

Tomasz Adamkiewicz

# Miejski transport zbiorowy i kolej regionalna w obsłudze małych miast na przykładzie Lęborka

*W artykule przedstawiono problematykę funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego oraz kolei regionalnej w obsłudze małych miast. Tematykę tę omówiono na przykładzie Lęborka, który ze względu na swoją lokalizację w środkowej części województwa pomorskiego jest silnie powiązany z najważniejszymi ośrodkami miejskimi na jego obszarze: Trójmiastem oraz w mniejszym stopniu ze Słupskiem.*

*Funkcjonowanie transportu zbiorowego w małych miastach zazwyczaj opiera się na transporcie autobusowym z wykorzystaniem pojazdów ściśle dostosowanych do występującego popytu. Relatywnie niewielkie rozmiary rynku powodują, że w mniejszych ośrodkach miejskich operator transportu zbiorowego pełni jednocześnie funkcję jego organizatora. System transportu zbiorowego w Lęborku składa się z 3 głównych linii podstawowych, obejmujących swoim zasięgiem najważniejsze relacje wewnątrzmięskie oraz podmiejskie. Dodatkowo funkcjonują 3 linie o charakterze uzupełniającym oraz 2, które ze względu na swoją specyfikę, obsługują potrzeby określonych grup pasażerów. Cechą niemal wszystkich linii jest bardzo szeroki zakres wariantowania przebiegu tras. Cztery z ośmiu linii, poza Lęborkiem, obejmują swoim zasięgiem także obszar sąsiedniej gminy Nowa Wieś Lęborska, co powoduje relatywnie duży udział podróży podmiejskich w ogóle podróży realizowanych miejskim transportem zbiorowym.*

*Ważną rolę w obsłudze Lęborka odgrywa kolej regionalna, funkcjonująca również częściowo w układzie aglomeracyjnym. Zapewnia ona wysoką dostępność do głównych ośrodków miejskich województwa, w tym przede wszystkim Trójmiasta i zlokalizowanych na jego obszarze miejsc pracy i nauki.*

## Wprowadzenie

Zlokalizowany w północnej części województwa pomorskiego Lębork jest niewielkim ośrodkiem miejskim, położonym w odległości 27 km na południe od brzegu Morza Bałtyckiego, 65 km na zachód od Trójmiasta oraz 55 km na wschód od Słupska. Miasto pełni funkcję stolicy powiatu lęborskiego, w skład którego wchodzi gminy miejskie: Lębork i Łeba oraz gminy wiejskie: Cewice, Łęczycze i Nowa Wieś Lęborska. Obecnie Lębork zajmuje powierzchnię około 18 km<sup>2</sup> i jest zamieszkały przez niespełna 35 tys. mieszkańców. Miasto posiada system transportu zbiorowego składający się z ośmiu linii autobusowych obsługiwanych przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Lęborku sp. z o.o. Ze względu na swoje położenie w środkowej części województwa pomorskiego oraz rozmieszczenie miejsc pracy, nauki i charakterystykę gospodarczą, Lębork jest silnie powiązany z Trójmiastem. Główną osią komunikacyjną łączącą te 2 ośrodki miejskie jest droga krajowa nr 6 oraz linia kolejowa nr 202. Oba te korytarze transportowe łączą także Lębork ze Słupskiem. Specyfika rynku przewozów autobusowych na terenie powiatu lęborskiego, niewielki stopień rozwoju dalekobieżnych połączeń autobusowych oraz wzrastający stopień przeciążenia drogi krajowej nr 6 powodują, że przewozy zbiorowe na odcinku Lębork-Trójmiasto i Lębork-Słupsk wykonywane są przede wszystkim transportem kolejowym o charakterze regionalnym oraz częściowo również aglomeracyjnym.

## Charakterystyka rynku usług transportu miejskiego w małych miastach

Zbiorowy transport miejski stanowi usługę użyteczności publicznej. W zależności od struktury urbanizacyjnej i przestrzennej miasta, jego charakterystyki gospodarczej i występujących powiązań z innymi ośrodkami miejskimi oraz przede wszystkim od jego wielkości, w sposobie organizacji, funkcjonowania i finansowania systemów miejskiego transportu zbiorowego występują istotne różnice. Należy zauważyć, że w małych miastach liczących nie więcej niż 50 tys. mieszkańców:

- ♦ podaż usług jest mniejsza niż w większych miastach i w rezultacie zbiorowy transport miejski funkcjonuje rzadziej (z wyjątkiem sytuacji, w których małe miasto jest częścią aglomeracji, gdzie wielkość podaży zależna jest również od przewozów do i z innych miast);
- ♦ niewielkie są możliwości liberalizacji rynku usług zbiorowego transportu miejskiego;
- ♦ występują trudności w możliwości uzyskania równowagi finansowej systemu transportu zbiorowego [1].

