



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

---

Gorzów Wielkopolski, dnia 23 lipca 2025 r.

Poz. 1786

### UCHWAŁA NR XIV/83/2025 RADY POWIATU ŻARSKIEGO

z dnia 4 czerwca 2025 r.

#### **w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żarskiego”**

Na podstawie art. 4 ust.1 pkt. 6 oraz art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024r., poz. 107 ze zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 oraz art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025r., poz. 285 t. j.) uchwala się, co następuje:

**§ 1.** Przyjmuje się dokument pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żarskiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Dokument, o którym mowa w § 1, stanowi podstawę do planowania, organizowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Żarskiego.

**§ 3.** Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Żarskiego.

**§ 4.** Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego.

Przewodniczący Rady  
*Maciej Szafrński*

**Załącznik  
do uchwały Nr XIV/83/2025  
Rady Powiatu Żarskiego  
z dnia 4 czerwca 2025r.**

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Żarskiego**



## Spis treści

1. Przedmiot opracowania
  - 1.1. Cel opracowania
  - 1.2. Zakres planu
  - 1.3. Definicje i określenia
2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem
  - 2.1. Informacje ogólne o Powiecie Żarskim
  - 2.2. Demografia
  - 2.3. Gospodarka
  - 2.4. Sfera społeczna
  - 2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Żarskiego
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Żarskiego
  - 3.1. Regionalny osobowy transport drogowy
    - 3.1.1. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Żarskiego
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem
  - 4.1. Zagospodarowanie przestrzenne
  - 4.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi
    - 4.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego
    - 4.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego
    - 4.2.3. Strategia Rozwoju Powiatu Żarskiego
  - 4.3. Układ drogowy
  - 4.4. Transport indywidualny
  - 4.5. Wpływ transportu na środowisko
    - 4.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego
    - 4.5.2. Emisja spalin
    - 4.5.3. Emisja hałasu
5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym
  - 5.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
  - 5.2. Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Żarskim
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
  - 6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i uwzględniające infrastrukturę transportową
  - 6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych
7. Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
  - 7.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
  - 7.2. Punktualność kursowania

- 7.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów
- 7.4. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych
- 7.5. Standard w zakresie ochrony środowiska
- 8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym
  - 8.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym
  - 8.2. Wybór operatora
  - 8.3. Przygotowywanie oferty przewozowej
  - 8.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów
  - 8.5. Rekomendacje
- 9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
  - 9.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych
  - 9.2. Rentowność linii komunikacyjnych
- 10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera
  - 10.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach
  - 10.2. Informacja pasażerska w pojazdach
  - 10.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem
- 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
  - 11.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego
  - 11.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych
  - 11.3. Integracja taryfowa transportu publicznego
  - 11.4. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Spis tabel

Spis wykresów

Spis map

## **1. Przedmiot opracowania**

Podstawą prawną uchwalenia planu transportowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr. 5, poz. 13 z późn. zm.) zwana dalej ustawą oraz rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r. Nr 117, poz. 684) zwane dalej rozporządzeniem. Ustawa i rozporządzenie wykonawcze wydane z jej upoważnienia określają zakres analiz, założeń oraz ustaleń planu transportowego.

Zgodnie z zapisami ustawy, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu;
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zakres przedmiotowy planu transportowego został określony w art. 12 ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1 – 3 ustawy.

Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Żarskim, dla podnoszenia jakości życia mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności i konkurencyjności zbiorowego transportu publicznego. Wizja transportu publicznego w Powiecie Żarskim zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

### 1.1. Cel opracowania

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, transport publiczny musi przejąć jego rolę. System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, co oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym, ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć możliwość wyboru środka transportowego. Mieszkańcy oprócz możliwości poruszania się samochodem powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo, a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczać.

Cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu,
- zagwarantowanie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki powiatu,
- poprawa bezpieczeństwa – redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

### 1.2. Zakres planu

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,

- części planistycznej, obejmującej finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaný standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy planów transportowych wyższego rzędu, tj. planu krajowego i województwa lubuskiego.

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Elementy planu obejmującego obszar Powiatu Żarskiego są następujące:

- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem;
- opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- planowana oferta przewozowa oraz pożądaný standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

### 1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w art. 4 ust. 1 (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- CNG (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw,
- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,
- P&R (Park&Ride) – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych, pętlach komunikacji zbiorowej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym,
- operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na

danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007/13,

- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu,

- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze,

- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,

- umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej,

- parking B+R – parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej,

- gminne (miejskie) przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy (miasta) lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

- powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

- rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

## **2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem**

### **2.1. Informacje ogólne o Powiecie Żarskim**

Powiat Żarski położony jest na wysoczyźnie żarskiej – to południowo-zachodnia część województwa lubuskiego. Tuż przy granicy polsko-niemieckiej, która w Powiecie Żarskim przebiega na Nysie Łużyckiej. Przez rzekę powiat graniczy z dwiema niemieckimi jednostkami administracyjnymi: Krajem Związkowym Brandenburgii (ze stolicą w Poczdamie) i Krajem Związkowym Saksonii (stolica Drezno). Powiat Żarski najdynamiczniej współpracuje z dwoma niemieckimi powiatami Sprewa-Nysa oraz Goerlitz.

Natomiast od północy i wschodu Powiat Żarski graniczy z innymi lubuskimi powiatami: krośnieńskim, zielonogórskim i żagańskim, zaś od południa z województwem dolnośląskim, a konkretnie z powiatem zgorzeleckim.

Powierzchnia Powiatu Żarskiego to 1394 km<sup>2</sup>, gdzie mieszka 90 782 osób (dane na dzień 30.06.2024r.) większość w miastach. Zajmuje on tereny nizinne w dorzeczu Nysy Łużyckiej i Bobru. Nizinny obszar jest mało zróżnicowany, gdyż najniższy punkt w powiecie – poniżej 90 m npm - jest zlokalizowany w dolinie Nysy Łużyckiej, na północ od wsi Olszyna, a najwyższy punkt – 229 m npm – jest zlokalizowany na Wzgórzach Żarskich, na północ od wsi Łaz. W skład Powiatu Żarskiego wchodzi: dwie gminy miejskie Łęknica i Żary, trzy gminy miejsko-wiejskie: Lubsko, Jasień i Brody oraz pięć gmin wiejskich: Tuplice, Trzebiel, Lipinki Łużyckie, Przewóz i Żary.

Powiat posiada najważniejsze jednostki administracji zespolonej. To zlokalizowane w Żarach: Komenda Powiatowa Policji, Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej, Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna, Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego, oraz mający siedzibę w Lubsku Powiatowy Inspektorat Weterynarii.

Mapa 1. Powiat Żarski

Źródło: [www.zdp.zary.pl](http://www.zdp.zary.pl)

Z punktu widzenia przyrodniczego, ale i gospodarczego atutem powiatu są duże kompleksy leśne, które zajmują ponad 700 km<sup>2</sup>, czyli nieco więcej niż połowę jego powierzchni. To oznacza, że Powiat Żarski należy do najbardziej lesistych powiatów województwa lubuskiego, znacznie też przewyższa pod tym względem średnią krajową – lasy zajmują około 33% obszaru Polski. W żarskich lasach dominuje sosna (75% drzewostanu), a inne gatunki to jodła, świerk i olcha szara. Pieczę nad gospodarką leśną ma pięć nadleśnictw.

Do najbardziej cennych przyrodniczo miejsc należy Park Mużakowski, który leży po obu stronach Nysy Łużyckiej, przy czym część polska – wschodnia – leży na terenie miasta Łęknica i jest znacznie większa (522 ha) od zachodniej, niemieckiej (206 ha). Innym ciekawym miejscem jest rezerwat leśny „Nad Młyńską Strugą”, który leży nad rzeką Skródą, zwaną właśnie Młyńską Strugą (to dopływ Nysy Łużyckiej). Inny rezerwat leśny to „Uroczysko Węglińskie” z licznymi pomnikami przyrody i śladami najstarszego osadnictwa w powiecie. Miłośnicy przyrody mogą podziwiać rzadką roślinność w rezerwach florystycznych „Żurawie Bagno” i „Wrzosiec”. To także miejsca gniazdowania chronionych ptaków – zwłaszcza rezerwat „Żurawie Bagno”.

W lasach żarskich leśnicy wytyczyli także kilkukilometrowe ścieżki przyrodniczo-leśne. Jedną z nich to ścieżka „Zielony Las” w Żarach. Druga została wytyczona w pobliżu Ośrodka Edukacji Przyrodniczo-Leśnej w Jeziorach Wysokich, inną można przemierzać w parku miejskim w Lubsku. Niemniej atrakcyjna jest także ścieżka przyrodnicza w Biedrzychowicach.

Najważniejszą rzeką Powiatu Żarskiego jest Nysa Łużycka – spośród prawie 252 km jej długości na powiat przypada odcinek 71 km i – jak już wspomniano – jest to granica między Niemcami a Polską. Pradolina Nysy jest ciekawym miejscem przyrodniczym, żyje tu prawie 30 gatunków ryb dzięki czemu rzeka jest rajem dla wędkarzy. Do Nysy Łużyckiej wpada Lubsza – jej prawy dopływ. Lubsza wypływa spod Wzniesień Żarskich (w okolicach Olbrachtowna) i ma długość 76 km. Inne rzeki (lub strumienie), które przepływają przez Powiat Żarski to m.in. Lenka, Szyszyna, Skródka, Żarka, Pstrąg, Lubatka (Łubianka), Kurka, Żółta Woda (Żółty Potok).

Powiat Żarski słynie także z Parku Krajobrazowego Łuk Mużakowa. Zajmuje powierzchnię 18,2 tys. km<sup>2</sup> i leży na terenie pięciu gmin: Tuplice, Trzebiel, Łęknica, Przewóz i Brody. Jego celem jest ochrona wyjątkowego tworzywa geologicznego, czyli moreny czołowej, która powstała w trakcie zlodowacenia środkowopolskiego. Łuk Mużakowa charakteryzuje się unikatowymi barwami wód z rzadko spotykanymi żelazowo – siarkowymi naskorupieniami. Miejscami procesy geologiczne spowodowały, że na Łuku można spotkać „księżycowy krajobraz”. Jest to miejsce, gdzie można poznać ważną część historii Ziemi.

Na terenie Powiatu leży również Polsko-Niemiecki Światowy Geopark UNESCO Muskauer Faltenbogen/Łuk Mużakowa. Znajduje się on w trójkącie pomiędzy Brandenburgią, Saksonią i Polską. Urozmaicony krajobraz kulturowy, ukształtowany przez człowieka i bogaty w jeziora, można odkryć dzięki dobrze rozwiniętej sieci szlaków rowerowych i pieszych oraz organizowanym wydarzeniom. Geopark UNESCO to region o szczególnym dziedzictwie geologicznym, którego celem jest wspólne rozwijanie tego dziedzictwa w harmonii z miejscową ludnością i wszystkimi jej regionalnymi cechami. Dzięki geoparkom zapewnione jest zachowanie rozległych elementów krajobrazu geologicznego oraz propagowanie w elementach nauki, edukacji i kultury.

## 2.2. Demografia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, na koniec 2023 roku Powiat Żarski miał 91897 mieszkańców, co oznacza gęstość zaludnienia na poziomie 66 osób na 1 km<sup>2</sup>. Z kolei na koniec pierwszego półrocza 2024 roku liczba ludności spadła do 90 782 osób, co jest rezultatem zarówno ujemnej migracji wewnętrznej (-137 osób) i zagranicznej (-2 osoby), jak i ujemnego przyrostu naturalnego. W pierwszym półroczu 2024 roku odnotowano w Powiecie Żarskim 252 urodzenia i 541 zgonów, czyli przyrost naturalny wyniósł -289 osób co oznacza 6,35%. Malejąca liczba mieszkańców powiatu wynika przede wszystkim z niekorzystnych tendencji w ruchu naturalnym i ruchu migracyjnym ludności.

Mieszkańcy Powiatu Żarskiego to w większości kobiety -46 836 osób (współczynnik feminizacji sięga 51,59%). Wskaźnik urbanizacji wynosi 59,96%, co oznacza, że w miastach mieszkało 54 435 osób, a na wsi 36 347. Zarówno w miastach, jak i na wsi większość mieszkańców to kobiety, przy czym w miastach wskaźnik feminizacji (52,37%) jest wyższy niż na wsi (50,42%).

Tabela 1. Ludność Powiatu Żarskiego w podziale na grupy wiekowe w latach 2019-2024

| Rok          | Liczba mieszkańców | W wieku przedprodukcyjnym (%ludności) | W wieku produkcyjnym (%ludności) | W wieku poprodukcyjnym (%ludności) |
|--------------|--------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 2019         | 96 111             | 17 756 (17,43)                        | 58 677 (61,05)                   | 20 678 (21,51)                     |
| 2020         | 93 662             | 16 848 (17,99)                        | 55 991 (59,78)                   | 20 823 (22,23)                     |
| 2021         | 92 752             | 16 616 (17,91)                        | 55 119 (59,43)                   | 21 017 (22,66)                     |
| 2022         | 91 897             | 16 260 (17,69)                        | 54 251 (59,03)                   | 21 386 (22,37)                     |
| 2023         | 91 210             | 15 863 (17,39)                        | 53 535 (58,69)                   | 21 812 (23,91)                     |
| 2024 (30.06) | 90 782             | bd                                    | bd                               | bd                                 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji GUS (Bank Danych Lokalnych)

Mediana wieku mieszkańców powiatu wyniosła 43,7 lat (2023), przy czym niższa jest w przypadku mężczyzn (42 lata) niż kobiet (45,3 lat).

Prognozy demograficzne nie są niestety korzystne dla Powiatu Żarskiego i to zarówno w odniesieniu do liczby ludności, jak i jej struktury wiekowej, co będzie rzutować także na funkcjonowanie transportu.

Z prognoz GUS wynika, że na koniec 2025 roku w miastach i wsiach powiatu będzie mieszkać łącznie 90 016 osób, przy czym w wieku przedprodukcyjnym (do 17 lat) będzie to populacja licząca 15 150 osób, w produkcyjnym – 52 251 mieszkańców, a w poprodukcyjnym – 22 615 ludzi. Pięć lat później ludność powiatu ma się obniżyć do 87 553 mieszkańców, przy czym osób do 17 roku ma być 13 096, ludzi w wieku produkcyjnym będzie 51 151, a populacja seniorów ma liczyć 23 306 kobiet i mężczyzn. Zarówno w powiecie, jak i województwie oraz kraju, z roku na rok odnotowuje się bowiem wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym. Wzrastający odsetek osób w wieku senioralnym świadczy o starzeniu się społeczeństwa, co z kolei implikuje konieczność dostosowywania oferty usług publicznych oraz infrastruktury technicznej do potrzeb i oczekiwań tej grupy społecznej.

Na koniec czwartej dekady obecnego stulecia Powiat Żarski będzie liczył 80 219 mieszkańców – jak prognozuje GUS. W 2050 roku będzie ich jeszcze mniej - 72 088 osób, a w 2060 tylko 64 166. W strukturze ludności maleć ma udział dzieci i młodzieży, a rosnąć osób w wieku emerytalnym.

Tabela 1. Prognoza demograficzna Powiatu Żarskiego w podziale na grupy wiekowe w latach 2025 – 2060

| Rok  | Liczba mieszkańców | W wieku przedprodukcyjnym (%ludności) | W wieku produkcyjnym (%ludności) | W wieku poprodukcyjnym (%ludności) |
|------|--------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 2025 | 90 016             | 15 150 (16,83)                        | 52 251 (57,93)                   | 22 615 (25,12)                     |
| 2030 | 87 553             | 13 096 (14,95)                        | 51 151 (58,42)                   | 23 306 (26,61)                     |
| 2035 | 84 048             | 11 292 (13,45)                        | 48 803 (58,06)                   | 23 953 (28,49)                     |
| 2040 | 80 219             | 10 294 (12,83)                        | 44 583 (55,57)                   | 25 342 (31,59)                     |
| 2045 | 76 164             | 10 043 (13,18)                        | 39 526 (51,89)                   | 26 595 (34,91)                     |
| 2050 | 72 088             | 9 750 (13,52)                         | 35 217 (48,85)                   | 27 121 (37,62)                     |
| 2055 | 68 066             | 9 207 (13,52)                         | 32 291 (47,44)                   | 26 568 (39,03)                     |
| 2060 | 64 166             | 8 464 (13,19)                         | 30 446 (47,44)                   | 25 256 (39,36)                     |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji GUS (Bank Danych Lokalnych)

Należy przy tym zaznaczyć, że zjawiska demograficzne, które mają zachodzić w Powiecie Żarskim, są analogiczne do tendencji widocznych w całej Polsce. Niski, wręcz ujemny przyrost naturalny, migracja zagraniczna będą powodować znaczący spadek ludności w kraju, jednocześnie będziemy się stawać coraz starszym społeczeństwem, gdyż będzie ubywać osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, a będzie przybywać osób w wieku poprodukcyjnym.

### 2.3. Gospodarka

Na terenie Powiatu Żarskiego działa ponad 10,5 tys. podmiotów gospodarczych. Działalność w biznesie prowadzi około 7,5 tys. osób fizycznych, a ponad 3 tys. podmiotów to osoby prawne i jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej. W tym gronie jest około 550 spółek i 36 spółdzielni. Główne gałęzie przemysłu w powiecie to sektory drzewny, szklarski, elektroniczny i chemiczny.

Najważniejszym ośrodkiem gospodarczym Powiatu Żarskiego jest jego stolica – miasto Żary, gdzie działa najwięcej podmiotów gospodarczych (około 4 tysięcy), w tym największe przedsiębiorstwa powiatu (m.in. Swiss-Krono, Relpol, Pol-Orsa, MK, Hart-SM, Smulders Projects Poland, Saint-Gobain Sekurit Transport Division). Rozwinięty jest również handel, na terenie powiatu funkcjonują m.in. dwa hipermarkety, 38 supermarketów (większych sklepów polskich i zagranicznych), a ponadto 10 targowisk stałych i pięć sezonowych, gdzie działa 1084 stałych punktów sprzedaży drobnodetalicznej. Warto też dodać, że średnia pensja w Powiecie Żarskim w 2023 roku wyniosła około 6930 zł brutto - to 91,2% średniej krajowej. Stopa bezrobocia wyniosła około 5%.

Na gospodarkę powiatu wpływa sąsiedztwo Niemiec. Miejscowe firmy współpracują z sąsiadami zza Nysy Łużyckiej, powiat odnosi też pewne korzyści ze swojego tranzytowego położenia na osi zachód – wschód, a główne trasy tranzytowe to: Olszyna – Wrocław, Żary – Żagań, Żary – Łęknica, Zielona Góra – Żary – Przewóz. Na jego terenie leżą były polsko-niemieckie przejścia graniczne (drogowe i kolejowe), które do tej pory zachowały swoje znaczenie dla transportu dzięki terminalom towarowym. Dobrym przykładem jest zwłaszcza Olszyna. Na tranzytowym położeniu powiatu korzystają także firmy z sektora usług (gastronomia, hotelarstwo, naprawy samochodów, magazynowanie itp.).

Rolnictwo obok przemysłu i usług jest podstawowym działem gospodarki powiatu. Przeważają jednak gleby na ogół słabej i średniej bonitacji (klasy IV, V i VI), co ma związek z przeszłością geologiczną tutejszym terenów. Powierzchnia użytków rolnych stanowi prawie 36% powierzchni powiatu.

Według powszechnego spisu rolnego z 2020 roku (realizowanego raz na 10 lat) na terenie Powiatu Żarskiego funkcjonowało 1891 gospodarstw rolnych, przy czym zdecydowana większość to gospodarstwa indywidualne – 1863. Użytkowały one łącznie nieco ponad 39 tys. ha, czyli statystyczne gospodarstwo miało powierzchnię przekraczającą 20 ha – to znacznie więcej niż powierzchnia średniego gospodarstwa w Polsce, która przekraczała 11 ha. Najwięcej w 2020 roku – 861 (ponad 46%) – było w powiecie gospodarstw o powierzchni do 5 ha. Rolników posiadających od 5 do 10 ha było 347 (ponad 18%), a z kolei 183 gospodarstwa (niespełna 10%) miało powierzchnię od 10 do 15 ha. Ponadto 500 rolników (blisko 27%) posiadało grunty większe niż 15 ha (w tej grupie jest 30 gospodarstw o powierzchni 100 i więcej hektarów).

Powierzchnia zasiewów to niespełna 30 tys. ha. W strukturze upraw polowych dominują zboża podstawowe, które zajmują około 20,4 tys. ha. Najwięcej jest pszenicy i pszenżyta, mniej żyta i jęczmienia. A ponadto spore areale ziemi są przeznaczone pod uprawę rzepaku i rzepiku, roślin przemysłowych oraz kukurydzy.

Natomiast w hodowli dominował drób – jego pogłowie w 2020 roku wynosiło około 515 tys. sztuk, w tym 330 tys. sztuk to brojlery, a ponad 50 tys. stanowiły kury nioski. Rolnicy hodowali także prawie 2,9 tys. sztuk bydła (w tym ponad 1,1 tys. krów) i prawie 900 sztuk trzody chlewnej.

Rozwojowi rolnictwa sprzyja mikroklimat Powiatu Żarskiego, który odznacza się m.in. wyższymi średnimi temperaturami (ponad 9°C) niż w wielu innych regionach Polski (6 – 8°C).

Mikroklimat cechuje się również dość łagodnymi zimami, wyższymi niż średnia krajowa rocznymi opadami deszczu (wynoszą one w powiecie 630 mm, gdy w Polsce są o kilkadziesiąt milimetrów niższe). Ta specyfika powoduje wydłużenie wegetacji roślin, lepsze są też warunki do hodowli zwierząt – bydło może dłużej przebywać na pastwiskach, rolnicy mają też większe możliwości gromadzenia pasz na okres zimowy.

Gospodarka ma istotny wpływ na finanse powiatu, który znajduje się na 213 miejscu w Polsce pod względem kwoty rocznych dochodów podatkowych przypadających na jednego mieszkańca – na 380 powiatów i miast na prawach powiatu. Kwota ta w 2002 roku (ostatnie dane ministerstwa finansów) wyniosła 294,67 zł. W województwie lubuskim Powiat Żarski zajmował 8 miejsce na 14 powiatów i miast na prawach powiatu.

Dlatego budżet powiatu nie może być imponujący, ale dochody samorządu mają tendencję rosnącą, a sytuacja finansowa powiatu jest stabilna i bezpieczna. W 2025 roku budżet po stronie dochodowej ma po raz pierwszy w historii przekroczyć 200 mln zł.

Tabela 2. Dochody i wydatki Powiatu Żarskiego w latach 2021-2025

| Rok                     | Dochody (zł)   | Wydatki (zł)   | Nadwyżka (+)/Deficyt (-)<br>(zł) |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------------------------|
| <b>2021(wykonanie)</b>  | 137 969 131,44 | 128 535 576,26 | + 9 433 555,18                   |
| <b>2022 (wykonanie)</b> | 140 684 107,97 | 137 276 031,67 | + 3 408 076,30                   |
| <b>2023 (wykonanie)</b> | 170 977 991,35 | 175 839 565,61 | - 4 861 574,26                   |
| <b>2024</b>             | 192 878 653    | 197 878 653    | - 5 000 000                      |
| <b>2025</b>             | 207 790 000    | 224 808 000    | - 17 018 000                     |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie uchwał Rady Powiatu Żarskiego.

W kolejnych latach dochody i wydatki powiatu mają stabilnie rosnąć, co wynika z Wieloletniej Prognozy Finansowej Powiatu Żarskiego na lata 2025 – 2036. Perspektywy finansowe powiatu mają duże znaczenie, gdyż określają m.in. możliwości inwestycyjne samorządu w zakresie transportu, zwłaszcza w zakresie budowy i remontów dróg, czy też dotowania przewozów publicznych.

Przy opracowywaniu WPF były brane pod uwagę trzy najważniejsze wskaźniki – dynamika realna PKB (ma wynieść w 2026 roku 3,5%, potem będzie spadać do 1,8% w 2036 roku); dynamika średnioroczna inflacji (3,1% w 2026 roku, a od 2028 do 2036 r. będzie to 2,5% rocznie); dynamika realnego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej (6,3% w 2026 roku, ale potem ten wskaźnik ma stopniowo spadać do 2,3% w 2036 roku). Dochody powiatu od 2025 do 2036 roku mają wzrosnąć z około 208 mln zł do 257 mln zł (o ponad 20%). Dynamika wydatków będzie niższa – z niecałych 229 mln zł do 256 mln zł (prawie 12%), ale dzięki temu powiat uzyska już 2026 roku nadwyżkę dochodów nad wydatkami, co pozwoli bez problemów pokryć wszystkie zobowiązania związane ze spłatą kredytów i pożyczek.

Do WPF wpisano już kilka zadań inwestycyjnych w transporcie, m.in. na wsparcie finansowe dla Województwa Lubuskiego w ramach Programu Kolej+ – rewitalizacja linii kolejowej Bieniów – Lubsko (prawie 1,6 mln zł), przebudowa drogi powiatowej nr 1102F Królów – Jasionów – Niwica, etap I – poprawa infrastruktury drogowej (4,3 mln zł) oraz przebudowa drogi powiatowej nr 1129F wraz z rozbiórką i budową nowego obiektu inżynierskiego w miejscowości Górzyn – poprawa infrastruktury drogowej (2,65 mln zł).

W budżecie powiatu na 2025 rok znajduje się wykaz zadań transportowych, które będą realizowane. Najdroższe będzie przebudowa drogi powiatowej nr 1102F Królów – Jasionów – Niwica (etap II) – ponad 7,9 mln zł. Druga pod względem wartości inwestycja to przebudowa drogi powiatowej nr 1122F (z budową sieci kanalizacji deszczowej i oświetlenia). Chodzi konkretnie o odcinek ul. Sienkiewicza w miejscowości Jasień. Prace będą kosztowały 7,16 mln zł. Do budżetu wpisano również przebudowę drogi powiatowej nr 1102F Królów-Jasionów-Niwica (etap I). Powiat zapłaci wykonawcy 4,25 mln zł. Nieco tylko mniej – 3,77 mln zł – pochłonie przebudowa drogi powiatowej nr 1129F w miejscowości Górzyn. Zadanie obejmuje także rozbiórkę istniejącego mostu i budowę nowej przeprawy wraz z dojazdami. Radni zdecydowali też o wydaniu 217,4 tys. zł na budowę nowego chodnika w miejscowości Jasień w ciągu drogi powiatowej nr 1171F (ul. Księdza Tytusa Korczyka). Ponadto 1,61 mln zł zarezerwowano na „powierzchniowe utrwalenie dróg powiatowych”, co oznacza wykonywanie mniejszych napraw powierzchni szlaków drogowych. Powiat przygotuje dokumentację techniczną przebudowy dróg powiatowych, co będzie kosztować 1,54 mln zł.

#### 2.4. Sfera społeczna

Powiat Żarski charakteryzuje się dość dobrze rozwiniętą infrastrukturą społeczną. Widać to już na poziomie edukacji dzieci, młodzieży i dorosłych. Dziewięcioro na dziesięcioro dzieci w wieku 3 – 6 lat uczęszcza do przedszkoli, a wśród 6-latków ten współczynnik sięga 98,2% (dane na koniec 2023 roku). Nie ma w praktyce problemów z umieszczeniem dziecka w przedszkolu – uczęszcza do nich prawie 2,7 tys. dzieci, a do tego trzeba także doliczyć prawie 450 przedszkolaków w oddziałach zlokalizowanych w szkołach podstawowych. Tak dobrze rozwinięta sieć przedszkolna pomaga rodzinom w organizowaniu opieki nad dziećmi i przy podejmowaniu pracy przez rodziców, zwłaszcza przez matki. Podobnie rzecz się ma także ze żłobkami – w powiecie funkcjonuje dziewięć takich placówek. Dysponują one 405 miejscami, z których zajętych było 370. Tak więc opieką żłobkową objęto 26,2% dzieci do 3 lat.

Gminy prowadzą łącznie 34 szkoły podstawowe, które kształcą 6,7 tys. uczniów. Wśród szkół ponadpodstawowych funkcjonują cztery licea ogólnokształcące dla młodzieży (dwa publiczne, dwa prywatne) liczące ponad 1200 uczniów, oraz dwa licea dla dorosłych z grupą około 80 słuchaczy. Szeroka jest oferta edukacyjna dla absolwentów szkół podstawowych, którzy są zainteresowani podejmowaniem dalszej nauki w innych typach placówek. Mają oni do wyboru pięć szkół branżowych (w tym trzy powiatowe i dwie prywatne) do których uczęszcza około 800 uczniów, oraz sześć szkół o ogólnym profilu kształcenia technicznego, w których uczy się ponad 1300 osób. Powiat zapewnia także kształcenie dzieci i młodzieży w szkołach specjalnych, które umożliwiają zdobycie zawodu osobom z różnymi niepełnosprawnościami.

