



Koncepcja publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Sulęcińskiego

Umowa Nr DZ.3037.197.2025

Zielona Góra, styczeń 2026

Spis treści

WSTĘP	5
Informacje ogólne o Powiecie Sulęcińskim	5
Liczba ludności	6
Gęstość zaludnienia	7
Stopień zurbanizowania powiatu	8
Rynek pracy w powiecie sulęcińskim	9
Liczba samochodów osobowych w Powiecie Sulęcińskim.....	11
Etap I – Analiza stanu istniejącego	16
Rola publicznego transportu zbiorowego w polityce rozwoju powiatu Sulęcińskiego	16
Ogólna charakterystyka istniejącego systemu transportu zbiorowego	16
Przewoźnicy realizujący przewozy pasażerskie	17
Przewozy realizowane na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	19
Przewozy szkolne jako element systemu komunikacji otwartej.....	19
Przewozy szkolne – ujęcie syntetyczne.....	22
Wnioski z analizy przewozów szkolnych	23
Sieć połączeń autobusowych	24
Określenie głównych kierunków komunikacyjnych	24
Analiza rozkładów jazdy	25
Syntetyczne wskaźniki dostępności transportowej	25
Istniejąca siatka połączeń	26
Standard obsługi i częstotliwość kursowania	26
Brak jednolitej informacji pasażerskiej.....	26
Konsekwencje obecnego stanu funkcjonowania transportu zbiorowego	27
Wnioski do dalszych etapów koncepcji.....	28
Pojęcie dostępności transportowej w ujęciu planistycznym.....	30
Charakterystyka wykluczenia komunikacyjnego w powiecie sulęcińskim	31
Skutki wykluczenia komunikacyjnego	31
Znaczenie dostępności do kluczowych celów podróży	31
Dostępność transportowa poszczególnych typów miejscowości	32
Dostępność transportu publicznego do placówek oświatowych	32
Dostęp do urzędów i instytucji publicznych.....	33
Dojazdy do pracy i zakładów pracy	33
Dostępność transportu publicznego do jednostki wojskowej	33

Dostępność do placówek ochrony zdrowia	34
Dostępność do urzędów gmin i instytucji powiatowych	34
Wnioski dotyczące dostępności do kluczowych celów podróży	34
Rola infrastruktury przystankowej w funkcjonowaniu transportu publicznego.....	35
Stan istniejącej infrastruktury przystankowej	35
Dostępność infrastruktury przystankowej dla osób o ograniczonej mobilności	35
System informacji pasażerskiej – stan istniejący	36
Potrzeba rozwoju infrastruktury przystankowej.....	36
Priorytety modernizacji infrastruktury przystankowej.....	36
Konieczność lokalizacji dodatkowych przystanków	37
Rola infrastruktury i informacji pasażerskiej w ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego ..	38
Wnioski dla dalszych etapów koncepcji.....	38
Rola transportu kolejowego w systemie mobilności powiatu sulęcińskiego	38
Dostępność infrastruktury kolejowej na terenie powiatu.....	38
Stacje i przystanki kolejowe w powiecie sulęcińskim	38
Problemy integracji czasowej transportu autobusowego i kolejowego	39
Konsekwencje braku integracji transportu autobusowego i kolejowego	39
Integracja funkcjonalna	39
Informacja pasażerska w kontekście integracji z koleją.....	40
Ograniczenia organizacyjne i kompetencyjne	40
Kierunki działań w zakresie integracji transportu autobusowego i kolejowego.....	40
Założenia ogólne docelowego modelu transportu zbiorowego	40
Rola powiatu jako organizatora transportu zbiorowego	41
Struktura sieci połączeń w modelu docelowym.....	42
Integracja przewozów szkolnych z systemem transportu publicznego	42
Standardy dostępności i minimalna oferta przewozowa	42
Rozwój infrastruktury przystankowej i informacji pasażerskiej.....	42
Dostosowanie wielkości autobusów do potoków pasażerskich.....	43
Integracja transportu autobusowego z transportem kolejowym	43
Etapy wdrażania modelu docelowego.....	44
Znaczenie koncepcji dla rozwoju powiatu sulęcińskiego.....	44
Dostęp do usług publicznych a transport zbiorowy	44
Projekt siatki.....	45
Etap II – Nowa siatka połączeń w publicznym transporcie zbiorowym Powiatu Sulęcińskiego....	45

Wprowadzenie	45
Etap przygotowawczy – analiza potrzeb i organizacja systemu	46
Etap projektowania nowej siatki połączeń.....	46
Etap integracji przewozów szkolnych i ogólnodostępnych.....	47
Etap zapewnienia finansowania i zawierania umów.....	48
Etapy wdrażania nowej siatki połączeń – harmonogram i źródła finansowania	48
Modelowy układ finansowy przewozów autobusowych – powiat sulęciński	49
Przykładowa kalkulacja – linia szkieletowa powiatu sulęcińskiego	50
Przykładowa kalkulacja – linia dowozowa w powiecie sulęcińskim.....	50
Linie wojewódzkie	51
Strategiczne węzły przesiadkowe.....	52
Linie wojewódzkie – nowy poziom sieci.....	52
Linie powiatowe – szkielet sieci	53
Linie dowozowe	54
Linie lokalne i uzupełniające	54
Model przesiadkowy – przykłady funkcjonalne	54
Podsumowanie sieci.....	54
Etap organizacji systemu i nadzoru.....	55
Etap rozwoju infrastruktury i informacji pasażerskiej	55
Etap wdrożenia, monitorowania i doskonalenia systemu	56
Ryzyka związane z wdrażaniem systemu oraz sposoby ich minimalizacji.....	56
Propozycja siatki połączeń	58
Projekt „Taxi dla Seniora” – uzupełnienie systemu transportu lokalnego	72
Zakończenie	73

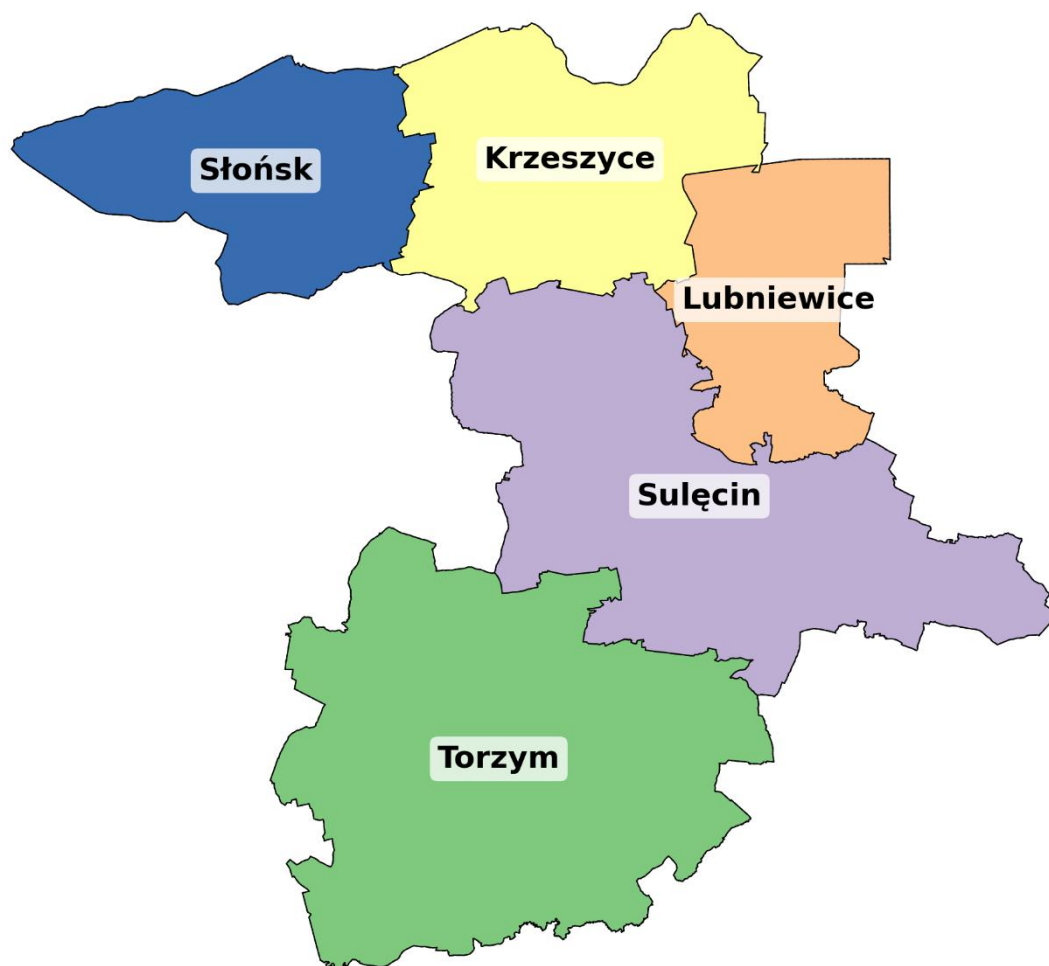
WSTĘP

Informacje ogólne o Powiecie Sulęcińskim

Powiat Sulęciński został utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej i leży w środkowo-północnej części województwa lubuskiego. Obejmuje m.in. Kotlinę Gorzowską, Pojezierze Łagowskie i Równinę Torzyską; na jego terenie (gmina Stońsk) znajduje się także fragment Parku Narodowego „Ujście Warty”. Siedzibą władz jest Sulęcín.

Powiat graniczy z pięcioma powiatami: gorzowskim, międzyrzeckim, świebodzińskim, krośnieńskim oraz słubickim.

Szkic Powiatu Sulęcińskiego



Przez powiat przebiega autostrada A2 (z węzłem w Torzymiu), zapewniając bezpośrednie połączenia w osi wschód–zachód. Równoległe do A2 biegnie droga krajowa nr 92, która przechodzi m.in. przez Torzym. Północną część powiatu (gminy Stońsk i Krzeszyce) przecina droga

krajowa nr 22 (kierunek: Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Elbląg). Do DK22 w Rudnicy (gmina Krzeszyce) dochodzi droga krajowa nr 24, której zachodni koniec znajduje się właśnie na terenie powiatu sulęcińskiego. W bezpośrednim sąsiedztwie, na wschód od granic powiatu, przebiega droga ekspresowa S3.

Według najnowszych danych GUS (stan na 31.12.2024) powiat sulęciński liczy 33 358 mieszkańców, zajmuje ok. 1 178 km², co przekłada się na około 28 osób/km².

W skład powiatu wchodzi następujące gminy (stan na 31.12.2024):

1. Sulęcín (gmina miejsko-wiejska), obszar 320 km², 14,9 tys. mieszkańców;
2. Torzym (gmina miejsko-wiejska), obszar 375 km², 6,2 tys. mieszkańców;
3. Słońsk (gmina wiejska), obszar 159 km², 4,6 tys. mieszkańców;
4. Krzeszyce (gmina wiejska), obszar 194 km², 4,6 tys. mieszkańców;
5. Lubniewice (gmina miejsko-wiejska), obszar 130 km², 3,0 tys. mieszkańców.

Liczba ludności

Na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych) zauważalny jest wyraźny spadek liczby mieszkańców Powiatu Sulęcińskiego.

W latach 2015–2019 powiat notował niewielkie, ale systematyczne ubytki ludności (średnio ~100 osób rocznie). Rok 2020 przynosi silniejszy ubytek (–0,80 tys., ok. –2,27%). W kolejnych latach 2021–2024 spadek utrzymuje się, choć nieco łagodniej (średnio ~–0,40 tys. rocznie).