Różnice te są rezultatem odmienności potrzeb przewozowych, które w małych miastach charakteryzują się mniejszą wielkością i większym rozproszeniem przestrzennym. Lokalne potrzeby przewozowe mogą być też zaspokajane przez transport międzygminny lub substytucyjny przez zderegulowany transport mikrobusowy. Zmieniająca się w zależności od wielkości miast technologia i organizacja transportu zbiorowego wpływa m.in. na koszty przewozów, co powoduje, że w mniejszych ośrodkach miejskich zazwyczaj nie ma potrzeby stosowania pojazdów przystosowanych do przewozu dużej liczby pasażerów. Miejski transport zbiorowy oparty jest zatem przede wszystkim na przewozach autobusowych. Odmienna jest także specyfika linii komunikacyjnych. Ze względu na mniejsze rozmiary rynku i mniejszy popyt, w małych miastach nie projektuje się linii priorytetowych, obsługujących najważniejsze relacje z podwójną częstotliwością w stosunku do modułowej. Zazwyczaj linie komunikacyjne mają charakter linii podstawowych, funkcjonujących z nieregularną częstotliwością, dostosowaną do specyfiki występujących potrzeb poszczególnych grup pasażerów [3]. Mniejsza wielkość potoków pasażerskich, odmiennosc struktury potrzeb obligatoryjnych i fakultatywnych oraz ich rozkład w czasie pociągają za sobą konieczność większego dotowania działalności transportu zbiorowego. Ponadto, relatywnie niewielkie rozmiary rynku powodują, że w mniejszych ośrodkach miejskich organizacja transportu zbiorowego oparta jest na modelu dominującego operatora (bez zarządu transportu miejskiego). Nie oznacza to jednak całkowitego braku możliwości liberalizacji rynku – wyłoniony w drodze konkurencyjnego postępowania przetargowego operator (niekoniecznie będący jednostką publiczną) musi świadczyć usługi zgodnie z zawartą umową [1].

Kolej występująca w obsłudze małego miasta funkcjonuje przede wszystkim jako transport regionalny łączący dane miasto z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w regionie. Jest ona warunkiem otwartości miasta, przyczyniającym się do jego dalszego rozwoju [4]. Bariere utrudniającą rozwój mniejszych ośrodków miejskich stanowi coraz powszechniejsze zjawisko kongestii występujące przede wszystkim

na drogach dojazdowych. Skutkuje to wydłużeniem łącznego czasu podróży i w efekcie obniżeniem jakości życia mieszkańców [2]. Współcześnie przewyższenie tego zjawiska jest wyzwaniem dla wielu ośrodków miejskich. Kolej regionalna jako rodzaj transportu docierający zazwyczaj do głównych dzielnic miasta, pozwala usprawnić procesy przemieszczania na obszarze regionu bądź województwa. Jednocześnie coraz częściej kolej regionalna spełnia również funkcję kolei aglomeracyjnej. Ta funkcja jest widoczna przede wszystkim w obsłudze relacji pomiędzy małymi miastami, a większymi ośrodkami miejskimi, kiedy to ten sam pociąg na części swojej trasy obsługuje przewozy o charakterze regionalnym, a na dalszym odcinku przewozy aglomeracyjne. W rezultacie możliwe jest zagwarantowanie wysokiego stopnia dostępności niemal wszystkich dzielnic większego miasta oraz miejsc pracy i nauki zlokalizowanych na jego obszarze [5].

## Funkcjonowanie rynku miejskiego transportu zbiorowego w Lęborku

System miejskiego transportu zbiorowego w Lęborku obejmuje linie komunikacyjne, funkcjonujące na terenie gminy Miasta Lęborka i gminy Nowa Wieś Lęborska, która podpisała z Miastem Lębork porozumienie dotyczące organizacji transportu zbiorowego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym zadania związane z zapewnieniem funkcjonowania transportu publicznego wykonuje Burmistrz Miasta Lęborka za pośrednictwem Wydziału Gospodarki Miejskiej Urzędu Miejskiego w Lęborku [9]. Jednostka ta odpowiedzialna jest za organizowanie transportu publicznego i planowanie jego rozwoju. Stosunkowo niewielka wielkość rynku powoduje, że organizacja transportu publicznego oparta jest o model dominującego operatora, którym jest Zakład Komunikacji Miejskiej w Lęborku sp. z o.o. Przewoźnik, oprócz świadczenia usług przewozowych, pełni również wybrane funkcje organizacyjno-zarządcze.