Edukacja w powiecie stoi na wysokim poziomie o czym świadczy choćby coroczny ranking magazynu „Perspektywy”, w którym szkoły ponadpodstawowe z Żar czy Lubska znajdują się w czołówce regionu lubuskiego, a niektóre mogą się także pochwalić wysokimi pozycjami w zestawieniach ogólnopolskich. W 2025 roku najwyżej uplasował się Zespół Szkół Ekonomicznych w Żarach, który zdobył 2 miejsce w województwie lubuskim oraz 22. w kraju (awans o 6 pozycji w stosunku do rankingu z 2024 roku). Przynajmniej część maturzystów nie musi wyjeżdżać poza powiat, aby zdobyć dyplom szkoły wyższej. W Żarach działa bowiem jedyna w powiecie uczelnia - Łużycka Szkoła Wyższa im. Jana Benedykta Solfy, której mury goszczą około 300 studentów.

Samorządy umożliwiają mieszkańcom powiatu i turystom atrakcyjne formy spędzania wolnego czasu, w tym aktywności fizycznej. Dzieje się to dzięki przede wszystkim rozległym terenom leśnym, zlewiskom rzecznym, czy zabytkom. Do najważniejszych zabytków na terenie powiatu należą: pozostałości pałacu rodziny von Wiedebach w Bieczu, pałac Brühla w Brodach, kościół Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny i Ratusz w Lubsku, Park Mużakowski w Łęknicy, jak również obiekty w samych Żarach: zamek i mury obronne oraz pałac Promnitzów.

Powiat posiada rozbudowaną sieć bibliotek publicznych: w gminach jest 28 takich placówek (razem z filiami) i cztery punkty biblioteczne, które posiadają księgozbiory liczące łącznie 320 tys. woluminów, nie tylko dzieł drukowanych, ale także audiobooków i czy publikacji audiowizualnych. W 2023 roku biblioteki odwiedziło 10,5 tys. czytelników, co dało współczynnik czytelnictwa na poziomie 114 czytelników na 1000 mieszkańców. Statystycznie każdy z klientów biblioteki to aktywni czytelnicy, którzy dokonali 207,6 tys. wypożyczeń, czyli na jednego użytkownika przypadało prawie 20 wypożyczeń.

W powiecie działa 41 klubów sportowych, które zrzeszają prawie 2,5 tys. członków, a ćwiczy w nich 2600 osób, z czego większość stanowią mężczyźni (ponad 1800 osób). Nie zaskakuje też fakt, że przeważają w tej społeczności ludzie młodzi do 18 roku życia, których jest prawie 1700. Wskaźnik ćwiczących w klubach sportowych wynosi 28,2 osoby na 1000 mieszkańców powiatu. Miłośnicy czynnego uprawiania sportu mają do dyspozycji 9 stadionów, 37 boisk piłkarskich, 22 boiska wielozadaniowe, pięć hal sportowych, osiem sal gimnastycznych i jedną pływalnię. Ponadto w powiecie funkcjonują boiska do koszykówki, siatkówki, korty tenisowe, siłownie i inne obiekty sportowe.

Procesy demograficzne – ale nie tylko one – powodują, że władze powiatu i gmin muszą dużą wagę przykładąć do ochrony zdrowia i pomocy społecznej. Opiekę zdrowotną zapewniają mieszkańcom dwa szpitale w Żarach: Szpital Na Wyspie Sp. z o.o. którego właścicielem jest Powiat Żarski, posiadający 100% udziałów oraz 105 Kresowy Szpital Wojskowy z Przychodnią SP ZOZ w Żarach, którego organem założycielskim jest Minister Obrony Narodowej.

Oba szpitale dysponują 389 łózkami dla chorych, z czego 212 przypada na szpital powiatowy. Ponadto specjalistyczną opiekę lekarską zapewniają swoim podopiecznym trzy inne instytucje. To Zakład Opiekuńczo – Leczniczy w Lubsku oraz dwa żarskie hospicja: stacjonarne im. Św. Brata Alberta i hospicjum domowe prowadzone przez Łużyckie Centrum Medyczne. Na terenie powiatu funkcjonują też 29 przychodni Podstawowej Opieki zdrowotnej oraz 44 poradnie specjalistyczne. Ponadto w gminach działają łącznie 33 apteki i 5 punktów aptecznych.

Dużo uwagi powiat i gminy poświęcają rozwiązywaniu zadań z zakresu pomocy społecznej. Powiat prowadzi dwa domy pomocy społecznej (w Miłowicach koło Żar z 80 miejscami i Lubsku ze 135 miejscami). Równie ważna dla powiatu co opieka nad seniorami jest opieka nad rodzinami dzieci, m.in. przez zapewnienie opieki i wychowania dzieciom pozbawionym (całkowicie lub częściowo) opieki rodzicielskiej. Kryje się pod tym np. prowadzenie placówek opiekuńczo wychowawczych dla dzieci i młodzieży (Powiatowe Domy

Dziecka). Ponadto w powiecie funkcjonuje 137 rodzin zastępczych, które w 2023 roku otoczyły opieką ogółem 221 dzieci. Przy czym 113 dzieci było spokrewnionych z rodzicami zastępczymi. W tym gronie było także 10 rodzin zastępczych zawodowych i jedna rodzina wykonująca zadania pogotowia opiekuńczego.

Dużym wyzwaniem dla samorządów z terenu Powiatu Żarskiego jest zapewnienie opieki nad osobami z niepełnosprawnościami. W grupie ludności powyżej 15 roku życia niepełnosprawność w różnym stopniu dotyka prawie 19% populacji (to wskaźnik wyższy od średniej krajowej), co przekłada się na prawie 17 tys. osób. Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Żarach zapewnia im wsparcie w zakresie różnych form rehabilitacji, prowadzi także domy pomocy (podobne placówki należą także do gmin). W Powiecie Żarskim działają też szkoły specjalne dla osób z niepełnosprawnościami: Zespół Szkół Specjalnych im. Marii Grzegorzewskiej w Żarach, Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Żarach i Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy w Lubsku. Ponadto funkcjonują dwa warsztaty terapii zajęciowej, czy domy pobytu dziennego. Samorząd ponadto wspiera finansowo działalność prywatnych fundacji i stowarzyszeń działających w obszarze pomocy dla niepełnosprawnych.

### 2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Żarskiego

W skład Powiatu Żarskiego wchodzi dziesięć gmin, w tym dwie miejskie: Łęknica i Żary, trzy miejsko-wiejskie: Brody (odzyskały status miasta 1 stycznia 2024), Jasień i Lubsko oraz pięć wiejskich: Lipniki Łużyckie, Przewóz, Trzebiel, Tuplice i Żary. Na terenie powiatu mamy łącznie cztery miasta, 149 wsi, jedną kolonię i siedem przysiółków. Największym miastem są Żary – ponad 35 tys. mieszkańców. W stolicy powiatu mieszka więc ponad 38% całej ludności ziemi żarskiej – Żary mają jednocześnie najwyższą gęstość zaludnienia – około 1030 mieszkańców na 1 km<sup>2</sup>. Drugie miejsce pod względem liczby ludności zajmuje miasto Lubsko – około 18 tys. mieszkańców, a trzecie gmina wiejska Żary – ponad 12 ty. osób. Najmniej ludną jednostką administracyjną jest miasto Łęknica – z ponad 2,4 tys. mieszkańców, a niewiele większe od niej są gminy wiejskie Tuplice (2864) i Przewóz (3001).

Łęknica jest także gminą o najmniejszych wielkości powierzchni – zajmuje niespełna 16,5 km<sup>2</sup>. Liderem pod tym względem jest gmina wiejska Żary zajmująca obszar przekraczający 290 km<sup>2</sup>, druga pod tym względem gmina Brody ma powierzchnię ponad 240 km<sup>2</sup>.

Tabela 4. Powierzchnia, ludność, gęstość zaludnienia gmin Powiatu Żarskiego – stan na 30 czerwca 2024

| Gmina                   | Powierzchnia (km <sup>2</sup> ) | Liczba ludności | Gęstość zaludnienia (osoby na 1 km <sup>2</sup> ) |
|-------------------------|---------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------|
| <b>Brody</b>            | 240,7                           | 3109            | 12,91                                             |
| <b>Jasień</b>           | 126,8                           | 6662            | 52,53                                             |
| <b>Lipinki Łużyckie</b> | 88,7                            | 3231            | 36,42                                             |
| <b>Lubsko</b>           | 182,7                           | 17148           | 93,85                                             |
| <b>Łęknica</b>          | 16,4                            | 2217            | 135,18                                            |
| <b>Przewóz</b>          | 178,3                           | 3001            | 16,83                                             |
| <b>Trzebiel</b>         | 166,4                           | 5435            | 32,66                                             |
| <b>Tuplice</b>          | 65,8                            | 2864            | 43,52                                             |
| <b>Żary (miasto)</b>    | 33,5                            | 34591           | 1032,56                                           |
| <b>Żary (wieś)</b>      | 293,6                           | 12522           | 42,64                                             |
| <b>Powiat (razem)</b>   | 1394                            | 90780           | 65,12                                             |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji GUS (Bank Danych Lokalnych)

Sytuacja gospodarcza samorządów jest zróżnicowana. Miasto Żary to najważniejszy ośrodek przemysłowy, z kolei Łęknica czerpie spore dochody z handlu. Ale już gminy wiejskie opierają się przede wszystkim na rolnictwie. Ten stan, połączony z małą liczbą mieszkańców w gminach typowo rolniczych, powoduje, że te samorządy mają niskie dochody własne (niewielkie wpływy z podatków rolnych i leśnych, mały udział w podatkach dochodowych płaconych przez ludność i przedsiębiorstwa) i ich działalność opiera się na subwencjach i dotacjach.

### 3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Żarskiego

Powiat Żarski ma dobrze rozwiniętą sieć transportową, co w dużym stopniu wynika z uwarunkowań historycznych związanych z tranzytowym położeniem powiatu na europejskich i polskich szlakach komunikacyjnych wschód – zachód.

Najważniejszą drogą jest autostrada A18 (około 30 km), która w Powiecie Żarskim biegnie od granicy z Niemcami w okolicach Olszyny do węzła Żary Południe, a dalej prowadzi kierowców do połączenia z autostradą A4 w okolicach Krzyżowej. Jest to część międzynarodowego szlaku Wrocław–Forst (nad Nysą Łużycką)–Berlin.

Istotne znaczenie dla powiatu i innych regionów kraju mają też drogi krajowe:

- nr 12 (granica państwa – Łęknica – Żary – Leszno – Kalisz – Radom – Lublin – Dorohusk – granica z Ukrainą),
- nr 27 (granica państwa – Przewóz – Żary – Zielona Góra).

Łączna długość obu dróg krajowych na terenie powiatu wynosi około 87 km.

Przez Powiat Żarski przebiega również sześć dróg zarządzanych przez województwo lubuskie:

- DW 285 (Gubin – Grabice – Starosiedle),
- DW 286 (Gubin – Biecz),
- DW 287 (Kosierz – Bobrowice – Lubsko – Żary),
- DW 289 (granica państwa – Zasiaki – Lubsko – Nowogród Bobrzański),
- DW 294 (Trzebiel – Tuplice – Jasień)
- DW 350 Łęknica – Przewóz – Gozdnicza – Ruszów – Osiecznica – Bolesławiec).

Łącznie mają one ponad 136 km długości.

Natomiast dla lokalnej społeczności duże znaczenie mają drogi powiatowe (miejskie i zamiejskie), które liczą łącznie około 463 km, oraz drogi gminne o różnym rodzaju nawierzchni. Mają one łączną długość 744 km.

Największe natężenie ruchu ma miejsce na autostradzie A18 i DK12. Według danych z ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 przeprowadzonego przez GDDKiA przez Powiat Żarski przejeżdżało tymi drogami po 7-8 tys. pojazdów na dobę. Przy czym trzeba zaznaczyć, że w 2021 roku A18 nie była jeszcze autostradą w pełnym tego słowa znaczeniu. Dopiero pod koniec 2023 roku dawna droga nr 18 została przebudowana do standardu autostrady i w naturalny sposób zwiększył się na niej ruch pojazdów. Dlatego bardziej miarodajne dane przyniesie GPR, który ma zostać przeprowadzony przez GDDKiA w tym roku.

Ważną częścią sieci komunikacyjnej w powiecie jest kolej. Przebiegają przez jego teren następujące linie kolejowe:

- Nr 14 z Łodzi Kaliskiej do granicy z Niemcami w Zasiakach,
- Nr 275 ze stacji Wrocław Muchobór do Gubinka (na odcinku Miłkowice – Żagań linia jest jednotorowa, a odcinek Żagań – Gubinek jest częściowo nieprzejezdny),
- Nr 282 Miłkowice – Żary,
- Nr 370 Zielona Góra – Żary (jednotorowa),
- Nr 380 Jankowa Żagańska – Sawice – granica państwa (linia jednotorowa).

Największe znaczenie ma linia nr 14, generuje ona największy ruch pasażerski i towarowy. Dla ruchu pasażerskiego główną stacją kolejową są Żary, gdzie zatrzymuje się najwięcej pociągów – statystycznie więcej niż jeden skład na godzinę. Żary to również największy w powiecie węzeł dla pociągów towarowych.

Kolej wymaga szeregu inwestycji, aby stała się atrakcyjnym środkiem transportu dla mieszkańców. Po 1990 roku w związku z ograniczaniem przez PKP ruchu pasażerskiego zlikwidowano szereg połączeń – również ze względu na znaczne pogorszenie stanu infrastruktury torowej na części tras kolejowych – i w ślad za tym zamknięto część przystanków kolejowych. Duża grupa mieszkańców powiatu została więc pozbawiona dostępu do kolei. W ostatnich latach ten stan zaczyna się zmieniać zwłaszcza dzięki zwiększeniu nakładów na modernizację i remonty linii kolejowych. Dla mieszkańców Powiatu Żarskiego największe znaczenie ma projekt odbudowy 18-kilometrowego odcinka linii kolejowej nr 275 między Lubskiem a Bieniowem. Teraz jest on nieczynny, a po odbudowie pociągi pasażerskie będą mogły jeździć z prędkością 120 km/h. Poza tym

w ramach tej inwestycji będzie wybudowana mijanka w Letnicy dzięki czemu trasa zostanie włączona w linię nr 370, co spowoduje, że z Lubska będzie można szybko i wygodnie dojechać nie tylko do Żar, ale i do Zielonej Góry.

Należy przy tym nadmienić, że dla połączeń komunikacyjnych istotne znaczenie mają dawne polsko-niemieckie przejścia graniczne. To cztery korytarze drogowe: Olszyna/Klein Bademeusel (to jedyne w powiecie przejście drogowe nie tylko dla pojazdów osobowych, ale także dla ciężarówek), Zasieki/Forst, Łęknica/Bad Muskau (Mużaków), Przewóz/Podrosche, oraz jedno kolejowe – Zasieki/Forst.

### 3.1. Regionalny osobowy transport drogowy

Usługi transportowe dostępne na obszarze Powiatu Żarskiego uzupełniają się wzajemnie. W powiecie dostępne są: gminne, powiatowe i ponadpowiatowe przewozy pasażerskie. Z punktu widzenia mieszkańców powiatu, najistotniejsze są: autobusowe przewozy gminne (w tym miejskie), autobusowe przewozy powiatowe, linie autobusowe ponadpowiatowe oraz oferta przewozowa kolei, zaliczająca się do przewozów ponadpowiatowych.

W oparciu o zgłaszane potrzeby komunikacyjne mieszkańców powiatu, przy wsparciu jednostek samorządów terytorialnych, Powiat Żarski podjął się organizacji publicznego transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich. Na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm.) Powiat Żarski zawarł bezpośrednio roczną umowę z przewoźnikiem FENIKS V Sp. z o.o., z siedzibą w Gliwicach, przy ul. Pionierów 8, na świadczenie usług w powiatowych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej, w publicznym transporcie zbiorowym.

Umowa obejmuje okres od 1 stycznia 2025r. do 31 grudnia 2025r. Na jej podstawie publiczny transport zbiorowy realizowany będzie na 11 liniach, regularnej komunikacji przewozów osób:

1. Lubsko – Lisia Góra – Tuplice (linia nr 314782)
2. Lubsko – Lubsko przez: Jasień – Zabłocie wieś (linia nr 314772)
3. Lubsko – Lubsko przez: Brody – Jasienica (linia nr 314770)
4. Żary – Sobolice przez: Przewóz – Potok (linia nr 314762)
5. Żary – Przewóz przez: Piotrów, Dąbrowa Łużycka (linia nr 314761)
6. Żary – Przewóz – Sobolice (linia nr 314760)
7. Żary – Lipsk Żarski – Lubsko (linia nr 314758)
8. Żary – Jasień – Lubsko (linia nr 314756)
9. Żary – Górka – Tuplice (linia nr 314754)
10. Żary – Niwica – Łęknica (linia nr 314752)
11. Żary – Trzebiel – Łęknica (linia nr 314750)

Model, w którym powiat pełni rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych, jest przykładem współpracy między sektorem publicznym (w tym przypadku powiatem) a przewoźnikiem komercyjnym. W takim modelu powiat organizuje transport publiczny, ale nie prowadzi go bezpośrednio, zlecając realizację wybranych kursów firmie prywatnej. Powiat decyduje, które kursy na liniach komunikacyjnych mają być objęte publicznym transportem zbiorowym. Często są to linie, które nie są dostatecznie rentowne dla komercyjnych przewoźników, ale są ważne dla mieszkańców, szczególnie w obszarach wiejskich lub mniej zaludnionych, gdzie zapotrzebowanie na transport publiczny jest niższe. Powiat zapewnia dofinansowanie do nieopłacalnych kursów, które nie byłyby realizowane przez prywatne firmy w normalnych warunkach rynkowych. Tym samym powiat określa potrzeby transportowe, wybiera odpowiednie linie, ma wpływ na rozkład jazdy, a także monitoruje jakość usług. Jako organizator, powiat ma również wpływ na taryfy biletowe oraz ustalanie zasad finansowania transportu.

Tabela 5. Udział przewiezionych pasażerów na poszczególnych liniach autobusowych, których organizatorem jest Powiat Żarski

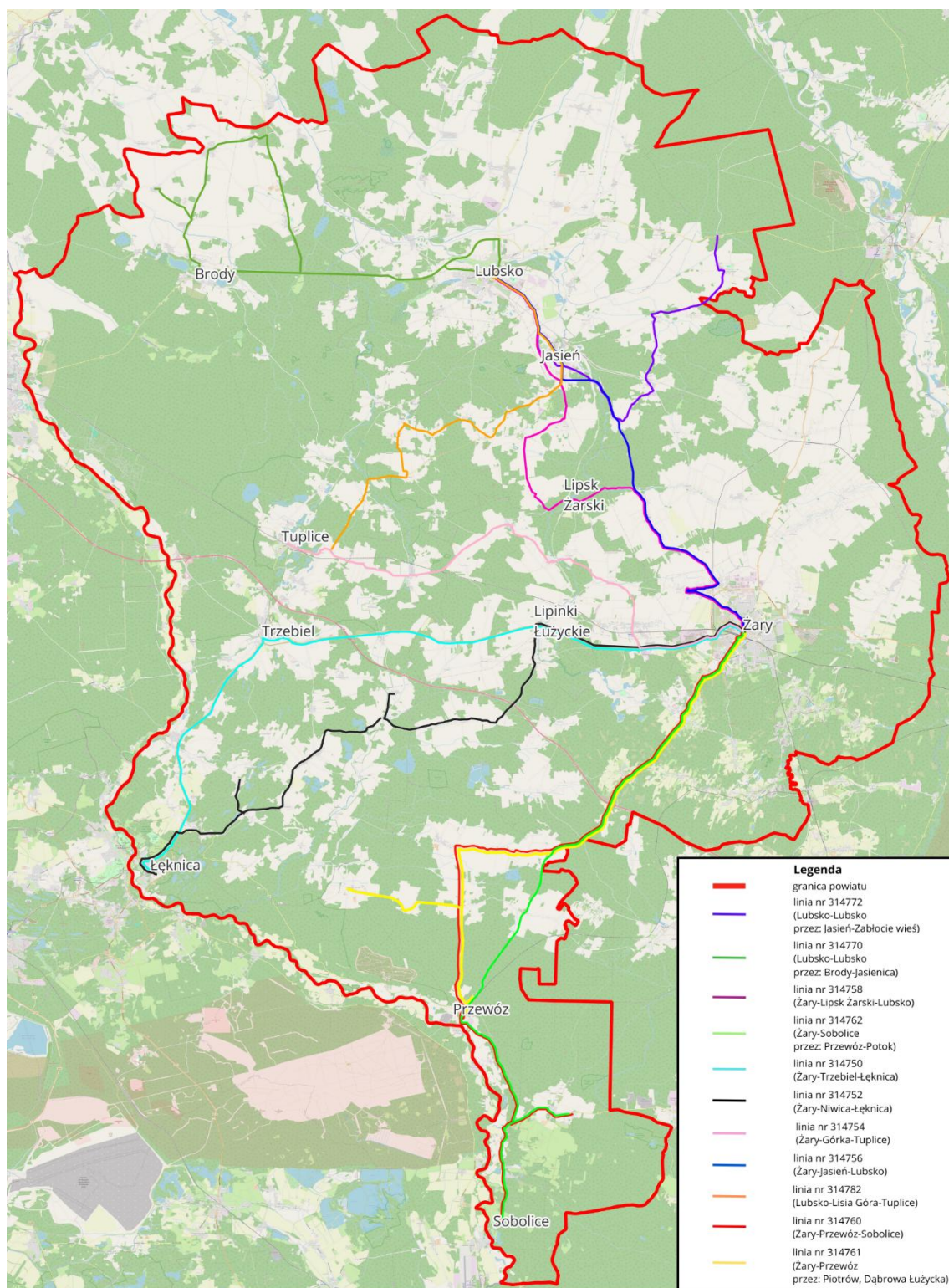
| Nr linii autobusowej | liczba przewiezionych pasażerów |            |
|----------------------|---------------------------------|------------|
|                      | 2023r. (%)                      | 2024r. (%) |
| 314782               | 1,89%                           | 1,87%      |
| 314772               | 1,69%                           | 2,63%      |
| 314770               | 2,42%                           | 3,01%      |
| 314762               | 0,31%                           | 0,26%      |
| 314761               | 0,42%                           | 0,37%      |
| 314760               | 0,93%                           | 0,84%      |
| 314758               | 6,94%                           | 8,09%      |
| 314756               | 35,24%                          | 34,11%     |
| 314754               | 14,45%                          | 12,70%     |
| 314752               | 5,92%                           | 5,72%      |
| 314750               | 29,80%                          | 27,61%     |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych operatora.

Na podstawie danych z lat 2023 i 2024 można wyróżnić trzy główne linie o największym udziale w liczbie przewiezionych pasażerów - linia nr 314756 (Żary – Jasień – Lubsko), 314750 (Żary – Trzebiel – Łęknica) i 314754 (Żary – Górka – Tuplice), mimo niewielkiego spadku w 2024 roku, nadal pozostają liniami obsługującymi największą liczbę pasażerów. Łącznie te trzy linie obsługują ponad 74% wszystkich pasażerów w 2024 roku.

Wskazane wyżej linie autobusowe obsługujące największą liczbę pasażerów charakteryzują się większą częstotliwością kursów, co wynika z wysokiego zapotrzebowania na transport publiczny w tych rejonach. Natomiast w miejscowościach o mniejszym natężeniu ruchu pasażerskiego, powiat organizuje jedynie pojedyncze kursy, które pełnią funkcję uzupełniającą dla przewozów komercyjnych.

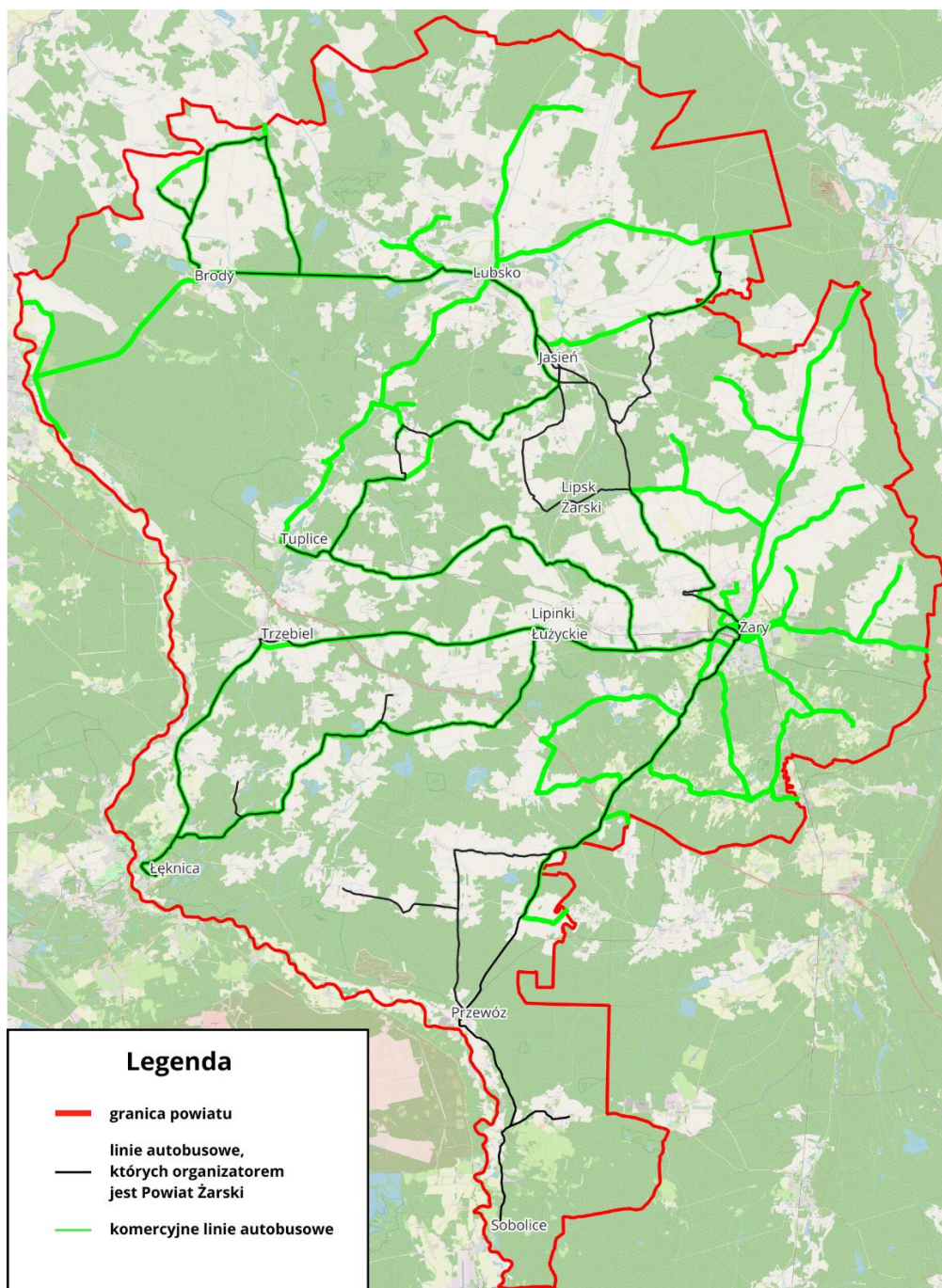
Mapa 1. Linie autobusowe, których organizatorem jest Powiat Żarski



Źródło: opracowanie własne

Komunikacja publiczna autobusowa wykonywana jest na terenie powiatu oraz gmin wchodzących w skład powiatu przez firmy: Feniks V Sp. z o., PKS Zielona Góra Sp. z o.o. i MZK Żagań Sp. z o.o. Łącznie komunikacja publiczna prowadzona jest po około 1 272 km dróg przebiegających lub znajdujących się na terenie powiatu. Na trasach usytuowane są 364 przystanki, realizowanych jest około 600 kursów dziennie na około 120 relacjach. W ostatnich 20 latach komunikacja publiczna zmniejszyła się o około 50%<sup>1</sup>. Obecnie bez komunikacji publicznej znajdują się takie miejscowości jak Białków, Dąbrowa, Lutol, Mokra, Suchodół<sup>2</sup>.

