wicku - zał. **nr 8**
- Urząd Gminy w Cewicach - zał. **nr 9**

Dodał, że dobrze się stało, iż zapytano gminy i poznano ich stanowiska w tej kwestii. Zaznaczył, że temat może być wartościowy w przyszłości, ponieważ mogą pojawić się inne środki i możliwości, jednak obecnie nie jest pilny ani do natychmiastowego rozstrzygnięcia.

Radny Piotr Mądrzak stwierdził, że najpierw powinno zostać zakończone wybudowanie obwodnicy Łęborka, a kwestia tego, czy droga nr 214 będzie zaliczona do kategorii drogi wojewódzkiej czy krajowej, nie jest dla powiatu sprawą kluczową.

Radna Hanna Kurs stwierdziła, że jej zdaniem w przypadku omawiania tak istotnych tematów powinno odbywać się wspólne posiedzenie radnych przed sesją, tak aby możliwa była dyskusja podobna do dzisiejszej oraz aby można było poznać zdania innych radnych.

Radny Piotr Mądrzak przyznał, że jest to bardzo dobry postulat. Dodał, że kiedy był radnym w gminie, takie wspólne posiedzenia zawsze się odbywały, dzięki czemu wylaniały się różne poglądy i możliwe było wypracowanie dobrych rozwiązań.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki stwierdził, że popiera organizowanie takich spotkań i zobowiązał się przekazać ten wniosek dalej.

Odnosząc się do kwestii zmiany kategorii drogi nr 214, wskazał, iż na obecnym etapie temat ten pozostaje bez dalszych działań. Przekazał również, iż wpływ decyzji innych powiatów na ewentualną zmianę kategorii drogi będzie przedmiotem obserwacji, jednak obecnie mało prawdopodobne jest, aby zmiana ta została wdrożona.

Radny Piotr Mądrzak stwierdził, iż zasadne jest zaniechanie dalszych działań w zakresie zmiany kategorii drogi, gdyż wnioskowanie o odebranie drogi marszałkowi województwa byłoby działaniem nieeleganckim. Zapytał jednocześnie, jakie przełożenie miałby powiat na kwestie dotyczące drogi krajowej. Wskazał, iż w przypadku, gdy droga pozostanie w zarządzie marszałka województwa, powiat może

jeszcze podejmować określone działania lub interwencje, natomiast na wyższym szczeblu możliwości oddziaływania są już ograniczone. Dodał ponadto, że mogłoby się wydawać, iż droga krajowa powinna być utrzymana w bardzo dobrym stanie technicznym, jednak w rzeczywistości tak nie jest.

Ad.4

Przewodniczący Komisji, Pan Adam Dominiecki, poinformował, że radni zapoznali się z planem zimowego utrzymania dróg powiatowych i poprosił o przedstawienie kilku pozytywnych informacji dotyczących tego zagadnienia.

Plan zimowego utrzymania dróg stanowi załącznik **nr 10** do niniejszego protokołu.

Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych, Pan Dariusz Raczkowski, poinformował, iż optymistycznie zakłada się, że nadchodząca zima będzie łagodna. Zgodnie z długoterminowymi prognozami pogody, do końca listopada warunki atmosferyczne powinny pozostać korzystne.

Odnosząc się do kwestii zimowego utrzymania dróg, Pan Dyrektor zaznaczył, że system pozostaje bez zmian w stosunku do lat ubiegłych. Wykorzystywana będzie ta sama ilość sprzętu — cztery piaskarki oraz cztery pługi. Samochody wykonawców zostaną uzbrojone w sprzęt będący własnością Zarządu Dróg Powiatowych. Dodatkowo, wykonawcy dysponują własnym sprzętem, w tym dwoma pługami lekkimi oraz jednym sprzętem specjalistycznym przeznaczonym do odśnieżania głównych ścieżek rowerowych i chodników na terenie miasta.

Dyrektor wyjaśnił również, że ciągi piesze zlokalizowane na terenach wiejskich nie będą objęte zimowym utrzymaniem przez Zarząd Dróg Powiatowych, gdyż wymagałoby to wynajęcia dodatkowego sprzętu, np. quada, co byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Dodał, że w większości przypadków chodniki na terenach wiejskich przylegają bezpośrednio do posesji, a obowiązek ich odśnieżania spoczywa na właścicielach nieruchomości.

Podobnie jak w roku ubiegłym, wszystkie cztery jednostki będą wyposażone w system monitoringu GPS, co umożliwi bieżące śledzenie ich pracy, lokalizacji oraz szybsze reagowanie na zmieniające się warunki pogodowe.

Jako jedyną zmianę w stosunku do poprzedniego sezonu zimowego Dyrektor wskazał modyfikację organizacji pracy sprzętu w rejonach o większym nachyleniu terenu, m.in. w miejscowości Popowo. W pierwszej kolejności kierowany tam będzie pojazd z innego sektora, a następnie — dla poprawy jakości odśnieżania — działania te zostaną uzupełnione przez sprzęt z sektora właściwego.