Aktualnie system lęborskiego transportu zbiorowego składa się z ośmiu linii autobusowych oznaczonych numerami 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 20. Linie te, poza obszarem gminy Miasta Lęborka obejmują swoim zasięgiem także miejscowości położone na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska: Chocielewko, Czarnówko, Kanin, Kębłowo Nowowiejskie, Lubowidz, Mosty, Nową Wieś Lęborską i Redkowice. Specyfika rynku transportowego przekładająca się na kształt oferty przewozowej powoduje trudność w jednoznacznym przyporządkowaniu poszczególnych linii do danej kategorii, wywołaną brakiem sprecyzowanej częstotliwości modułowej na większości linii. Za linie podstawowe przyjąć należy te, funkcjonujące z częstotliwością zbliżoną do 60 min, charakterystyczną przede wszystkim dla najważniejszych linii 2 i 4. Jako podstawową należy sklasyfikować również linię 6, przy czym występują tutaj większe odchylenia od założonego taktu. Jednocześnie linia nr 2 stanowi pewnego rodzaju wyjątek, ponieważ w godzinach szczytu w dni robocze funkcjonuje dwukrotnie częściej i jako jedyna posiada zachowany moduł częstotliwości. Jako uzupełniające sklasyfikować należy linie nr 1 i 5 (pełniące rolę wspomagającą przede wszystkim dla linii nr 4 i będące de facto jej skróconymi wariantami z uwagi na niemal całościowy stopień pokrycia trasy) oraz linię nr 3. Linie te funkcjonują z nieregularną częstotliwością, co powoduje trudność w określeniu choćby zbliżonego do konkretnej wartości modułu częstotliwości kursowania. W kategorii linii marginalnych należy umieścić linię nr 20 oraz sezonową linię nr 7, które będąc dedykowane obsłudze cmentarza komunalnego wykonują jedynie pojedyncze kursy w ciągu dnia, wspomagając linię 2. Szczegółową klasyfikację linii komunikacyjnych w Lęborku pod względem częstotliwości kursowania przedstawiono w tabeli 1.

Kryterium zasięgu funkcjonowania pozwala na wyodrębnienie linii miejskich, miejsko-podmiejskich i podmiejskich. Linie podstawowe

2 i 4 obsługują nie tylko najważniejsze relacje wewnątrz miejskie, ale również miejscowości położone na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska: Mosty i Lubowidz (linia 4) oraz Nową Wieś Lęborską i Kębłowo Nowowiejskie (linia 2), są zatem klasyfikowane jako miejsko-podmiejskie. Do tej samej kategorii należy przypisać również linię nr 1, która będąc skróconym wariantem linii nr 4, dociera do krańcówki w Mostach, zlokalizowanej tuż przy przystanku kolejowym Lębork Mosty. Uzupełniająca linia nr 3 jest dedykowana przede wszystkim obsłudze obszarów podmiejskich na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska. Autobusy tej linii docierają do najbardziej oddalonych od Lęborka miejscowości: Chocielewka i Redkowice przez Nową Wieś Lęborską, Czarnówko i Kanin. Pozostałe linie: 5, 6, 7 i 20 dedykowane są wyłącznie obsłudze połączeń wewnątrzmijskich i z wyjątkiem linii nr 6, także określonych grup pasażerów, zapewniając bezpośrednio dojazd do cmentarza komunalnego (linia 7 i 20) oraz szkół i miejsc pracy zlokalizowanych w ciągu ulicy Pionierów w dzielnicy Nowy Świat (linia 5). Wspólną cechą niemal wszystkich linii jest również bardzo szeroki zakres wariantowania przebiegu tras.

Oferta przewozowa lęborskiego systemu transportu zbiorowego cechuje się relatywnie niewielkim zróżnicowaniem podaży na głównych liniach w okresie międzyszczytowym oraz poza szczytem popołudniowym. Dotyczy to przede wszystkim linii 2 i 4, których intensywność funkcjonowania jest stała przez większość dnia, a redukcja wielkości podaży następuje dopiero w godzinach wieczornych. Podobna charakterystyka dotyczy linii nr 6 zapewniającej dojazd do centrum z osiedli domków jednorodzinnych położonych w zachodniej części miasta. Relatywnie niższe jej wykorzystanie wśród pasażerów oraz specyfika trasy tej linii, wiodącej dość ciasnymi ulicami, powodują konieczność jej obsługi taborem mało pojemnym typu mini lub midi. Jednocześnie mniejszy poziom popytu przekłada się na większe zróżnicowanie podaży w ujęciu dobowym, jak i całego tygodnia. Autobusy tej linii kończą kursowanie w dni robocze w godzinach wczesnowieczornych, natomiast w soboty i niedziele już w godzinach popołudniowych. Uzupełniające linie 1, 3 i 5 funkcjonują w miarę intensywnie tylko w godzinach największego zapotrzebowania, w tym szczytów przewozowych – dojazdów i powrotów z pracy i szkół. Okres relatywnie częstej realizacji kursów kończy się dla tych linii już we wczesnych godzinach popołudniowych, a w późniejszych godzinach realizowane są już tylko pojedyncze kursy [6]. Pozostałe linie tj. 7 i 20 zapewniają obsługę określonych segmentów pasażerów i wykonują tylko pojedyncze kursy. Funkcjonowanie linii 20, będącej de facto skróconym, wewnątrzmijskim wariantem linii 2, związane jest również z godzinami wyjazdów i zjazdów technicznych do zajezdni. Natomiast linia 7 funkcjonuje wyłącznie w niedziele i święta, w okresie od kwietnia do października, wykonując jedynie 3 pary kursów w ciągu dnia. Wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez pojazdy na poszczególnych liniach w dni wolne od pracy jest proporcjonalnie mniejsza i stanowi około połowę wielkości pracy eksploatacyjnej wykonywanej w dni powszednie. Dane dotyczące liczby kursów i wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach zgrupowano w tabeli 2.