Mapa 2. Linie autobusowe powiatowe i komercyjne na terenie Powiatu Żarskiego



Źródło: opracowanie własne

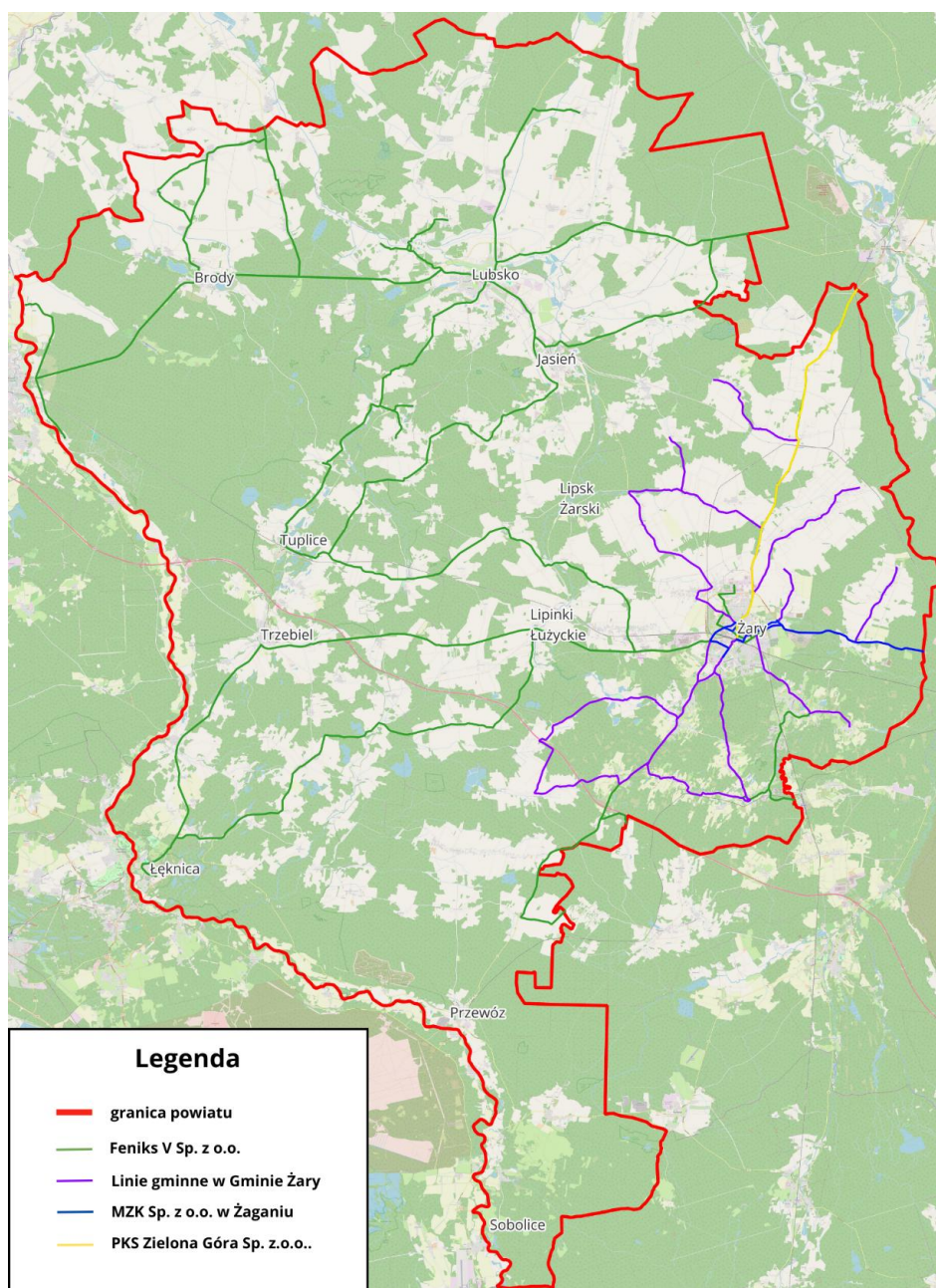
<sup>1</sup> Strategia Rozwoju Powiatu Żarskiego na lata 2024-2030, str. 101.

<sup>2</sup> Tamże, str. 102.

Główne węzły komunikacyjne w powiecie znajdują się w Żarach (przystanek Żary Dworzec Autobusowy) i Lubsku (przystanek Lubsko Rynek) – większość tras zbiega się w tych miastach, stanowiąc najważniejszy punkt przesiadkowe. Do miejscowości dobrze skomunikowanych należy również zaliczyć Trzebiel, Lipinki Łużyckie, Jasień, Tuplice, Łęknice. Słabiej skomunikowane obszary znajdują się w południowej i zachodniej części powiatu. Najmniej obciążone przystanki to Dąbrowa Łużycka, Dobrzyń, Grabówek Skrz., Guzów, Jędrychów, Lipna (posesja 39), Olbrachtów II.

W Gminie Żary funkcjonuje miejska komunikacja publiczna. Swoim zasięgiem obejmuje obszar administracyjny miasta Żary. Przewoźnik wybierany jest w drodze przetargu nieograniczonego. Od kilku lat usługi te świadczy spółka Feniks-V. Dostępność do informacji dla pasażerów jest bardzo ograniczona. Na stronach Internetowych Miasta Żary brakuje nawet prostej informacji o istnieniu komunikacji miejskiej, liniach i częstotliwości ich kursowania. Informacji o kursach należy szukać na stronie operatora, gdzie wybrane kursy oznaczone są symbolem „UG” – jako kursy użyteczności publicznej, której organizatorem jest Gmina Żary.

Mapa 3. Mapa linii komunikacyjnych bez połączeń na których organizatorem jest Powiat Żarski



Źródło: opracowanie własne.

Mapa przedstawia sieć transportu publicznego w Powiecie Żarskim, uwzględniając linie obsługiwane przez różnych przewoźników. Największą liczbę tras obsługuje firma Feniks V, której linie oznaczono kolorem zielonym. Obejmują one większość obszaru powiatu i łączą główne miejscowości, takie jak Żary, Lubsko, Jasień, Tuplice i Łęknica. Transport lokalny w Gminie Żary, zaznaczony fioletowym kolorem, uzupełnia ofertę przewozową, koncentrując się na obszarze wokół miasta Żary. Połączenie Powiatu Żarskiego i Żagańskiego stanowi oferta MZK w Żaganiu. PKS Zielona Góra pełni kluczową rolę w łączeniu Powiatu Żarskiego z Zieloną Górą, zapewniając mieszkańcom możliwość podróży do większego ośrodka miejskiego. Takie połączenie jest istotne zarówno dla osób dojeżdżających do pracy, jak i uczniów czy studentów. System transportu publicznego w Powiecie Żarskim jest mocno zależny od przewoźników komercyjnych, zwłaszcza Feniks V.

### 3.1.1. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Żarskiego

Obsługę drogowego ruchu pasażerskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Żarskiego zapewnia przede wszystkim spółka Feniks V – to firma, która powstała na bazie PKS Żary i PKS w Gliwicach i obsługuje 25 linii autobusowych w powiecie. Kilka zezwoleń otrzymał też przewoźnik Wataha sp. z o.o. Feniks V obsługuje też dworce autobusowe w Żarach i Lubsku, a na terenie powiatu funkcjonują 463 przystanki autobusowe (takie dane za 2023 rok podaje GUS), z czego ponad 240 jest zarządzanych przez powiat.

Feniks V wozi pasażerów na następujących liniach:

- 314503: Żary – Mirostowice Dolne,
- 314500: Żary Karmann – Mirostowice Dolne I,
- 314101: Żary – Żary przez Mirostowice Dolne,
- 314103: Żary D.A. – Biedrzychowice Dolne przez Bieniów,
- 314110: Żary – Łęknica przez Trzebiel,
- 314111: Żary – Łęknica przez Niwica,
- 314114: Żary D.A. – Tuplice przez Górka,
- 314115: Żary – Sobolice przez Przewóz,
- 314120: Żary D.A. – Lubsko D.A. przez Jasień,
- 314121: Żary D.A. – Lubsko D.A. przez Lipsk Żarski, Jabłoniec,
- 314130: Lubsko D.A. – Gręzawa przez Jurzyn, Tuplice,
- 314131: Lubsko D.A. – Tuplice przez Nowa Rola,
- 314138: Żary – Żary przez Łukawy, Surowa, Lubanice, Grabik,
- 314139: Żary D.A. – Żary D.A. przez Bieniów, Biedrzychowice Dolne, Dąbrowiec,
- 314142: Żary D.A. – Żary D.A. przez Bogumiłów, Rościce, Olbrachtów,
- 314143: Żary – Żary przez Bogumiłów, Olbrachtów, Mirostowice Dolne,
- 314144: Żary – Żary przez Bogumiłów, Mirostowice Dolne,
- 314145: Żary – Żary przez Łaz, Mirostowice Dolne, Mirostowice Górne,
- 314147: Żary – Żary przez Kadłubia, Złotnik,
- 314148: Żary – Żary przez Łaz,
- 314149: Żary – Żary przez Lubanice,
- 314132: Lubsko D.A. – Janiszowice przez Brody,
- 314133: Lubsko D.A. – Tuplice przez Lisia Góra, Jurzyn,

- 314137: Żary – Żary przez Siodło, Mirostowice Dolne,
- 314373: Trzebiel – Trzebiel przez: Żarki Wielkie.

Natomiast Wataha obsługuje linie:

- 175901: Żary, ul. Żabikowska – Czaple,
- 175801: Żary, ul. Żabikowska – Łęknica, Plac Pokoju przez Trzebiel, Buczyn
- 727100: Czaple – Żary, Bohaterów Getta 2.

Powiat Żarski zgodnie z prawem dotuje przewozy autobusowe na swoim terenie. Pieniądze na ten cel rezerwują w swoich budżetach gminy, ale kluczowe jest finansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. W 2023 roku na dopłaty do transportu autobusowego wydano łącznie niemal 1 mln 240 tys. zł. Koszty finansowane z dopłaty ze środków FRPA wyniosły ponad 761,5 tys. zł, Powiat Żarski przeznaczył na ten cel prawie 162 tys. zł., a gminy dołożyły ponad 374,5 tys. zł. Największej dotacji udzieliła gmina Żary - 84 tys. zł, kolejne gminy to: Tuplice – 57,3 tys. zł, Trzebiel i Lipniki Łużyckie – po około 47,6 tys. zł, Jasień – 45,5 tys. zł, Łęknica – 30,2 tys. zł, Brody – 25,9 tys. zł, Lubsko – 21,3 tys. zł i Przewóz – 15,1 tys. zł.

Na 2025 rok umowa z operatorami opiewa na 1 272 045,94 zł i ponownie w większości zostanie sfinansowana przez dopłatę z FRPA, która ma wynieść 763 622 zł.

#### **4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem**

Plan transportowy będzie jednym ze strategicznych dokumentów Powiatu Żarskiego, który wskaże niektóre kierunki rozwoju sieci komunikacyjnej tego terenu. Chodzi w nim przede wszystkim o uwzględnienie potrzeb, oczekiwań mieszkańców. Jednak przy tworzeniu planu istotne są także inne elementy, które mają wpływ na jego kształt, a które są często niezależne od samorządu, wynikają z obiektywnych czynników społeczno-gospodarczych czy środowiskowych. Co więcej, pod uwagę trzeba wziąć dokumenty strategiczne krajowe i wojewódzkie w zakresie polityki transportowej.

##### **4.1. Zagospodarowanie przestrzenne**

Teren Powiatu Żarskiego jest niezbyt gęsto zaludniony – 66 osób na 1 km<sup>2</sup> to wartość znacznie niższa od średniej ogólnopolskiej – 120 osób na 1 km<sup>2</sup>. Wiele miejscowości ma małą populację, a generalnie ludność powiatu będzie w kolejnych dekadach spadać i to zjawisko w połączeniu z innymi czynnikami przestrzennymi, takimi jak duża lesistość, będzie mieć istotny wpływ nie tylko na potrzeby transportowe społeczeństwa. Powiat Żarski utrzyma z pewnością status terenu atrakcyjnego turystycznie, o znacznej przewadze terenów wiejskich, co będzie oznaczać, że jeszcze bardziej krajobraz zdominuje zabudowa jednorodzinna, która charakteryzować się będzie w dodatku na wielu terenach sporym rozproszeniem.

W tych warunkach trudno będzie samorządom planować i realizować zadania rozbudowy sieci transportowej, gdyż będą one często nieopłacalne z powodów ekonomicznych. Można się więc spodziewać choćby takich decyzji ze strony samorządów jak rezygnacja z przebudowy dróg gruntowych do standardu dróg bitych, które łączą małe miejscowości i przysiółki.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 to najważniejszy dokument dotyczący ładu przestrzennego Polski. Wizja przestrzennego zagospodarowania kraju opiera się na pięciu pożądanach cechach polskiej przestrzeni: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz ładzie przestrzennym. Jej realizację ma zapewnić 6 celów, w tym jeden z nich dotyczy poprawy dostępności terytorialnej kraju poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Dokument wskazuje problemy w obszarze transportu, które wpływają na ograniczenie przestrzennego zwiększenia rynków pracy, niekontrolowaną suburbanizację i narastającą kongestię w systemie drogowym, co wynika m.in. z braku rozwiązań w zakresie transportu publicznego i niskiej jakości jego usług. W związku z tym istnieje potrzeba wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych.

Wskazane kierunki działań dotyczą:

- zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju, poprawy dostępności m.in. ośrodków subregionalnych i wiejskich do miejsc koncentracji usług publicznych, rynków pracy, edukacji, opieki medycznej,

- dążenia do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu w tym kosztów środowiskowych m.in. poprzez zwiększenie udziału i roli transportu szynowego, optymalizację transportu drogowego dzięki wykorzystaniu inteligentnych rozwiązań informacyjno – organizacyjnych, rozwój transportu publicznego (poprzez integrację systemów transportu publicznego, współpracę gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego, rozwój systemów „parkuj i jedź, inwestycje w alternatywne źródła energii).

#### 4.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Plan transportowy Powiatu Żarskiego musi być powiązany z innymi tego typu dokumentami strategicznymi dotyczącymi Polski i województwa lubuskiego.

##### 4.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

Podstawowym dokumentem dla instytucji państwowych i samorządów w zakresie polityki państwowej jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, która została uchwalona przez rząd i zatwierdzona przez Komisję Europejską.

Ten dokument zakłada, że o ile wzrost masy przewozów towarowych drogami i koleją będzie rósł statystycznie o mniej niż 1% rocznie, o tyle w przypadku przewozów pasażerskich będziemy mieli do czynienia z rocznym wzrostem pasażerów na kolei nawet o 3,5%, zaś przewozy autobusowe mają stać w praktyce w miejscu. O mniej więcej 2% rocznie będzie rósł z kolei przewóz pasażerów samochodami osobowymi. Generalnie jednak ma się obniżać udział samochodów w transporcie osób, a rosnąć ma znaczenie kolei. Choć już na terenach wiejskich, gdzie brakuje nie tylko połączeń kolejowych, ale także do wielu miejscowości nie docierają autobusy, znaczenie indywidualnej komunikacji samochodowej będzie rosło jeszcze bardziej.

Podsumowując, SZRT2030 zakłada, że natężenie ruchu na drogach krajowych w 2030 wzrośnie w stosunku do 2015 roku o 27 – 39%, na drogach wojewódzkich ten skumulowany wzrost w latach 2015 – 2030 wyniesie 3 – 12%. Z kolei ruch pociągów towarowych wzrośnie o 7-17%, a pociągów pasażerskich o 19 – 27%. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że dla planu krajowego Powiat Żarski ma znaczenie jako teren, przez który przebiega autostrada A18 i linia kolejowa nr 14.

Poza liczbami w SRT2030 ważniejsze jest jednak to, że Polska w 2030 roku ma uzyskać nowoczesny, zintegrowany system transportowy, który zapewni mieszkańcom i przedsiębiorstwom dostępność transportową na wysokim poziomie. Chodzi o integrację różnych gałęzi transportu, a państwo ma zadbać tak o podniesienie poziomu funkcjonowania międzynarodowych korytarzy transportowych, jak i tras o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym. Ten zintegrowany transport ma być jednocześnie mniej uciążliwy dla środowiska i zdrowia ludzi oraz oparta na cyfryzacji. Co ważne - SRT2030 postuluje współpracę rządu z samorządami wszystkich szczebli.

Program od 2016 roku do końca 2025 roku ma pochłoniąć ponad 224 mld zł, czyli średnio 22,4 mld zł rocznie. Nie wskazano dokładnej skali wydatków na lata 2026-2030, ale strategia zakłada, że będą one rocznie wyższe niż we wcześniejszej dekadzie ze względu na wzrost gospodarczy Polski.

##### 4.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Głównym celem Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 (RPRTWL 2030) jest „zrównoważony rozwój bezpiecznego dla wszystkich użytkowników systemu transportowego regionu odpowiadający na wyzwania związane ze zmianami klimatu, poprawiający dostępność komunikacyjną w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym na rzecz rozwoju gospodarczego, spójności terytorialnej i społecznej”.

Podstawowe cele strategiczne RPRTWL to:

- ograniczenie wpływu sektora transportu na środowisko i adaptacja do zmian klimatu,
- poprawa międzygałęziowej dostępności regionu,

- bezpieczny transport i mobilność w województwie lubuskim.

W celach szczegółowych program zakłada:

- wzrost konkurencyjności transportu kolejowego (poprawa stanu infrastruktury liniowej i punktowej dla przewozów pasażerskich i towarowych, zwiększenie nośności, przepustowości i bezpieczeństwa),
- zwiększenie dostępności oraz poziomu bezpieczeństwa w transporcie drogowym (konieczne jest utrzymanie stałych nakładów utrzymaniowych oraz inwestycyjnych, aby podnieść nośność dróg oraz poziom bezpieczeństwa ich użytkowników),
- zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu rowerowego (inwestycje w sieci rowerowe powinny być koordynowane przez samorządy wszystkich szczebli, chodzi także o powiązanie dróg rowerowych z multimodalną infrastrukturą węzłów przesiadkowych, stanowiąc element łączący zeroemisyjny transport indywidualny z nisko i zeroemisyjnym transportem publicznym),
- wzmocnienie roli regionalnego transportu autobusowego (stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania autobusowym transportem regionalnym i jego integracja rozkładowa, taryfowa i biletowa z transportem kolejowym oraz wsparcie operatorów w pozyskaniu nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru oraz systematyczna poprawa stanu i układu sieci dróg wojewódzkich),
- wzmocnienie roli transportu miejskiego (stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania transportem miejskim i aglomeracyjnym oraz jego integracja rozkładowa, taryfowa i biletowa z transportem kolejowym. Ponadto operatorzy mają uzyskać pomoc w pozyskaniu nowoczesnego, nisko i zeroemisyjnego taboru, będzie też systematycznie poprawiał się stan i układ sieci dróg wojewódzkich),
- rozwój transportu wodnego śródlądowego (chodzi przede wszystkim o rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej),
- rozwój transportu lotniczego w regionie (chodzi o Regionalny Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost).

RPRTWL 2030 ma być finansowany głównie ze środków zapisanych w różnych programach rządowych i unijnych, samorząd wojewódzki ma zaś zapewniać przynajmniej udział własny w tych zadaniach. Partnerami samorządu wojewódzkiego przy realizacji RPRTWL 2030 będą w największym stopniu powiaty i gminy województwa lubuskiego.

Dla Powiatu Żarskiego najistotniejsze są punkty dotyczące rozwijania sieci drogowej i inwestowanie w drogowy transport zbiorowy co wpłynąć powinno na stworzenie warunków ku rozwojowi siatki połączeń autobusowych. I wspierania działań służących podnoszeniu konkurencyjności przewozów kolejowych. Dla mieszkańców ważne będzie też inwestowanie w drogi rowerowe.

#### 4.2.3. Strategia Rozwoju Powiatu Żarskiego

Strategia Rozwoju Powiatu Żarskiego na lata 2024-2030 to podstawowy dokument strategicznego planowania działań zmierzających do rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu. Wskazuje on, że rozwój przestrzenno-funkcjonalny Powiatu Żarskiego powinien koncentrować się przede wszystkim na:

- rozwoju powiązań funkcjonalno-przestrzennych wewnątrz powiatu oraz z ośrodkami w kraju i za granicą,
- wykorzystaniu naturalnych walorów krajobrazowych w działalności turystycznej,
- budowie i wyznaczaniu nowych szlaków rowerowych oraz modernizacji i promocji już istniejących,
- ochronie obszarów zamieszkałych przed zagrożeniem powodziowym i podtopieniami,
- ochronie tkanki miejskiej i architektury wiejskiej w aspekcie ładu przestrzennego,
- ochronie krajobrazu przyrodniczego i obszarów o wysokich walorach przyrodniczych przed ekspansją uciążliwej działalności gospodarczej i transportu,
- rozwoju agroturystyki,
- wyznaczaniu stref inwestycyjnych,

- dążeniu do rozwoju policentrycznego opartego na zwiększającym się potencjale miast: Łęknica, Brody, Jasień, Lubsko oraz Żary oraz wsi Trzebiel,
- rozwoju połączeń komunikacją publiczną pomiędzy gminami powiatu,
- ochronie obszarów rolniczych przed ekspansją zabudowy i ugorowaniem,
- kontroli rozwoju zabudowy poprzez dążenie do koncentracji i dogęszczania zabudowy już istniejącej,
- uwzględnienie rozwoju OZE w planowaniu przestrzennym na szczeblu powiatowym i gminnym.

Jako jedną z misji rozwoju Powiatu Żarskiego wskazano na dążenie do wewnątrz i zewnątrz dobrego skomunikowania transportowego. Przy czym przedsięwzięcia służące rozwojowi infrastruktury technicznej i transportowej prowadzone będą z uwzględnieniem ochrony środowiska naturalnego.

Strategia wskazuje również cele operacyjne. W zakresie transportu będzie nim dla powiatu modernizacja oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu zbiorowego, co będzie realizowane poprzez:

- budowę i modernizację infrastruktury drogowej i około drogowej,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez likwidowanie miejsc niebezpiecznych (budowa przejścia dla pieszych, chodników, progów zwalniających itp.),
- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego,
- wzmocnienie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz powiązań transportowych z sąsiednimi obszarami wiejskimi.

Planuje się obranie kierunków mających na celu rozwijanie i modernizację infrastruktury drogowej wraz z oświetleniem, chodnikami, parkingami, przystankami, przejściami dla pieszych, a także poprawę komunikacji transportowej wewnątrz oraz na zewnątrz powiatu<sup>3</sup>.

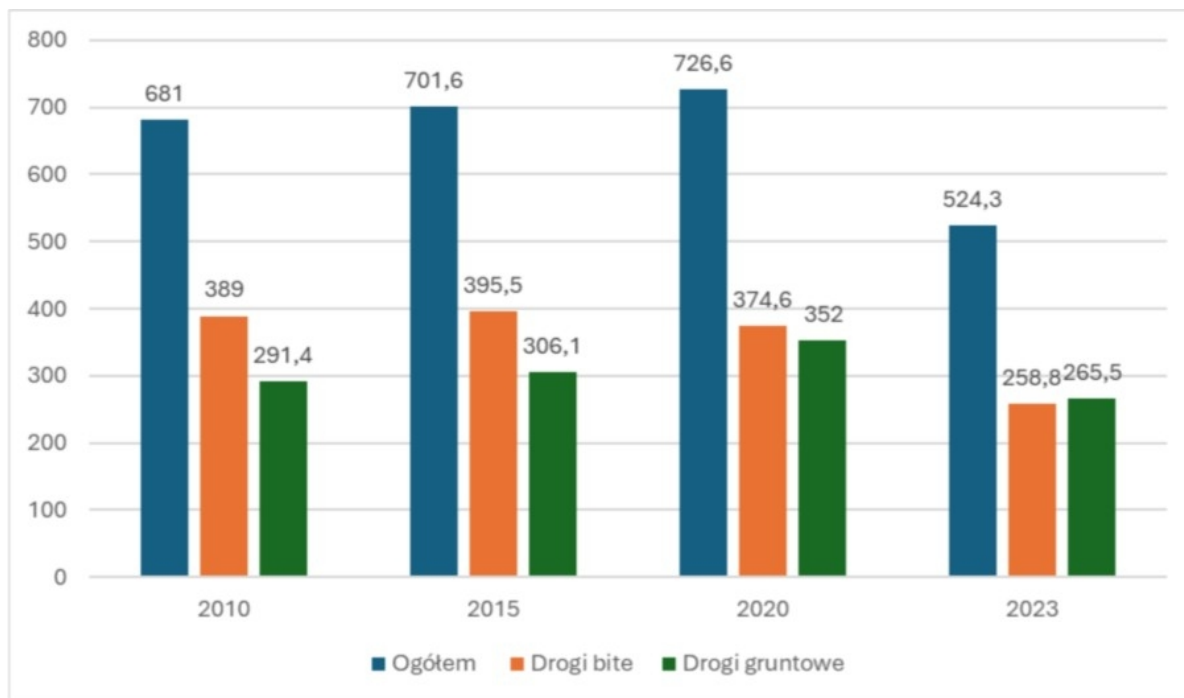
#### 4.3. Układ drogowy

Na terenie powiatu wytoczone są drogi wszystkich kategorii: autostrady, drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Chodzi o wspomniane wyżej odcinki autostrady A18 oraz DK12 i DK 27 – to łącznie niespełna 129 km. Natomiast odcinki dróg DW285, DW286, DW287, DW289, DW294 i DW350 przebiegające przez Powiat Żarski mają łączną długość 136 km.

Oczywiście najgęstsza jest sieć dróg lokalnych: gminnych i powiatowych. Drogi gminne (2023 rok) liczą łącznie 524,3 km. W tym drogi o nawierzchni utwardzonej mają długość 258,8 km – przy czym nawierzchnię ulepszoną (przede wszystkim bitumiczną, ale także z kostki kamiennej, płyt betonowych itp.) miało 219,8 km tras gminnych, a 265,5 km dróg posiada nawierzchnię gruntową (mogą to być zwykłe drogi gruntowe o nawierzchni żwirowej, gliniastej lub ulepszone przez położenie wierzchniej warstwy z kruszywa naturalnego, ewentualnie sztucznego). Z danych statystycznych wynika, że w przeszłości drogi gminne w powiecie miały znacznie większą długość – w 2020 roku było to jeszcze ponad 726 km. Teraz ta sieć jest krótsza zazwyczaj z tego powodu, że część gminnych traktów została pozbawiona statusu drogi publicznej i stała się drogą wewnętrzną. Dotyczy to zwłaszcza dróg o podłożu naturalnym, gdzie nie wykonuje się żadnych prac utrzymaniowych czy modernizacyjnych.

Wykres 1. Drogi gminne w Powiecie Żarskim w latach 2010-2023 (km)

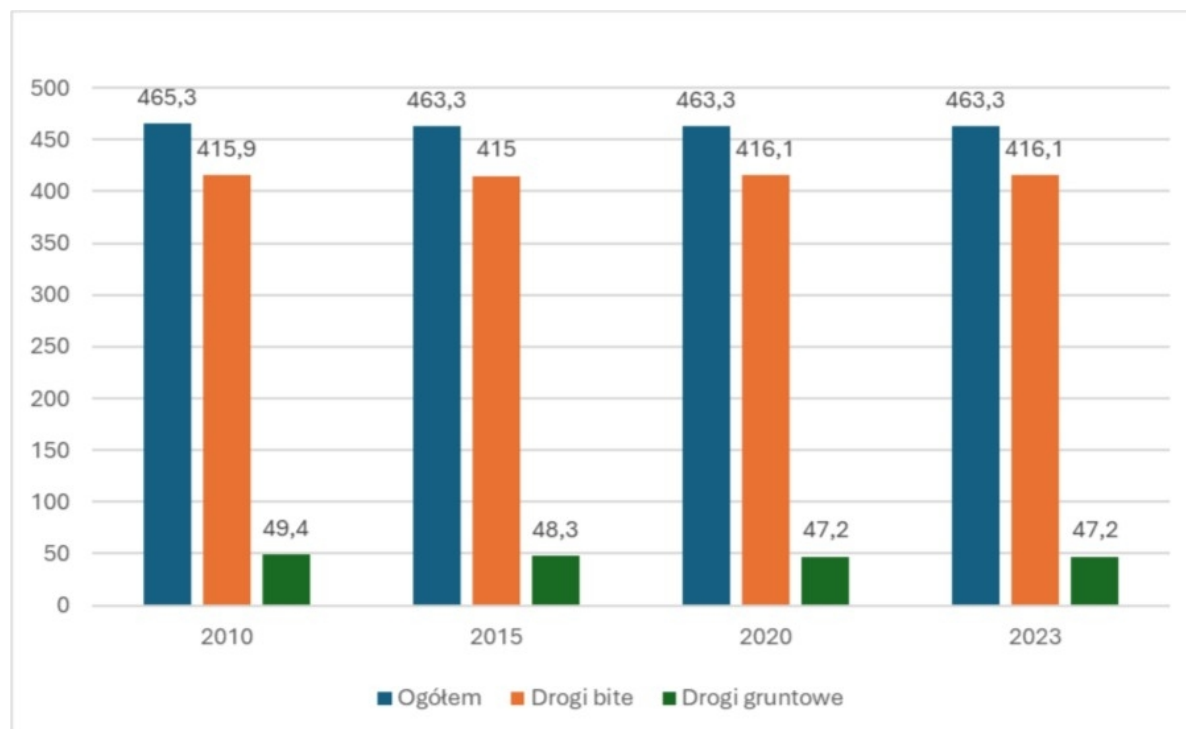
<sup>3</sup> Strategia Rozwoju Powiatu Żarskiego, str. 98.