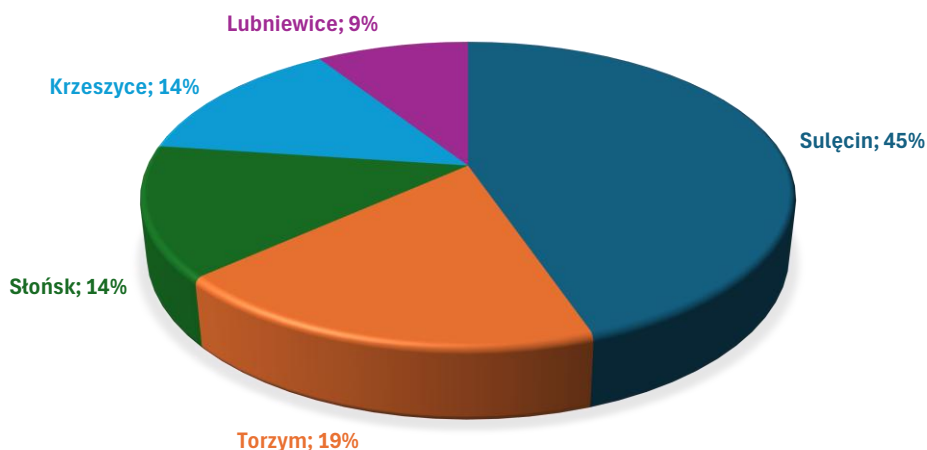


W woj. lubuskim wskaźnik urodzeń na 1000 ludności obniżył się z ~9,24‰ (2015) do ~6,02‰ (2024), co jest spadkiem o ~35%. To odzwierciedla ogólnopolski regres dzietności (w 2023 r. TFR=1,158, a wstępnie w 2024 r. jeszcze niżej) i przekłada się na coraz słabszą liczbę urodzeń także w Powiecie Sulęcińskim.

Pandemia przyniosła najwyższe od dekad liczby zgonów (519,5 tys. w Polsce w 2021 r., +42 tys. r/r; skoki tygodniowe do ~14 tys. zgonów). Fala nadumieralności dotknęła wszystkie regiony i na trwałe „pogłębiła” ujemny przyrost naturalny w latach 2020–2022. Sulęcín nie jest tu wyjątkiem.

Saldo migracji w powiecie jest bliskie zera lub lekko ujemne (np. -24 w 2024 r., z dodatnim komponentem zagranicznym +6). W ujęciu dekady ma ono mniejsze znaczenie ilościowe niż długotrwały ubytek naturalny. (Uwaga metodologiczna: BDL zaznacza ograniczoną jakość danych o migracjach zagranicznych na pobyt stały w 2015 r.).

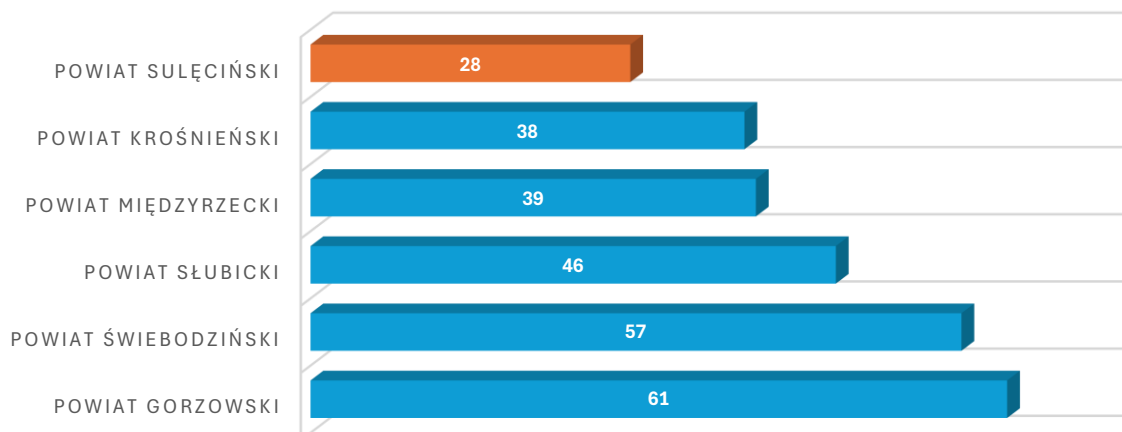
UDZIAŁ % GMIN W POPULACJI POWIATU SULĘCIŃSKIEGO (31.12.2024)



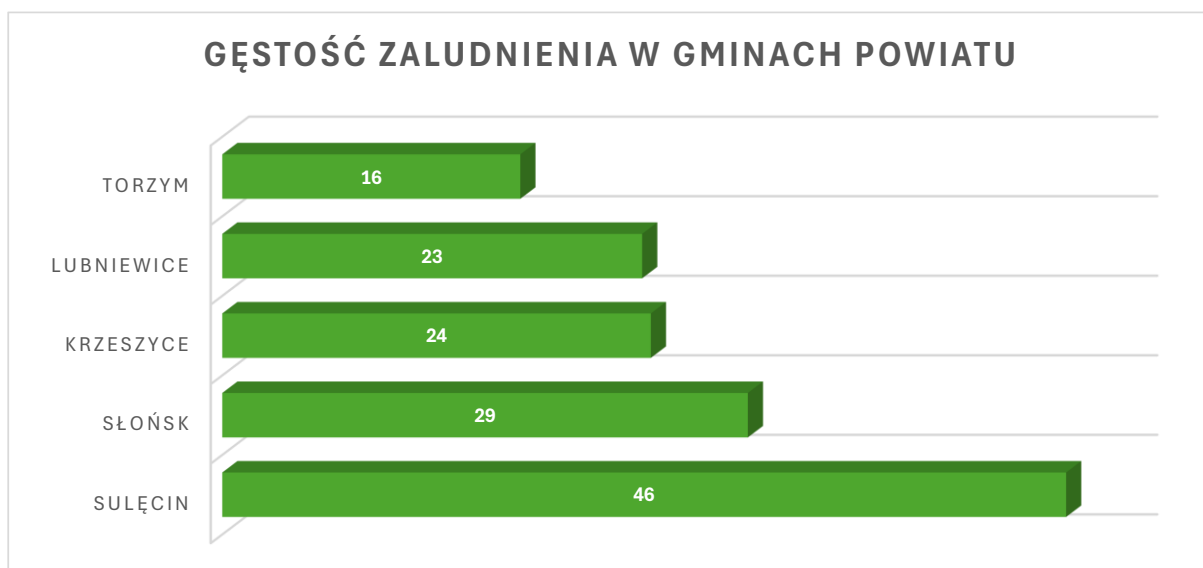
Gęstość zaludnienia

Według najnowszych danych GUS (stan na 31.12.2024) Powiat Sulęciński liczy 33 358 mieszkańców, zajmuje ok. 1 178 km², co przekłada się na około 28 osób/km² i jest to wyraźnie mniej niż w powiatach ościennych: gorzowskim ~61 os./km², międzyrzeckim ~39 os./km², świebodzińskim ~57 os./km², krośnieńskim ~38 os./km² oraz słubickim ~46 os./km². Zestawienie to pokazuje, że powiat sulęciński należy do najstąbiej zaludnionych w regionie.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W SĄSIEDNICH POWIATACH



Wyraźną koncentrację populacji powiatu widać w gminie Sulęcín (46 osób/km²), która znacząco przewyższa średnią dla zestawu (27,6 osób/km²). Słońsk (29) jest lekko powyżej średniej, natomiast Krzeszyce (24) i Lubniewice (23) pozostają tuż poniżej. Najmniejszą gęstość ma Torzym (16), co oznacza ponad 2,9-krotnie niższe zagęszczenie niż w Sulęcínie (stosunek max/min \approx 2,88). Mediana wynosi 24 osoby/km², a rozpiętość między skrajnymi wartościami to 30 osób/km², co wskazuje na dość nierównomierne rozmieszczenie mieszkańców. Sulęcín „ciągnie” rozkład w górę (+18,4 względem średniej), podczas gdy Torzym pozostaje wyraźnie rozproszony (-11,6 względem średniej).

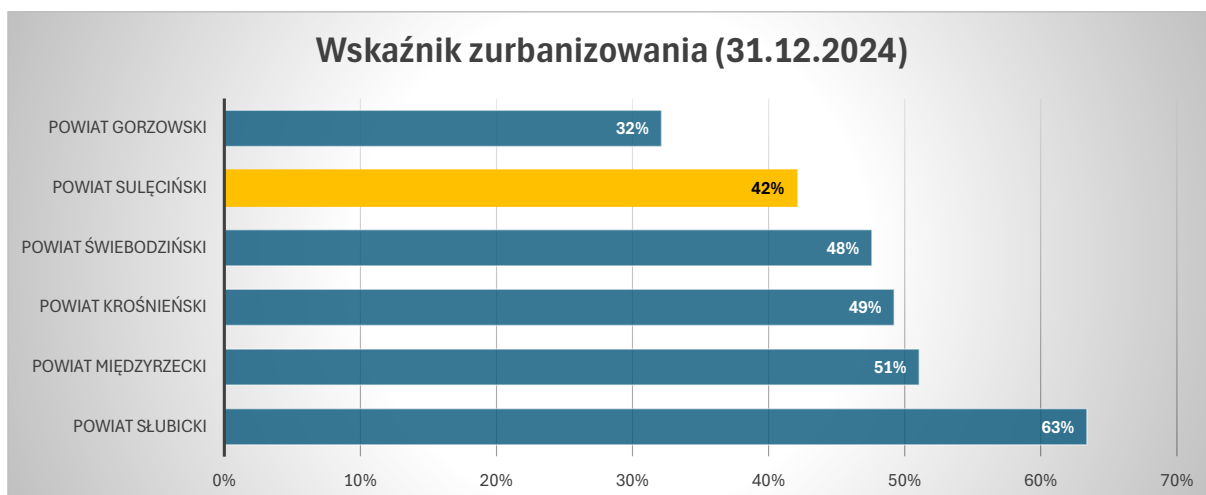


W praktyce taki układ zwykle oznacza, że funkcje usługowe i infrastrukturalne częściej koncentrują się w gminie o najwyższej gęstości (tu: Sulęcín), podczas gdy gminy o niższych wartościach mają bardziej rozproszoną sieć osadniczą i większe dystanse między miejscowościami. Słońsk może pełnić rolę umiarkowanie skoncentrowanego ośrodka, a Krzeszyce i Lubniewice balansują w pobliżu mediany, co sprzyja stabilnym, lecz mniej intensywnym układom osadniczym. Torzym, przy najniższej gęstości, prawdopodobnie charakteryzuje się rozległymi terenami o mniejszej liczbie mieszkańców na jednostkę powierzchni, co może wpływać na koszty i organizację transportu, dostępu do usług oraz planowanie przestrzenne.

Stopień zurbanizowania powiatu

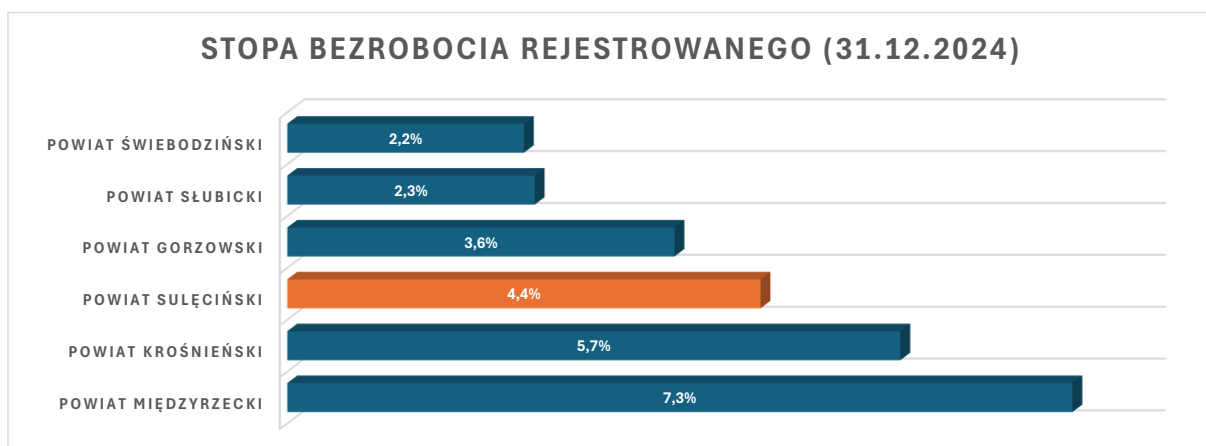
Do określenia stopnia zurbanizowania najczęściej wykorzystuje się procentowy udział mieszkańców miast względem całkowitej liczby mieszkańców. Poziom zurbanizowania utożsamiany jest z reguły z rozwojem społeczno-gospodarczym, oznaczając większe uprzemysłowienie, rozwiniętą infrastrukturę, wyższy poziom usług.