**Tab. 1. Klasyfikacja linii komunikacyjnych w Lęborku według częstotliwości kursowania**

Numer linii	Kategoria linii	Częstotliwość kursowania
2, 4, 6	podstawowe	30–60 min
1, 3, 5	uzupełniające	indywidualizowana
7, 20	marginalne	wykonywanych jest tylko kilka kursów

Źródło: oprac. własne.

**Tab. 2. Liczba kursów i wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w Lęborku według stanu na 1 lutego 2018 r.**

Linia	Liczba kursów			Liczba wozokilometrów			Przeciętna liczba wozokilometrów w miesiącu
	poniedziałek - piątek	sobota	niedziela	poniedziałek - piątek	sobota	niedziela	
1	12	10	-	89	86	-	2 206
2	52	26	18	415	197	128	10 153
3	19	8	-	193	58	-	4 276
4	38	22	18	431	239	195	10 980
5	25	10	6	146	53	32	3 427
6	35	23	8	212	138	70	5 356
7	-	-	6	-	-	32	128
20	8	5	6	26	16	20	709
<b>Suma</b>	<b>189</b>	<b>104</b>	<b>62</b>	<b>1 572</b>	<b>787</b>	<b>477</b>	<b>37 235</b>

Źródło: oprac. na podst. danych ZKM w Lęborku

Lęborski system transportu zbiorowego charakteryzuje się również dużym udziałem przewozów wykonywanych na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska. W latach 2012–2014 udział ten wahał się od 29% do 40% całości pracy eksploatacyjnej wykonanej w dniu powszednim, od 22% do 35% w soboty i od 27% do 29% ogółu pracy eksploatacyjnej w niedzielę [6]. Znajduje to odzwierciedlenie również w liczbie pasażerów dokonujących podróży pozamiejskich. Wyniki badań marketingowych przeprowadzonych na liniach komunikacyjnych ZKM w Lęborku dowodzą, że w dni powszednie około 39% ogółu podróży realizowanych przez pasażerów odbywa się poza granicami Lęborka lub pomiędzy Lęborkiem a miejscowościami zlokalizowanymi na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska. Największy odsetek podróży pozamiejskich przypada na linię nr 3, na której w dni robocze podróże pozamiejskie stanowią aż 85,2% ogółu podróży. W dni wolne od pracy podróże pozamiejskie stanowią niespełna 29% ogółu podróży dokonywanych w sobotę i nieco ponad 20% w niedzielę. Największy odsetek podróży pozamiejskich przypada wówczas na linię nr 4 stanowiąc odpowiednio 44,3% i 28,9% ogółu podróży wykonanych na tej linii. Szczegółowe dane dotyczące podróży pozamiejskich z podziałem na poszczególne linie zestawiono w tabeli 3.

Znaczny udział linii podmiejskich i miejsko-podmiejskich wpływa również na kształt stref taryfowych. Istniejący układ stref taryfowych został określony w „Uchwale Nr XXVII-464/2013 Rady Miejskiej w Lęborku z dnia 20 czerwca 2013 r., w sprawie ustalenia cen urzędowych za usługi przewozowe gminnego transportu zbiorowego”. Na mocy uchwały wyodrębniono 3 następujące strefy taryfowe:

- ♦ strefę A, obejmującą wyłącznie obszar administracyjny gminy Miasta Lęborka;
- ♦ strefę B, obejmującą trasy podmiejskie do Nowej Wsi Lęborskiej, Mostów i Lubowidza;
- ♦ strefę C, obejmującą trasy podmiejskie do Czarnówka, Kanina, Redkowic, Chocielewka i Kębłowa Nowowiejskiego [8].

Wszystkie linie komunikacyjne funkcjonują w obrębie strefy taryfowej A. Jednocześnie nie ma linii, które funkcjonowałyby wyłącznie na terenie strefy B, bądź C. Trasy linii miejsko-podmiejskich nr 1 i 4, wykraczają swoim zasięgiem poza obszar administracyjny Lęborka do strefy B, zaś podmiejskiej linii nr 3 i wybranych kursów linii miejsko-podmiejskiej nr 2 obejmują swoim zasięgiem także strefę C. Pozamiejskie strefy taryfowe B i C charakteryzują się dość niewielkimi rozmiarami i zasięgiem przestrzennym, co przy relatywnie niewielkim zasięgu działania lęborskiego systemu transportu zbiorowego przyczynia się do znacznego skomplikowania ich układu. Taryfa przewozowa oparta jest przede wszystkim na biletach jednorazowych i okresowych (15-dniowych i miesięcznych ważnych we wszystkie dni tygodnia). System biletowy dla wszystkich stref taryfowych obejmuje bilety normalne i ulgowe ustawowe ze zniżką 50% obowiązującą na podstawie przepisów ustawowych oraz bilety ulgowe lokalne ze zniżką 37% obowiązującą na podstawie uchwały nr XXVII-464/2013 Rady Miejskiej w Lęborku z dnia 20 czerwca 2013 r. [8]. Przewóz bagażu, zwierząt oraz rowerów miejskimi autobusami podlega odpłatności w wysokości 100% ceny biletu jednorazowego.