Źródło: opracowanie własne, Główny Urząd Statystyczny (Bank Danych Lokalnych)

Bardziej stabilna jest sieć dróg powiatowych, których długość ulega niewielkim zmianom. To dlatego, że są to szlaki o wiele większym znaczeniu i natężeniu ruchu niż szosy i drogi gruntowe gminne. Według stanu z 2023 roku Powiat Żarski zarządzał 416,1 km dróg twardych – prawie 90% to trasy o ulepszonej nawierzchni. Niewiele było w tym samym roku dróg gruntowych – 47,2 km. Ten stan uległ niewielkim zmianom na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat.

Wykres 2. Drogi powiatowe w Powiecie Żarskim w latach 2010-2023 (km)



Źródło: opracowanie własne: Główny Urząd Statystyczny (Bank Danych Lokalnych)

Powiat Żarski zarządza 57 drogami, część łączy gminy z drogami wojewódzkimi lub krajowymi, część przebiega przez miasta, ale większość zapewnia mieszkańcom i przedsiębiorstwom połączenia między gminami. Poniżej prezentujemy zestawienie dróg publicznych, których właścicielem jest Powiat Żarski:

Tabela 6. Powiat Żarski – drogi powiatowe

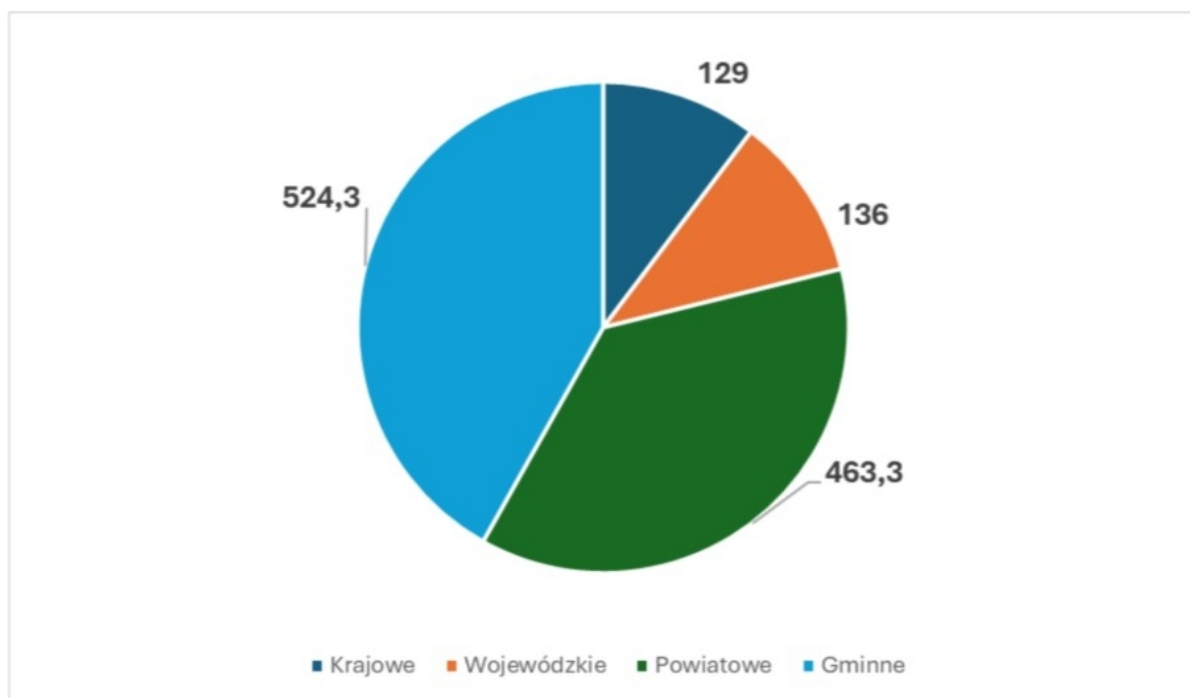
| Nr drogi | Nazwa drogi                                                                                                         |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1076 F   | Żary – Lubomyśl – Złotnik – Niemcza                                                                                 |
| 1077 F   | Świbna – Bieszków - Biedrzychowice Dolne - Bieniów – Gorzupia                                                       |
| 1078 F   | Od granicy powiatu – Straszów                                                                                       |
| 1080 F   | Żary Aleja Wojska Polskiego – ul. Lelewela – ul. Grunwaldzka – ul. Szklarska – Mirostowice Dolne – Jankowa Żagańska |
| 1081 F   | Od dr. krajowej nr 27 - Lutynka - granica Powiatu                                                                   |
| 1084 F   | Niwica – Chwaliszowice – Czaple – Wierzbiczin - Karsówka – Dąbrowa Łużycka - Włochów – Dobrochów – Straszów         |
| 1087 F   | Wicina – Roztoki - Bieszków – Łukawy - Lubanice – Grabik                                                            |
| 1089 F   | Złotnik – Olszynec – Marszów – ul. Marszowska – Żary Kunice                                                         |
| 1090 F   | Żary ul. Żurawia – Kadłubia – Lubomyśl                                                                              |
| 1091 F   | Od drogi powiatowej nr 1089F – ul. Pułaskiego – Siodło                                                              |
| 1092 F   | Drozdów – Mirostowice Górne – Mirostowice Dolne, ul. Ogrodowa                                                       |
| 1093 F   | Żary ul. Komuny Paryskiej – Łaz – Mirostowice Dolne, ul. Kolejowa                                                   |
| 1094 F   | Cisowa - Boruszyn – Suchleb – Miłowice – Olbrachtów - Łaz                                                           |
| 1095 F   | Cielmów- Rytwiny - Dębinka – Pietrzyków – Lipsk Żarski – Lubanice – Lubomyśl                                        |
| 1096 F   | Nowe Czaple – Czaple – Włostowice – Niwica – Mieszków- Grotów – Suchleb – Lipinki Łużyckie – Brzostowa – Pietrzyków |
| 1097 F   | Gręzawa – Czerna – Chlebice – Dębinka - Zajączek – Cisowa – Grotów – Piotrów - Dobrochów – Przewóz, ul. Sportowa    |
| 1098 F   | Koło – Datyń – Brody – Nabłoto - Proszów – Gręzawa – Łazy - Tuplice                                                 |
| 1099 F   | Gręzawa – Nowa Rola – Dłużek – Lubsko, ul. Dojazdowa                                                                |
| 1100 F   | Buczyny – Gniewoszyce - Niwica – Marcinów - Piotrów – Mielno                                                        |
| 1101 F   | Dobrzyń – Sanice – Sobolice                                                                                         |
| 1102 F   | Królów – Bogaczów – Jasionów – Niwica                                                                               |
| 1103 F   | Od drogi nr 12 – Żarki Wielkie – granica państwa                                                                    |
| 1104 F   | Kamienica nad Nysą Łużycką – Siedlec – granica państwa                                                              |
| 1105 F   | Strzeszowice – Jędrzychowice – Mieszków                                                                             |
| 1106 F   | Zasieki – Janiszowice – granica powiatu                                                                             |
| 1107 F   | Zasieki – Brożek – Olszyna                                                                                          |
| 1108 F   | Olszyna – Trzebiel                                                                                                  |
| 1109 F   | Olszyna – granica państwa rzeka Nysa Łużycka                                                                        |
| 1110 F   | Stacja kolejowa Trzebiel – do drogi woj. nr 294                                                                     |
| 1112 F   | Stacja kolejowa Grabówek – do drogi woj. 294                                                                        |
| 1113 F   | Stacja kolejowa Bieniów – do drogi krajowej nr 27                                                                   |
| 1114 F   | Granica Państwa nad rzeką Nysa Łużycka do drogi powiatowej nr 1107F                                                 |
| 1115 F   | Janików – Bogumiłów – Drozdów                                                                                       |
| 1116 F   | Lipinki Łużyckie – Górka – Sieniawa Żarska – do dr krajowej nr 12                                                   |
| 1117 F   | Brzostowa – Sieciejów – Górka – Grabik                                                                              |
| 1118 F   | Lipsk Żarski – Sieciejów                                                                                            |
| 1119 F   | Od dr krajowej nr 27 – Złotnik – do dr 1076F                                                                        |
| 1120 F   | Zieleniec – Golin – Jaryszów – Lipsk Żarski                                                                         |
| 1121 F   | Jasień – Jabłoniec – Golin                                                                                          |
| 1122 F   | Jasień ul. Sienkiewicza – ul. Powstańców Warszawskich – ul. Kolejowa – ul. Grzybowa – Bieszków                      |
| 1123 F   | Nowa Rola – Drzeniów - Jurzyn – Jasionna – Bronice                                                                  |
| 1124 F   | Drzeniów – do dr woj. nr 294                                                                                        |
| 1125 F   | Lubsko ul. Powstańców Wielkopolskich – ul. Kolejowa – Jasionna                                                      |
| 1126 F   | Jurzyn – dr woj. nr 294 – Grabów - Matuszowice – Pietrzyków                                                         |

|        |                                                                                                                    |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1127 F | Chocicz – Chocimek - Mokra – Stara Woda – Białków – Budziechów                                                     |
| 1128 F | Barłogi – Dachów – Chocicz – Lutol – do dr woj. Nr 289                                                             |
| 1129 F | Granica powiatu – Dąbrowa – Grabków – Górzyn – Lutol – Stara Woda                                                  |
| 1130 F | Raszyn – Lubsko                                                                                                    |
| 1131 F | Dąbrowa – Kałek – Tymienice – Grabków - Osiek – Mierków – Chełm Żarski                                             |
| 1133 F | Koło – Kumiałtowice – Datyń                                                                                        |
| 1134 F | Granica powiatu – Kumiałtowice – do dr 1133F                                                                       |
| 1170 F | Od drogi krajowej nr 12 – Miłowice                                                                                 |
| 1171 F | Od dr woj. nr 287 (obwodnica), ul. Tarnopolska – ul. Zielonogórska – Wicina – Guzów - Zabłocie – do dr woj. nr 289 |
| 1172 F | Łagoda – Nowa Wieś – do dr woj. Nr 289                                                                             |
| 1173 F | Zabłocie – granica powiatu                                                                                         |
| 1431 F | Od drogi powiatowej nr 1109F do drogi krajowej nr 18                                                               |
| 1432 F | Od drogi powiatowej nr 1108F do drogi krajowej nr 18                                                               |

Źródło: Starostwo Powiatowe w Żarach

Podsumowując, drogi publiczne wszystkich kategorii (autostrady, krajowe, wojewódzkie powiatowe i gminne) mają długość 1252,6 km, co daje gęstość sieci drogowej w wysokości 89,92 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni Powiatu Żarskiego. To oznacza, że sieć drogowa w powiecie jest mniej rozwinięta w porównaniu do całego województwa lubuskiego i do wskaźników ogólnopolskich. W lubuskim bowiem na 100 km<sup>2</sup> przypada 112,4 km dróg publicznych, a w Polsce ta średnia wynosi 136,5 km/100 km<sup>2</sup>. Wpływ na ilość dróg w Powiecie Żarskim ma przede wszystkim niska gęstość zaludnienia czy duża ilość terenów leśnych przez które buduje się niewiele dróg publicznych.

Wykres 3. Długość dróg w Powiecie Żarskim (km)



Źródło: opracowanie własne, Główny Urząd Statystyczny (Bank Danych Lokalnych)

Warto przyjrzeć się także innym wskaźnikom. Powiat Żarski ma 939,9 km dróg twardych, co daje gęstość na poziomie 67,47 km na 100 km<sup>2</sup>. Jeśli jednak uwzględnimy tylko drogi powiatowe i gminne, wtedy gęstość spada do 48,5 km/100 km<sup>2</sup>. Natomiast w Polsce drogi twarde mają długość 101,9 km na obszarze 100 km<sup>2</sup>, a w regionie lubuskim – 64,6 km/100 km<sup>2</sup>. Średnia wojewódzka jest więc nieco niższa niż w Powiecie Żarskim. Jeśli natomiast weźmiemy pod uwagę tylko drogi twarde o ulepszonej nawierzchni, to w powiecie jest ich 857 km – czyli 61,52 km/100 km<sup>2</sup>. To znowu więcej niż taki sam wskaźnik dla Lubuskiego – 58,9

km/100 km<sup>2</sup>, ale znacznie niższy od wskaźnika dla Polski – 95,4 km/100 km<sup>2</sup>. W powiecie wytoczonych jest także 312,2 km publicznych dróg gruntowych – to 22,41 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni.

Tabela 3. Porównanie wskaźników gęstości dróg w Powiecie Żarskim w porównaniu do województwa lubuskiego i Polski w 2023 roku (km/km<sup>2</sup>).

|                         | <b>Powiat Żarski</b> | <b>Lubuskie</b> | <b>Polska</b> |
|-------------------------|----------------------|-----------------|---------------|
| <b>Drogi publiczne</b>  | 89,92                | 112,4           | 136,5         |
| <b>Twarde</b>           | 64,47                | 64,6            | 101,9         |
| <b>Twarde ulepszone</b> | 61,52                | 58,9            | 95,4          |
| <b>Gruntowe</b>         | 22,41                | b.d.            | b.d.          |

Źródło: opracowanie własne, Główny Urząd Statystyczny.

Uzupełnieniem sieci drogowej dla pojazdów mechanicznych są drogi rowerowe.

W powiecie takie szlaki w 2023 roku liczyły 62,5 km – czyli jest to średnio 4,48 km na 100 km<sup>2</sup> obszaru powiatu. To znacznie mniej niż takie same przeliczniki w odniesieniu do województwa lubuskiego – 6,22 km/100km<sup>2</sup> i Polski – 6,87km/100 km<sup>2</sup>. Drogi rowerowe w powiecie to niemal w połowie inwestycje gminne (31,1 km), mniej jest wojewódzkich (25,6 km) i powiatowych (5,8 km).

#### 4.4. Transport indywidualny

Większość mieszkańców Powiatu Żarskiego przemieszcza się, korzystając z samochodów osobowych, motocykli i motorowerów. Tak zresztą jest w całej Polsce – transport zbiorowy dopiero od kilku lat zaczyna rosnąć (zwłaszcza kolejowy). W Powiecie Żarskim, na tle wielu innych powiatów w Polsce, publiczny transport autobusowy funkcjonuje stosunkowo dobrze, jednak nadal to transport indywidualny, zwłaszcza samochodowy, dominuje w przewozach pasażerskich. To w głównej mierze efekt tego, że mieszkańcy powiatu posiadają coraz więcej samochodów. Jeszcze w 2010 roku zarejestrowanych było w powiecie około 49,3 tys. aut osobowych, a w 2023 ich liczba przekroczyła już 79 tys. Coraz więcej jest także w przydomowych garażach motocykli i motorowerów. W efekcie, w ostatnich kilkunastu latach obserwuje się dynamiczny wzrost wskaźników nasycenia gospodarstw domowych samochodami i motocyklami.

Tabela 8. Liczba samochodów, motocykli i motorowerów w Powiecie Żarskim w latach 2010 – 2023

|                   | <b>2010</b> | <b>2015</b> | <b>2020</b> | <b>2023</b> |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Samochody</b>  | 49345       | 60774       | 72939       | 79223       |
| <b>Motocykle</b>  | 3513        | 4201        | 4878        | 5557        |
| <b>Motorowery</b> | 3260        | 3917        | 4647        | 4926        |

Źródło: opracowanie własne: Główny Urząd Statystyczny

Wyraźny wzrost liczby zarejestrowanych samochodów po 2010 roku powoduje, że coraz wyższy staje się także współczynnik zmotoryzowania społeczeństwa Powiatu Żarskiego. W 2010 roku na 1000 mieszkańców przypadało 493,5 samochodu. Pięć lat później było to 619,1 auta, w 2020 już 778,8, a w 2023 roku sięgnął poziomu 868,6, czyli statystycznie już prawie 9 na 10 mieszkańców powiatu miało samochód. Znamienne jest to, że w Powiecie Żarskim poziom zmotoryzowania społeczeństwa jest statystycznie wyższy niż w kraju i województwie lubuskim.

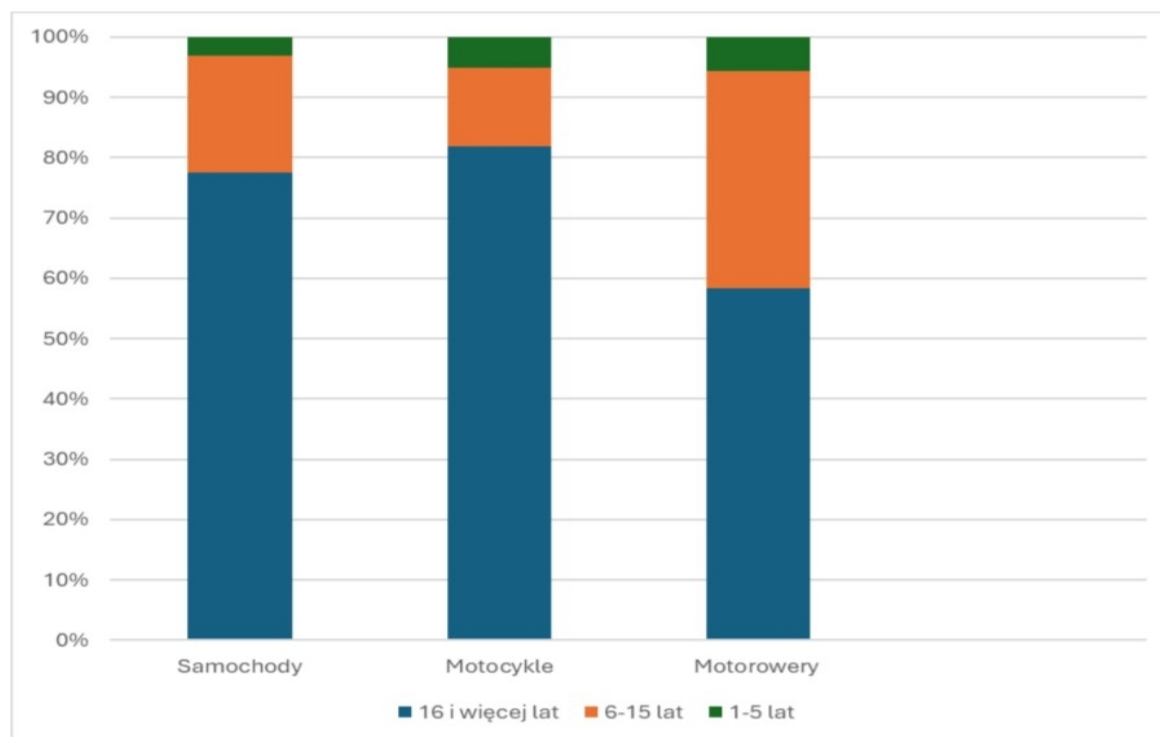
W 2023 roku na 1000 Polaków przypadało 723,4 samochodu, a na 1000 mieszkańców Lubuskiego było zarejestrowanych 891,4 pojazdu.

To samo dotyczy motocykli – w Powiecie Żarskim na 1000 ludności przypadało w 2023 roku 60,9 motocykla, podczas gdy średnia wojewódzka to było 57,7 zaś krajowa – 51,1.

Wysoki poziom zmotoryzowania mieszkańców powiatu można wytłumaczyć małą gęstością zaludnienia, rozrzuconiem w terenie wielu miejscowości i brakiem zadowalającej oferty komunikacji publicznej przez co samochód lub motocykl, a nawet motorower zapewniają łatwy i wygodny dojazd do pracy, szkoły, do urzędu czy na zakupy, spotkania towarzyskie. Ale trzeba też uwzględnić ogólnopolskie tendencje, czyli zmianę stylu życia, gdyż własny samochód zapewnia większą mobilność, swobodę w przemieszczaniu się po powiecie, województwie czy kraju.

Trzeba jednocześnie przyznać, że statystyka poziomu zmotoryzowania mieszkańców powiatu może być częściowo zawyżona. Taki wniosek płynie z analizy wieku posiadanych przez nich samochodów. Otóż w 2023 roku średni wiek auta przekraczał 20 lat, gdyż najliczniejsza była grupa samochodów w wieku 16 i więcej lat – 61,4 tys., z czego aż prawie 20,5 tys. to pojazdy liczące sobie 31 i więcej lat. Natomiast samochodów mających do pięciu lat było tylko 2467. Niewykluczone jest to, że część najstarszych samochodów znajduje się w statystykach, ale z powodu technicznego zużycia auta nie są w praktyce wykorzystywane. Podobnie jest w całej Polsce - wiek przeciętnego samochodu też określony jest na około 20 lat, ale gdy ze statystyk wyłączone stare, nieużywane pojazdy (po aktualizacji danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców), to średni wiek samochodów spadł do 14-15 lat.

Wykres 4. Struktura wiekowa pojazdów mechanicznych w Powiecie Żarskim w 2023r.



Źródło: Opr. własne na podstawie danych GUS

Struktura wiekowa samochodów osobowych jest odzwierciedleniem przede wszystkim poziomu zamożności mieszkańców, których generalnie nie stać na kupno nowego pojazdu. Jednocześnie jest to skutek rosnących stale cen samochodów nowych, bywają też okresy, że mocno w górę pną się ceny aut używanych przez co wiele osób nie decyduje się na zamianę swojego starego pojazdu na inny używany, ale znacznie nowszy. Z drugiej strony wysoki wiek wozów należących do mieszkańców powiatu wpływa w znaczącym stopniu na poziom oddziaływania prywatnej komunikacji na środowisko, w dużej części powiatu jest on decydujący.

#### 4.5. Wpływ transportu na środowisko

Transport ma ogromny wpływ na środowisko naturalne. Dotyczy to sfery inwestycyjnej podczas budowy dróg, które oznaczają często poważną ingerencję w środowisko, np. przez wycinkę drzew czy zajmowanie pól uprawnych pod drogi. Problemem staje się także bliskie sąsiedztwo dróg, linii kolejowych i domów przez co pojazdy silnikowe generują duży hałas pogarszający warunki życia mieszkańców. Rosnący poziom motoryzacji na wsi i w miastach powoduje ponadto wzrost niskiej emisji gazów i pyłów. Część

zanieczyszczeń pochodzi także ze zużywanych podczas jazdy opon, czy z wycieków płynów eksploatacyjnych. Wpływ transportu na środowisko jest więc bardzo widoczny, choć trzeba też przyznać, że już poprawa stanu infrastruktury drogowej i kolejowej przyczynia się do obniżenia poziomu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Do głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza na terenie Powiatu Żarskiego można zaliczyć zanieczyszczenia komunikacyjne oraz pochodzące ze źródeł niskiej emisji. Zanieczyszczenia przemysłowe również występują na dość na dużą skalę.

Zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 1991r. o Inspekcji Ochrony Środowiska Państwowy Monitoring Środowiska stanowi system pomiarów, ocen i prognoz stanu środowiska oraz gromadzenia, przetwarzania i rozpowszechniania informacji o środowisku. W województwie lubuskim pomiary jakości powietrza dokonywane są w podziale na trzy strefy: miasto Gorzów Wielkopolski, miasto Zielona Góra i strefę lubuską, obejmującą resztę województwa. Powiat Żarski należy do ostatniej z wymienionych stref. Ogólny stan jakości powietrza w Powiecie Żarskim można określić jako dobry. Żadne z substancji szkodliwych nie przekraczają w ocenie śródrocznej dozwolonych poziomów przekroczeń. Powiat zмага się jednak z problemem emisji antropogenicznej (tj. związanej z działalnością człowieka) – emisji ze źródeł przemysłowych (tzw. emisja punktowa), emisji z sektora komunalno-bytowego (tzw. emisja niska lub emisja powierzchniowa) oraz emisji ze środków transportu (tzw. emisja liniowa). Zauważalny jest wzrost emisji komunikacyjnej w rejonie głównych dróg i miejscowości, gdzie położone są węzły komunikacyjne i występuje duże zagęszczenie dróg regionalnych i lokalnych. Konieczne jest wspieranie działań na rzecz zwalczania źródeł niskiej emisji oraz zmniejszanie emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Województwo lubuskie należy do strefy średniego zagrożenia jakości powietrza pod względem smogu.

#### 4.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport jest jednym z głównych źródeł niskiej emisji gazów – przede wszystkim chodzi o związki węgla i azotu. Dotyczy to zarówno transportu indywidualnego, jak i zbiorowego oraz przewozów ładunków. Oprócz problemu zanieczyszczenia powietrza przez transport bardzo istotny jest jego wpływ na środowisko w postaci generowanego hałasu. Dlatego tak ważne staje się stwarzanie przez państwo i samorządy warunków do rozwijania przewozów kolejowych i autobusowych, żeby zmniejszyć poziom korzystania mieszkańców z transportu indywidualnego. Transport wpływa na mniej oczywiste elementy środowiska, takie jak zachowanie bioróżnorodności. Drogi i samochody, a w mniejszym stopniu kolej, mogą niszczyć cenne siedliska flory i fauny, mają też wpływ na krajobraz, stan lasów, wód powierzchniowych, czy na stan rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000 oraz na stan gleby. Transport korzysta ze środowiska przez produkcję odpadów, w tym niestety także odpadów niebezpiecznych (produkty ropopochodne, metale, związki chemiczne z akumulatorów i różnych instalacji itp.). Nie można też zapominać, że środowisko to nie tylko otaczająca nas przyroda ożywiona i nieożywiona, ale również wytwory kultury człowieka. Transport ma wpływ na zabytki i inne budynki publiczne lub prywatne, może kształtować model osadnictwa, czy powodować szereg innych problemów w codziennym życiu ludzi. Na pierwszy plan wysuwają się jednak emisja spalin i generowany przez transport hałas jako dwa najbardziej widoczne czynniki wpływu tego sektora na życie ludzi, zwierząt oraz stan środowiska naturalnego.

#### 4.5.2. Emisja spalin

W Powiecie Żarskim emisja spalin przez pojazdy silnikowe ma duże znaczenie dla środowiska. Ostatnie publikowane dane ten temat, które zostały zawarte w Regionalnym Programie Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do 2030 roku, pochodzą z 2021 roku i pokazują, że emisja dwutlenku węgla jest w powiecie znaczna – odpowiada on za 9% emisji CO<sub>2</sub> całego województwa lubuskiego. A ponieważ wielkość emisji CO<sub>2</sub> w regionie wyniosła w 2021 roku ponad 1,7 mld kg, to na Powiat Żarski przypada 157 mln kg, czyli około 157 tys. ton. Podobna wielkość emisji przypadała na Powiat Słubicki, wyższą emisję miały tylko powiaty: świebodziński (14%) i międzyrzecki (12%). Ten duży udział wynika z tego, że przez powiat przebiegają ważne drogi o dużym natężeniu ruchu – autostrada A18 i DK12 – a to generuje wysokie poziomy emisji CO<sub>2</sub>. Zgodnie bowiem z metodologią mierzenia emisji dwutlenku węgla przez silniki samochodowe zależy ona przede wszystkim od natężenia ruchu i od prędkości pojazdów. Oba te czynniki są zaś najwyższe właśnie na A18 i DK12. Trzeba przy tym zastrzec, że ostatnie pomiary środowiskowe dla A18 były wykonywane jeszcze w sytuacji, gdy ta trasa nie była w pełni przebudowana do standardów autostrady, funkcjonowała jeszcze jako DK18, ale i tak generowała duży ruch. Po otwarciu A18 natężenie samochodów wyraźnie wzrosło, zwiększyła się także średnia prędkość jazdy, więc zapewne kolejne

badania pokażą wzrost emisji CO<sub>2</sub> na tej drodze. Trzeba mieć na uwadze i to, że na A18 i DK12 jest znacznie większy ruch samochodów ciężarowych niż na innych drogach – takie wielotonowe pojazdy emitują do atmosfery znacznie większe ilości gazów niż auta osobowe choć w liczbach bezwzględnych jest ich na drodze znacznie mniej. Na autostradzie pojazdy ciężarowe odpowiadają za co najmniej połowę całej emisji dwutlenku węgla. Ponadto wyższe emisje niż na innych szlakach komunikacyjnym w powiecie notuje się jeszcze na drogach łączących Żary i Przewóz oraz Tuplice i Łęknice. To wynika ze znaczenia tych tras nie tylko dla ruchu lokalnego, ale także regionalnego.

Trzeba z drugiej strony przyznać, że województwo lubuskie, a więc i Powiat Żarski mają niższe wskaźniki produkcji CO<sub>2</sub> w porównaniu do reszty kraju. W lubuskim emisja CO<sub>2</sub> na pojazd kształtuje się w przedziale 35,7 – 38,9 tony rocznie, a średnia krajowa to 42,5 (dane z 2021 roku). Natomiast w przypadku tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) średnia dla województwa lubuskiego to od 65 do 72,9 tony, gdy przeciętnie w Polsce jest to 71,6 ton NO<sub>x</sub>. Emisje tlenków azotu są najwyższe na tych samych trasach co CO<sub>2</sub>, gdyż obie wielkości są ze sobą powiązane.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Innymi niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych lub napędzanych wodorem. Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi, jednak są również 2 razy droższe.