Poniżej przedstawiono porównanie tego wskaźnika dla Powiatu Sulęcińskiego na tle powiatów sąsiadujących



Rynek pracy w powiecie sulęcińskim

Na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych) za rok 2024, stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie sulęcińskim wyniosła 4,4%, co plasuje go dokładnie w środku stawki powiatów ościennych: niżej niż w powiatach krośnieńskim (5,7%) i międzyrzeckim (7,3%), ale wyżej niż w gorzowskim (3,6%), słubickim (2,3%) i świebodzińskim (2,2%). Na tle sąsiadów średnia dla całej grupy to 4,25%, a mediana 4,0%—Sulęcín jest więc o 0,15 p.p. powyżej średniej i o 0,4 p.p. powyżej mediany.



Powyższe dane mogą wiązać się m.in. z tym, że sąsiedztwo przygranicznego powiatu słubickiego (dynamiczne formy zatrudnienia i dojazdy do Niemiec) oraz węzłowego Świebodzina (S3/A2, centra logistyczno-produkcyjne) sprzyjają bardzo niskiej rejestracji bezrobocia w tych jednostkach. Powiat Gorzowski korzysta z zaplecza dużego ośrodka miejskiego (Gorzów Wlkp.), co też obniża bezrobocie. Sulęcín prezentuje wynik „umiarkowany”: nie jest beneficjentem tak silnych efektów metropolitalnych ani granicznych jak najlepsi, ale jednocześnie wypada

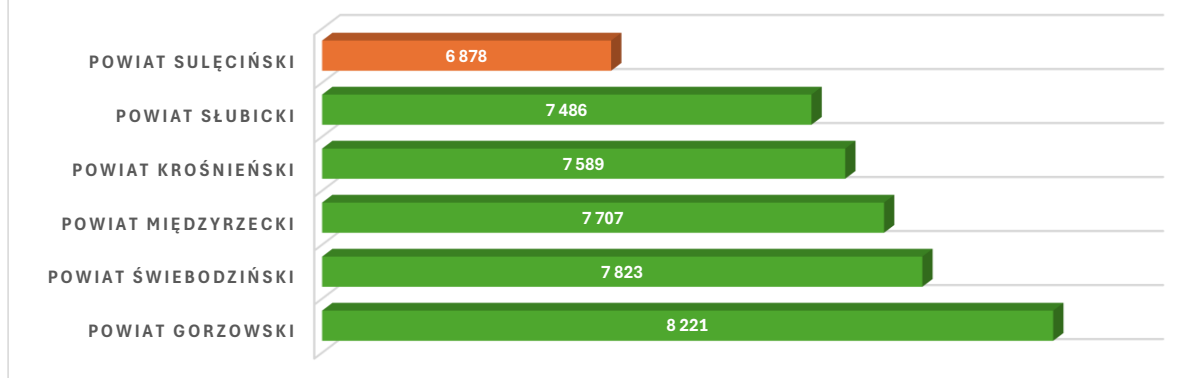
zauważalnie lepiej niż Krosno Odrzańskie i Międzyrzecz, gdzie mniejsza skala rynku pracy i bardziej rozproszona struktura gospodarcza podnoszą odsetek zarejestrowanych bezrobotnych.



Bazując na podanych wartościach z BDL GUS dla powiatu sulęcińskiego w latach 2015–2024, przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto rośnie nieprzerwanie i wyraźnie przyspieszyło w ostatnich latach. Od 3 019,27 zł w 2015 r. do 6 877,85 zł w 2024 r. oznacza to wzrost o 3 858,58 zł (ok. +127,8% łącznie). Średnie tempo wzrostu (CAGR) w całym okresie wyniosło ok. 9,6% rocznie, a przeciętny przyrost nominalny w skali roku to ok. 429 zł. W pierwszej części okresu (2015–2019) dynamika była umiarkowana, z rocznymi wzrostami rzędu 4,7% (2016), 9,7% (2017), 10,4% (2018) i najniższym wynikiem 4,3% w 2019 r. Od 2020 r. widać wyraźne przyspieszenie: 7,5% (2020), 9,1% (2021), a następnie już dwucyfrowe wzrosty 13,9% (2022), 12,8% (2023) i najwyższy w całej serii 14,3% w 2024 r. Kwotowo największe skoki nastąpiły w latach 2022–2024, szczególnie w 2024 r. (ok. +860 zł r/r). Podsumowując, wynagrodzenia w powiecie sulęcińskim w analizowanym okresie charakteryzuje stabilny trend wzrostowy z wyraźną akceleracją po 2021 r., przy czym podane wartości są nominalne (niekorygowane o inflację).

W zestawieniu sześciu sąsiadujących powiatów Powiat Sulęciński (6 878 zł) lokuje się na 6. (ostatnim) miejscu. Średnia z pięciu powiatów ościennych (gorzowski, świebodziński, międzyrzecki, krośnieński, słubicki) to ok. 7 765 zł, a mediana 7 707 zł – oznacza to, że Sulęciński jest ~11,4% poniżej średniej sąsiadów (–887 zł). W relacji do lidera (powiat gorzowski, 8 221 zł) poziom wynagrodzeń w powiecie sulęcińskim stanowi ~83,7% wartości. Dla szerszego tła: ogólnopolska średnia w 2024 r. wyniosła ok. 8,16–8,18 tys. zł (różne publikacje GUS podają wartości bardzo zbliżone), co oznacza, że Powiat Sulęciński jest ~1,28–1,30 tys. zł poniżej przeciętnej krajowej.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto (31.12.2024)

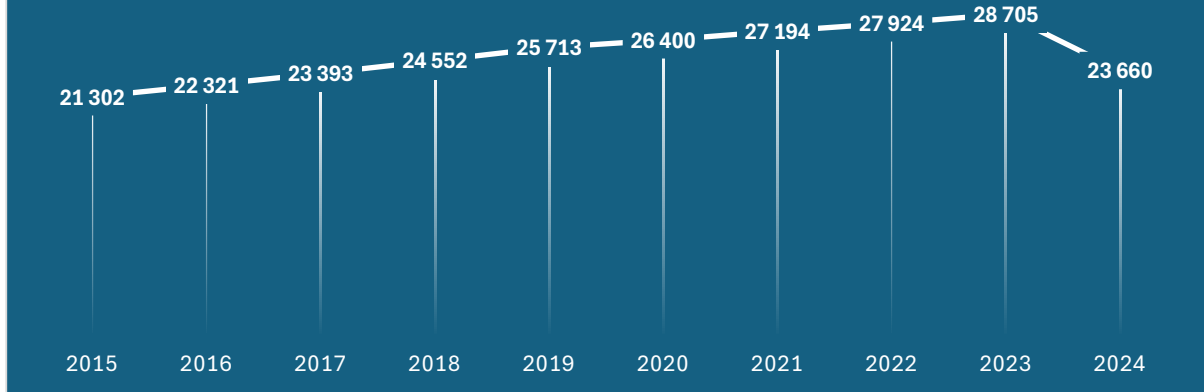


Przyczyn takiej pozycji powiatu sulęcińskiego można szukać m.in. w tym, że jest niewielki demograficznie (ok. 33,4 tys. mieszkańców) i słabo zurbanizowany (ok. 40,5% ludności miejskiej), co zwykle ogranicza liczbę większych pracodawców, dywersyfikację gałęzi gospodarki i presję płacową. Poziom urbanizacji i skala lokalnego rynku pracy są istotne, bo ośrodki wokół większych miast (np. powiat gorzowski otaczający Gorzów Wlkp.) częściej przyciągają inwestycje o wyższej produktywności i płacach. Po drugie, na tle sąsiadów widać wyraźne różnice w sile popytu na pracę: na koniec I półrocza 2024 r. stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła 2,1% w powiecie słubickim i 2,5% w świebodzińskim, wobec 4,4% w sulęcińskim. Niższe bezrobocie zazwyczaj towarzyszy wyższym płacom (mocniejsza konkurencja o pracowników), co może częściowo tłumaczyć, dlaczego słubicki i świebodziński płacą więcej niż sulęciński. Po trzecie, struktura branżowa regionu ma znaczenie: w samym województwie lubuskim sekcje o relatywnie niskich wynagrodzeniach to m.in. zakwaterowanie i gastronomia (~6,0 tys. zł) oraz administrowanie i działalność wspierająca (~5,9–7,1 tys. zł – w zależności od ujęcia), podczas gdy informacja i komunikacja przekracza ~12,4 tys. zł. Jeżeli w powiecie sulęcińskim relatywnie większy jest udział „tańszych” sekcji (usługi lokalne, handel, administrowanie), to średnia płaca dla całego powiatu będzie niższa.

Liczba samochodów osobowych w Powiecie Sulęcińskim

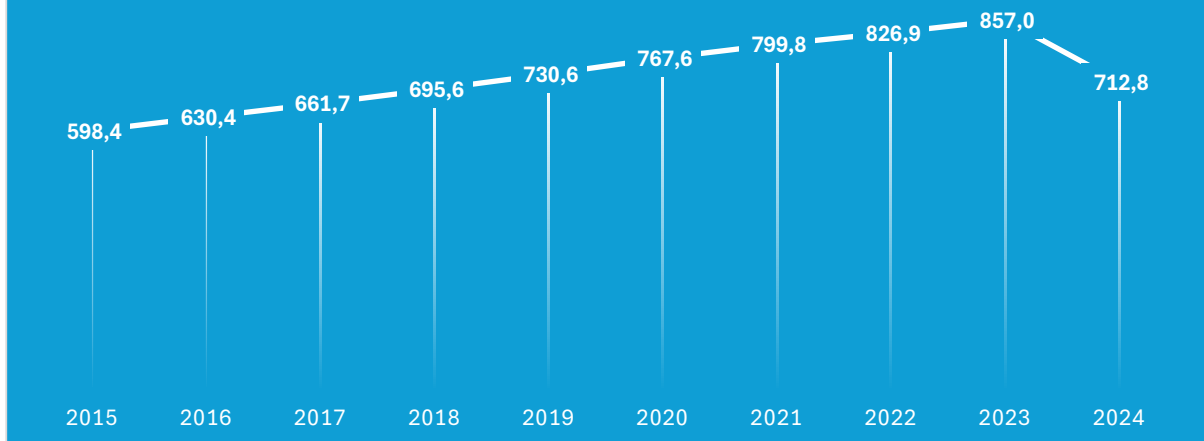
GUS na platformie Bank Danych Lokalnych dostarcza informacji o liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie Sulęcińskim na przestrzeni lat 2015 – 2024.

LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POWIECIE SULĘCIŃSKIM



Innym ujęciem liczby zarejestrowanych samochodów osobowych jest ich liczba odniesiona do 1 tysiąca mieszkańców powiatu.

SAMOCHODY OSOBOWE NA 1 TYS. MIESZKAŃCÓW



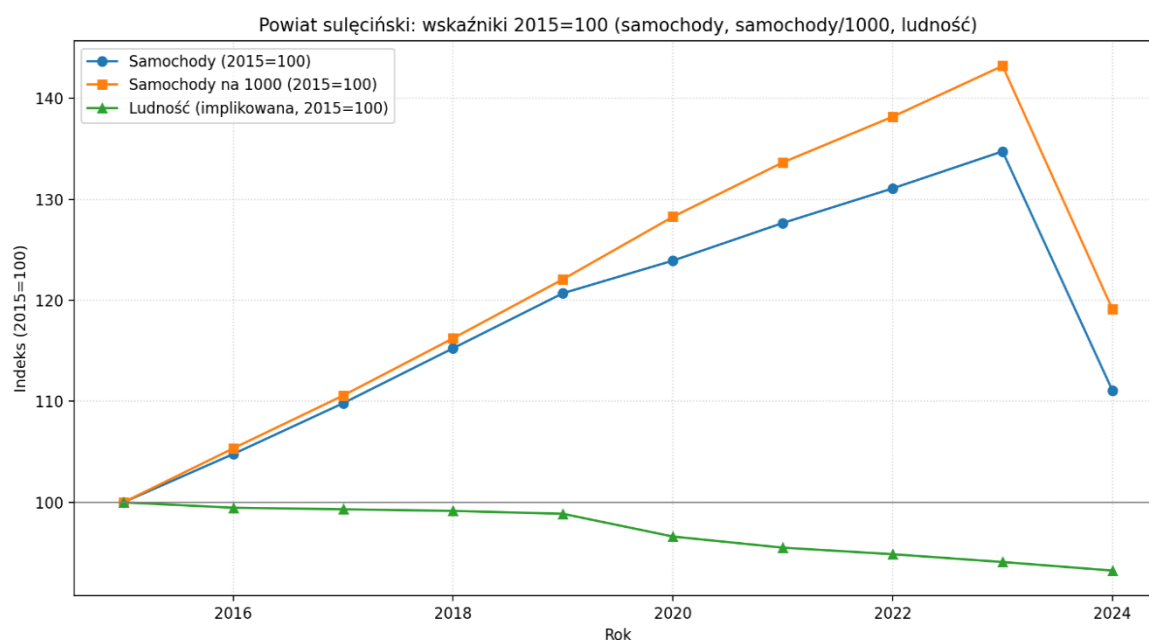
W latach 2015–2019 powiat sulęciński notuje stabilny, wysoki wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych (ok. +4,7–5,0% r/r), a wskaźnik aut na 1000 mieszkańców przyspiesza jeszcze silniej (z 598,4 do 730,6). Jest to zgodne z ogólnopolskim trendem „usamochodowienia” — według GUS w końcu 2023 r. Polska miała 27,2 mln zarejestrowanych samochodów osobowych i 723 samochody na 1000 mieszkańców (trend rosnący od lat).