Rozmiary rynku i cechy oferty przewozowej znajdują odzwierciedlenie również w strukturze taboru dedykowanego obsłudze linii komunikacyjnych. W ewidencji Zakładu Komunikacji Miejskiej w Lęborku sp. z o.o., znajduje się obecnie 10 autobusów różnych marek, w pełni przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się. Przewoźnik dysponuje sześcioma standardowymi autobusami i czterema o mniejszej pojemności – klasy midi i mini, które obsługują mniej wykorzystywane kursy na wszystkich liniach.

### Kolej regionalno-aglomeracyjna w obsłudze Lęborka

Połączenia wzdłuż trasy linii kolejowej nr 202 w relacji ze Słupska do Gdańska przez Lębork, Wejherowo i Gdynię należą do najdłuższych i najważniejszych na obszarze województwa. Wzdłuż tej trasy położone są również mniejsze miejscowości (m.in. Damnica, Potęgowo, Bożepole Wielkie, Strzebielino Morskie, Luzino), które są coraz silniej powiązane, ze względu na lokalizację miejsc pracy i nauki, przede wszystkim z Trójmiastem oraz w mniejszym stopniu ze Słupskiem. Połączenia regionalno-aglomeracyjne funkcjonujące na tym odcinku, zapewniają mieszkańcom mniejszych miejscowości wysoką dostępność głównych ośrodków miejskich województwa, w tym Trójmiasta [7].

Przemiany społeczno-gospodarcze i funkcjonalne Słupska i Lęborka oraz mniejszych miejscowości, jak również zjawisko suburbanizacji polegające na „rozlewaniu się” przestrzennym Trójmiasta spowodowały, że połączenia te, będąc do tej pory typowo regionalnymi, przybrały również częściowo charakter aglomeracyjny.

W okresie od 10 grudnia 2006 r. do 9 grudnia 2017 r., wszystkie połączenia regionalno-aglomeracyjne w korytarzu Słupsk-Lębork-Trójmiasto były obsługiwa-

**Tab. 3. Udział podróży pozamiejskich w ogóle dokonywanych podróży z podziałem na poszczególne linie komunikacyjne w Lęborku**

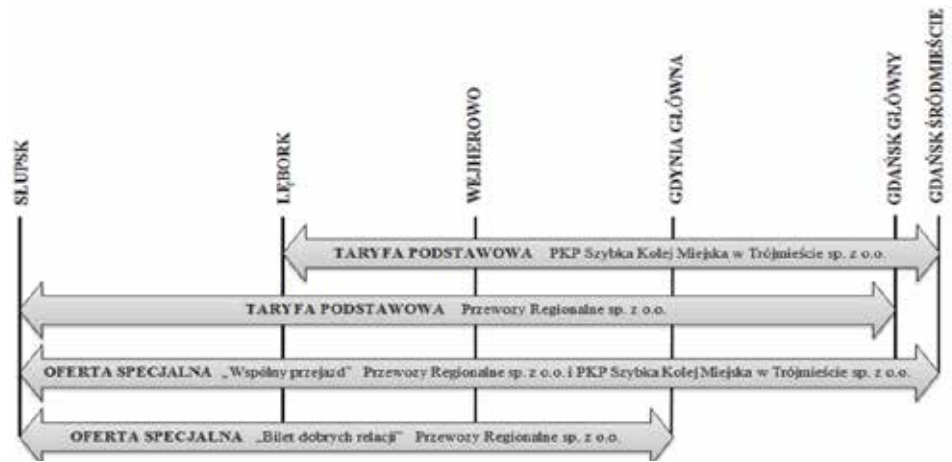
Linia	Dni powszednie			Soboty			Niedziele i święta		
	Podróże pozamiejskie		Podróże ogółem	Podróże pozamiejskie		Podróże ogółem	Podróże pozamiejskie		Podróże ogółem
	liczba osób	%		liczba osób	%		liczba osób	%	
1	80	38,1	210	40	29,6	135	linia nie funkcjonuje		
2	628	50,5	1 243	195	31,5	619	91	24,5	371
3	178	85,2	209	14	38,9	36	linia nie funkcjonuje		
4	553	50,0	1 106	148	44,3	334	78	28,9	270
5	-	-	346	-	-	61	-	-	42
6	-	-	459	-	-	180	-	-	99
20	-	-	86	-	-	15	-	-	42
<b>Suma</b>	<b>1 439</b>	<b>39,3</b>	<b>3 659</b>	<b>397</b>	<b>28,8</b>	<b>1 380</b>	<b>169</b>	<b>20,5</b>	<b>824</b>