Wykorzystanie zero/niskoemisyjnego transportu publicznego przyczyni się do przyspieszenia ogólnoeuropejskiego procesu dekarbonizacji transportu i szybszego wprowadzania innowacji w transporcie, w tym wykorzystania alternatywnych źródeł zasilania pojazdów. Dlatego zaleca się pozyskiwanie taboru wyposażonego w silniki spełniające co najmniej normę EURO 6, ale również alternatywne źródła zasilania autobusów tj.; pojazdy niskoemisyjne, do których zalicza się pojazdy napędzane sprężonym gazem ziemnym CNG oraz pojazdy zeroemisyjne, do których zalicza się pojazdy elektryczne oraz zasilane wodorem.

#### 4.5.3. Emisja hałasu

Poważnym problemem cywilizacyjnym jest także hałas generowany przez samochody, ciężarówki i inne pojazdy silnikowe. Przyjmuje się, że maksymalna dopuszczalna głośność samochodu waha się od 93 do 96 decybeli (dB) i zależy przede wszystkim od rodzaju napędu, ale duże znaczenie ma też stan techniczny pojazdów, który często nie jest najlepszy. Po drogach porusza się jednak cała gama samochodów dostawczych i ciężarowych, które wytwarzają hałas o mocy ponad 100 decybeli. Tymczasem zdaniem lekarzy narząd słuchowy człowieka jest wrażliwy na hałas powyżej około 85 dB. I choć próg bólu jest wyznaczony na poziomie 120 dB, to jednak dłuższe przebywanie w hałasie komunikacyjnym na pewno nie jest komfortowe.

Problem będzie narastał, gdyż w coraz większej liczbie miejsc w Polsce notuje się przekroczenie poziomu hałasu głównie ze względu na szybki wzrost liczby pojazdów samochodowych, a zwłaszcza osobowych. Problem związany z hałasem pokazują wyniki badań na obszarze województwa lubuskiego, które prowadzono w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Pomiary hałasu drogowego były wykonane m.in. w trzech miejscowościach na terenie Powiatu Żarskiego, były to Królów, Lipinki Łużyckie i Sieniawa Żarska. Wszędzie stwierdzono przekroczenie poziomu dopuszczalnego hałasu zarówno za dnia, jak i w nocy - przy pierwszej linii zabudowy to przekroczenie mieściło się średnio w przedziale do 5 dB.

Jednym z najlepszych metod na przeciwdziałanie hałasowi w transporcie samochodowym jest poprawa infrastruktury drogowej, w tym modernizacja i budowa nowych dróg, w tym zwłaszcza obwodnic miast.

Dlatego korzystna z tego punktu widzenia była budowa autostrady A18, która wyprowadziła dużą część ruchu tranzytowego z innych tras na terenie powiatu. Pozytywnie należy także ocenić projekt budowy obwodnicy Żar w ciągu DK12 – zadanie jest na etapie przygotowania dokumentacji. Przetarg na roboty budowlane ma zostać ogłoszony przez GDDKiA jesienią tego roku, a obwodnica ma zostać oddana do użytku w połowie 2027 roku.

W trakcie przygotowania Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa lubuskiego z 2024r. przeanalizowano skargi zgłaszane do Zarządców dróg w zakresie uciążliwości hałasowych związanych z infrastrukturą drogową. W ramach niniejszego POH przeanalizowano wszelkie skargi mieszkańców na hałas, przekazane przez Zarządzających, tj. Autostrada Wielkopolska II S.A. oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Zielonej Górze. W Powiecie Żarskim wpłynęły skargi w zakresie uciążliwości na hałas i drgania związanych z funkcjonowaniem dróg wojewódzkich dot. ul. Lubelskiej i ul. Kieleckiej. Zarządca drogi podjął działania związane z przygotowaniem dokumentacji projektowej dla rozbudowy drogi krajowej nr 27 na odcinku węzeł Żary – Żary w ramach której analizowane będą rozwiązania m.in. w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszenia oddziaływania akustycznego. Lokalizacja miejsc, w których stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w Powiecie Żarskim:

- Budziechów – od granicy gminy Jasień do Budziechów 56A
- Budziechów – od Budziechów 56A do granicy miasta Jasień

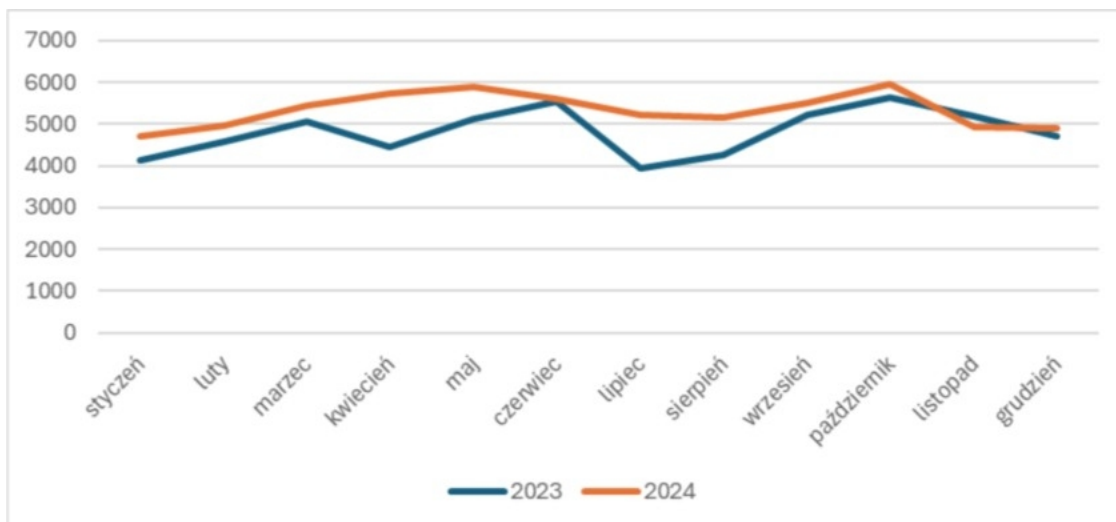
## **5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym**

### **5.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych**

Popyt na usługi transportu publicznego kształtowany jest kilkoma czynnikami. Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne oraz społeczno – gospodarcze. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych. Zgodnie z danymi zawartymi w rozdziale 2.2. liczba mieszkańców powiatu maleje. Natomiast wzrasta liczba samochodów osobowych. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów w wieku szkolnym i zwiększeniem zapotrzebowania na dostosowanie pojazdów do potrzeb seniorów. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym będzie maleć, co może wiązać się z mniejszą liczbą pasażerów kursujących na liniach szkolnych, jednakże nie powinno to skutkować zamykaniem linii lub zmniejszaniem liczby kursów. W tym zakresie potrzebne będzie dostosowywanie taboru przewoźników do postępujących zmian demograficznych i optymalizacji siatki połączeń.

Wielkość potrzeb przewozowych jest powiązana z mobilnością mieszkańców wraz z ich preferencjami wyboru środków transportu. Odpowiednia analiza potrzeb przewozowych stosowana na bieżąco w formie badań napełnienia poszczególnych kursów linii komunikacyjnych, powinna dać odpowiedź na zastosowanie odpowiedniej wielkości taboru autobusowego na poszczególne linie komunikacyjne.

Wykres 5. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych na liniach, których organizatorem jest Powiat Żarski w 2023 i 2024 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprzedanych biletów przez operatora.

Wykres 6. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych na liniach, których organizatorem jest Powiat Żarski w 2023 i 2024r.



W ujęciu ogólnym Spółka Feniks-V sprzedała w 2024 r. na liniach których organizatorem jest powiat 63 980 biletów jednorazowych i 290 biletów miesięcznych. Liczba biletów miesięcznych drastycznie spada w okresie wakacyjnym, co świadczy o tym, że korzystają z nich głównie uczniowie.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny:

- popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru,

- popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług. Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej (zwiększanie częstotliwości kursowania linii),
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,

- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- nowoczesna informacja pasażerska, zarówno na przystankach jak i w pojazdach.

Kolejnym istotnym czynnikiem jest pewność odbycia podróży, czyli tzw. niezawodność. Osoby korzystające z transportu zbiorowego muszą mieć pewność, że dotrą do celu. Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak poprawy jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort).

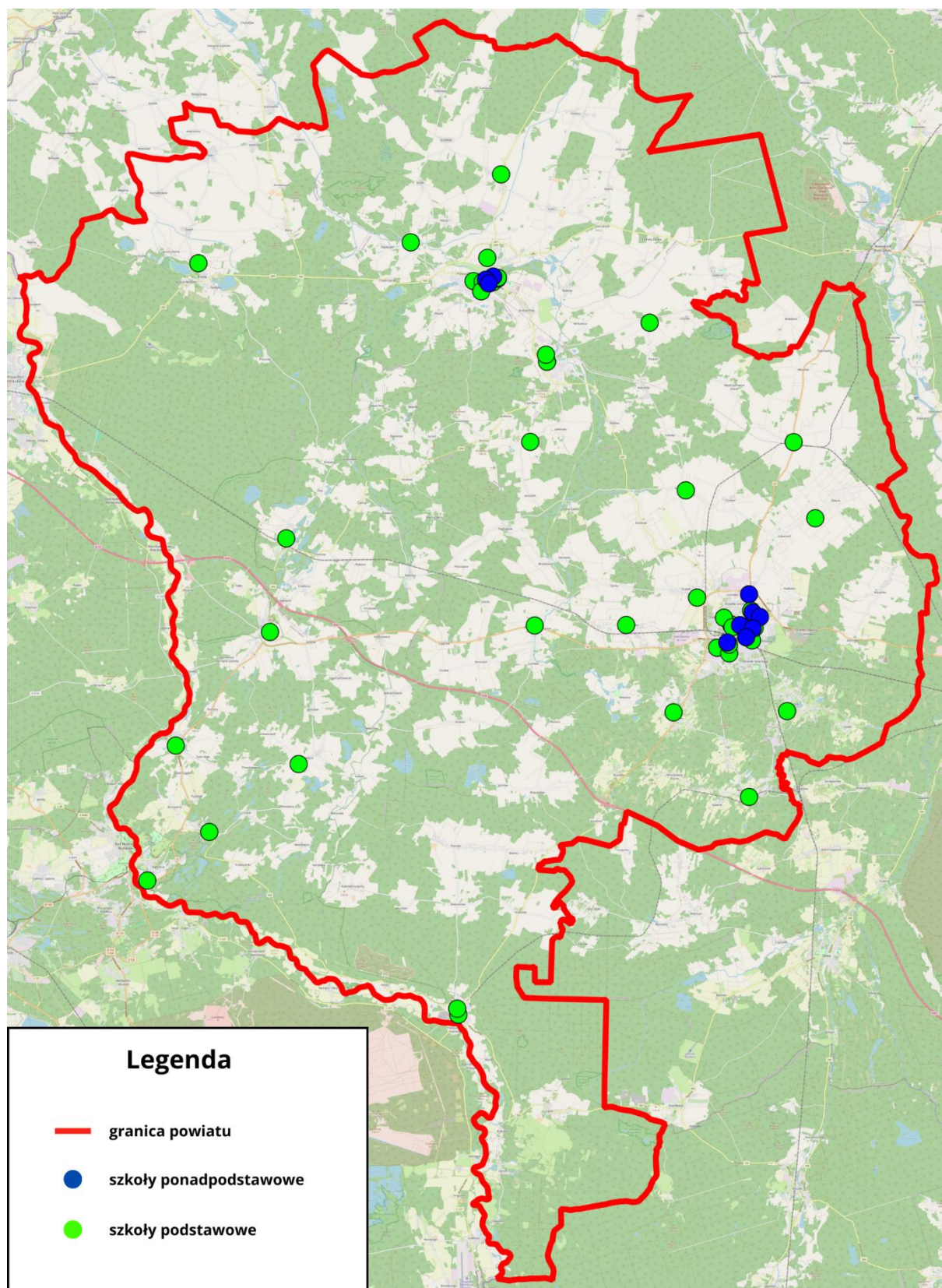
W okresie obowiązywania planu prognozuje się, że liczba podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym nie spadnie. Konieczne tutaj będą działania ze strony powiatu i gmin należących do powiatu w zakresie promocji publicznego transportu zbiorowego na obszarze planu transportowego. Wszystkie zmiany i udogodnienia (nowe połączenia, wymiana taboru, poprawa infrastruktury) powinny być odpowiednio nagłaśniane, tak aby mieszkańcy mogli się dowiedzieć, że transport zbiorowy w obszarze staje się coraz bardziej atrakcyjny. Ważne jest również lepsze poinformowanie o istniejących kursach oraz ułatwienie wyszukiwania dostępnych połączeń, aby zachęcić więcej osób do korzystania z komunikacji publicznej. Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania związane ze zwiększeniem dostępności i bezpośredniości połączeń, w odpowiedzi na zapotrzebowanie mieszkańców, gdy środki finansowe będą na to pozwalać.

Popyt na usługi transportu publicznego w Powiecie Żarskim będzie kształtowany również przez czynniki takie jak lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.

#### 5.2. Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Żarskim

Generatorami ruchu są obiekty stanowiące cel podróży znacznej liczby osób. Zalicza się do nich przede wszystkim szkoły, urzędy i instytucje publiczne, centra handlowe i szpitale. Rola pełniona przez generatory ruchu determinuje zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego. Funkcje pełnione przez generatory ruchu wpływają na charakter realizowanych do nich podróży. Miejsca pracy i placówki oświatowe, stanowiące najczęstsze cele codziennych przemieszczeń, generują podróże odbywane w ściśle określonych porach dnia i po wyznaczonych trasach. Z kolei podróże fakultatywne i incydentalne, takie jak spotkania towarzyskie, zakupy, wyjazdy związane z kulturą, ochroną zdrowia czy sprawami administracyjnymi, cechują się większą nieregularnością i spontanicznością niż podróże obowiązkowe. Na poniższych mapach przedstawiono lokalizację generatorów ruchu.

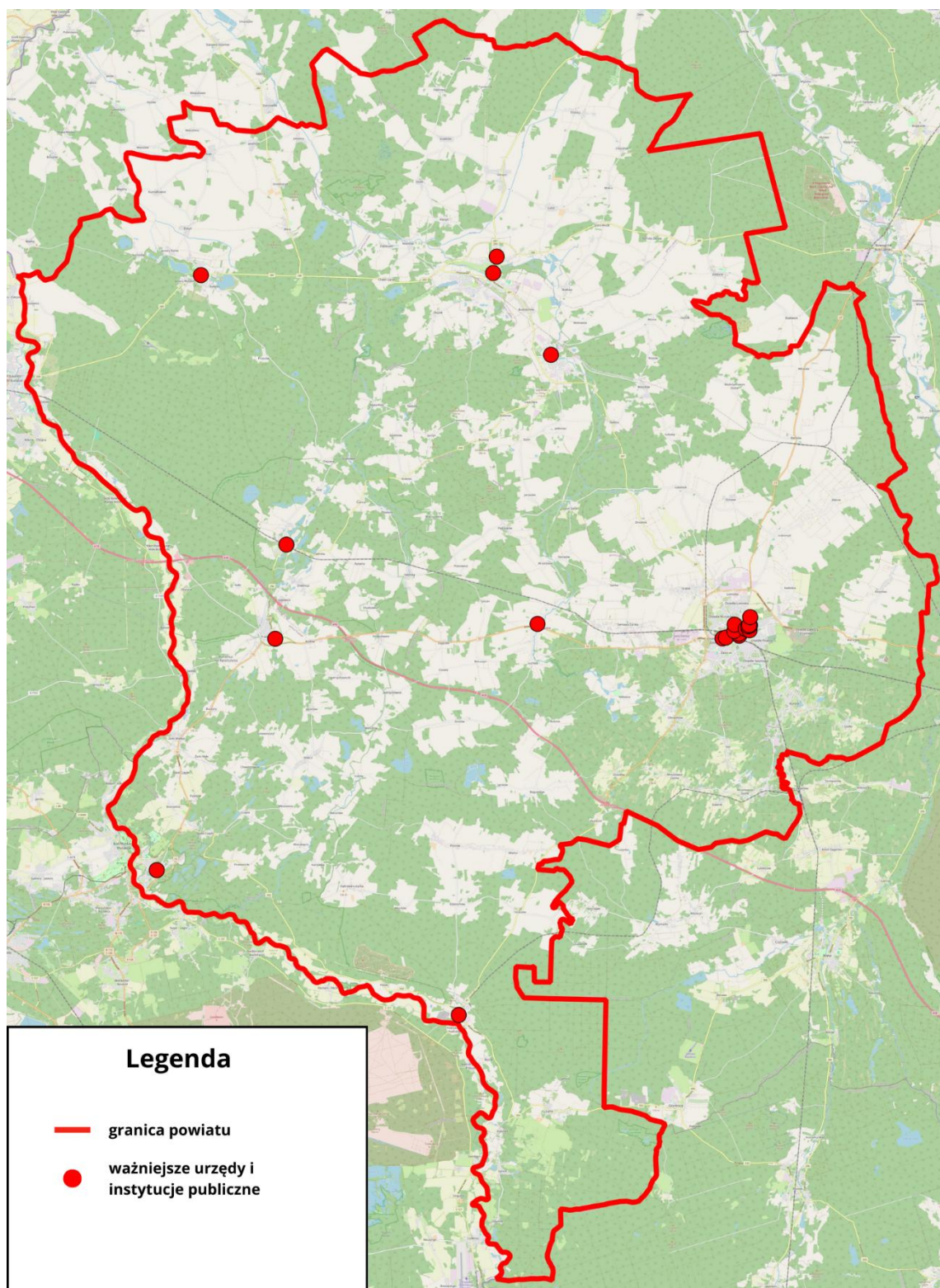
Mapa 4. Szkoły w Powiecie Żarskim



Źródło: opracowanie własne

Szkoły – jednostki organizacyjne Powiatu Żarskiego – zlokalizowane są głównie w Żarach (10 placówek) i Lubsku (4 placówki).

Mapa 5. Ważniejsze urzędy i punkty użyteczności publicznej w Powiecie Żarskim

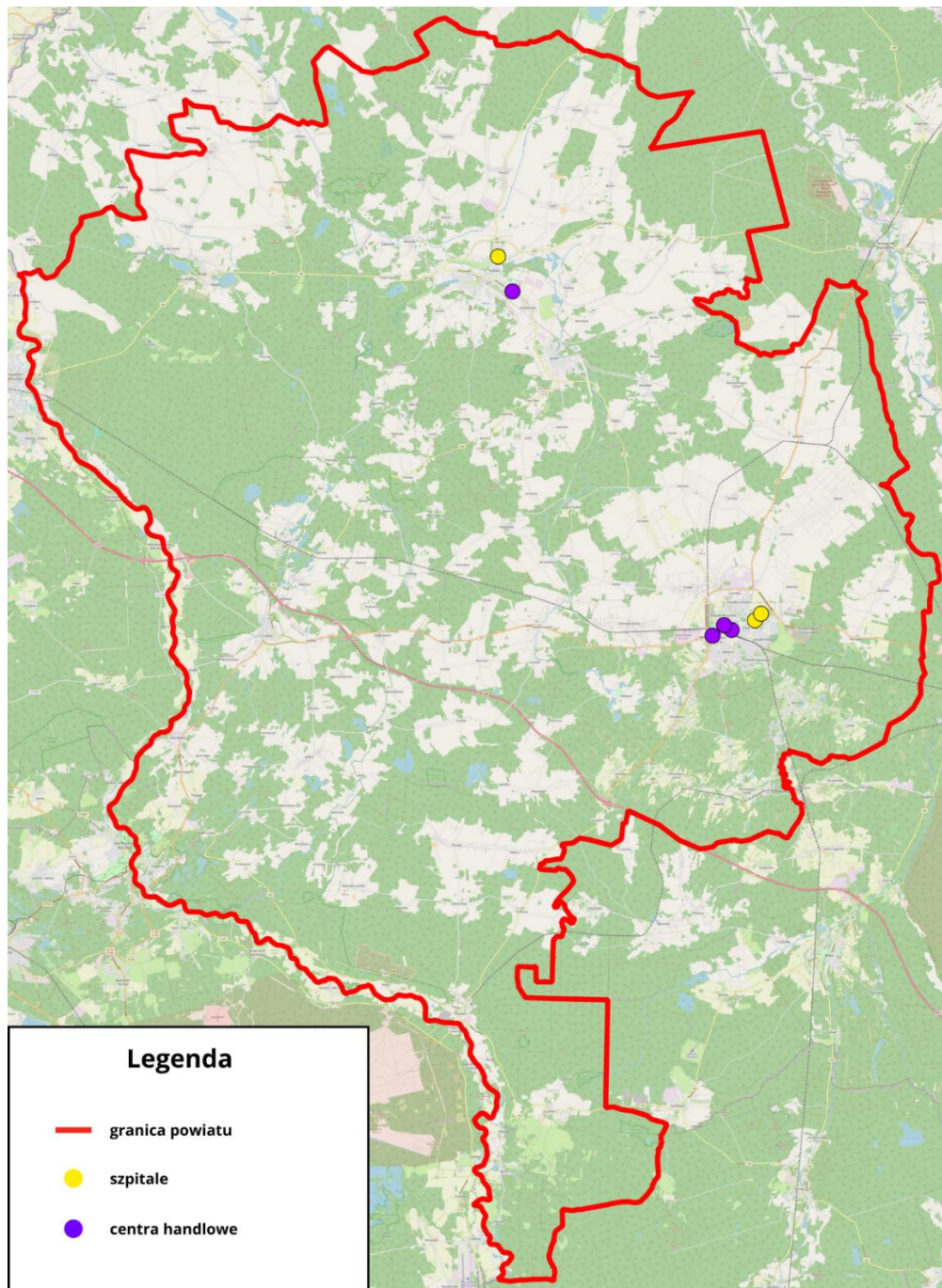


Źródło: Opracowanie własne

Miasto Żary jako siedziba Powiatu Żarskiego, pełni funkcję administracyjną. W Żarach mieszczą się m.in. Starostwo Powiatowe, Urząd Miejski, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna, Powiatowy Urząd Pracy, Urząd Skarbowy, Inspektorat Nadzoru Budowlanego, Placówka Terenowa Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, Sąd i Prokuratura Rejonowe. W Lubsku znajduje się

filia Starostwa Powiatowego w Żarach. W pozostałych gminach powiatu swoje siedziby mają urzędy miast i gmin.

Mapa 6. Szpitale w Powiecie Żarskim



Źródło: opracowanie własne

Na obszarze Powiatu Żarskiego zlokalizowane są 2 szpitale: Szpital Na Wyspie Sp. z o.o., 105. Kresowy Szpital Wojskowy z Przychodnią SP ZOZ oraz Zakład Opiekuńczo-Leczniczy Szpitala Na Wyspie Sp. z o.o. w Lubsku.

#### 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości. Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca,
- przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

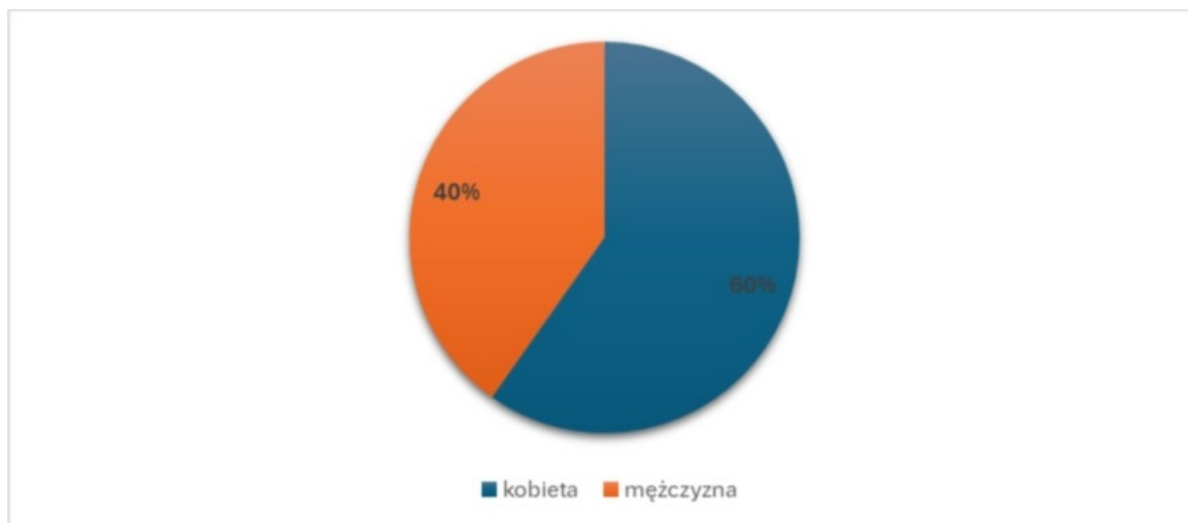
Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez utworzenie specjalnych korytarzy komunikacyjnych wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Cały system komunikacji zbiorowej powinien zostać poddany gruntownym badaniom w celu wyznaczenia najkorzystniejszych tras przebiegu umożliwiających:

- krótszy dojazd do celu podróży,
- możliwość stworzenia równoodstępowych rozkładów jazdy,
- możliwość zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

W dniach od 13 do 27 stycznia 2025r. przeprowadzono badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych za pomocą ankiety online na stronie Powiatu. Respondenci odpowiedzieli na pytania zamknięte i otwarte dotyczące codziennych zachowań komunikacyjnych oraz ocenili jakość oferty publicznej komunikacji zbiorowej. Pytania otwarte pozwoliły uzyskać informacje na temat propozycji zmian. Chociaż badania ankietowe dają przede wszystkim subiektywny obraz komunikacji zbiorowej danej społeczności, bez uwzględnienia interesu publicznego oraz rentowności przewoźnika, jednak wnioski, jakie z nich płyną pozwalają podjąć działania w celu poprawy oferty w sposób najbardziej odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Ankiety były całkowicie anonimowe, a informacje uzyskane w badaniu zostały wykorzystane jedynie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych. Odpowiedzi na pytania dotyczące płci, wieku, wykształcenia i statusu zawodowego pozwoliły określić profil respondentów. Dokonano tego na podstawie informacji uzyskanych z metryczki umieszczonej na końcu kwestionariusza ankietowego. Wśród respondentów przeważały kobiety. Z danych statystycznych mieszkańców Powiatu Żarskiego również wynika przewaga kobiet nad liczbą mężczyzn. Poniższy diagram obrazuje stosunek obu płci.

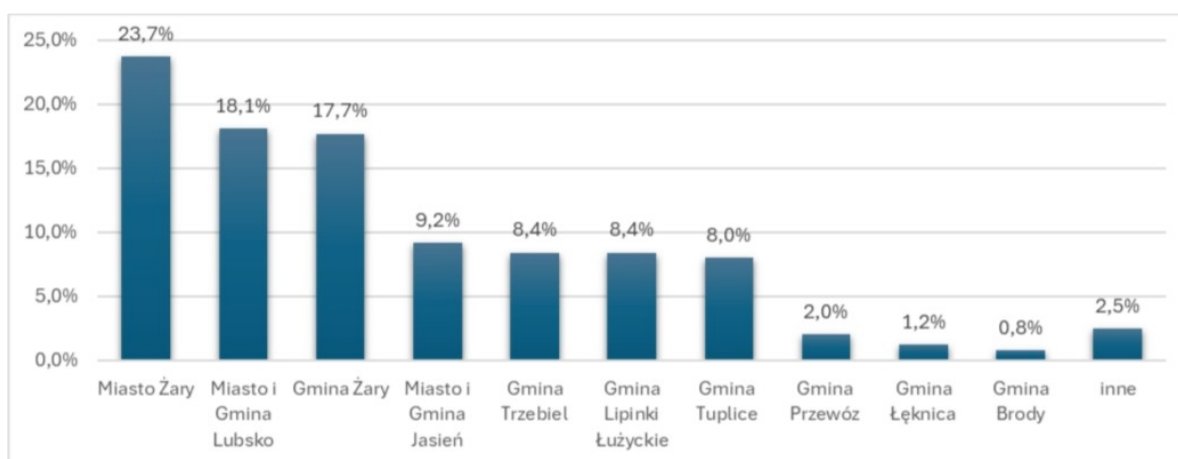
Wykres 7. Płeć respondentów



Źródło: opracowanie własne

Osoby udzielające odpowiedzi na pytania pochodziły ze wszystkich gmin Powiatu Żarskiego.