W 2020–2023 dynamika w powiecie słabnie, ale **pozostaje dodatnia** (ok. +2–3% r/r dla liczby aut). Jednocześnie wskaźnik **na 1000 mieszkańców** rośnie nadal (do **857,0** w 2023 r.). W skali kraju

mimo szoków podaży i cenowych rynek nowych aut odbudowywał się i **w 2024 r. wyraźnie urósł** (najmocniej w UE), co pokazuje, że popyt nie jest winny lokalnemu spadkowi w 2024 r.

Kierunek zmian jest zgodny z publicznie podawanym profilem demograficznym powiatu (ok. 33,4 tys. mieszkańców na koniec 2024 r.). Spadek ludności wzmacnia wzrost wskaźnika aut/1000 w całym okresie 2015–2023, ale nie wyjaśnia nagłego spadku obu wskaźników w 2024 r. — ten jest zbyt duży, by wynikał z demografii.

W czerwcu 2024 r. Ministerstwo Cyfryzacji zapowiedziało i przeprowadziło usunięcie ponad 7 mln „martwych dusz” z bazy CEPIK (pojazdy od lat bez OC i badań technicznych). Skutkiem było statystyczne obniżenie liczby pojazdów oraz wskaźnika aut na 1000 mieszkańców; to działanie dotyczy całego kraju, ale jego wpływ odnosi się do danych powiatowych i wojewódzkich (w BDL GUS dane o stanie parku drogowego są oparte na CEPIK). Właśnie taki metodologiczno-rejestrowy szok najlepiej tłumaczy synchronizowany spadek obu szeregów w 2024 r. (–17,6% i –16,8% r/r).



Ponieważ 2024 r. jest punktem zwrotnym spowodowanym najpewniej czyszczeniem rejestrów, przy ocenie trendu długoterminowego (np. 2015–2025) warto traktować 2024 r. jako rok „metodologicznej rewizji”, a nie jako sygnał trwałego załamania popytu. W kolejnych latach wskaźniki mogą wrócić do bardziej „realistycznych” poziomów (już bez balastu nieaktywnych wpisów w CEPIK), a zmiany rynkowe (ceny, dostępność finansowania, preferencje napędów) będą znowu kluczowe. Jednocześnie obserwacja demografii powiatu (stopniowy ubytek mieszkańców) pozostanie ważna przy interpretacji wskaźnika aut/1000.

Implikacje demograficzne i motoryzacyjne dla projektowania sieci transportowej

Analiza uwarunkowań demograficznych oraz poziomu motoryzacji w Powiecie Sulęcińskim jednoznacznie wskazuje, że projektowany system publicznego transportu zbiorowego nie może w realny sposób konkurować z transportem indywidualnym. Wysoki wskaźnik motoryzacji, rozproszona struktura zabudowań oraz malejąca liczba ludności determinują konieczność przyjęcia realistycznych, adekwatnych do lokalnych warunków założeń.

W powiecie sulęcińskim transport publiczny powinien być postrzegany przede wszystkim jako narzędzie zapewnienia minimalnej dostępności transportowej, umożliwiającej realizację podstawowych potrzeb życiowych mieszkańców. W warunkach niskiej gęstości zaludnienia i braku silnych potoków pasażerskich system nie może być budowany jako alternatywa „konkurencyjna” wobec samochodu osobowego. Jego rolą jest zapewnienie równych szans mobilności osobom, które z różnych przyczyn nie mogą korzystać z transportu indywidualnego.

Mimo wysokiego poziomu motoryzacji zjawisko wykluczenia komunikacyjnego nadal dotyczy szerokiej grupy mieszkańców, w szczególności:

- młodzieży nieposiadającej prawa jazdy,
- seniorów,
- osób z niepełnosprawnościami i ograniczoną sprawnością ruchową,
- gospodarstw z jednym pojazdem, w których auto używane jest do dojazdów do pracy,
- osób o niskich dochodach,
- mieszkańców wsi położonych na obrzeżach względem głównych ciągów komunikacyjnych.

W kontekście silnie postępującego starzenia się społeczeństwa istotnie rośnie znaczenie kursów wykonywanych w godzinach przedpołudniowych (9:00–14:00), szczególnie ważnych dla zapewnienia dostępu do usług zdrowotnych, administracyjnych i handlowych. To właśnie w tym przedziale czasowym seniorzy generują największy popyt na usługi transportowe, a obecny system – skoncentrowany na dowozach szkolnych – praktycznie tego zapotrzebowania nie uwzględnia.

Implikacje transportowe wynikające z sytuacji demograficznej

1. Brak możliwości tworzenia systemu wysokiej częstotliwości

Przy tak niskiej gęstości zaludnienia i znacznym rozproszeniu zabudowy wdrażanie modelu komunikacji miejskiej opartej na częstych kursach jest ekonomicznie nierealne. Wymusza to koncentrowanie się na:

- stabilności rozkładów,
- powtarzalnych godzinach,
- ofercie minimalnej, lecz gwarantowanej.

2. Wysoki poziom motoryzacji nie zmniejsza potrzeby transportu publicznego

Motoryzacja pełni w powiecie funkcję równoważącą, wobec niskiej podaży komunikacji

publicznej, ale nie eliminuje potrzeby jej finansowania. Dotyczy to szczególnie pracowników zmianowych, seniorów oraz młodzieży.

W świetle uwarunkowań demograficznych i motoryzacyjnych projektowany system transportu publicznego dla Powiatu Sulęcińskiego musi opierać się na zasadzie minimalnej, lecz stabilnej dostępności transportowej, zapewniającej mieszkańcom możliwość realizacji podstawowych potrzeb życiowych. System nie będzie konkurować z samochodem, lecz powinien stać się solidnym i przewidywalnym elementem infrastruktury społecznej, pełniąc funkcję gwarantującą dostęp do usług, edukacji i rynku pracy.

Etap I – Analiza stanu istniejącego

Rola publicznego transportu zbiorowego w polityce rozwoju powiatu Sulęcińskiego

Publiczny transport zbiorowy jest jednym z kluczowych elementów infrastruktury społecznej powiatu sulęcińskiego. Od jakości i dostępności oferty przewozowej zależy realny dostęp mieszkańców do pracy, edukacji, ochrony zdrowia, usług administracyjnych oraz życia społeczno-kulturalnego.

Ze względu na rozproszoną strukturę osadniczą i niską gęstość zaludnienia transport publiczny pełni na terenie powiatu rolę znacznie szerszą niż tylko środek przemieszczania się. Jest on podstawowym narzędziem ograniczania wykluczenia komunikacyjnego, umożliwiając codzienne funkcjonowanie osobom, które nie korzystają z samochodu (młodzież, seniorzy, osoby o niższych dochodach, osoby z niepełnosprawnościami).

Na obszarze powiatu sulęcińskiego publiczny transport zbiorowy powinien być traktowany jako usługa użyteczności publicznej, realizowana w interesie ogółu mieszkańców, a nie wyłącznie jako działalność rynkowa. Oparcie systemu wyłącznie na mechanizmach komercyjnych prowadzi do likwidacji połączeń poza najbardziej dochodowymi relacjami i godzinami szczytu, co szczególnie dotyka obszary wiejskie.

Transport zbiorowy pełni jednocześnie funkcję wyrównawczą: zmniejsza różnice w dostępie do usług i rynku pracy pomiędzy mieszkańcami większych miejscowości a mieszkańcami wsi. Zapewnienie podstawowej, ale stabilnej oferty przewozowej jest warunkiem utrzymania równości szans edukacyjnych i zawodowych oraz przeciwdziałania odpływowi ludności z mniej dostępnych obszarów.

Procesy demograficzne – w tym spadek liczby ludności oraz starzenie się społeczeństwa – oznaczają, że w kolejnych latach liczba osób uzależnionych od transportu publicznego będzie rosła. Jednocześnie malejąca liczba dzieci ogranicza dotychczasową rolę przewozów szkolnych jako naturalną podstawę systemu komunikacyjnego. W tej sytuacji konieczne jest świadome zaplanowanie i finansowanie transportu zbiorowego jako elementu polityki rozwoju powiatu.

Niniejsza Koncepcja traktuje publiczny transport zbiorowy jako inwestycję w spójność społeczną i terytorialną powiatu sulęcińskiego. Zintegrowanie przewozów komercyjnych, przewozów organizowanych przez JST oraz przewozów szkolnych ma prowadzić do stworzenia systemu, który umożliwi mieszkańcom realizację podstawowych potrzeb życiowych bez konieczności posiadania samochodu.

Ogólna charakterystyka istniejącego systemu transportu zbiorowego

Na terenie Powiatu Sulęcińskiego publiczny transport zbiorowy faktycznie istnieje. Każda gmina oraz jej główna miejscowość posiada obecnie co najmniej jedno połączenie z Sulęcinem – siedzibą władz powiatowych. Należy jednak podkreślić, że jest to poziom minimalny, graniczny z punktu widzenia codziennych potrzeb mieszkańców oraz długofalowej stabilności systemu. Utrzymywanie wyłącznie takiej oferty oznacza funkcjonowanie na progu wykluczenia komunikacyjnego, bez realnej możliwości rozwoju.

Publiczny transport zbiorowy funkcjonujący obecnie na terenie powiatu sulęcińskiego cechuje się brakiem jednolitego i zintegrowanego modelu organizacyjnego. Przewozy pasażerskie realizowane są przez kilku przewoźników autobusowych, którzy działają w sposób niezależny, bez wspólnego planowania sieci połączeń, częstotliwości kursowania czy standardów obsługi pasażerów. W efekcie oferta transportowa ma charakter rozproszony, cechuje się ograniczoną przejrzystością oraz niską funkcjonalnością z punktu widzenia użytkowników systemu.

W aktualnym układzie transport publiczny nie tworzy spójnej sieci komunikacyjnej obejmującej cały obszar powiatu, lecz stanowi zbiór odrębnych linii i pojedynczych połączeń uruchamianych w odpowiedzi na bieżące potrzeby przewozowe. Znaczna część kursów podporządkowana jest realizacji dowozów szkolnych, co powoduje, że oferta dla pozostałych grup użytkowników ma charakter wtórny i ograniczony. Brakuje jednego podmiotu pełniącego rolę organizatora transportu na poziomie powiatu, który odpowiadałby za koordynację połączeń, ustalanie zasad funkcjonowania systemu oraz zapewnienie jego stabilności i ciągłości.

Przewozy autobusowe realizowane na terenie powiatu sulęcińskiego prowadzone są przez kilku przewoźników, którzy podejmują decyzje organizacyjne i ekonomiczne w sposób samodzielny. Każdy z nich opracowuje rozkłady jazdy niezależnie, bez obowiązku uzgadniania ich z innymi oraz bez odniesienia do całościowego obrazu potrzeb transportowych mieszkańców powiatu. W praktyce oznacza to brak powiązań pomiędzy poszczególnymi liniami oraz brak logicznej struktury sieci połączeń.

Konsekwencją takiego modelu funkcjonowania systemu transportu zbiorowego jest występowanie licznych nieprawidłowości w zakresie dostępności i jakości oferty przewozowej. Na wybranych odcinkach dochodzi do dublowania kursów realizowanych przez różnych przewoźników, podczas gdy w innych relacjach komunikacyjnych występują znaczne luki lub całkowity brak połączeń. Godziny kursowania często nie są dostosowane do rzeczywistych potrzeb pasażerów, takich jak dojazdy do pracy, szkół czy instytucji publicznych, co znacząco ogranicza użyteczność transportu publicznego w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców.