Źródło: dane ZKM w Lęborku.

ne przez PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o., będąca jednocześnie operatorem linii kolei aglomeracyjnej na terenie Trójmiasta. Obsługa tych połączeń była w znacznej mierze oparta o pociągi o charakterze przyspieszonym (tzw. „Sprintery”), których domeną była relacja ze Słupska do Gdyni Głównej, gdzie na odcinku od Wejherowa do Gdyni Głównej, obsługiwały one tylko wybrane, główne stacje. Od 14 grudnia 2014 r. do 10 grudnia 2016 r., w celu zapewnienia możliwości szybkiego dotarcia do Trójmiasta w godzinach wczesnorannych, uruchamiano w tej relacji również pociąg „Super Sprinter”, który na całej trasie ze Słupska do Gdyni Głównej obsługiwał jedynie wybrane stacje, a łączny czas jego przejazdu nie przekraczał 95 min. Poza pociągami o charakterze przyspieszonym, funkcjonowały też bezpośrednie pociągi SKM obsługujące wszystkie stacje i przystanki osobowe na trasie przejazdu. Były to połączenia w relacjach Słupsk/Lębork–Gdańsk Śródmieście (wcześniej, przed otwarciem przystanku w Śródmieściu funkcję stacji docelowej pełnił Gdańsk Główny), które na odcinku aglomeracyjnym były realizowane na linii kolejowej nr 250 zarządzanej przez PKP SKM. Umożliwiało to zapewnienie wysokiej dostępności do niemal wszystkich dzielnic Trójmiasta położonych wzdłuż trasy linii kolejowej. Ponadto w godzinach mniejszego zapotrzebowania, niektóre pociągi SKM kursowały w skróconej relacji do Wejherowa, gdzie były skomunikowane z pociągami aglomeracyjnymi w kierunku Gdańska. Pozwalało to z jednej strony zoptymalizować potencjał wykorzystywanego taboru do obsługi wszystkich połączeń, z drugiej zaś przyczyniało się do wydłużenia czasu łącznej podróży w omawianej relacji.

W związku z przeprowadzonym przez organizatora przewozów – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego – przetargiem na roczną obsługę połączeń kolejowych na obszarze województwa (tj. od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r.), dokonano zmiany w obsłudze połączeń regionalno-aglomeracyjnych. Relacja z Lęborka do Gdańska została włączona do pakietu przewozów aglomeracyjnych m.in. z obsługą połączeń wewnątrz Trójmiasta oraz po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, natomiast relacja ze Słupska do Gdyni Głównej znalazła się w pakiecie regionalnym. W rezultacie wraz z wdrożeniem nowego rocznego rozkładu jazdy zakończono kursowanie pociągów SKM do Słupska, a obsługa przewozów na tej trasie została przekazana spółce Przewozy Regionalne (Polregio). Jednocześnie nie są wykonywane bezpośrednie połączenia ze Słupska do Gdańska Śródmieście, natomiast połączenia realizowane dotychczas w skróconej relacji do Wejherowa, wydłużono do stacji Gdynia Główna. Decyzja ta, wiążąca się z poprawą dostępności czasowej Trójmiasta poprzez wyeliminowanie czasochłonnych przesiadek na stacji Wejherowo, przyczyniła się jednak do znacznego skomplikowania oferty przewozowej, która na odcinku od Lęborka do Trójmiasta oparta jest aktualnie o taryfy i przepisy porządkowe dwóch przewoźników.

Obowiązująca oferta przewozowa pociągów regionalno-aglomeracyjnych w obsłudze Lęborka jest w głównej mierze oparta o połączenia ze Słupska przez Lębork do Gdyni Głównej wykonywane przez Przewozy Regionalne (11 par). Są to w zdecydowanej większości połączenia realizowane we wszystkie dni tygodnia. Wybrane z nich, są wykonywane także w dłuższej relacji do Tczewa, Bydgoszczy Głównej i Elbląga, nie tylko komunikując ze sobą wymienione miasta, ale przede wszystkim umożliwiając szybkie dotarcie do głównych stacji węzło-



**Rys. 1.** Zasięg taryf przewozowych PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. i Przewozów Regionalnych sp. z o.o. na odcinku Słupsk–Gdańsk Śródmieście

Źródło: oprac. własne.

wych w Gdańsku bez konieczności przesiadania się w Gdyni Głównej. Połączenia w relacji z Lęborka do Gdańska Śródmieście i z powrotem obsługiwane przez PKP SKM (8 par) mają obecnie charakter uzupełniający i funkcjonują przede wszystkim w godzinach wczesnorannych, popołudniowych i późnowieczornych, są zatem ściśle podporządkowane godzinom szczytu przewozowego. Ich podstawowym zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom Lęborka (oraz mniejszych miejscowości położonych na odcinku Lębork–Wejherowo) bezpośredniego dojazdu przede wszystkim do miejsc pracy i nauki zlokalizowanych na obszarze Trójmiasta. W efekcie najwięcej pociągów SKM funkcjonuje w dni robocze, natomiast w dni wolne od pracy i nauki oferta przewozowa ograniczona jest zaledwie do pojedynczych kursów.