Następnie podkreślił, że zgodnie z planem zimowego utrzymania dróg, celem jest zapewnienie przejezdności dróg powiatowych w ciągu 8 godzin od ustąpienia opadów śniegu. Zaznaczył, że nie jest możliwe utrzymanie drogi w stanie idealnym przez cały czas, zwłaszcza w przypadku ciągłych opadów śniegu. Zwrócił również uwagę na konieczność zachowania zdrowego rozsądku i odpowiedzialności przez użytkowników dróg. Wskazał, że nie wszyscy stosują się do tych zasad – przykładowo, kierowcy dużych pojazdów ciężarowych często poruszają się naszymi lokalnymi

drogami w czasie opadów, mimo dostępności tras alternatywnych, co niekiedy prowadzi do poważnych utrudnień.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki zapytał, czy mieszanka używana do zimowego utrzymania dróg będzie zawierała zwiększoną zawartość soli.

Dariusz Raczkowski odpowiedział, że, zgodnie z dotychczasowymi założeniami, mieszanka będzie zawierała 30% soli. Dodał, że w przyszłości, gdyby Zarząd Dróg Powiatowych dysponował własną bazą, możliwe byłoby samodzielne przygotowywanie mieszanki z dodatkiem soli lub miejscowe stosowanie samej soli w wybranych lokalizacjach.

Radna Hanna Kurs zapytała, czy w niektórych newralgicznych miejscach nie można ustawić zbiorników z piaskiem.

Dariusz Raczkowski odpowiedział, że zamiast zbiorników można przygotować niewielkie „górkę” z piaskiem, ponieważ tradycyjny zbiornik nie sprawdzi się w warunkach terenów niezabudowanych – istnieje ryzyko jego zniszczenia lub zaginięcia. Dodał, że taki pomysł – przygotowania „górek” z piaskiem na wzniesieniach jest możliwy do realizacji i może zostać wprowadzony w praktyce.

Radny Piotr Mądrzak zapytał, jakimi środkami dysponować będzie Zarząd Dróg Powiatowych w zakresie zimowego utrzymania dróg.

Dyrektor odpowiedział, że budżet na zimowe utrzymanie dróg w bieżącym roku jest podobny do ubiegłorocznego. Przekazał, że w ubiegłym sezonie zimowym całkowite wydatki wyniosły 700 tys. zł. Poinformował, że do końca bieżącego roku na zimowe utrzymanie dróg przeznaczono kwotę 100 tys. zł. W przypadku sprzyjających warunków pogodowych, zaoszczędzone środki mogą zostać przeznaczone na zakup zapasu kruszyw. Dodał również, że z oszczędności z ubiegłorocznego sezonu zimowego zakupiony zostanie rębak.

Ad.5

Komisja w obecności 5 radnych – jednogłośnie przyjęła protokół nr 15/2025 z posiedzenia odbytego 15 września 2025 roku.

Ad.6

Radny Arkadiusz Kąkol zwrócił uwagę na nowo zrealizowany odcinek drogi powiatowej z Żarnowskiej do drogi wojewódzkiej nr 214. Poinformował, że na tym odcinku występują trzy miejsca, w których spływ wody został wykonany wadliwie. Zasugerował, aby zainstalować większe spływy, ponieważ te obecnie zamontowane nie odprowadzają wody w sposób wystarczający. W rezultacie, podczas opadów deszczu droga jest w trzech czwartych zalana na całej długości. Dodatkowo wskazał na dwa przewężenia, które należy poprawić, aby droga stała się pełnowartościową trasą, a nie wąskim, jednokierunkowym pasem. Podkreślił, że obecny stan generuje liczne sytuacje niebezpieczne dla użytkowników drogi.

Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych, pan Dariusz Raczkowski, poinformował, że wyspy znajdujące się na omawianym odcinku drogi zostały zaprojektowane i wykonane w celu poprawy bezpieczeństwa. Zaznaczył, że ich

obecność ma na celu wymuszenie zmniejszenia prędkości pojazdów, co w przeciwnym razie mogłoby prowadzić do niebezpiecznych sytuacji na drodze.

Radny Arkadiusz Kąkol odpowiedział, że efekt zastosowania wysp jest zupełnie odwrotny do zamierzonego. W opinii radnego, obecny stan nie tylko nie przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa, ale wręcz je obniża.

Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych, pan Dariusz Raczkowski, zasugerował, że temat dotyczący wysp na omawianym odcinku drogi oraz kwestii bezpieczeństwa powinien zostać skierowany do Komisji ds. Oznakowania Dróg.

Przewodniczący Komisji, Adam Dominiecki poinformował, że po zakończeniu posiedzenia Komisji jej członkowie udadzą się w teren w celu dokonania przeglądu realizowanych inwestycji drogowych.

Następnie wobec zrealizowania porządku dzisiejszych obrad zamknął posiedzenie.

Protokołowała:
Beata Młynarczyk