Dodatkowym problemem jest niestabilność oferty przewozowej, która pozostaje podatna na nagłe zmiany rozkładów jazdy lub likwidację połączeń wynikającą z decyzji ekonomicznych przewoźników. Brak długofalowego planowania i gwarancji ciągłości świadczenia usług powoduje, że mieszkańcy nie mogą traktować transportu publicznego jako pewnego i przewidywalnego środka przemieszczania się.

Niewystarczająca koordynacja pomiędzy operatorami skutkuje także trudnościami w planowaniu podróży przez pasażerów. Informacje o połączeniach są rozproszone. Brak jednolitego systemu informacji pasażerskiej dodatkowo obniża czytelność oferty i ogranicza atrakcyjność transportu zbiorowego na terenie powiatu sulęcińskiego.

Przewoźnicy realizujący przewozy pasażerskie

Na terenie powiatu sulęcińskiego funkcjonuje kilka podmiotów realizujących przewozy autobusowe, w tym przewoźnicy komercyjni oraz operatorzy wykonujący przewozy na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego.

Z punktu widzenia mieszkańców kluczowe znaczenie ma przede wszystkim **stabilność funkcjonowania przewozów**, ponieważ to ona warunkuje możliwość wiarygodnego planowania codziennych podróży do pracy, szkół, urzędów czy placówek ochrony zdrowia. Równie istotne jest rozróżnienie form przewozów według podmiotu je realizującego, choć w praktyce to właśnie ciągłość i przewidywalność oferty przewozowej mają większy wpływ na decyzje komunikacyjne mieszkańców. Przewozy obsługiwane przez jednego, stabilnie funkcjonującego operatora ułatwiają dodatkowo korzystanie z biletów miesięcznych, nabywanych u danego przewoźnika.

W powiecie sulęcińskim można wyróżnić trzy główne formy przewozów autobusowych:

- przewozy komercyjne – uruchamiane na własne ryzyko ekonomiczne przewoźników, koncentrujące się na relacjach i godzinach o największych potokach podróżnych oraz łącząc większe miejscowości, lecz cechujące się niską stabilnością, poniżej przewoźnicy realizujący ten model;
 - PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o.,
 - PTH Transhand sp. z o.o.;
 - Autokarowe Usługi Turystyczne-Osobowe Robert Caban
 - PKS Zielona Góra.

- przewozy organizowane na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (linie użyteczności publicznej, w tym współfinansowane z FRPA) – realizowane przez JST lub Województwo Lubuskie, nastawione na zapewnienie minimalnej oferty tam, gdzie rynek komercyjny nie funkcjonuje, poniżej przewoźnicy realizujący ten model;
 - PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o.,
 - MD BUS sp. z o.o
 - PTH Transhand sp. z o.o.
 - Brunatni-Barcewicz& wspólnicy sp. z o.o.

- przewozy szkolne – organizowane przez gminy w celu dowozu uczniów do szkół, najczęściej w formule komunikacji otwartej, o wysokiej stabilności, lecz podporządkowanej kalendarzowi roku szkolnego i godzinom zajęć, przewoźnicy realizujący ten model wskazani są w zakładce przewozy szkolne.

Poniższa tabela w syntetyczny sposób przedstawia najważniejsze cechy tych form przewozów.

Rodzaj przewozów	Organizator	Finansowanie	Stabilność
Komercyjne	Przewoźnik	przychody z biletów	Niska – zależna od rentowności kursów
linie użyteczności publicznej	JST lub Województwo	Środki publiczne tj.;	Średnia – zależna od dostępności dofinansowania, FRPA przyznawany na rok
		- FRPA	
		- dopłaty samorządu	

Szkolne	Gminy	Budżety gmin	Wysoka – wynikająca z obowiązku dowozu uczniów, mogą być umowy wieloletnie
---------	-------	--------------	--

Przewozy realizowane na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Uzupełnienie oferty przewozów o charakterze komercyjnym stanowią połączenia uruchamiane w oparciu o przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, finansowane z udziałem środków publicznych. Organizacja tych przewozów odbywa się przy wsparciu instytucji publicznych, w szczególności samorządu województwa, reprezentowanego przez Marszałka Województwa Lubuskiego, oraz w ramach instrumentów takich jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Ich podstawowym celem jest zapewnienie minimalnego poziomu obsługi transportowej na obszarach, na których mechanizmy rynkowe nie gwarantują dostępności usług przewozowych.

Przewozy realizowane w tym modelu mają charakter interwencyjny i służą zaspokojeniu podstawowych potrzeb mobilności mieszkańców, zwłaszcza na terenach o niskiej gęstości zaludnienia oraz w miejscowościach oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych. Dzięki zaangażowaniu środków publicznych możliwe jest utrzymanie połączeń, które z punktu widzenia przewoźników komercyjnych nie byłyby ekonomicznie uzasadnione, a jednocześnie pełnią istotną funkcję społeczną.

Pomimo znaczenia tych przewozów dla ograniczania wykluczenia komunikacyjnego, ich efektywność w praktyce pozostaje ograniczona. Jednym z głównych problemów jest niewielka liczba realizowanych kursów, która nie pozwala na elastyczne planowanie podróży i dostosowanie się do zróżnicowanych potrzeb użytkowników. Oferta przewozowa często ogranicza się do kilku połączeń dziennie, co znacząco zmniejsza jej użyteczność w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców.

Dodatkowym czynnikiem ograniczającym skuteczność przewozów realizowanych w ramach ustawy jest brak ich pełnej integracji z innymi formami transportu zbiorowego. Połączenia te funkcjonują często w oderwaniu od sieci komunikacyjnej sąsiednich gmin, przewozów komercyjnych czy transportu kolejowego, co utrudnia realizację podróży wymagających przesiadek oraz wydłuża czas dojazdu do kluczowych celów podróży.

Istotnym mankamentem pozostaje również ograniczona dostępność oferty w godzinach pozaszczytowych. Połączenia realizowane są głównie w porach dostosowanych do najbardziej podstawowych potrzeb, takich jak dojazdy do pracy lub szkół, natomiast w godzinach wieczornych, wczesnoporannych oraz w dni wolne od pracy oferta jest często niewystarczająca lub całkowicie niedostępna. W rezultacie, mimo pełnienia ważnej funkcji społecznej, przewozy te nie w pełni odpowiadają na potrzeby mobilności mieszkańców powiatu sulęcińskiego.

Przewozy szkolne jako element systemu komunikacji otwartej

Istotnym elementem funkcjonującego systemu transportu zbiorowego w powiecie sulęcińskim są przewozy szkolne. Przewozy te realizowane są w formule komunikacji otwartej, co oznacza, że z

autobusów dowożących uczniów do szkół mogą korzystać również inni pasażerowie, niezwiązani z systemem oświaty, oczywiście w miarę dostępnych miejsc.

Rozwiązanie to posiada istotny potencjał integracyjny i może stanowić podstawę budowy szerszego systemu transportu publicznego. W praktyce jednak przewozy szkolne planowane są niemal wyłącznie pod kątem potrzeb uczniów szczególnie szkół podstawowych, bez uwzględnienia szerszych potrzeb transportowych mieszkańców.

Godziny kursowania, trasy przejazdu oraz liczba kursów podporządkowane są wyłącznie organizacji zajęć szkolnych, co powoduje, że przewozy te nie zapewniają pełnej funkcjonalności transportu publicznego w ciągu dnia. W efekcie ich rola jako elementu ogólnodostępnego transportu zbiorowego pozostaje ograniczona.

Przewozy szkolne stanowią jeden z najważniejszych elementów funkcjonującego systemu transportowego w powiecie sulęcińskim. Organizowane są przez gminy w trybie przetargowym, a ich obsługę zapewniają:

- PKS Gorzów Wielkopolski sp. z o.o. – na terenie gmin Sulęcín, Torzym oraz Lubniewice,
- Usługi Transportowe Kazimierz Jakubiec – na terenie gminy Stońsk,
- Argoss Sp. z o.o. – na terenie gminy Krzeszyce.

Poniższa tabela prezentuje szczegółowe informacje:

Gminy	Miejscowości dowozów	Czas realizacji	Wartość brutto złożonej oferty	Przewoźnik realizujący dowozy
Gmina Lubniewice	Pniewo	01.09.2025-26.06.2026 Zespół szkolno - przedszkolny w Lubniewicach	306 467.20	PKS w Gorzów Wlkp. ul. Podmiejska 20 66-400 Gorzów Wlkp.
	Osiecko			
	Os. Suszyce			
	Glisno	Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Lubniewicach Osiedle Słowiańskie 4, 69-210 Lubniewice		
	Os. Świerczów			
	Os. Trzcínice			
	Sobieraj	Samorządowe Przedszkole Osiedle Słowiańskie 4, 69-210 Lubniewice		
Jarnatów				
Gmina Stońsk	Jamno	01.09.2025-26.06.2026 Zespół Szkół w Stońsku ul. Lipowa 9, 66-436 Stońsk	300 000.00 Budżet gminy 9.20 zł brutto za 1 km	Usługi Transportowe Kazimierz Jakubiec ul. 3 lutego 44A lok 5 66-436 Stońsk
	Budzigniew			
	Polne			
	Grodzisk			
	Stońsk			
	Głuchowo			
	Lemierzyczo			
	Ownice			
	Chartów			
Gmina Torzym	Bobrówko	01.09.2025-30.06.2026 Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Westerplatte w Torzymiu	689 900.00	PKS w Gorzów Wlkp. ul. Podmiejska 20 66-400 Gorzów Wlkp.
	Grabów Wieś			
	Grabów Kol.			
	Kownaty			

Gminy	Miejscowości dowozów	Czas realizacji	Wartość brutto złożonej oferty	Przewoźnik realizujący dowozy
	Przeslice	ul. Reymonta 6, 66-235 Torzym		
	Pniów			
	Gądków Wielki			
	Boczów			
	Garbicz			
	Debrznica			
	Drzewce Kol.			
	Koryta			
	Walewice			
	Bielice			
	Lubów			
	Wystok			
	Tarnawa Rzepińska			
	Garbicz			
	Lubin			
	Mierczany			
Torzym				
Bargów				
Gądków Mały				
Drzewce Wieś				
Pniów				
Gmina Sulęcín	Brzeźno	01.09.2025-30.06.2026	708 340.00	PKS w Gorzów Wlkp. ul. Podmiejska 20 66-400 Gorzów Wlkp.
	Małuszów			
	Ostrów			
	Rychlik			
	Tursk			
	Długoszyn			
	Drogomin			
	Miechów			
	Trzebów			
	Żubrów			
	Grochów			
	Wielowieś			
	Zarzyń			
Gmina Krzeszyce	Kotczyn	Szkoła Podstawowa im. Wincentego Witosa w Krzeszycach ul. Skwierzyńska 4, 66 - 435 Krzeszyce	530 000.00 Budżet gminy	postępowanie unieważnione Realizacje przewozów wykonuje
	Brzozowa			
	Dębokierz			
	Maszków			

Gminy	Miejscowości dowozów	Czas realizacji	Wartość brutto złożonej oferty	Przewoźnik realizujący dowozy
	Rudnica	Przedszkole Gminne im. Misia Uszatka w Krzeszycach ul. Skwierzyńska 4 66-435 Krzeszyce		Argoss Sp. z o. o.
	Studzinka			
	Krzemów	Zespół Edukacyjny w Kołczynie Krzeszyce, Ul. Sulęcińska 29 66 - 435 Krzeszyce Kołczyn		
	Studzionka			
	Muszkowo			
	Krzyż			
	Dzierżązna			
	Karkoszków			
	Malta			
	Czartów			
	Lemierzyce			
	Świętojańsko			
	Krasnotęg			
	Łukomin			
	Przemysław			
	Marianki			
	Krępiny			
	Zaszczytowo			
	Polne			
	Głuchowo			

Przewozy szkolne realizowane są w systemie komunikacji otwartej, w praktyce przewozy te pełnią funkcję zastępczą wobec regularnej komunikacji publicznej, szczególnie na obszarach wiejskich.

Jednocześnie przewozy szkolne charakteryzują się istotnymi ograniczeniami, wynikającymi z ich podporządkowania kalendarzowi roku szkolnego oraz godzinom zajęć dydaktycznych.