Wszystkie połączenia regionalno-aglomeracyjne służą przede wszystkim skomunikowaniu Lęborka i Słupska z Trójmiastem. Sposób ukształtowania oferty przewozowej, w której zakłada się naprzemienne kursowanie pociągów dwóch przewoźników, w znaczący sposób wpłynęła na jej skomplikowanie przede wszystkim dla stałych użytkowników. W omawianej relacji nie ma obecnie jednolitej taryfy. Pociągi spółki Przewozy Regionalne i PKP SKM funkcjonują na podstawie odrębnych przepisów taryfowych, co oznacza, że przewoźnicy nie stosują wzajemnego honorowania ani biletów jednorazowych, ani okresowych. Różnice dotyczą nie tylko odmiennej konstrukcji taryfy, innych rodzajów ulg handlowych, ale też np. odpłatności za przewóz rowerów (bezpłatny jest wyłącznie w pociągach SKM). W efekcie, obok podstawowych taryf obu tych przewoźników funkcjonują też dwie taryfy specjalne: „Bilet dobrych relacji” obowiązujący w pociągach Przewozów Regionalnych wyłącznie na odcinku Słupsk–Gdynia Główna oraz tzw. „wspólny przejazd” obowiązujący w pociągach obu przewoźników. Zasięg ważności poszczególnych taryf zilustrowano w sposób schematyczny na rysunku 1.

Na odcinku Lębork–Gdańsk Śródmieście funkcjonuje standardowa taryfa PKP SKM, tożsama dla wszystkich relacji obsługiwanych przez tego przewoźnika. Natomiast taryfa specjalna „Bilet dobrych relacji” stanowi element oferty promocyjnej spółki Przewozy Regionalne, która została wdrożona wraz z rozpoczęciem obsługi komunikacyjnej relacji w kierunku Słupska, od 10 grudnia 2017 r. przejętej od PKP SKM. Dotyczy ona wszystkich rodzajów biletów: zarówno jednorazowych, jak i okresowych oraz dostępna jest we wszystkich kanałach dystrybucji biletów (kasy biletowe, biletomaty, aplikacje mobilne, salony prasowe „Kolporter”, portal e-podroznik.pl). Wdrożenie tej taryfy związane jest z decyzją organizatora przewozów kolejowych (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego). Ze względu na dość zna-

czące różnice w wysokości opłat za przejazdy pomiędzy standardową taryfą przewoźnika a dotychczas obowiązującą w pociągach PKP SKM, Przewozy Regionalne zostały zobligowane do zastosowania takiej taryfy, zgodnie z którą ceny biletów na odcinku Słupsk–Gdynia Główna nie mogą być wyższe od cen dotychczas obowiązujących w PKP SKM. Jednocześnie, według nowej taryfy, ceny biletów są niższe w porównaniu do standardowej taryfy przewoźnika stosowanej na obszarze całego kraju. Niestety ograniczenie oferty „Bilet dobrych relacji” wyłącznie do odcinka Słupsk–Gdynia Główna powoduje, że podróżni udający się do stacji położonych na dalszym odcinku trasy, zmuszeni są korzystać ze standardowej „droższej” taryfy Przewozów Regionalnych, bądź muszą zakupić 2 bilety: pierwszy do Gdyni Głównej i drugi na dalszą część trasy (może to być bilet PKP SKM lub standardowy Przewozów Regionalnych). Jednocześnie dla pasażerów podróżujących na odcinkach nieobsługiwanych przez pociągi Przewozów Regionalnych (większość przystanków aglomeracyjnych na terenie Trójmiasta), dedykowana jest wspólna oferta obu przewoźników pod nazwą „wspólny przejazd”, w której cenę biletu stanowi suma cen biletów obu przewoźników przy zastosowaniu 5% upustu od opłat wskazanych w taryfie przewozowej. Dotyczy ona zarówno biletów jednorazowych, jak i okresowych, przy czym jej dostępność jest ograniczona wyłącznie do stacjonarnych kas biletowych obu przewoźników.