Wykres 8. Miejsce zamieszkania respondentów

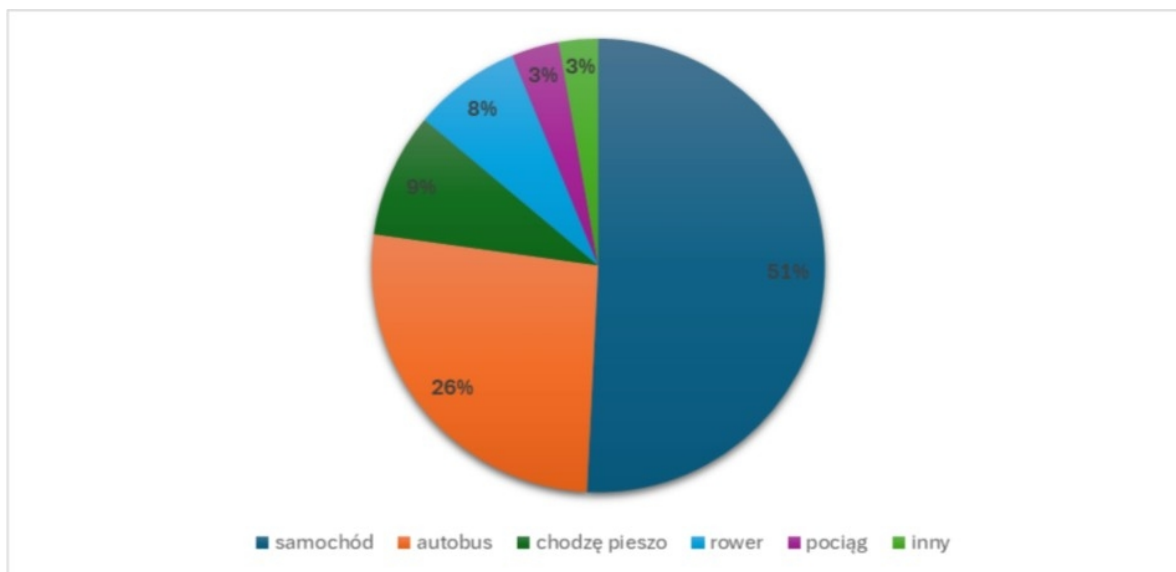


Źródło: opracowanie własne

Najwięcej osób badanych mieszkało gminę miejską Żary (23,7%), następnie w gminę Lubsko (18,1%) oraz gminę wiejską Żary (17,7%). Najmniej respondentów zamieszkiwało gminę Łęknica (1,2%) oraz Brody (0,8%). Odpowiedzi „inne” udzielały osoby z sąsiadujących gmin powiatu żagańskiego.

W odpowiedzi na pytanie „Z jakiego środka transportu najczęściej Pan/i korzysta?” uzyskano następujące odpowiedzi:

Wykres 9. Z jakiego środka transportu najczęściej Pan/i korzysta?



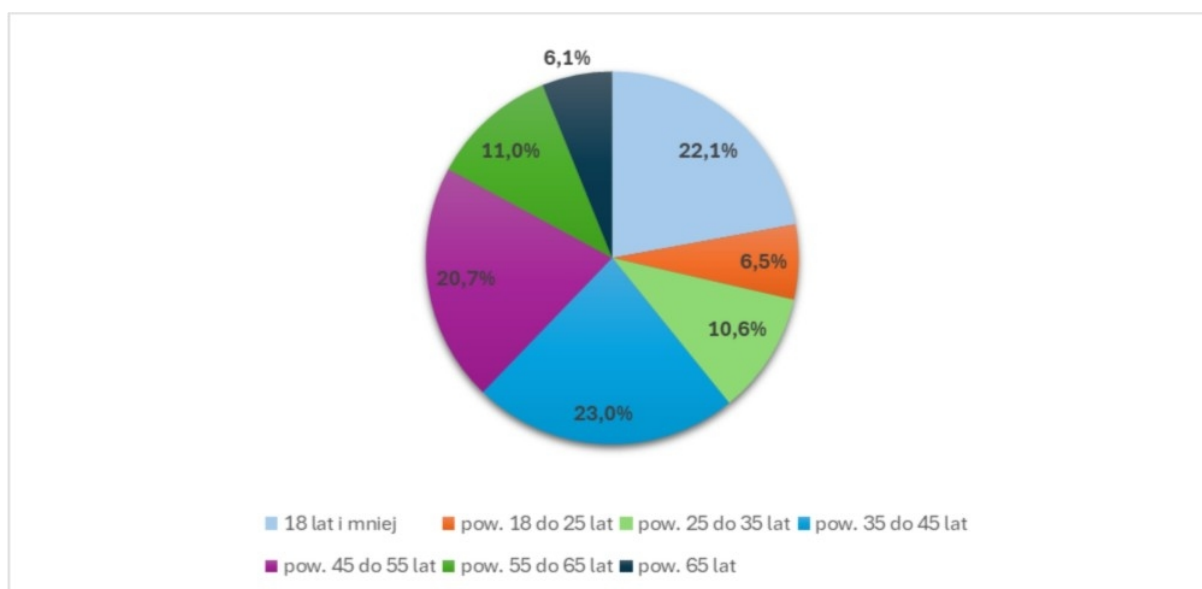
Źródło: opracowanie własne

Respondenci głównie dojeżdżali do miejsca pracy/nauki samochodem (51%), autobusem (26%) lub poruszali się pieszo (9%). Głównym środkiem transportu pozostaje samochód osobowy i tak zapewne pozostanie, ale polityka instytucji publicznych różnych szczebli ma zmierzać do tego, żeby zwiększyć udział w tym segmencie komunikacji zbiorowej, w przypadku Powiatu Żarskiego autobusowej i kolejowej. Wynika to wprost z polityki transportowej państwa.

6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i uwzględniające infrastrukturę transportową

Wśród respondentów największą grupę stanowią osoby w wieku 35 – 45 lat (23%) i uczniowie (22,1%).

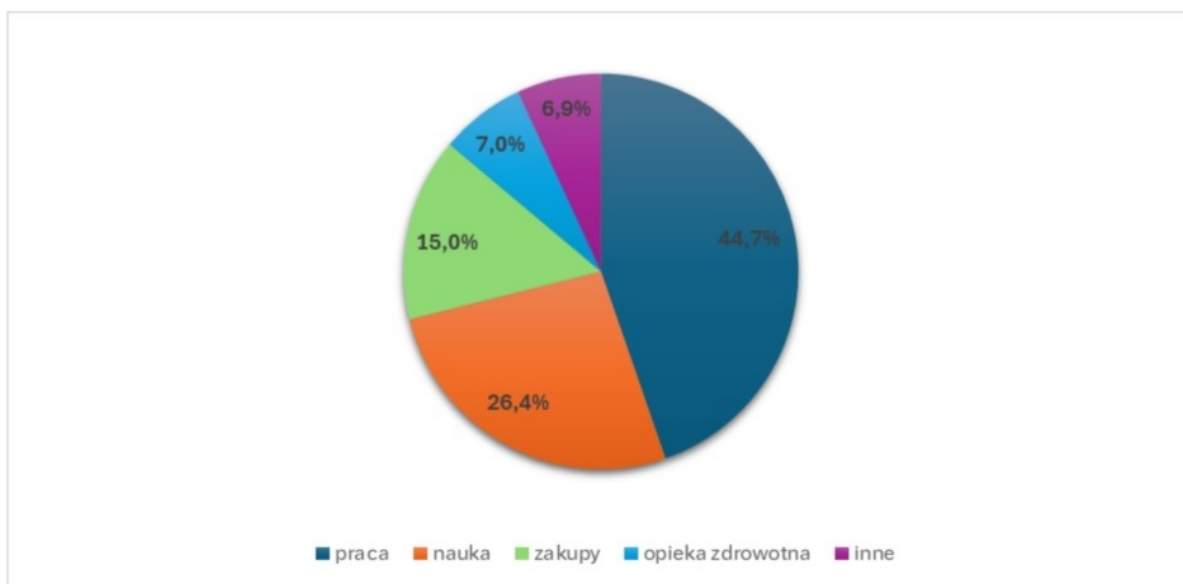
Wykres 10. Wiek respondentów



Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca (44,2%). Pozostałe osoby najczęściej podróżują do szkoły (26,4%), na zakupy (15%) i do lekarza (7%). Niewielki odsetek badanych podał inny cel podróży niż możliwe do wyboru.

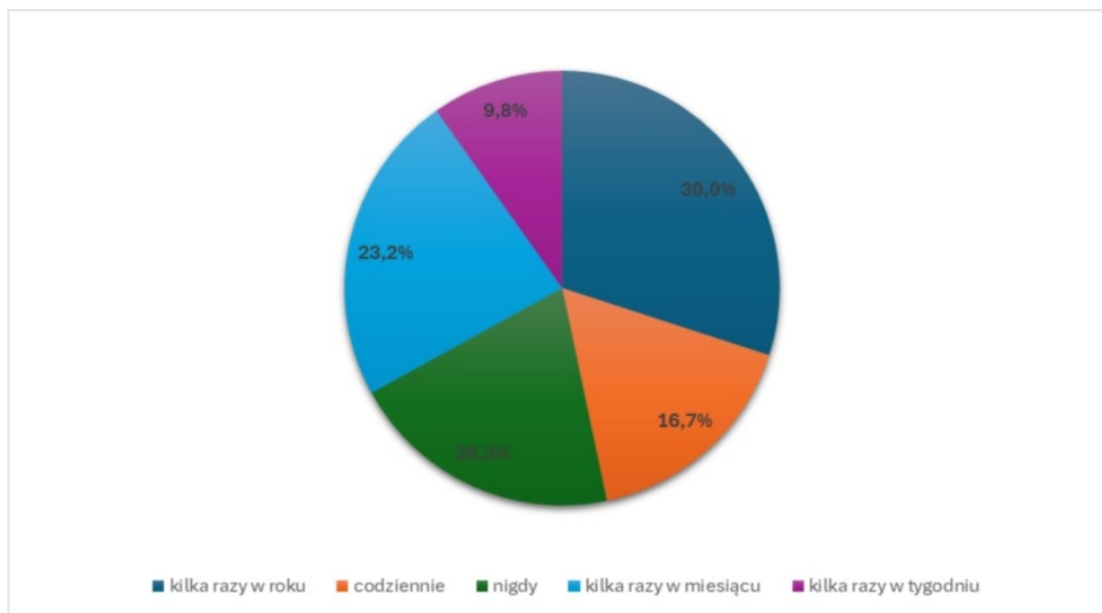
Wykres 11. Jaki jest Pani/a najczęstszy cel podróży?



Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość respondentów podróżuje komunikacją zbiorową kilka razy w roku (30%). Kilka razy w miesiącu podróżuje 23,2% badanych. Pozostałe grupy to osoby podróżujące codziennie – 16,7%. 20,3% osób zadeklarowało, że nie korzysta z komunikacji zbiorowej. Kilka razy w tygodniu z transportu publicznego korzysta 9,8% respondentów.

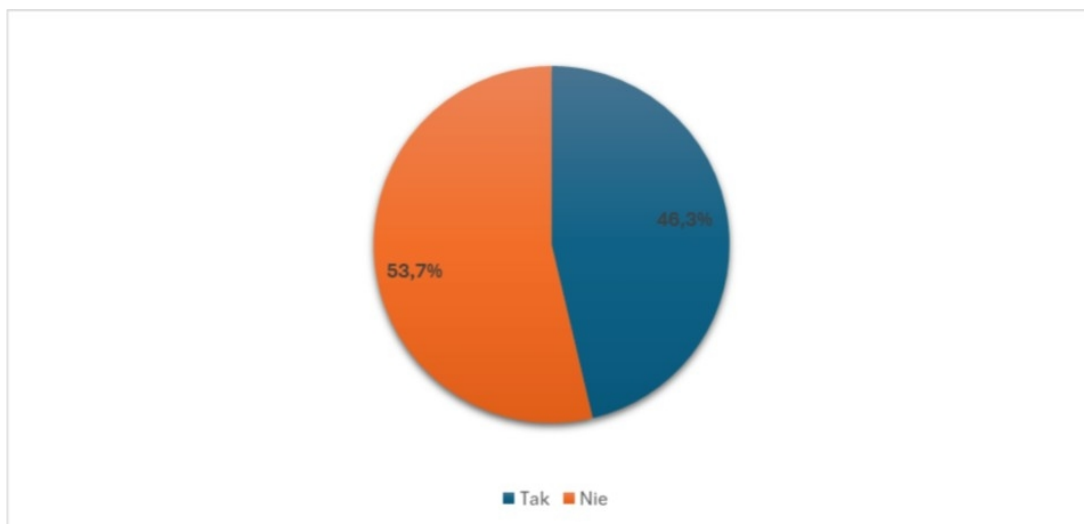
Wykres 12. Jak często podróżuje Pan/i transportem zbiorowym?



Źródło: opracowanie własne

Respondenci zostali zapytani także o to, czy w perspektywie najbliższej dekady myślą o zmianie środka transportu, którym teraz się poruszają. Większość – 53,7% - nie planuje podejmowania takich działań.

Wykres 13. Czy w ciągu najbliższych 10 lat planuje Pan/i zmienić środek transportu służący celom dojazdu do szkoły/pracy?

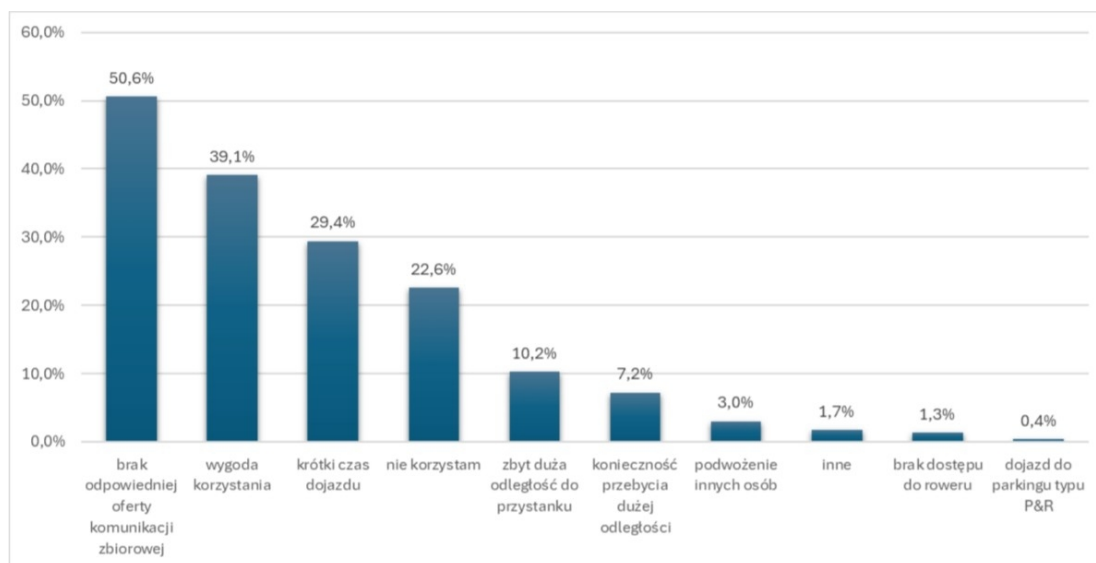


Źródło: opracowanie własne

Największą grupą, która planuje w ciągu najbliższych 10 lat zmienić środek transportu są uczniowie. Dotyczy to przede wszystkim zamiaru przesiadania się na samochody: w tej społeczności aż 55% stanowią uczniowie. W pozostałych grupach wiekowych odpowiadający w większości nie planują w najbliższym czasie zmieniać głównego środka transportu.

Ankietowani pytani o przyczynę wyboru samochodu zamiast autobusu czy pociągu, tłumaczą swoją decyzję brakiem odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej (50,6%). Dużo osób wskazuje również na to, że podróż autem jest wygodniejsza i szybsza (39,1% i 29,4%).

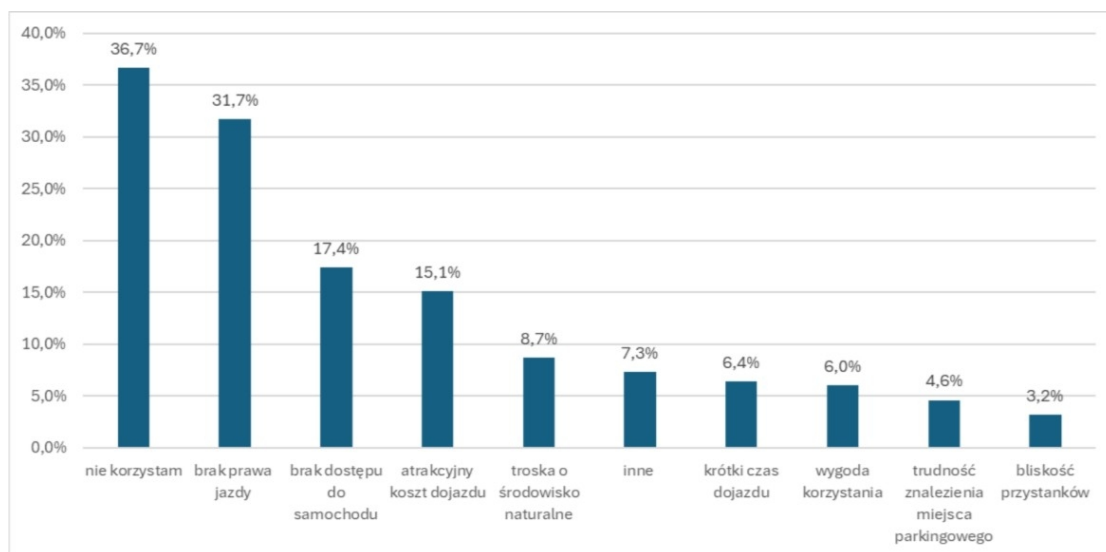
Wykres 14. Powody, dla których korzysta Pan/i z samochodu zamiast z transportu zbiorowego?



Źródło: opracowanie własne

Jest także grupa mieszkańców powiatu, która niejako musi korzystać z autobusów i pociągów, ale nie brakuje respondentów, dla których jazda autobusami i pociągami jest w pełni dobrowolnym wyborem. Powodem wyboru przez respondentów transportu zbiorowego jako najpopularniejszego środka przemieszczania się jest najczęściej brak prawa jazdy i brak dostępu do samochodu (31,7% i 17,4%), ale również atrakcyjny koszt dojazdu (15,1%) i troska o środowisko naturalne (8,7%).

Wykres 15. Przyczyny wyboru transportu zbiorowego



Źródło: opracowanie własne

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Ocenę zadowolenia z funkcjonowania komunikacji zbiorowej pokazuje poniższa tabela. Anketowani mogli wystawiać oceny w skali od 1 do 5.

Tabela 4. Ocena jakości poszczególnych cech usługi przewozu

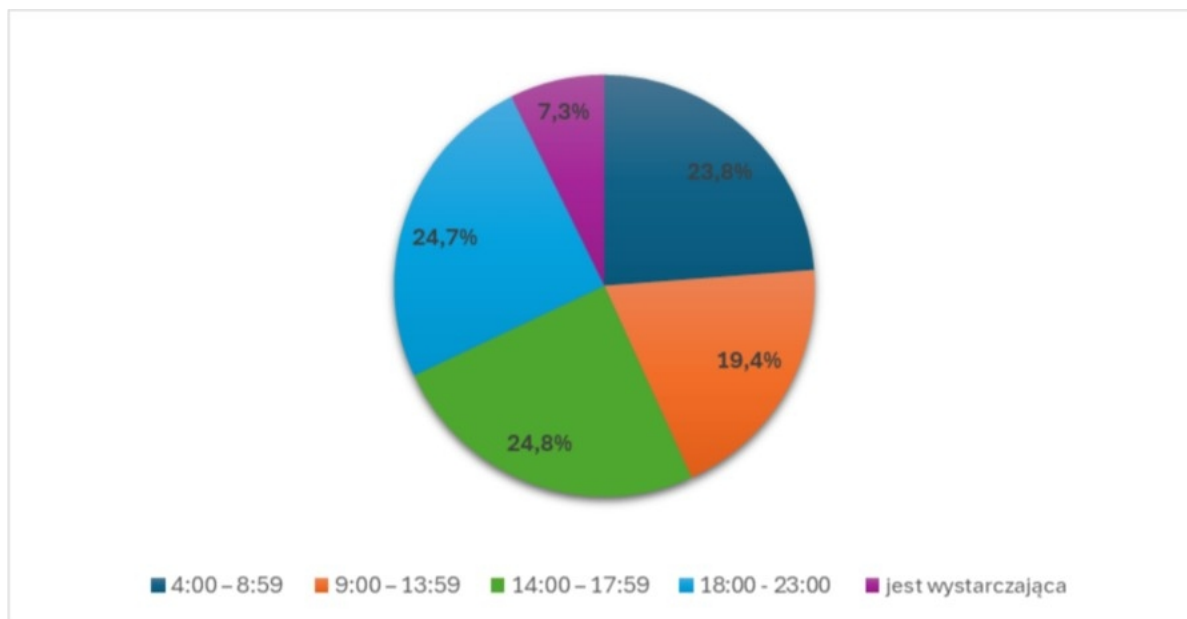
| Lp.                   | Cecha usługi przewozu                                                                                 | Ocena jakości |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1                     | punktualność komunikacji zbiorowej                                                                    | 3,09          |
| 2                     | Wygoda (komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku)                                  | 2,83          |
| 3                     | Częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami                                                        | 1,98          |
| 4                     | Bezpieczeństwo                                                                                        | 3,07          |
| 5                     | Czytelność rozkładów jazdy                                                                            | 2,88          |
| 6                     | Informacja (dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach) | 2,87          |
| 7                     | Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych                                              | 2,26          |
| 8                     | Dostępność miejsc siedzących                                                                          | 3,15          |
| 9                     | Niezawodność połączeń                                                                                 | 2,57          |
| Średnia ocena jakości |                                                                                                       | 2,74          |

Źródło: opracowanie własne

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostały ocenione: dostępność miejsc siedzących, bezpieczeństwo i punktualność komunikacji zbiorowej. Aspektami, które oceniono najgorzej były częstotliwość odjazdów i dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

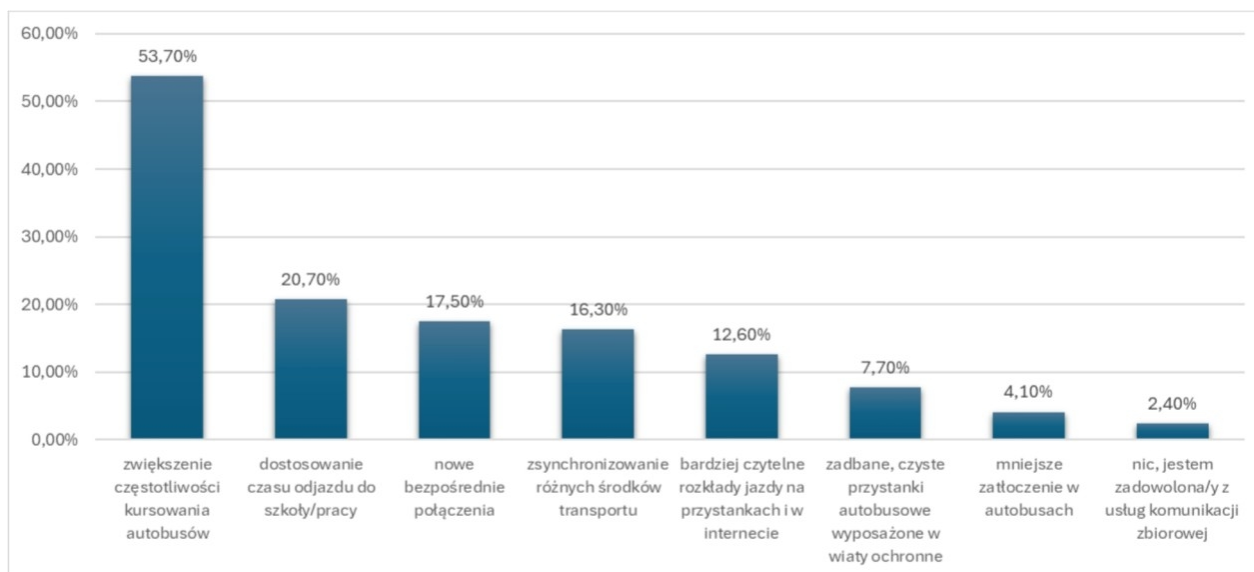
Wśród badanych, którzy korzystają z komunikacji zbiorowej, na pytanie w jakich porach liczba kursów powinna zostać zwiększona wskazali na godziny między 14:00 a 17:59 (24,8%) – głównie uczniowie – i między 18:00 a 23:00 (24,7%). Jednak dużo osób wskazuje również na niedostateczną ilość kursów w godzinach porannych.

Wykres 16. Czy według Pana/i obecna częstotliwość kursów linii, którą Pan/i najczęściej podróżuje jest wystarczająca? Jeżeli nie, to w jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?



Źródło: opracowanie własne

Wykres 17. Jakie zmiany wpłynęłyby Pana/i zdaniem na poprawę funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Powiat Żarski?



Źródło: opracowanie własne

## 6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Według Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2021r. 16 731 mieszkańców Powiatu Żarskiego posiada orzeczenie o niepełnosprawności.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to realizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozy ogólnodostępne – obsługa autobusami z niską podłogą na części długości pojazdu (LE) lub z niską podłogą na całej długości pojazdu bez progów poprzecznych wewnątrz (LF), obydwa rodzaje pojazdów ze sprawną zdolnością przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego, posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwia podróż osobom niedosłyszącym) i system informacji dźwiękowej (pozwala na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym, niedowidzącym i niewidomym).

- przewozy specjalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób niepełnosprawnych, przewozy mające na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec komunikacji miejskiej dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla nich. Ostatecznym efektem działań organizatora i operatora wychodzących naprzeciw preferencjom tej grupy pasażerów powinno być osiągnięcie i następnie utrzymywanie 100% udziału pojazdów z niską podłogą w taborze wykorzystywanym do przewozów publicznych. Nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują zwiększenia liczby pojazdów z niską podłogą z poprawnie działającą wizualno-dźwiękową informacją pasażerską, ale również osoby starsze i rodzice z dziećmi.

Należy również zwrócić uwagę na istniejące bariery architektoniczne i konstrukcyjne, które utrudniają dostępność transportu publicznego dla osób na wózkach inwalidzkich, w szczególności:

- brak odpowiednich peronów i podjazdów umożliwiających wygodne i bezpieczne wsiadanie do autobusów niskopodłogowych na dworcu autobusowym,

- brak wind lub platform dla osób poruszających się na wózkach na dworcu PKP,

- zbyt wąskie przejścia i nieprzystosowane krawężniki, które uniemożliwiają samodzielne poruszanie się po obszarze dworca i dojście do przystanków czy peronów.

Mając to wszystko na uwadze, organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do transportu publicznego:

- organizacja przewozów specjalnych mikrobusem przystosowanymi do przewozu dzieci niepełnosprawnych (m.in. posiadających windę dla wózków i miejsce na kilka wózków inwalidzkich) do wyznaczonych placówek oświatowych;

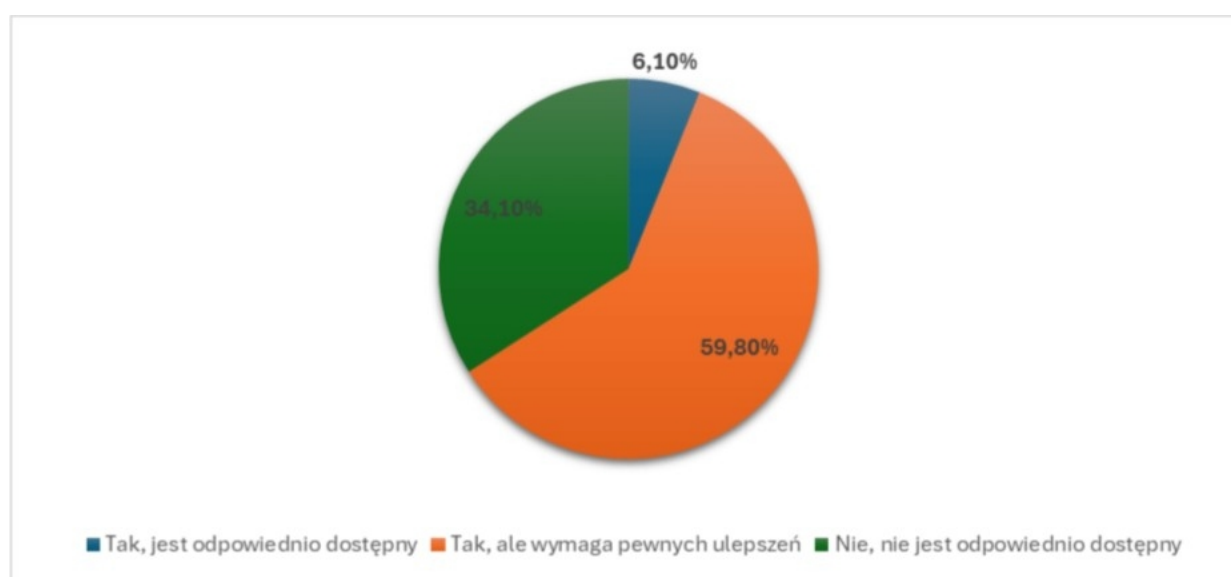
- organizacja komunikacji miejskiej, w taki sposób, aby stosowano zalecenia w zakresie dysponowania taboru niskopodłogowym (będące jednocześnie wiążącymi zapisami w umowie z operatorem); celem tych zaleceń powinno być operowanie w taki sposób niskopodłogowym (LF) lub niskowejściowym (LE) taboru autobusowym, aby kursował on przede wszystkim na tych liniach i kursach, które docierają w pobliże obiektów użyteczności publicznej będących celami podróży dla osób niepełnosprawnych i innych grup społecznych o ograniczonej sprawności ruchowej (osoby chore lub starsze).