Przewozy szkolne – ujęcie syntetyczne

Na potrzeby podejmowania decyzji transportowych poniżej przedstawiono syntetyczne ujęcie przewozów szkolnych w podziale na gminy.

Gmina	Wartość umowy (brutto) przewoźnik	Charakter przewozów	Możliwości wykorzystania potencjału gminy
Sulęcín	708 340,00 zł PKS w Gorzowie Wlkp. sp. z o.o.	Rozbudowana sieć dowozów; w wielu relacjach przewozy szkolne zastępują komunikację publiczną	W ramach tak dużego budżetu można wymagać od przewoźnika realizacji dodatkowych połączeń poza godzinami dowozów dzieci do szkoły
Torzým	689 900,00 zł	Wysokie koszty i duży zasięg terytorialny; istotny potencjał	W ramach tak dużego budżetu można wymagać od przewoźnika realizacji

	PKS w Gorzowie Wlkp. sp. z o.o	integracji z liniami powiatowymi i wojewódzkimi	dotatkowych połączeń poza godzinami dowozów dzieci do szkoły
Krzeszyce	530 000,00 zł Argoss sp. z o.o.	Dowozy na dużych odległościach; w wielu miejscowościach są jedyną formą transportu zbiorowego	Przy zwiększeniu niewiele budżetu, można przeorganizować dowozy do wykorzystania na dodatkowe połączenia
Lubniewice	306 467,20 zł PKS w Gorzowie Wlkp. sp. z o.o.	Dowozy do zespołu szkolno-przedszkolnego w Lubniewicach; dają możliwość powiązania z relacją Lubniewice– Sulęcín	Rozbudowanie połączeń i wydłużenie obecnych linii do Sulęcína
Stońsk	300 000,00 zł Usługi Transportowe Kazimierz Jakubiec	Obsługa wyłącznie dzieci w ramach przewozów szkolnych	Przy tym budżecie, usługa powinna być realizowana na podstawie biletów miesięcznych przy czym dodatkowo można zwiększyć ilość połączeń poza godzinami dowozów szkolnych

Wnioski z analizy przewozów szkolnych

- **Najwyższe koszty przewozów szkolnych ponoszą gminy Sulęcín i Torzym**, co wskazuje na największy **potencjał integracji** przewozów szkolnych z systemem publicznego transportu zbiorowego.
- **W gminach Sulęcín, Torzym i Krzeszyce** przewozy szkolne obejmują liczne miejscowości pozbawione innych form komunikacji – co oznacza, że stanowią one **jedyny element obsługi obszarów wiejskich** i powinny być podstawą budowy docelowej siatki połączeń.
- **W gminach Krzeszyce i Stońsk** przewozy szkolne **faktycznie zastępują transport publiczny**, szczególnie poza rokiem szkolnym. Oznacza to największe wykluczenie komunikacyjne.
- Powiązanie kursów szkolnych z funkcją transportu publicznego poprzez publikacja rozkładów, wydłużanie kursów do węzłów przesiadkowych może znacząco podnieść efektywność całego systemu.
- Gminy o największym potencjale integracji to: **Sulęcín → Torzym → Krzeszyce**, natomiast największe braki w dostępności poza okresem szkolnym dotyczą: **Krzeszyce → Stońsk**.
- Wspólne planowanie rozkładów jazdy może realnie zwiększyć możliwości skomunikowania połączeń

Sieć połączeń autobusowych

Funkcjonująca obecnie sieć połączeń autobusowych na terenie powiatu sulęcińskiego charakteryzuje się dużą niejednorodnością oraz brakiem cech systemowego układu komunikacyjnego. Oferta przewozowa nie została zaprojektowana jako spójna sieć, lecz stanowi zbiór połączeń o zróżnicowanym charakterze i genezie. Dominują w niej przede wszystkim trasy związane z dowozem uczniów do szkół, relacje funkcjonujące niezmiennie od wielu lat oraz pojedyncze kursy uruchamiane w odpowiedzi na doraźne, lokalne potrzeby transportowe.

Brak jest wyraźnie zdefiniowanej struktury sieciowej, opartej na hierarchii linii, w szczególności na liniach szkieletowych o większej częstotliwości oraz liniach dowozowych zapewniających dostęp do głównych osi komunikacyjnych. W konsekwencji transport publiczny nie tworzy spójnego układu, który umożliwiłby wygodne przesiadki oraz realizację podróży wieloetapowych w obrębie powiatu i poza jego granicami. Taki stan rzeczy znacząco ogranicza funkcjonalność systemu oraz jego atrakcyjność dla potencjalnych użytkowników.

Istotnym problemem jest również ograniczony zakres czasowy funkcjonowania wielu połączeń. W licznych przypadkach kursy kończą się w godzinach wczesnopopołudniowych, co uniemożliwia mieszkańcom powrót do miejsca zamieszkania w godzinach popołudniowych i wieczornych. Dotyczy to zwłaszcza osób pracujących w standardowych lub wydłużonych godzinach pracy, korzystających z usług publicznych, opieki zdrowotnej czy realizujących inne potrzeby życiowe poza porannym szczytem komunikacyjnym.

Określenie głównych kierunków komunikacyjnych

Analiza istniejących połączeń autobusowych, realizowanych zarówno przez przewoźników komercyjnych, jak i operatorów wykonujących przewozy na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego, pozwala na wskazanie kilku głównych kierunków komunikacyjnych o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym. Obecny układ ma w przeważającej mierze charakter osiowy oraz promienisty, z wyraźną koncentracją ruchu w relacjach prowadzących do większych ośrodków miejskich oraz kluczowych węzłów administracyjno-usługowych.

Jednym z najważniejszych ciągów komunikacyjnych jest relacja Zielona Góra – Sulechów – Świebodzin – Międzyrzecz – Sulęcín, obsługiwana przez MD Bus realizujących regularne połączenie linii wojewódzkiej finansowanej przez Marszałka województwa Lubuskiego. Kierunek ten pełni istotną funkcję, jednakże zawarta w ofercie ilość połączeń powinna być bardziej rozbudowana. Koncentruje się głównie na dniach roboczych i zwiększonej liczbie kursów w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, przy jednoczesnym ograniczeniu połączeń w godzinach międzyszczytowych.

Drugim kluczowym kierunkiem komunikacyjnym jest relacja Sulęcín – Gorzów Wielkopolski, obsługiwana m.in. przez PKS Gorzów Wielkopolski sp. z o.o. Kierunek ten ma znaczenie regionalne i zapewnia dostęp do jednego z głównych ośrodków subregionalnych województwa lubuskiego. W porównaniu do innych relacji oferta przewozowa jest tu relatywnie lepiej rozwinięta, jednak również w tym przypadku zauważalne jest silne uzależnienie funkcjonowania komunikacji od dni roboczych oraz brak stabilnych połączeń w godzinach wieczornych i w weekendy.

Uzupełnienie głównych osi komunikacyjnych stanowią liczne połączenia o charakterze lokalnym, obsługujące mniejsze miejscowości oraz gminy wiejskie, takie jak Sulęcín, Torzym, Lubniewice,

Krzeszyce czy Słońsk. Relacje te cechują się jednak brakiem spójności oraz niską regularnością kursowania. W dużej mierze opierają się one na przewozach realizowanych w ramach dowozów szkolnych, co dodatkowo ogranicza ich dostępność w ciągu dnia oraz w okresach wolnych od nauki szkolnej.

Jednocześnie zauważalny jest niedostatek połączeń poprzecznych pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu. Brak bezpośrednich relacji lokalnych powoduje konieczność realizowania podróży okrężnych, z przesiadkami w ośrodkach centralnych lub całkowite uzależnienie się mieszkańców od transportu indywidualnego. Taki układ komunikacyjny znacząco obniża efektywność systemu transportu zbiorowego oraz ogranicza jego rolę jako realnej alternatywy dla samochodu osobowego.

Analiza rozkładów jazdy

Syntetyczne wskaźniki dostępności transportowej

Dla monitorowania zmian w dostępności transportowej powiatu sulęcińskiego zaleca się stosowanie prostego zestawu wskaźników, aktualizowanych okresowo na podstawie obowiązujących rozkładów jazdy (poniżej stan na dzień 01.01.2026:

- miejscowości bez możliwości realizacji podróży "tam i z powrotem" w ciągu jednego dnia przy wykorzystaniu transportu publicznego ([0 %);
- miejscowości obsługiwanych wyłącznie w dni nauki szkolnej – [100 %);
- miejscowości obsługiwanych w dni robocze (dni nauki szkolnej oraz ferie i wakacje) – [32 %);
- miejscowości obsługiwane w weekendy tj. w soboty i niedziele ([12]%).

Wskaźniki te powinny być aktualizowane co najmniej raz w roku i stanowić podstawę do oceny skuteczności działań podejmowanych w ramach polityki transportowej powiatu.

Analiza obowiązujących rozkładów jazdy wskazuje na silne uzależnienie oferty przewozowej od kalendarza roku szkolnego. Zdecydowana większość kursów realizowana jest wyłącznie w dni nauki szkolnej, a ich godziny dostosowane są przede wszystkim do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć szkolnych.

W praktyce oznacza to, że:

- w dni wolne od nauki szkolnej oferta przewozowa jest znacząco ograniczona lub nie funkcjonuje wcale,
- w okresach ferii i wakacji dostępność transportu publicznego ulega dalszemu pogorszeniu,
- mieszkańcy niezwiązani z systemem oświaty mają ograniczone możliwości korzystania z transportu publicznego.

Ponadto rozkłady jazdy nie uwzględniają potrzeb związanych z pracą zmianową, w tym dojazdów do zakładów pracy oraz jednostki wojskowej. Brakuje kursów w godzinach wczesnoporannych, późno popołudniowych i wieczornych, co powoduje, że transport publiczny nie jest realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Istniejąca siatka połączeń

Analiza istniejącej siatki połączeń, przedstawionej na mapie sieci transportowej stanowiącej załącznik do tegoż opracowania, wskazuje na silne zróżnicowanie dostępności komunikacyjnej na terenie powiatu sulęcińskiego. Połączenia koncentrują się głównie wzdłuż głównych osi komunikacyjnych oraz w relacjach prowadzących do większych ośrodków miejskich.

Znaczna część mniejszych miejscowości, w szczególności położonych peryferyjnie, posiada ograniczony dostęp do transportu publicznego lub pozostaje całkowicie pozbawiona regularnych połączeń. Istniejąca siatka połączeń nie zapewnia równomiernego pokrycia obszaru powiatu, a jej układ nie wynika z całościowej analizy potrzeb transportowych mieszkańców.

Analiza dostępnych rozkładów jazdy wskazuje na brak spójności i koordynacji pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami. Rozkłady jazdy publikowane są w różnych formach, na pojedynczych przystankach lub na stronach internetowych przewoźników.

Brak jednolitego źródła informacji powoduje, że potencjalny pasażer nie ma możliwości uzyskania pełnej informacji o dostępnych połączeniach, co znacząco utrudnia planowanie podróży, zwłaszcza z przesiadkami.

Standard obsługi i częstotliwość kursowania

Standard obsługi transportu publicznego w docelowej sieci połączeń powinien opierać się na jasno określonych, minimalnych parametrach dostępności, umożliwiających realizację podstawowych potrzeb transportowych mieszkańców. Analiza obecnego stanu wskazuje jednoznacznie, że komunikacja zbiorowa na terenie gmin opiera się obecnie w przeważającej mierze na komunikacji realizowanej w ramach przewozów szkolnych.

Przewozy te organizowane są na podstawie wygranych postępowań przetargowych i obsługiwane przez przewoźników działających na zlecenie poszczególnych gmin. W praktyce oznacza to, że oferta transportu publicznego jest dostosowana głównie do potrzeb uczniów, a dostępność komunikacyjna pozostałych mieszkańców jest silnie ograniczona zarówno pod względem czasowym, jak i funkcjonalnym. Kursy realizowane są przede wszystkim w godzinach rozpoczęcia i zakończenia zajęć szkolnych, bez zapewnienia ciągłości obsługi w ciągu dnia.

Taki model organizacji transportu powoduje, że komunikacja zbiorowa pełni obecnie funkcję zadaniową, skoncentrowaną na obsłudze określonej grupy użytkowników, a nie funkcję powszechnej usługi publicznej. Brak kursów międzyszczytowych, popołudniowych, wieczornych oraz weekendowych ogranicza mobilność osób pracujących, seniorów, osób bezrobotnych oraz mieszkańców korzystających z usług publicznych.