## Podsumowanie

System transportu zbiorowego w Lęborku składa się przede wszystkim z trzech linii podstawowych obejmujących swoim zasięgiem najważniejsze relacje wewnątrzmięskie oraz podmiejskie (do Mostów, Lubowidza, Nowej Wsi Lęborskiej i Kęblowa Nowowiejskiego). Ponadto funkcjonują 3 linie o charakterze uzupełniającym oraz dwie, które ze względu na swoją specyfikę, służą obsłudze potrzeb określonych segmentów pasażerów. Istniejąca oferta przewozowa cechuje się relatywnie niewielkim zróżnicowaniem podaży na głównych liniach, a wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez pojazdy w dni wolne od pracy jest proporcjonalnie mniejsza i stanowi około połowę wielkości pracy eksploatacyjnej wykonywanej w dni powszednie. Specyfika ta przekłada się również na strukturę taboru – do obsługi linii komunikacyjnych dedykowanych jest 6 autobusów standardowych, 3 midibusy i 1 pojazd klasy mini. Wyróżnikiem lęborskiego transportu zbiorowego jest duży odsetek przewozów wykonywanych na obszarze sąsiedniej gminy Nowa Wieś Lęborska, które stanowią około 1/3 pracy eksploatacyjnej. Znajduje to również odzwierciedlenie w relatywnie dużym udziale podróży podmiejskich w ogóle podróży realizowanych miejskim transportem zbiorowym.

Obecny kształt oferty przewozowej kolejowych połączeń regionalno-aglomeracyjnych w obsłudze Lęborka należy uznać za skomplikowany. Mimo, że w ciągu ostatnich trzech lat ogólna liczba połączeń nie podlegała radykalnym zmianom (maksymalna liczba połączeń w kierunku Trójmiasta oscylowała wokół 20 par na dobę oraz 11 par w kierunku Słupska), to jednak trudności sprawia ich dostosowanie do faktycznie występujących potrzeb przewozowych. Zastrzeżenia może budzić wykonywanie w godzinach pozaszczytowych dwóch kursów w kierunku Trójmiasta w odstępie niespełna 30 min, a następnie blisko dwugodzinna przerwa pomiędzy kolejnymi kursami. Największym mankamentem jest jednak znaczny stopień skomplikowania taryf przewozowych – funkcjonujące odrębne taryfy dwóch przewoźników oraz taryfy dodatkowe dedykowane określonym grupom podróżnych powodują trudność w jednoznacznej identyfikacji połączeń, które w zdecydowanej większości nadal oparte są o przesiadki (pomimo ich częściowego wyeliminowania na stacji w Wejherowie). Niewątpliwym walorem obsługi komunikacyjnej Lęborka i okolic kole-

ją regionalno-aglomeracyjną jest jednak jej wysoka dostępność także na terenie gmin ościennych, która przyczynia się do relatywnie dużej atrakcyjności połączeń kolejowych w realizacji codziennych podróży w kierunku Słupska i przede wszystkim Trójmiasta.

## Bibliografia

1. Dydkowski G., Tomanek R., *Charakterystyka transportu zbiorowego w małych i średnich miastach w Polsce*, [w]: K. Heffner (red.), *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adameckiego w Katowicach, Katowice 2005.
2. Dyr T., Kozłowska M., *Koszty kongestii w Unii Europejskiej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2018, nr 1–2.
3. Gromadzki M., *Rozkład jazdy w transporcie miejskim*, [w]: O. Wyszomirski (red. nauk.), *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
4. Grzelec K., Wyszomirski O., *Regionalizacja zbiorowego transportu pasażerskiego w Polsce*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 4.
5. Wocial M., Rokicki T., *Znaczenie zbiorowego transportu szynowego na przykładzie Szybkiej Kolei Miejskiej w aglomeracji warszawskiej*, „Technika Transportu Szynowego” 2015, nr 6.
6. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lęborskiego na lata 2015–2025*, Lębork 2015.
7. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego*, Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014.
8. Uchwała nr XXVII-464/2013 Rady Miejskiej w Lęborku z dnia 20 czerwca 2013 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za usługi przewozowe gminnego transportu zbiorowego, Lębork 2013.
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 7.
10. Dane ZKM w Lęborku.

## Autor:

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

### Urban public transport and regional railways in the service of small cities on the example of Lębork

*The article presents the problems of the functioning of urban public transport and regional railways in the service of small towns. This topic is discussed on the example of Lębork, which due to its location in the central part of the pomeranian voivodeship is strongly connected with its most important urban centers: the Tri-City and, to a lesser extent, Słupsk. The functioning of public transport in small towns is usually based on bus transport and use of vehicles strictly adapted to the demand. The relatively small size of the market causes that in small towns the operator of mass transport is also its organizer.*

*The mass transport system in Lębork consists of three main baselines covering the most important intra-city and suburban relations. In addition, there are three complementary lines and two that, due to their specificity, serves the needs of certain groups of passengers. The feature of almost all lines is also a very wide range of route variations. Four of the eight lines also cover the area of the neighboring Nowa Wieś Lęborska commune, which results in a relatively large share of suburban journeys in general of journeys made by urban public transport.*

*An important role in the operation of Lębork is played by the regional railway, also functioning partly in the agglomeration system. It ensures high accessibility to the main urban centers of the voivodeship, including particularly the Tri-City and its places of work and study.*