W przeprowadzonym badaniu ankietowym zbadano również dostępność transportu publicznego dla osób ze szczególnymi potrzebami (to choćby osoby mające trudności w poruszaniu się, np. z powodu wieku lub choroby, rodzice z małymi dziećmi, kobiety w ciąży, pasażerowie posiadający ciężki bagaż), w tym z niepełnosprawnościami. Zdecydowana większość respondentów uważa, że transport publiczny jest odpowiednio dostępny dla osób ze szczególnymi potrzebami, ale wymaga pewnych ulepszeń (59,8%). Osoby, które stwierdziły, że transport publiczny nie jest odpowiednio dostępny pod tym względem, argumentowały swoją odpowiedź m.in. niedostateczną infrastrukturą, brakiem autobusów niskopodłogowych i przystosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, koniecznością poprawy tablic informacyjnych dla osób niedowidzących oraz nieodpowiednim wyposażeniem przystanków. Wskazywano również na poważne problemy

z dostępem do dworców (PKS i PKP), w tym brak podjazdów, wind i innych rozwiązań umożliwiających samodzielne podróżowanie osobom na wózkach inwalidzkich.

Dodatkową barierą, istotnie utrudniającą korzystanie z transportu publicznego przez osoby z niepełnościami, jest niedopasowanie wysokości krawężników przystankowych do poziomu podłogi autobusów niskopodłogowych. W wielu lokalizacjach krawęż peronu znajduje się zbyt wysoko w stosunku do podłogi pojazdu, co skutkuje powstaniem progu utrudniającego lub wręcz uniemożliwiającego sprawne i bezpieczne wsiadanie oraz wysiadanie osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, o kulach, osób starszych lub z ograniczoną mobilnością. Tego rodzaju bariery infrastrukturalne znacząco obniżają funkcjonalność nawet najlepiej dostosowanego taboru, dlatego działania organizatora transportu publicznego powinny uwzględniać również modernizację przystanków poprzez zastosowanie tzw. krawężników peronowych typu Kassel lub równoważnych, zgodnych z wymogami dostępności dla osób z niepełnościami.

Wykres 18. Czy uważasz, że transport zbiorowy w Powiecie Żarskim jest odpowiednio dostępny dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnościami?



Źródło: opracowanie własne

## 7. Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

7.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Zadaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest zarządzanie nim na swoim obszarze i planowanie rozwoju transportu zbiorowego. Przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien się kierować przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. Przewozy pasażerskie realizowane są również przez przedsiębiorców świadczących usługi komercyjne, podejmowane z inicjatywy własnej przewoźników autobusowych. Istotnym warunkiem prowadzenia takiej działalności jest odpowiedni potok podróżnych, który daje możliwość uzyskiwania przychodów ze sprzedaży biletów na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów ich świadczenia. Powiat Żarski organizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na 11 liniach komunikacyjnych, zapewniając mieszkańcom gmin Powiatu Żarskiego połączenie z miastem powiatowym i umożliwiając dotarcie do stacji kolejowych. Decyzje o uruchomieniu linii komunikacyjnych muszą być poparte szczegółowym rozeznaniem zapotrzebowania na przewozy transportem zbiorowym, a także możliwościami finansowymi Starostwa Powiatowego w Żarach.

Zgodnie z zapisami planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubuskiego przy planowaniu sieci zakłada się, iż transport kolejowy powinien w miarę możliwości spełniać podstawową rolę w codziennych podróżach mieszkańców, a transport drogowy (autobusowy) ma stanowić

jego uzupełnienie i spełniać funkcję dowozową do korytarzy transportu kolejowego a także realizować przewóz osób w korytarzach, w których nie ma linii kolejowych.

Częstotliwość kursów powinna być dostosowana do natężenia ruchu. W godzinach szczytu (rano i po południu) autobusy powinny kursować częściej, np. co pół godziny, w zależności od liczby mieszkańców i popytu. W godzinach poza szczytem i w weekendy kursy mogą być rzadsze. Rozkład powinien uwzględniać specyficzne potrzeby mieszkańców gmin, np. dojazdy do pracy, szkół, urzędów, szpitali, a także zapewniać wygodne przesiadki do innych środków komunikacji (np. kolejowych) w siedzibie powiatu.

#### 7.2. Punktualność kursowania

Dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Żarski należy przyjąć pewne założenia i terminy:

- odjazd punktualny autobusu – odjazd z przystanku początkowego zgodnie z rozkładem jazdy, odjazd z przystanku pośredniego zgodnie z rozkładem jazdy i nie później niż 5 minut w porównaniu z rozkładem jazdy (z przystanku początkowego nie później niż 1 minutę, o ile nie jest to spowodowane opóźnieniem poprzedniego kursu),

- odjazd niepunktualny autobusu – realizacja odjazdu niezgodnie z powyższymi założeniami,

- odjazd niezrealizowany – brak realizacji odjazdu z przystanku (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od przewoźnika – np. wypadek z winy innej niż kierowcy operatora).

W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić autobus lub bus zastępczy. Autobus należy podstawić w czasie nie dłuższym niż 30 minut od zaistnienia przyczyny. W celu dostosowania czasów przejazdu transportu publicznego do sytuacji ruchowej na terenie miast i wsi oraz zlikwidowania odjazdów z przystanków przed rozkładową godziną odjazdu należy kontynuować obecną współpracę pomiędzy organizatorem i operatorem, prowadzącą do urealnienia międzyprzystankowych zestawów czasów przejazdów. Wskaźniki punktualności, będące wynikami kontroli, umożliwią dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistej sytuacji na drogach, co przełoży się na poprawę punktualności.

Opóźnienia większe niż 3 minuty powodują zaburzenia w możliwości realizacji przesiadek zaplanowanych w rozkładach jazdy i niweczą pozytywne efekty płynące z rozkładowej koordynacji godzin odjazdów, wpływając finalnie na obniżenie odczuwalnej częstotliwości kursowania oraz nierównomierny rozkład popytu na kursy realizowane w podobnych kierunkach, z nieakceptowalnymi przepełnieniami autobusów odjeżdżających po większym upływie czasu względem poprzednich kursów.

#### 7.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 80% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta. W przypadku powtarzającego się przekroczenia niniejszej wartości należy podjąć działania mające na celu zwiększenie oferowanej podaży miejsc. Najprostszym rozwiązaniem niepowodującym zmian szeregowania kursów w zadaniu, jest ekspediowanie klasy taboru z większą liczbą dostępnych miejsc. W przypadku, gdy nie jest to możliwe ze względów technicznych, należy rozważyć uruchomienie dodatkowego kursu wzmacniającego (np. kursu bisowego), lub okresowe zwiększenie częstotliwości kursowania, jeżeli przekroczenia obejmują grupę kolejnych połączeń.

#### 7.4. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

Znaczący wpływ na stan transportu publicznego ma zarówno użytkowany tabor, jak i infrastruktura przystankowa i około przystankowa. Tabor autobusowy powinien być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowoczesnymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów. Okres użytkowania autobusów musi uwzględniać możliwości finansowe przewoźników i powiatu, co z kolei będzie mieć związek z perspektywami pozyskiwania dofinansowania rządowego lub z budżetu województwa lubuskiego na zakup autobusów.

Mając na uwadze rodzaje linii autobusowych oraz różny poziom napełnienia w autobusach, tabor powinien składać się z różnych typów pojazdów o różnych długościach. Taka polityka taborowa wpłynie korzystnie także na zmniejszenie kosztów serwisowych i eksploatacyjnych.

Obecnie w komunikacji zbiorowej na terenie Powiatu Żarskiego autobusy nie są dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych – nie posiadają niskiej podłogi na całej długości ani w drzwiach.

Oprócz eksploatacji autobusów z niską podłogą, zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające osobom o ograniczonej mobilności oraz niepełnosprawnym korzystanie z transportu zbiorowego, takie jak:

- czytelne oznakowanie numeru oraz trasy linii na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, w tym dodatkowe boczne (po prawej stronie) oznakowanie numeru linii za pierwszymi drzwiami na wysokości wzroku oraz dodatkowo także po lewej stronie autobusu,
- głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku w każdym nowym oraz kupowanym używanym autobusie,
- zewnętrzne informacje głosowe obejmujące oznaczenie linii i kierunek jazdy,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy.

Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej mobilności samodzielnego korzystania z usług transportu publicznego powinno się dążyć do całkowitej likwidacji barier infra-strukturalnych poprzez obligatoryjne stosowanie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych do poziomu jezdni na całej ich szerokości,
- skracanie przejścia przez szerokie ulice poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- zmiany lokalizacji istniejących oraz lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie (podnoszenie) poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie.

Zasady te powinny być stosowane przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. W pierwszej kolejności należy dążyć do dostosowania infrastruktury przystankowej w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:

- w obszarze centrum miast i siedzib gmin,
- przy urzędach i instytucjach,
- przy ośrodkach kulturalno-oświatowych,
- przy szkołach i innych placówkach oświatowych,
- przy centrach handlowych,
- przy szpitalach, przychodniach i innych ośrodkach zdrowia,
- przy cmentarzach,
- na pętlach autobusowych.

Następnie należy dostosowywać całą pozostałą i nową infrastrukturę transportu publicznego w granicach miasta.

#### 7.5. Standard w zakresie ochrony środowiska

Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 roku kraj zobowiązał się do przestrzegania unijnych regulacji, zwłaszcza tych dotyczących ochrony środowiska. Zgodnie z artykułem 5 Konstytucji RP państwo ma obowiązek dbać o środowisko, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Ta koncepcja powinna stanowić podstawę strategii krajowych i lokalnych w różnych obszarach życia społecznego i gospodarczego.

W miastach ochrona środowiska jest szczególnie istotna, ponieważ poprawa jego stanu bezpośrednio wpływa na jakość życia mieszkańców. W dłuższej perspektywie przyczyni się to do utrzymania ich funkcji mieszkalnych, edukacyjnych, zawodowych i rekreacyjnych oraz do wspierania rozwoju i innowacji.

Aby osiągnąć te cele, oprócz korzystania z ekologicznych lub bezemisyjnych pojazdów, należy promować niskoemisyjne środki transportu, takie jak komunikacja miejska, skutery czy motorowery, a także całkowicie bezemisyjne formy przemieszczania się, jak jazda na rowerze i piesze wędrówki.

Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego

Transport wpływa na rozwój miast, ale jego nadmierna emisja gazów i pyłów szkodzi środowisku. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w miastach skutecznie redukuje emisję spalin. Przy założeniu, że autobus może przewieźć jednorazowo 60-80 osób, a samochodem w relacji dom-praca podróżuje średnio 1,5 osoby, oznacza to, że jeden autobus mógłby zastąpić nawet 40-50 aut, co przekłada się na mniejszy ruch i niższą emisję spalin.

W tym celu władze lokalne praktykują różne formy zachęt, takie jak uprzywilejowanie transportu publicznego na drogach, rozwój infrastruktury dla komunikacji zbiorowej czy wprowadzenie korzystnych taryf biletowych. Równocześnie stosują ograniczenia dla ruchu indywidualnego, na przykład poprzez strefy niskiej emisji, wyższe opłaty parkingowe czy ograniczenie dostępu do centrów miast dla samochodów. Takie działania skłaniają mieszkańców do wyboru bardziej ekologicznych form transportu, co przekłada się na lepszą jakość powietrza i wyższy komfort życia w mieście.

Zrównoważony rozwój, to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Działania promujące transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów transportu publicznego,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych na osiedlach oraz w ścisłym centrum poprzez tworzenie:
- stref ruchu uspokojonego,
- ciągów pieszo-jezdnich,
- ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych.

Układ przestrzenny i drogowy miasta kształtuje jego system transportowy, dlatego wszelkie działania planistyczne powinny uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju. Kluczowe aspekty to:

- polityka przestrzenna – planowanie zagospodarowania terenu tak, by zmniejszać zapotrzebowanie na transport (np. wielofunkcyjne osiedla),
- polityka gospodarcza – rozwój branż nieobciążających transportu drogowego i lokowanie działalności wymagającej transportu w pobliżu kolei,
- polityka społeczna – promowanie transportu zbiorowego i transportu bezsilnikowego.

Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

Ważnym aspektem ochrony środowiska jest utrzymanie dużego udziału niskoemisyjnych pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym, zgodnych z obowiązującymi normami ekologicznymi. Nowoczesne silniki spalinowe spełniające normę Euro 6 cechują się niską emisją, a coraz większą popularność zyskują pojazdy elektryczne i hybrydowe. Ze względu na wysokie koszty wymiany taboru, nowoczesne i ekologiczne pojazdy powinny być wykorzystywane głównie w całodziennych kursach oraz w dni wolne, podczas gdy starszy tabor może służyć w godzinach szczytu, na pojedynczych zmianach i jako rezerwa.

## **8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym**

### **8.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym**

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy.

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator – samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnego przewozu osób wydanych na podstawie ustawy o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- gmina:

- w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

- powiat:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,

- województwo:

- na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
  - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.
- Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

W przypadku związku powiatowo-gminnego zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonywane są przez zarząd związku powiatowo-gminnego. Środki na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej przekazywane są z budżetów samorządów tworzących Związek. Zgodnie z Ustawą o publicznym

transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- opracowanie planu transportowego, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego polega między innymi na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym należą przede wszystkim:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Organizator transportu publicznego powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokość opłaty dodatkowej za brak ważnego biletu lub uprawnień do przejazdu (Ustawa z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe).

## 8.2. Wybór operatora

Zgodnie ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizator publicznego transportu, czyli Powiat Żarski dokonuje wyboru operatora transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób. Poniżej przedstawiono możliwe tryby wyboru operatora:



Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

1. ustawy Prawo zamówień publicznych;

2. może także zawrzeć umowę bezpośrednio wyłącznie w przypadkach opisanych w ustawie, czyli wówczas, gdy:

- wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. km),

- usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych,

- w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące).

Pierwsze dwa tryby mają charakter wyboru konkurencyjnego, zapewniającego dostępność oferowanych usług stosunkowo szerokiemu kręgowi podmiotów zainteresowanych świadczeniem usług przewozowych. Organizator może również realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie własnego samorządowego zakładu budżetowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego.

Wykonywanie przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych w ramach sieci publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Powiat Żarski zlecone zostały poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2023r., poz. 2778).

### 8.3. Przygotowywanie oferty przewozowej

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców. Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- organizację systemów dowozowych do punktów przesiadkowych,

- promocję usług transportu publicznego.

Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

#### 8.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Rozkład jazdy linii transportu publicznego jest tworzony z myślą o pasażerach, dlatego powinien cechować się przejrzystością, prostotą i łatwością zapamiętania. Można to osiągnąć poprzez ustalanie odjazdów o powtarzalnych minutach w każdej godzinie. Rozkład jazdy jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania).

Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, najczęściej wprowadza się podział dni w roku na poszczególne grupy, typy o podobnej specyfice. W ramach typów dni wprowadza się osobno przygotowany rozkład, w którym – dla czytelności – godziny odjazdów powinny być prezentowane oddzielnie, w odrębnych rubrykach:

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach można wprowadzać dodatkowo:

- rozdzielenie rozkładu dla dni roboczych na dni nauki szkolnej oraz dni wolne od nauki szkolnej (ferie, wakacje),
- specjalne rozkłady jazdy, np. na okres świąt lub wydarzeń powodujących istotne zmiany popytu, np. Wszystkich Świętych, Sylwester/Nowy Rok, Wielkanoc, czy też imprezy sportowe.

Typowy dzień roboczy w komunikacji rozpoczyna się o godzinie 4:00 i kończy o 23:00. Każdy dzień roboczy można podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania pojazdów transportu publicznego:

- 4:00 – 6:30 – poranek,
- 6:30 – 8:00 – szczyt poranny,
- 8:00 – 13:30 – okres międzyszczytowy,
- 13:30 – 16:00 – szczyt popołudniowy,
- 16:00 – 19:00 – wieczór,
- 19:00 – 23:00 – późny wieczór.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory, jednakże jako podstawę należy traktować:

- w soboty:
  - 6:00 – 9:00 - poranek,
  - 9:00 – 15:00 – szczyt handlowy w ciągu dnia,
  - 15:00 – 19:00 – wieczór,
  - 19:00 – 23:00 – późny wieczór,
- w niedziele:

- 6:00 – 11:00 – poranek,
- 11:00 – 17:00 – dzień,
- 17:00 – 23:00 – wieczór i późny wieczór.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Częstotliwości kursowania zależy od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków pasażerskich. W okresie wakacji szkolnych dopuszczalne jest obniżanie częstotliwości kursowania w godzinach szczytów przewozowych ze względu na niższą wielkość popytu na usługi przewozowe ze strony uczniów.

Rozkład jazdy powinien zawierać:

- imię i nazwisko lub nazwę przewoźnika oraz jego adres zamieszkania, o ile jest on tożsamy z miejscem wykonywania przez niego działalności gospodarczej, albo siedzibę i adres,
- nazwę linii komunikacyjnej,
- przystanki komunikacyjne i dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej,
- dzień, od którego rozkład jazdy obowiązuje, oraz termin jego ważności,
- drogę przejazdu,
- dni tygodnia lub okresy, w których komunikacja kursuje,
- godziny przyjazdu lub odjazdu środka transportowego z przystanku komunikacyjnego lub dworca albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania,
- oznaczenie linii komunikacyjnej, na której ma być wykonywany,
- oznaczenie odpowiednim symbolem usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej oraz ekspresowej,
- oznaczenie linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów,
- objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli.

Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej,
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi, ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Z punktu widzenia pasażera najwygodniejszym rozwiązaniem jest stosowanie w całym regionie komunikacyjnym spójnej i czytelnej taryfy.

Projektowanie systemu taryfowo-biletowego wspólnego dla operatorów i przewoźników funkcjonujących w ramach zintegrowanego systemu transportu publicznego, jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora transportu. Ten system polega na określeniu cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem

transportu publicznego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu prywatnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym. Socjalny charakter transportu publicznego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg, przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

W przypadku, gdy organizator transportu publicznego będzie chciał pozyskać dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych, należy wdrożyć wszystkie uwarunkowania wynikające z przepisów regulujących zasady rozliczania tych dopłat. Należy dążyć do ujednolicenia zasad taryfowych na całym obszarze Powiatu Żarskiego.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów transportu publicznego – wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,

- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów, jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.).

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (biletowy) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu):

- potencjalne rodzaje biletów przejazdowych:

- jednorazowe:

- uprawniające do przejazdu na danej linii, niezależnie od długości przestrzennej i czasowej tego przejazdu (nie dłużej jednak niż do momentu dotarcia przez pojazd do przystanku końcowego, właściwego dla danego kierunku linii lub ostatniego przystanku przed zjazdem do zajezdni),

- uprawniające do przejazdu wyłącznie do 3 przystanków od wejścia do pojazdu, charakteryzujące się atrakcyjną ceną, mającą zachęcać do korzystania przez pasażerów z transportu także na krótkich odcinkach,

- czasowe, uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu; mogą to być bilety:

- na okaziciela o określonym horyzoncie czasowym (np. kilka lub kilkanaście godzin, 1 dzień, tydzień, dni robocze w miesiącu kalendarzowym, miesiąc kalendarzowy itp.), z określeniem stref obszarowych, na których bilety te są ważne,

- imienne o określonym horyzoncie czasowym (np. tydzień, dni robocze w miesiącu kalendarzowym, miesiąc kalendarzowy itp.), z określeniem stref obszarowych, na których są ważne,

- formy biletów – papierowe, elektroniczne, identyfikatory transakcji (przy opłacaniu przejazdów kartą zbliżeniową bez wydruku biletu),

- sposób płatności za usługę przewozu – gotówka, karta płatnicza, elektroniczna portmonetka,

- kanały dystrybucji biletów, oparte o:

- stałe punkty sprzedaży,

- automaty stacjonarne,

- automaty mobilne w pojazdach,

- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,

- telefony komórkowe,

- urządzenia z dostępem do Internetu,

- uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:

- wynikające z ustaw;
- wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego,
- kontrola dokumentów przewozowych, która powinna być prowadzona według zasad określonych w ustawie Prawo przewozowe.

Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także proste metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym. Innowacyjne rozwiązania w systemach taryfowo-biletowych w swych założeniach opierają się na:

- technologiach umożliwiających:
  - funkcjonowanie biletu elektronicznego (np. w formie karty miejskiej), dążąc do ograniczenia roli biletów w formie papierowej jako wyłącznie uzupełniających,
  - zakupienie biletu elektronicznego jako doładowanie karty w automacie biletowym lub transakcji przez dowolne urządzenie (telefon komórkowy, komputer itp.)
  - dokonanie zapłaty za bilet elektroniczny kartą płatniczą, elektroniczną portmonetką.

Jednym z głównych zadań organizatora transportu publicznego jest wdrożenie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. W Powiecie Żarskim sprzedaż biletów powierzono operatorowi, z której uzyskiwane wpływy stanowią jego dochód. Bilety przejazdowe można kupić w punktach sprzedaży i online przez stronę internetową.

Tabela 10. Udział poszczególnych typów biletów w ogólnej liczbie sprzedanych biletów na liniach autobusowych, których organizatorem jest Powiat Żarski

| Typ                            | 2023 r. (%) | 2024 r. (%) |
|--------------------------------|-------------|-------------|
| Bilety jednorazowe,            | 99,61%      | 99,55%      |
| normalne                       | 88,30%      | 89,61%      |
| z ulgą ustawową                | 11,70%      | 10,39%      |
| Bilety miesięczne,             | 0,39%       | 0,45%       |
| z ulgą ustawową                | 7,89%       | 7,56%       |
| z ulgą dla ucznia              | 79,39%      | 84,19%      |
| normalne                       | 12,72%      | 8,25%       |
| Razem jednorazowe i miesięczne | 100,00%     | 100,00%     |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od operatora

Bilety jednorazowe na liniach, których organizatorem jest Powiat Żarski, stanowiły niemal całość sprzedanych biletów w ostatnich dwóch latach – ok. 99,6%. Nieznacznie wzrosła sprzedaż biletów normalnych jednorazowych z 88,3% do 89,61%, a spadła sprzedaż biletów jednorazowych z ulgą ustawową z 11,7% do 10,39%.

Bilety miesięczne stanowiły niewielki odsetek wszystkich biletów, ale ich udział wzrósł z 0,39% do 0,45%. Bilety normalne spadły z 12,72% do 8,25%. Bilety ulgowe dla uczniów natomiast wzrosły z 79,39% do 84,19% biletów miesięcznych. Bilety z ulgą ustawową spadły nieznacznie z 7,89% do 7,56%.

Bilety jednorazowe dominują, ale następuje niewielkie przesunięcie na korzyść normalnych. Bilety miesięczne zyskują, głównie dzięki uczniom. Ogólna tendencja wskazuje, że spada wykorzystanie ulg ustawowych, zarówno w biletach jednorazowych, jak i miesięcznych.

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży biletów:

- należy utrzymać istniejące kanały dystrybucji biletów oraz formy płatności za przejazd,
- stacjonarne automaty biletowe należy instalować na przystankach komunikacyjnych charakteryzujących się wysoką liczbą pasażerów wsiadających i na węzłach,

- wraz z rozwojem technologicznym zalecane jest rozszerzanie kanałów dystrybucji, ułatwiających pasażerom uiszczanie płatności za przejazdy, np.: aplikacje mobilne.

#### 8.5. Rekomendacje

Transport zbiorowy w jednostkach samorządu terytorialnego, zwłaszcza w powiatach o rozproszonym osadnictwie i dużym udziale terenów wiejskich, pełni kluczową funkcję w zapewnieniu mobilności mieszkańców, a tym samym równego dostępu do edukacji, pracy, opieki zdrowotnej i usług publicznych.

Obecnie organizacją transportu zbiorowego na poziomie powiatowym zajmuje się Powiat Żarski. Jednakże ze względu na skomplikowaną strukturę funkcjonalno-komunikacyjną, zróżnicowane potrzeby mieszkańców oraz konieczność zwiększenia efektywności, integracji i skoordynowania działań, zasadne i rekomendowane jest utworzenie związku powiatowo-gminnego jako odrębnego, wyspecjalizowanego organizatora transportu publicznego w granicach powiatu.

Kluczowe argumenty przemawiające za powołaniem związku powiatowo-gminnego

##### 1. Zintegrowane zarządzanie transportem i wspólna odpowiedzialność.

Związek umożliwi łączenie kompetencji powiatu i gmin, pozwalając na wspólne planowanie i finansowanie połączeń międzygminnych oraz lokalnych. Uniknięcie rozproszenia zadań i braku koordynacji pomiędzy gminami a powiatem – jedna jednostka odpowiedzialna za całość przewozów. Daje to podstawę do opracowania jednolitego planu transportowego obejmującego cały powiat z uwzględnieniem lokalnych potrzeb.

##### 2. Racjonalizacja kosztów i większa efektywność finansowa

Wspólne finansowanie zadań transportowych pozwala rozłożyć koszty proporcjonalnie do rzeczywistych potrzeb i udziału gmin w przewozach. Większa skala działania umożliwia lepsze wykorzystanie dotacji, np. z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych czy programów unijnych. Związek może prowadzić wspólne zakupy usług przewozowych i infrastruktury (przystanki, systemy informacji pasażerskiej), co obniża koszty jednostkowe.

##### 3. Profesjonalizacja zarządzania i poprawa jakości usług

Związek powiatowo-gminny będzie mógł utworzyć wyspecjalizowaną jednostkę organizacyjną z kompetentnym personelem, odpowiedzialną za planowanie, rozliczenia, kontrolę przewozów i obsługę pasażerów. To gwarantuje większą transparentność działań oraz lepsze dopasowanie rozkładów i tras do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

##### 4. Ułatwione aplikowanie o środki zewnętrzne

Jeden duży organizator transportu działający w imieniu całego powiatu ma większe możliwości pozyskania dofinansowania zarówno krajowego, jak i unijnego. Związek może pełnić funkcję partnera w projektach infrastrukturalnych i inwestycyjnych, np. budowa węzłów przesiadkowych, zakup taboru niskoemisyjnego, rozwój cyfrowych systemów obsługi pasażera.

##### 5. Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego i poprawa mobilności mieszkańców

Utworzenie jednolitego systemu transportu obejmującego wszystkie gminy umożliwia objęcie usługami miejscowości dotychczas nieobsługiwanych lub słabo obsługiwanych. Szczególne znaczenie ma to dla młodzieży uczącej się, osób starszych i mieszkańców terenów wiejskich, których mobilność jest ograniczona.

##### 6. Integracja z innymi formami transportu

Związek może skutecznie prowadzić politykę integracji transportowej, m.in.:

- z transportem kolejowym (np. koordynacja z rozkładami POLREGIO),
- z transportem miejskim w miastach powiatowych,
- z alternatywnymi formami mobilności (np. rower publiczny, carsharing),
- z systemem wspólnego biletu, taryf zintegrowanych itp.

##### 7. Rozwój cyfryzacji i nowoczesnych narzędzi zarządzania

Dzięki skali działania związek może wdrożyć systemy elektronicznej sprzedaży biletów, e-kontrolę, aplikacje mobilne, dynamiczną informację pasażerską czy monitoring napelnienia pojazdów. Ułatwi to zarządzanie popytem, poprawę jakości usług i zwiększy dostępność informacji dla pasażera.

#### 8. Przejrzystość i demokratyzacja podejmowania decyzji

Związek działa na podstawie uchwalonego statutu i powołanych organów, w których zasiadają przedstawiciele zarówno powiatu, jak i gmin. Gwarantuje to udział gmin w procesie decyzyjnym, wspólną odpowiedzialność i możliwość współtworzenia rozwoju transportu publicznego.

#### 9. Korzyści długofalowe

Wzrost atrakcyjności regionu: dobre połączenia transportowe sprzyjają inwestycjom, poprawiają dostęp do rynku pracy i usług. Wsparcie dla polityki klimatycznej i mobilności zrównoważonej: rozwój transportu zbiorowego ogranicza ruch samochodowy i emisję zanieczyszczeń. Spójność terytorialna i rozwój lokalny: transport publiczny integruje społeczności, wzmacnia więzi funkcjonalne i poprawia jakość życia.

Podsumowując, rekomendujemy, aby rozważyć od 01.01.2026 roku możliwość zmiany organizatora transportu z powiatu żarskiego na rzecz związku powiatowo-gminnego jako organizatora. Taka zmiana pozwoli na skuteczniejsze planowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w ujęciu ponadlokalnym, z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb mieszkańców całego obszaru funkcjonalnego. Ułatwi również pozyskiwanie środków zewnętrznych, w tym funduszy unijnych, na rozwój infrastruktury transportowej, zakup nowoczesnego taboru, a także wdrażanie rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności. Integracja kompetencji w ramach związku przyczyni się do poprawy efektywności ekonomicznej i organizacyjnej systemu transportu, zwiększając jego dostępność i jakość dla użytkowników.