W docelowym systemie transportowym niezbędne jest stopniowe przejście do modelu ogólnodostępnego, w którym przewozy szkolne stanowią integralny element szerszej siatki połączeń, dostępnej również dla pozostałych mieszkańców.

Brak jednolitej informacji pasażerskiej

Jednym z kluczowych problemów funkcjonującego systemu transportu zbiorowego w powiecie sulęcińskim jest brak jednolitej, powszechnie dostępnej informacji pasażerskiej. Na terenie

powiatu nie funkcjonuje centralny system informacji o połączeniach autobusowych, obejmujący wszystkich przewoźników.

Poszczególni przewoźnicy publikują rozkłady jazdy we własnym zakresie, w różnych formach, takich jak:

- tablice informacyjne na przystankach autobusowych,
- strony internetowe przewoźników,
- informacje udostępniane bezpośrednio szkołom.

Taki stan rzeczy powoduje, że potencjalny pasażer nie ma możliwości uzyskania pełnej i rzetelnej informacji o dostępnych połączeniach. Brak przejrzystej informacji znacząco obniża atrakcyjność

Konsekwencje obecnego stanu funkcjonowania transportu zbiorowego

Opisany stan istniejący publicznego transportu zbiorowego w powiecie sulęcińskim prowadzi do szeregu negatywnych konsekwencji społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Do najważniejszych z nich należą:

- postępujące wykluczenie komunikacyjne obszarów wiejskich,
- ograniczenie mobilności mieszkańców niezmotoryzowanych,
- uzależnienie codziennego funkcjonowania od transportu indywidualnego,
- zmniejszenie atrakcyjności jako miejsca zamieszkania,
- pogłębianie niekorzystnych trendów demograficznych.

Transport publiczny w obecnym kształcie nie spełnia funkcji narzędzia rozwoju lokalnego i nie odpowiada na podstawowe potrzeby mieszkańców. Konieczne jest zatem kompleksowe podejście do jego reorganizacji i rozwoju.

Brak spójnej i stabilnej oferty transportowej prowadzi do występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, szczególnie w mniejszych miejscowościach. Mieszkańcy tych obszarów mają ograniczony dostęp do:

- rynku pracy,
- edukacji,
- opieki zdrowotnej,
- administracji publicznej.

Wykluczenie komunikacyjne ma charakter trwały i systemowy, a jego skutki wykraczają poza sferę transportu, wpływając negatywnie na jakość życia i rozwój społeczno-gospodarczy powiatu.

W szczególności sposób on dotyka określonych grup społecznych. Najbardziej narażone są:

- osoby starsze,
- osoby z niepełnosprawnościami,
- młodzież nieposiadająca prawa jazdy,
- osoby o niskich dochodach,
- gospodarstwa domowe bez samochodu.

Dla tych grup brak transportu publicznego oznacza realne ograniczenie samodzielności życiowej oraz uzależnienie od pomocy osób trzecich. W dłuższej perspektywie prowadzi to do pogłębiania izolacji społecznej oraz obniżenia jakości życia.

Wnioski do dalszych etapów koncepcji

Analiza siatki połączeń została przeprowadzona w oparciu o zestawienie obowiązujących rozkładów jazdy oraz wykaz miejscowości objętych obsługą transportową. Ocenie poddano:

- możliwość realizacji podróży „tam i z powrotem” w ciągu jednego dnia,
- częstotliwość kursowania w dni robocze,
- funkcjonowanie przewozów w dni wolne od nauki szkolnej,
- dostępność oferty weekendowej,
- strukturę godzinową kursów (poranne, międzyszczytowe, popołudniowe),
- stopień powiązania miejscowości z ośrodkiem gminnym/powiatowym.

Przeprowadzona analiza wskazuje, że obecna siatka połączeń ma w dominującym stopniu charakter **dowozowy (szkolny)**, a nie w pełni publiczny. Struktura kursów koncentruje się głównie na:

- jednym porannym dowozie,
- jednym kursie powrotnym w godzinach wczesnopopołudniowych,
- ograniczonej lub zerowej ofercie w godzinach międzyszczytowych,
- braku regularności w dni wolne.

Rozkłady jazdy nie tworzą systemu o charakterze ciągłym i całodziennym, lecz funkcjonują jako zbiór rozproszonych kursów, niedostosowanych do zróżnicowanych potrzeb mieszkańców (praca zmianowa, usługi zdrowotne, zakupy, sprawy administracyjne, życie społeczne).

Możliwość realizacji podróży „tam i z powrotem”

Znacząca część miejscowości nie posiada możliwości odbycia podróży do ośrodka centralnego i powrotu w przedziale 5–8 godzin od przyjazdu. Oznacza to, że system nie zapewnia realnej mobilności osobom pracującym, seniorom ani mieszkańcom załatwiających sprawy urzędowe.

Brak kursu powrotnego w godzinach popołudniowych (po godz. 16:00–17:00) skutkuje tym, że transport publiczny nie może stanowić alternatywy dla samochodu prywatnego.

Wniosek: *system nie zapewnia funkcjonalnej mobilności dziennej.*

Obsługa wyłącznie w dni nauki szkolnej

Istotna część miejscowości posiada połączenia wyłącznie w dni nauki szkolnej. W okresach ferii, wakacji oraz dni wolnych mieszkańcy tych miejscowości pozostają bez dostępu do transportu zbiorowego.

Taka struktura wskazuje, że przewozy pełnią funkcję organizacji dowozu uczniów, a nie zadania publicznego w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Wniosek: *brak ciągłości świadczenia usługi publicznej.*

Brak oferty weekendowej

W znacznej części analizowanych miejscowości nie funkcjonuje żadna oferta przewozowa w soboty i niedziele. Ogranicza to dostęp do:

- handlu i usług,
- wydarzeń społecznych i kulturalnych,
- pracy weekendowej.

Brak kursów weekendowych jest jednym z głównych czynników wykluczenia transportowego na obszarach wiejskich.

Wniosek: system nie zapewnia mobilności 7-dniowej.

Na podstawie analizy tabel rozkładów jazdy oraz struktury połączeń zidentyfikowano następujące luki systemowe:

- Brak kursów międzyszczytowych

Większość tras obsługiwana jest wyłącznie w godzinach porannych i wczesnopopołudniowych. Brakuje kursów około godz. 10:00–13:00, co wyklucza seniorów i osoby niepracujące w standardowym trybie.

- Niewystarczające godziny powrotów

Ostatnie kursy powrotne odbywają się zbyt wcześnie, uniemożliwiając korzystanie z transportu osobom pracującym do godz. 16:00–18:00.

- Niska częstotliwość

Na wielu relacjach realizowana jest jedna para kursów dziennie, co nie tworzy realnej alternatywy wobec transportu indywidualnego.

- Brak oferty całonocnej

System nie funkcjonuje w sposób ciągły przez 7 dni w tygodniu.

- Brak standaryzacji godzin

Godziny odjazdów nie tworzą cyklicznego, łatwego do zapamiętania schematu (np. odjazdy o stałej minucie każdej godziny), co obniża czytelność systemu.

Niewystarczająca integracja funkcjonalna

Brak wyraźnej koordynacji między trasami oraz brak logicznego węzła przesiadkowego ogranicza efektywność całej siatki.

Skutki obecnego modelu

Obecny model transportowy prowadzi do:

- wzrostu uzależnienia od samochodu prywatnego,
- pogłębiania wykluczenia seniorów i młodzieży po ukończeniu szkoły,
- ograniczenia aktywności zawodowej i społecznej,
- zmniejszenia atrakcyjności osiedleńczej gminy,
- niewykorzystania potencjału transportu jako narzędzia rozwoju lokalnego.

Transport w obecnej formie nie pełni funkcji rozwojowej – ma charakter minimalny i reaktywny.

Kierunek zmian – rekomendowany model docelowy

Aby sprostać wymaganiom mieszkańców oraz standardom nowoczesnego systemu transportowego, samorząd powinien dążyć do przekształcenia obecnego modelu dowozowego w **system publicznej mobilności lokalnej**.

1. Zapewnienie minimalnego standardu obsługi

Rekomenduje się przyjęcie minimalnego standardu:

- co najmniej 3 pary kursów dziennie w dni robocze,
- co najmniej 1–2 pary kursów w soboty,
- minimum 1 para kursów w niedziele (na głównych relacjach).

2. Zapewnienie możliwości podróży „tam i z powrotem”

Każda miejscowość powinna posiadać:

- poranny dojazd,
- kurs międzyszczytowy,
- popołudniowy powrót (po godz. 16:30–17:00).

3. Wprowadzenie kursów całorocznych

Oferta nie powinna być ograniczona wyłącznie do dni nauki szkolnej. Transport publiczny musi funkcjonować w sposób ciągły przez cały rok.

4. Standaryzacja godzin i cykliczność

W miarę możliwości należy dążyć do powtarzalnych godzin odjazdów, co zwiększa czytelność systemu i zachęca do korzystania.

5. Integracja funkcjonalna

Docelowo system powinien:

- posiadać wyraźny punkt węzłowy,
- umożliwiać przesiadki,
- być skoordynowany z potrzebami mieszkańców (urząd, szkoły, ośrodek zdrowia, handel).

Podsumowanie

Obecna siatka połączeń ma charakter głównie **szkolny**, a nie publiczny. Kursy są nieliczne, urywane, nieskoordynowane i często dostępne tylko w dni nauki szkolnej. Brakuje połączeń popołudniowych, międzyszczytowych i weekendowych, co prowadzi do realnego wykluczenia transportowego mieszkańców — zwłaszcza osób pracujących, seniorów i młodzieży. System nie zapewnia mobilności dziennej ani tygodniowej i nie spełnia funkcji publicznego transportu zbiorowego. Rekomenduje się stworzenie pełnowymiarowego systemu mobilności lokalnej: minimum 3 pary kursów w dni robocze, kursy całoroczne, stałe godziny, obsługę weekendową oraz lepszą integrację tras.

Pojęcie dostępności transportowej w ujęciu planistycznym

Dostępność transportowa stanowi jeden z podstawowych wskaźników jakości życia mieszkańców oraz spójności terytorialnej jednostki samorządu terytorialnego. W ujęciu planistycznym dostępność transportowa oznacza możliwość realizacji codziennych potrzeb życiowych przy wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego, w sposób regularny, przewidywalny i dostosowany do rzeczywistych potrzeb użytkowników.

W przypadku powiatu sulcińskiego dostępność transportowa powinna być analizowana nie tylko przez pryzmat fizycznego istnienia połączeń autobusowych, lecz przede wszystkim w kontekście ich użyteczności funkcjonalnej. Oznacza to ocenę, czy transport publiczny umożliwia mieszkańcom:

- dojazd do pracy i powrót w tym samym dniu,
- dojazd do szkół i placówek edukacyjnych,
- dostęp do ochrony zdrowia,
- realizację spraw urzędowych,
- uczestnictwo w życiu społecznym i gospodarczym.

Brak spełnienia któregośkolwiek z powyższych kryteriów należy traktować jako przejaw ograniczonej dostępności transportowej lub wykluczenia komunikacyjnego.

Charakterystyka wykluczenia komunikacyjnego w powiecie sulęcińskim

Analiza danych demograficznych i poziomu motoryzacji wskazuje, że mieszkańcy Powiatu Sulęcińskiego nie rezygnują z mobilności, lecz w dużej mierze rezygnują z korzystania z transportu publicznego. Podstawową alternatywą stał się samochód osobowy, a w przypadku osób niezmotoryzowanych – pomoc rodziny, sąsiadów i znajomych (podwózki do pracy, lekarza, urzędów). W praktyce oznacza to, że przy niedostatecznej ofercie przewozowej ciężar zapewnienia mobilności został przeniesiony z systemu publicznego na indywidualne gospodarstwa domowe i nieformalne sieci wsparcia.

Wykluczenie komunikacyjne na terenie powiatu sulęcińskiego ma charakter strukturalny i długotrwały. Nie jest ono wynikiem jednorazowych decyzji, lecz konsekwencją wieloletniego procesu ograniczania oferty przewozowej, braku koordynacji działań oraz podporządkowania transportu publicznego wyłącznie kryteriom ekonomicznym.