Co istotne, forma związku powiatowo-gminnego znajduje oparcie w obowiązujących przepisach prawa (ustawa o samorządzie gminnym oraz ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), co zapewnia stabilność instytucjonalną oraz formalną przejrzystość działania. Dodatkowo, powołanie związku jako organizatora transportu może sprzyjać budowaniu partnerstwa między samorządami oraz angażowaniu społeczności lokalnych w procesy planowania i oceny usług transportowych, co ma kluczowe znaczenie dla ich akceptacji i skutecznego wdrażania.

Przykładowy harmonogram działań – powołanie związku powiatowo-gminnego

Etap 1: Inicjacja procesu i konsultacje wstępne

Działania:

- Analiza korzyści, ryzyk i potrzeb organizacyjnych.
- Spotkania informacyjne z JST (powiat, gminy zainteresowane udziałem).
- Wstępne uzgodnienia polityczne i deklaracje woli współpracy.

Czas trwania: 1 – 2 miesiące

Okres realizacji: maj – czerwiec 2025

Etap 2: Opracowanie projektu statutu związku

Działania:

- Przygotowanie projektu statutu związku oraz projektu uchwał dla rad JST.
- Uwzględnienie zadań związku, zasad finansowania, reprezentacji i organizacji pracy.

Czas trwania: 1 miesiąc

Okres realizacji: lipiec 2025

Etap 3: Podjęcie uchwał przez uczestniczące JST

Działania:

- Przedłożenie projektu uchwał o przystąpieniu do związku przez rady gmin i powiatu.
- Głosowania i przyjęcie uchwał przez wszystkie zainteresowane JST.

Czas trwania: 1 – 2 miesiące

Okres realizacji: sierpień – wrzesień 2025

#### Etap 4: Rejestracja związku powiatowo-gminnego

Działania:

- Wniosek do właściwego wojewody o wpisanie związku do rejestru związków JST.
- Uzyskanie decyzji administracyjnej o rejestracji.

Czas trwania: ok. 1 miesiąca

Okres realizacji: październik 2025

#### Etap 5: Organizacja pierwszego zgromadzenia związku i rozpoczęcie działalności

Działania:

- Zwołanie pierwszego zgromadzenia związku.
- Wybór zarządu i uchwalenie budżetu.
- Przyjęcie planu działania oraz rozpoczęcie przygotowań do przejęcia funkcji organizatora transportu.

Czas trwania: 1 miesiąc

Okres realizacji: listopad 2025

#### Etap 6: Przejęcie funkcji organizatora transportu

Działania:

- Przeniesienie kompetencji organizatorskich z powiatu na związek.
- Wdrożenie dokumentów planistycznych (np. powiatowy plan transportowy).
- Przygotowanie przetargów lub aneksowanie umów z operatorami.

Czas trwania: 1–2 miesiące

Okres realizacji: grudzień 2025

### **9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych**

#### 9.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2). Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- rekompensaty z tytułu:
- poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),

- utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o ile zostały ustanowione;
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przyjmuje się, iż w transporcie zbiorowym organizowanym przez Powiat Żarski, formami finansowania usług przewozowych mogą być przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych, rekompensata z tytułu poniesionych kosztów przez operatora w związku z wykonywaniem powierzonych usług przewozowych (pochodząca ze środków budżetowych właściwych gmin).

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki z budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem transportu publicznego,
- środki z budżetu państwa, które są przeznaczone m. in. na pokrywanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz na finansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

W okresie planowania zakłada się, że w przyszłości koszty organizowania i świadczenia usług przewozowych publicznego transportu zbiorowego będą pokrywane z budżetu Powiatu Żarskiego i gmin leżących na terenie Powiatu Żarskiego oraz dofinansowania z Funduszu przewozów autobusowych.

#### 9.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągania dodatnich wyników swojej aktywności. Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy Powiatu Żarskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy. Połączenia w między szczytami cieszą się mniejszym popytem i są mniej rentowne dla przewoźników. Mimo to są realizowane ze względów społecznych oraz dla utrzymania efektu skali, który zapewnia spójność całej sieci transportowej.

Transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, którego organizatorem jest Powiat Żarski, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

Powiat Żarski zgodnie z prawem dotuje przewozy autobusowe na swoim terenie. Pieniądze na ten cel rezerwują w swoich budżetach gminy, ale kluczowe jest finansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. W 2023 roku na dopłaty do transportu autobusowego wydano łącznie niemal 1 mln 240 tys. zł. Koszty finansowane z dopłaty ze środków FRPA wyniosły ponad 761,5 tys. zł, Powiat Żarski przeznaczył na ten cel prawie 162 tys. zł., a gminy dołożyły ponad 374,5 tys. zł. Największej dotacji udzieliła gmina Żary - 84 tys. zł, kolejne gminy to: Tuplice – 57,3 tys. zł, Trzebiel i Lipniki Łużyckie – po około 47,6 tys. zł, Jasień – 45,5 tys. zł, Łęknica – 30,2 tys. zł, Brody – 25,9 tys. zł, Lubsco – 21,3 tys. zł i Przewóz – 15,1 tys. zł. Na 2025 rok umowa z operatorami opiewa na 1 272 045,94 zł i ponownie w większości zostanie sfinansowana przez dopłatę z FRPA, która ma wynieść 763 622 zł.

System taryfowo-biletowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, stąd wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż ekonomicznie uzasadnionym. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również biedniejszym grupom społecznym, których nie byłoby stać na wnoszenie pełnej opłaty za przejazd. Ceny te

powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Biorąc to pod uwagę, ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. W obecnych warunkach społeczno-gospodarczych powiatu nie ma możliwości, aby ten model zmienić. Zresztą nawet w bogatszych państwach europejskich niż Polska władze publiczne stosują dopłaty do komunikacji zbiorowej właśnie z powodów społecznych i po to, aby skłonić ludzi do rezygnowania z transportu indywidualnego.

### **10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera**

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym ma kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna, jak również bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej celem jest pomoc pasażerom w zdobywaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą ich potrzebować i w efekcie – wpływać na podniesienie ogólnej oceny komfortu podróży. Dotyczy to zarówno miejsc oczekiwania na pojazd (węzłów przesiadkowych, dworców, przystanków), jak i wewnątrz pojazdów.

Najistotniejsze informacje, które powinny znajdować się w rozkładzie jazdy to m.in.: nazwa przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wszystkie przystanki, na których zatrzymuje się pojazd, dzień wprowadzenia oraz termin ważności rozkładu, odległości pomiędzy przystankami, godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie) lub częstotliwość kursowania.

Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zamieniane przez coraz to wygodniejsze i skuteczniejsze rozwiązania, a przede wszystkim mające szerszy zasięg oddziaływania. Korzystają one z nowych technologii informatycznych oraz elektronicznych (telematyka), na skutek tego informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

#### **10.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach**

Najbardziej popularnym i tradycyjnym elementem systemu statycznej informacji pasażerskiej w transporcie publicznym są przystankowe rozkłady jazdy, które w formie wydruków są umieszczone na tablicach przymocowanych do słupków wsporczych ze znakami drogowymi D-15 lub w gablotach we wnętrzach wiat, ewentualnie na ścianach wiat. Jednocześnie szata graficzna rozkładów papierowych musi zapewniać odpowiednią czytelność wydruku i intuicyjność przekazu jego treści, a nade wszystko – każdy wydruk przystankowy w obrębie sieci komunikacyjnej zarządzanej przez jednego organizatora, musi mieć taki sam układ graficzny. Pasażer powinien możliwie szybko i jednoznacznie uzyskać informację, jaką linią, dokąd może dojechać, w jakim czasie i o której godzinie należy spodziewać się autobusu na przystanku.

Przystanki komunikacyjne powinny być zaopatrzone zgodnie ze stosowanym obecnie standardem w tablice z nazwą, numerem przystanku i opcjonalnie oznaczeniami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii, tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia (docelowo na wszystkich przystankach wprowadzona zostanie ujednolicona formatka przystankowego rozkładu jazdy komunikacji miejskiej),

- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualny cennik oraz regulamin przejazdów komunikacją miejską,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

Ważne są także informacje dodatkowe dotyczące dostępności pojazdu w danym kursie dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Należy przy tym unikać informacji zbędnych, które z punktu widzenia pasażera mogą pogarszać czytelność rozkładu jazdy. Bardzo ważną kwestią jest właściwy dobór czcionek, pozwalających na wygodne czytanie przystankowego rozkładu jazdy także przy mniejszym natężeniu światła (np. po zmroku) oraz dla osób widzących słabiej z powodu wad wzroku.

W odniesieniu do kształtowania oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym, jednocześnie rekomendowane jest rozwiązanie pod kątem planu transportowego, aby na obszarze Powiatu Żarskiego

wprowadzić jednolite oznaczenia linii autobusowych, dzieląc je na intuicyjne, łatwe do zapamiętania dla mieszkańców zakresy. Do obsługi dzielnic peryferyjnych, warto skierować tabor autobusowy o ograniczonej pojemności oraz o długości maksymalnie do 7-8 metrów. Pojazdy o takich parametrach mogą poruszać się po węższych ulicach i pokonywać ciasniejsze skrzyżowania, niż tabor standardowy o długości 10 – 12 metrów.

#### 10.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Powinna być ona czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą pozyskiwania informacji np. w oparciu o serwis internetowy [kiedyprzyjedzie.pl](http://kiedyprzyjedzie.pl). Dzięki niemu pasażerowie mają dostęp do rzeczywistych czasów odjazdów autobusów z dowolnego przystanku w sieci komunikacyjnej.

Do elementów planowanego systemu informacji pasażerskiej w pojazdach zaliczają się:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (w przewozach zamawianych w formie wyświetlaczy elektronicznych), dodatkowo z tyłu pojazdu – oznaczenie linii komunikacyjnej, opcjonalnie z lewej strony pojazdu – oznaczenie linii komunikacyjnej,
- monitory wewnątrz pojazdu prezentujące numer linii, przebieg trasy, informacje o kolejnych przystankach oraz inne informacje o funkcjonowaniu komunikacji,
- system fonicznego zapowiadania nazw kolejnych przystanków oraz kierunku jazdy,
- informacje na temat cennika lub taryfy biletowej (z wyszczególnieniem ulg ustawowych i komunalnych), regulaminu przewozów lub wyciągu z regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru,
- oznaczenia organizatora i operatora.

#### 10.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby pozostającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej, jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Rolę portalu może pełnić strona internetowa operatora.

Obecnie dużym zainteresowaniem pasażerów cieszą się aplikacje umożliwiające wygodne planowanie podróży poprzez podanie adresu docelowego lub wskazanie obiektów użyteczności publicznej, takich jak urzędy, szpitale czy centra handlowe. Dzięki temu użytkownicy nie muszą znać formalnych nazw przystanków, co znacząco upraszcza proces wyszukiwania połączeń i sprawia, że korzystanie z transportu publicznego staje się bardziej intuicyjne i dostępne dla wszystkich, w tym dla osób mniej zaznajomionych z lokalnym układem komunikacyjnym.

Istotnym narzędziem ułatwiającym planowanie podróży są wyszukiwarki połączeń, dostępne w przeglądarkach internetowych oraz w postaci aplikacji na smartfony. Obecnie operator zapewnia możliwość wyszukiwania połączeń publicznego transportu zbiorowego w postaci strony internetowej.

### 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Kierunki rozwoju transportu publicznego na terenie Powiatu Żarskiego powinny być zgodne ze zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania powiatu, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast i kluczowym elementem planowania publicznego transportu zbiorowego w celu poprawy dostępności, zrównoważonego rozwoju

i redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w powiecie wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie ich do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz autobusu. Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom mieszkańców w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

#### 11.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Żarskim powinno stanowić kluczowe zadanie dla organizatora transportu. Procesy zarządzania muszą opierać się na planach transportowych, polityce transportowej i ekologicznej, a także odpowiadać na rosnące oczekiwania społeczności lokalnych dotyczące jakości usług transportu zbiorowego oraz przewidywać potencjalne ryzyka, które mogą powodować utrudnienia w działalności transportu publicznego.

Jak wykazały przeprowadzone badania ankietowe, ze strony pasażerów oczekiwane jest zarówno podwyższenie częstotliwości kursowania autobusów, jak i zmniejszenie odległości do najbliższych przystanków.

Rozszerzanie zasięgu przestrzennego komunikacji zbiorowej może następować poprzez:

- tworzenie nowych przystanków komunikacyjnych na istniejących odcinkach sieci komunikacyjnej, cechujących się ponadprzeciętnymi odległościami międzyprzystankowymi wpływającymi na nieodpowiednią dostępność przestrzenną,

- uruchamianie nowych odcinków sieci komunikacyjnej na obszarach cechujących się utrudnioną dostępnością do transportu zbiorowego. Lokalizacja przystanków na nowych odcinkach sieci powinna maksymalizować liczbę mieszkańców posiadających atrakcyjny dostęp do przewozów. Obsługa nowych odcinków sieci może następować poprzez modyfikację przebiegu istniejących linii lub uruchamianie nowych z dopuszczalną obsługą wybranych kursów w formule transportu na żądanie.

- wielkość potrzeb przewozowych jest powiązana z mobilnością mieszkańców wraz z ich preferencjami wyboru środków transportu. Regularne badania marketingowe wielkości popytu na usługi transportu publicznego Powiatu Żarskiego pozwolą dostosować ofertę do oczekiwań mieszkańców, optymalizować siatkę połączeń, dostosować rozkłady jazdy i zwiększyć efektywność wydatkowania środków publicznych na transport.

Nowe przystanki mogą przyjmować zarówno charakter przystanków stałych, jak i w uzasadnionych przypadkach przystanków warunkowych typu „na żądanie”.

Do zadań, które określają kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Żarskim, należą m.in.:

- przygotowanie dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju transportu,

- współpraca z sąsiednimi gminami i powiatami, w tym udział w pracach nad polityką transportową, której celem będzie zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach miejskich, oraz polityką ekologiczną, której zadaniem będzie ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne,

- zatwierdzanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych, które będą miały wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego i mobilność pasażerów w regionie. Należy także oceniać projekty organizacji ruchu pod kątem priorytetów dla transportu publicznego oraz ich zgodności z ustaleniami planu transportowego,

- określenie standardów jakościowych transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz jakości obsługi pojazdów, a także dostosowywanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,

- wykorzystanie nowoczesnych narzędzi technologicznych, takich jak systemy informatyczne i elektroniczne, w celu tworzenia platform komunikacyjnych z pasażerami, które będą zapewniały kompleksowe

informacje o trasach, przystankach, rozkładach jazdy, dostępnych połączeniach oraz możliwościach przesiadek,

- rozwój systemów informacji pasażerskiej na przystankach,

- tworzenie nowych przystanków komunikacyjnych na istniejących odcinkach sieci komunikacyjnej, cechujących się ponadprzeciętnymi odległościami międzyprzystankowymi wpływającymi na nieodpowiednią dostępność przestrzenną.

Tabela 5. Rekomendowane zmiany w zakresie rozwoju dostępności przestrzennej transportu publicznego, którego organizatorem jest Powiat Żarski na podstawie badań ankietowych

| <b>Rekomendacje</b>                                                                                                   | <b>Motywacja</b>                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Modyfikacja trasy linii 314762, aby lepiej obsługiwała pozostałe rejony i tym samym zlikwidować nakładanie się kursów | Trasa na linii nr 314761 i 314762 pokrywa się w znacznej części, a autobusy odjeżdżają o tej samej porze (10:35)                                                                             |
| Za mało połączeń przez Kadłubię dostosowanych do potrzeb uczniów                                                      | Brak odpowiednich kursów w godzinach porannych i popołudniowych utrudnia uczniom dojazd do szkół i powrót do domu                                                                            |
| Zerwane rozkłady jazdy na przystankach                                                                                | Nieaktualne lub uszkodzone rozkłady utrudniają pasażerom sprawdzenie godzin odjazdów, co może prowadzić do problemów z planowaniem podróży                                                   |
| Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych                                                                            | Osoby o ograniczonej mobilności mają utrudniony dostęp do transportu publicznego z powodu braku niskopodłogowych autobusów, oznaczeń dźwiękowych czy odpowiednio przystosowanych przystanków |
| Nieczytelne rozkłady jazdy, trudność z wyszukiwaniem połączeń                                                         | Brak jasnych i przejrzystych informacji na przystankach oraz w internecie powoduje, że pasażerowie mają trudności w znalezieniu odpowiedniego połączenia                                     |
| Ułatwienie dojazdu w Żarach z ulicy Katowickiej na ulicę Żagańską bez konieczności przesiadki na Ułańskiej            | Obecne połączenia wymagają uciążliwych przesiadek, co wydłuża czas podróży i obniża komfort pasażerów                                                                                        |
| Dostosowanie tras autobusów tak, aby obejmowały więcej kluczowych ulic w Żarach                                       | Brak połączeń obejmujących ważne rejony miasta sprawia, że mieszkańcy nie mają dogodnego dostępu do transportu publicznego                                                                   |
| Lepsza koordynacja rozkładów jazdy z odjazdami pociągów                                                               | Brak synchronizacji między autobusami a pociągami powoduje długi czas oczekiwania na przesiadki, co zniechęca pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego                               |
| Większa częstotliwość                                                                                                 | Obecna liczba kursów nie zaspokaja potrzeb mieszkańców, szczególnie w godzinach szczytu i poza nimi                                                                                          |
| Dodanie połączenia z miejscowości Czerna do Żar                                                                       | Brak bezpośrednich połączeń utrudnia mieszkańcom tych miejscowości codzienne dojazdy do pracy, szkoły i instytucji publicznych                                                               |
| Więcej połączeń w weekendy                                                                                            | Ograniczona liczba kursów w soboty i niedziele powoduje, że mieszkańcy mają utrudniony dostęp do transportu publicznego w dni wolne od pracy                                                 |
| Możliwość zakupu biletów w aplikacji                                                                                  | Wygodniejsze sposoby nabycia biletów                                                                                                                                                         |

Źródło: opracowanie własne

### 11.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły komunikacyjne umożliwiają sprawne przesiadki, zapewniając jak najkrótszy czas pomiędzy opuszczeniem samochodu lub roweru a przesiadką do transportu publicznego. Budowa zintegrowanych węzłów, które łączą transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską, stanowi fundament dla rozwoju różnych form przewozów publicznych. Dodatkowymi udogodnieniami mogą być strefy krótkoterminowego postoju, przeznaczone do dowiezienia pasażera (system „Kiss and Ride”). Modernizacja lub budowa nowych przystanków poprawia ich estetykę i funkcjonalność, a także zwiększa ich dostępność dla pasażerów.

Każdy zaplanowany zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien obejmować następujące elementy infrastruktury:

- P&R – parkingi dla użytkowników samochodów osobowych, umożliwiające kontynuowanie podróży transportem publicznym,

- K&R – miejsca parkingowe, umożliwiające postój do 5 minut, przeznaczone dla kierowców odwożących pasażerów na pociąg lub autobus,

- B&R – stojaki rowerowe, umożliwiające pozostawienie roweru w pobliżu dworca lub przystanku, w celu dalszej podróży transportem publicznym. Istotne jest, by stojaki były zaprojektowane w sposób zapobiegający kradzieży, a także, by rozważyć możliwość zainstalowania daszków chroniących rowery przed deszczem. Parking rowerowy powinien znajdować się w odległości nie większej niż 50 m od węzła przesiadkowego.

Parking P&R powinien być usytuowany w odległości maksymalnie 150 m od węzła, zapewniający wygodny dostęp bez nadmiernego oddalenia parkingu od węzła, a stojaki B&R w pobliżu węzła. Parkingi powinny być utwardzone, monitorowane przez system kamer, co zapewni pasażerom komfort i bezpieczeństwo. Warto także zamontować dynamiczne tablice informacyjne przy głównych ciągach komunikacyjnych, wskazujące lokalizację parkingów oraz liczbę dostępnych miejsc.

Tworzone i modernizowane węzły przesiadkowe w Powiecie Żarskim powinny być odpowiednio dostosowane do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, uwzględniając ich potencjał ruchowy. Szczególnie istotne jest, aby system węzłów w tym regionie był zintegrowany i przyczyniał się do poprawy jakości transportu publicznego, ułatwiając mieszkańcom sprawne korzystanie z różnych środków transportu.

Tabela 12. Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Powiecie Żarskim w 2023r.

| Nazwa stacji            | Gmina            | Wymiana pasażerska<br>[liczba osób] | Średnia dobowa liczba<br>zatrzymań | Średnia liczba<br>pasażerów na 1<br>zatrzymanie – w<br>przedziałach |
|-------------------------|------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>Żary Kunice</b>      | Żary             | 10-19                               | 8                                  | Od 0 do 2                                                           |
| <b>Tuplice</b>          | Tuplice          | 50-99                               | 9                                  | Od 10 do 15                                                         |
| <b>Zasieki</b>          | Brody            | 20-49                               | 5                                  | Od 5 do 10                                                          |
| <b>Lubaniec</b>         | Żary             | 20-49                               | 14                                 | Od 2 do 5                                                           |
| <b>Tuplice Dębinka</b>  | Trzebiel         | 10-19                               | 9                                  | Od 2 do 5                                                           |
| <b>Lipinki Łużyckie</b> | Lipinki Łużyckie | 10-19                               | 9                                  | Od 0 do 2                                                           |
| <b>Bieniów</b>          | Żary             | 20-49                               | 15                                 | Od 0 do 2                                                           |
| <b>Sieniawa Żarska</b>  | Żary             | 10-19                               | 9                                  | Od 2 do 5                                                           |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK

Pod koniec 2024 w województwie lubuskim uruchomiono nowe przystanki kolejowe w Rzepinie, Żarach i Słonym, niedaleko Zielonej Góry. Przystanek Żary Muzyków przy ul. Wieniawskiego znajduje się nieopodal przejazdu kolejowo – drogowego na linii Zielona Góra – Żary (nr 370) i umożliwia wsiadanie do pociągów jadących m.in. w stronę Zielonej Góry i Poznania. W woj. lubuskim, w 2025r. będą gotowe kolejne przystanki m.in. w Grabiku.

W oparciu o dane dotyczące stacji w Powiecie Żarskim, kluczowe będzie odpowiednie dopasowanie infrastruktury do rzeczywistego ruchu pasażerskiego. Stacje o większym potencjale, takie jak Tuplice wymagają dalszego rozwoju, podczas gdy mniejsze stacje, jak Żary Kunice czy Lipinki Łużyckie, mogą

potrzebować elastycznych rozwiązań dostosowanych do niższego poziomu zapotrzebowania na transport publiczny.

### 11.3. Integracja taryfowa transportu publicznego

Efektywny transport zbiorowy to kompleksowy, dostępny i przyjazny system, który obejmuje dobrze zaplanowane rozkłady i trasy, nowoczesny tabor, zaawansowaną informację pasażerską, wysoki standard obsługi oraz zintegrowaną taryfę. Celem tej integracji jest połączenie różnych poziomów transportu publicznego w jednolity, funkcjonalny system. Integracja ta wpływa na wzrost atrakcyjności transportu publicznego oraz jego konkurencyjności w odniesieniu do transportu indywidualnego.

Integracja systemów transportowych może odbywać się na kilku poziomach:

- taryfowym – poprzez stworzenie jednolitego systemu opłat obejmującego jak najszerszy obszar i różne środki transportu (autobusy, kolej),
- rozkładów jazdy – poprzez skoordynowanie połączeń przesiadkowych między różnymi środkami transportu publicznego,
- infrastrukturalnym – poprzez łączenie przystanków i peronów w funkcjonalne, zintegrowane węzły przesiadkowe.

Jak wspomniano we wcześniejszych analizach, na terenie Powiatu Żarskiego istnieje wiele systemów transportu publicznego, zarówno w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak przewozów komercyjnych, które nie są ze sobą zintegrowane i skoordynowane.

Inicjowanie i realizowanie w przyszłości działań ukierunkowanych na integrowanie i skuteczne koordynowanie transportu publicznego na obszarze powiatu, powinna obejmować:

- system publicznego transportu zbiorowego organizowany przez Powiat Żarski,
- systemy gminnych przewozów pasażerskich,
- systemy powiatowych przewozów pasażerskich,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym organizowane przez Województwo Lubuskie (oraz w transporcie drogowym).

Integracja taryfowo-organizacyjna może mieć różny zakres, a jej forma i struktura współpracy mogą opierać się na różnych rozwiązaniach, takich jak odpowiednie porozumienia, związek międzygminny, związek powiatowo-gminny czy spółka kapitałowa tworzona przez właściwych organizatorów. Szczegółowe rozwiązania dotyczące stopnia i formy integracji zostaną określone na podstawie odrębnych analiz ekonomiczno-prawnych.

### 11.4. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zintegrowane węzły komunikacyjne i przystanki powinny być zaadaptowane do wszelkich potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej za pośrednictwem likwidowania barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Powyższe kroki przyczynią się do usprawnienia samodzielnego funkcjonowania osobom niepełnosprawnym / o ograniczonej sprawności w społeczeństwie, a także uniemożliwią wykluczenie osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Kompleksowe podejście do zapewnienia mobilności osobom o ograniczonej sprawności ruchowej polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwia prawie wszystkim mieszkańcom samodzielne funkcjonowanie. Usuwanie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych jest jednym z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli.

Spis tabel

Tabela 1. Ludność Powiatu Żarskiego w podziale na grupy wiekowe w latach 2019-2024

Tabela 2. Prognoza demograficzna Powiatu Żarskiego w podziale na grupy wiekowe w latach 2025-2060

Tabela 3. Dochody i wydatki Powiatu Żarskiego w latach 2021-2025

Tabela 4. Powierzchnia, ludność, gęstość zaludnienia gmin Powiatu Żarskiego – stan na 30 czerwca 2024

Tabela 5. Udział przewiezionych pasażerów na poszczególnych liniach autobusowych, których organizatorem jest Powiat Żarski

Tabela 6. Powiat Żarski – drogi powiatowe

Tabela 7. Porównanie wskaźników gęstości dróg w Powiecie Żarskim w porównaniu do województwa lubuskiego i Polski w 2023 roku (km/km<sup>2</sup>).

Tabela 8. Liczba samochodów, motocykli i motorowerów w Powiecie Żarskim w latach 2010 – 2023

Tabela 9. Ocena jakości poszczególnych cech usługi przewozu

Tabela 10. Udział poszczególnych typów biletów w ogólnej liczbie sprzedanych biletów na liniach autobusowych, których organizatorem jest Powiat Żarski

Tabela 11. Rekomendowane zmiany w zakresie rozwoju dostępności przestrzennej transportu publicznego, którego organizatorem jest Powiat Żarski na podstawie badań ankietowych

Tabela 12. Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Powiecie Żarskim w 2023r.

Spis wykresów

Wykres 1. Drogi gminne w Powiecie Żarskim w latach 2010-2023 (km)

Wykres 2. Drogi powiatowe w Powiecie Żarskim w latach 2010-2023 (km)

Wykres 3. Długość dróg w Powiecie Żarskim (km)

Wykres 4. Struktura wiekowa pojazdów mechanicznych w Powiecie Żarskim w 2023r.

Wykres 5. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych na liniach, których organizatorem jest Powiat Żarski w 2023 i 2024r.

Wykres 6. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych na liniach, których organizatorem jest Powiat Żarski w 2023 i 2024r.

Wykres 7. Płeć respondentów

Wykres 8. Miejsce zamieszkania respondentów

Wykres 9. Z jakiego środka transportu najczęściej Pan/i korzysta?

Wykres 10. Wiek respondentów

Wykres 11. Jaki jest Pani/a najczęstszy cel podróży?

Wykres 12. Jak często podróżuje Pan/i transportem zbiorowym?

Wykres 13. Czy w ciągu najbliższych 10 lat planuje Pan/i zmienić środek transportu służący celom dojazdu do

Wykres 14. Powody, dla których korzysta Pan/i z samochodu zamiast z transportu zbiorowego?

Wykres 15. Przyczyny wyboru transportu zbiorowego

Wykres 16. Czy według Pana/i obecna częstotliwość kursów linii, którą Pan/i najczęściej podróżuje jest wystarczająca? Jeżeli nie, to w jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?

Wykres 17. Jakie zmiany wpłynęłyby Pana/i zdaniem na poprawę funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Powiat Żarski?

Wykres 18. Czy uważasz, że transport zbiorowy w Powiecie Żarskim jest odpowiednio dostępny dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami?

Spis map

Mapa 1. Powiat Żarski

Mapa 2. Linie autobusowe, których organizatorem jest Powiat Żarski

Mapa 3. Linie autobusowe powiatowe i komercyjne na terenie Powiatu Żarskiego

Mapa 4. Mapa linii komunikacyjnych bez połączeń na których organizatorem jest Powiat Żarski

Mapa 5. Szkoły w Powiecie Żarskim

Mapa 6. Ważniejsze urzędy i punkty użyteczności publicznej w Powiecie Żarskim

Mapa 7. Szpitale w Powiecie Żarskim