Wykluczenie komunikacyjne przejawia się w szczególności poprzez:

- całkowity brak regularnych połączeń autobusowych w niektórych miejscowościach,
- funkcjonowanie transportu wyłącznie w dni nauki szkolnej,
- brak kursów powrotnych w godzinach popołudniowych i wieczornych,
- brak połączeń w weekendy i dni wolne od pracy,
- brak możliwości realizacji podróży „tam i z powrotem” w ciągu jednego dnia.

Skala wykluczenia komunikacyjnego jest szczególnie wysoka w mniejszych miejscowościach wiejskich, oddalonych od siedzib gmin oraz głównych ciągów komunikacyjnych. Mieszkańcy tych obszarów w praktyce pozbawieni są realnej alternatywy wobec transportu indywidualnego.

Skutki wykluczenia komunikacyjnego

Wykluczenie komunikacyjne na terenie powiatu sulęcińskiego prowadzi do szeregu negatywnych konsekwencji, w tym:

- ograniczenia aktywności zawodowej mieszkańców,
- utrudnionego dostępu do edukacji i usług publicznych,
- pogłębiania izolacji społecznej,
- spadku atrakcyjności osiedleńczej obszarów wiejskich,
- przyspieszenia procesów depopulacyjnych.

Znaczenie dostępności do kluczowych celów podróży

Jednym z podstawowych kryteriów oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest jego zdolność do zapewnienia mieszkańcom realnego dostępu do kluczowych celów podróży, determinujących codzienne funkcjonowanie społeczne i zawodowe. Transport publiczny, aby spełniał swoją rolę jako usługa użyteczności publicznej, powinien umożliwiać realizację podstawowych potrzeb życiowych w sposób regularny, przewidywalny oraz dostosowany do rzeczywistych godzin funkcjonowania instytucji i zakładów pracy.

Na terenie powiatu sulęcińskiego dostępność do kluczowych celów podróży w znacznym stopniu uzależniona jest od transportu indywidualnego. Transport publiczny pełni obecnie funkcję uzupełniającą i w wielu przypadkach nie zapewnia możliwości realizacji pełnego cyklu podróży w

ciągu jednego dnia. Prowadzi to do sytuacji, w której osoby niezmotoryzowane napotykają istotne bariery w dostępie do pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji publicznej.

Dostępność transportowa poszczególnych typów miejscowości

Analiza dostępności transportowej w powiecie sulęcińskim wskazuje na istotne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi typami miejscowości. Najlepszą dostępnością charakteryzują się miejscowości pełniące funkcje administracyjne oraz położone wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Nawet w tych przypadkach oferta transportowa jest jednak ograniczona i nie spełnia wszystkich potrzeb mieszkańców.

W przypadku mniejszych miejscowości wiejskich dostępność transportowa jest w wielu przypadkach symboliczna. Transport publiczny funkcjonuje wyłącznie w formie pojedynczych kursów szkolnych, realizowanych w godzinach porannych i wczesnopopołudniowych. Poza tymi godzinami mieszkańcy pozbawieni są możliwości przemieszczania się przy wykorzystaniu transportu zbiorowego.

Szczególnie niekorzystna sytuacja występuje w miejscowościach:

- oddalonych od siedzib gmin,
- położonych poza głównymi trasami komunikacyjnymi,
- o niewielkiej liczbie mieszkańców,
- w których nie funkcjonują żadne instytucje publiczne.

Dostępność transportu publicznego do placówek oświatowych

Dostęp do placówek oświatowych stanowi najlepiej zabezpieczony element systemu transportowego w powiecie sulęcińskim, co wynika z funkcjonowania przewozów szkolnych. Przewozy te organizowane są w celu zapewnienia dowozu dzieci i młodzieży do przedszkoli i szkół podstawowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Przewozy szkolne realizowane są w systemie komunikacji otwartej, co oznacza, że z autobusów mogą korzystać również inni pasażerowie niezwiązani bezpośrednio z systemem oświaty, oczywiście w miarę dostępnych miejsc. Rozwiązanie to ma istotne znaczenie dla mieszkańców mniejszych miejscowości, dla których przewozy szkolne często stanowią jedyną formę transportu publicznego.

Jednocześnie należy podkreślić, że:

- godziny kursowania przewozów szkolnych są ściśle dostosowane do planów lekcji,
- brak jest kursów umożliwiających dojazd do szkół w godzinach późniejszych (np. zajęcia dodatkowe),
- po zakończeniu zajęć szkolnych transport publiczny często nie funkcjonuje.

W efekcie dostępność transportowa do szkół ma charakter czasowo ograniczony i nie zapewnia pełnej elastyczności w korzystaniu z oferty edukacyjnej.

Dojazdy do szkół są relatywnie najlepiej zabezpieczonym elementem systemu transportowego, jednak wyłącznie w określonych ramach czasowych. Przewozy szkolne realizowane są w systemie

komunikacji otwartej, co pozwala na korzystanie z nich również przez innych pasażerów, jednak ich funkcjonalność poza godzinami szkolnymi jest ograniczona.

Dostęp do urzędów i instytucji publicznych

Ograniczona dostępność transportowa utrudnia mieszkańcom realizację spraw urzędowych, w szczególności w siedzibach gmin oraz w instytucjach powiatowych. Problem ten jest szczególnie dotkliwy dla osób starszych oraz mieszkańców wsi.

Dojazdy do pracy i zakładów pracy

Obecna oferta transportu publicznego w powiecie sulęcińskim w bardzo ograniczonym stopniu umożliwia dojazdy do pracy. Brak kursów w godzinach dostosowanych do pracy zmianowej oraz brak połączeń powrotnych powodują, że transport publiczny nie jest realną alternatywą dla osób pracujących.

Istotnym wyzwaniem pozostają dojazdy do większych zakładów pracy, których godziny rozpoczęcia i zakończenia pracy często nie są zbieżne z obowiązującymi rozkładami jazdy. Dynamicznie rozwijające się strefy przemysłowe, takie jak:

- podstrefa „Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna” w Sulęcinie,
- Sulęcińska Strefa Przemysłowa w Długoszynie,
- Krzeszycka Strefa w Karkoszowie,

nie zapewniają obecnie pracownikom dogodnych możliwości dojazdu do zakładów w ramach transportu publicznego. Pożądanym kierunkiem działań jest uruchomienie dedykowanych linii autobusowych, włączonych do rozkładu jazdy i skoordynowanych z przewozami pracowniczymi, co pozwoliłoby na poprawę dostępności komunikacyjnej tych obszarów.

Dostępność transportu publicznego do zakładów pracy na terenie powiatu sulęcińskiego należy ocenić jako niewystarczającą. Obecna oferta przewozowa w bardzo ograniczonym stopniu uwzględnia potrzeby osób pracujących, w szczególności w systemie zmianowym.

Brakuje:

- kursów w godzinach wczesnoporannych, umożliwiających dojazd na pierwszą zmianę,
- kursów popołudniowych i wieczornych, umożliwiających powrót do miejsca zamieszkania,
- regularnych połączeń całorocznych, niezależnych od kalendarza szkolnego.

Szczególnym problemem są dojazdy do większych zakładów pracy, gdzie godziny rozpoczęcia i zakończenia pracy nie pokrywają się z obowiązującymi rozkładami jazdy. W praktyce oznacza to, że osoby niezmotoryzowane mają bardzo ograniczone możliwości podjęcia lub utrzymania zatrudnienia.

Dostępność transportu publicznego do jednostki wojskowej

Jednostka wojskowa zlokalizowana na terenie powiatu stanowi istotny generator ruchu pasażerskiego, zarówno w odniesieniu do żołnierzy zawodowych, jak i pracowników cywilnych. Charakter pracy w jednostce wojskowej, obejmujący system zmianowy, nieregularne godziny służby oraz dyżury, wymaga elastycznej i niezawodnej oferty transportu publicznego.

Obecnie transport publiczny nie zapewnia odpowiedniego poziomu obsługi tego typu potrzeb. Brakuje połączeń:

- w godzinach nocnych i wczesnoporannych,
- dostosowanych do zmianowych harmonogramów służby,
- umożliwiających powrót po zakończeniu służby w godzinach wieczornych.

W konsekwencji dojazdy do jednostki wojskowej realizowane są niemal wyłącznie przy wykorzystaniu transportu indywidualnego.

Dostępność do placówek ochrony zdrowia

Dostępność transportowa do placówek ochrony zdrowia, w tym do szpitali, przychodni oraz poradni specjalistycznych, jest jednym z kluczowych elementów funkcjonowania transportu publicznego, zwłaszcza w kontekście starzejącego się społeczeństwa powiatu sulęcińskiego.

Obecna oferta transportu publicznego:

- nie zapewnia regularnych połączeń w ciągu dnia,
- nie umożliwia elastycznego planowania wizyt lekarskich,
- często nie gwarantuje możliwości powrotu do miejsca zamieszkania w tym samym dniu.

Problem ten szczególnie dotyka osoby starsze oraz osoby z ograniczoną mobilnością, które w największym stopniu uzależnione są od transportu publicznego.

Dostępność transportowa do placówek ochrony zdrowia, w tym szpitali i poradni specjalistycznych, jest niewystarczająca. Brak kursów w ciągu dnia oraz brak możliwości powrotu w godzinach popołudniowych powodują, że mieszkańcy zmuszeni są do korzystania z transportu indywidualnego lub pomocy osób trzecich.

Dostępność do urzędów gmin i instytucji powiatowych

Transport publiczny odgrywa istotną rolę w zapewnieniu dostępu do administracji publicznej. Na terenie powiatu sulęcińskiego dostępność transportowa do urzędów gmin, ośrodków pomocy społecznej oraz instytucji powiatowych jest ograniczona, zwłaszcza dla mieszkańców mniejszych miejscowości.

Brak regularnych połączeń w godzinach pracy urzędów powoduje, że realizacja spraw administracyjnych wymaga często korzystania z transportu indywidualnego lub pomocy osób trzecich. W przypadku osób starszych i niezmotoryzowanych stanowi to istotną barierę w korzystaniu z przysługujących im praw i usług publicznych.

Wnioski dotyczące dostępności do kluczowych celów podróży

Analiza dostępności transportu publicznego do kluczowych celów podróży jednoznacznie wskazuje, że obecny system nie spełnia swojej roli jako narzędzie zapewniające równość dostępu do usług publicznych i rynku pracy. Transport publiczny w obecnym kształcie nie umożliwia mieszkańcom powiatu sulęcińskiego pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym.

Rola infrastruktury przystankowej w funkcjonowaniu transportu publicznego

Infrastruktura przystankowa stanowi jeden z kluczowych elementów systemu publicznego transportu zbiorowego, wpływając bezpośrednio na poziom dostępności, bezpieczeństwa oraz komfortu korzystania z usług przewozowych. Jakość infrastruktury przystankowej ma istotne znaczenie nie tylko dla obecnych użytkowników transportu publicznego, lecz również dla potencjalnych pasażerów, którzy podejmują decyzję o wyborze środka transportu w oparciu o warunki oczekiwania na przystanku oraz dostępność informacji o połączeniach.

Na terenie powiatu sulęcińskiego infrastruktura przystankowa w wielu lokalizacjach nie spełnia podstawowych standardów użytkowych. Niedostateczne wyposażenie przystanków, brak elementów chroniących przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi oraz brak czytelnej informacji pasażerskiej znacząco obniżają atrakcyjność transportu publicznego i ograniczają jego funkcjonalność.

Stan istniejącej infrastruktury przystankowej

Analiza stanu istniejącej infrastruktury przystankowej na terenie powiatu sulęcińskiego wskazuje na znaczne zróżnicowanie jej jakości w poszczególnych gminach oraz miejscowościach. W wielu przypadkach przystanki autobusowe mają charakter prowizoryczny i ograniczają się wyłącznie do oznaczenia miejsca zatrzymania pojazdu (znak D- 15).

Najczęściej identyfikowane problemy infrastrukturalne obejmują:

- brak wiat przystankowych chroniących pasażerów przed deszczem, wiatrem,
- brak ławek lub innych elementów umożliwiających oczekiwanie w pozycji siedzącej,
- brak oświetlenia w rejonie przystanków, co obniża poziom bezpieczeństwa,
- nieutwardzone nawierzchnie dojazd do przystanków,
- lokalizację przystanków w miejscach niebezpiecznych, w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni o dużym natężeniu ruchu.

Problemy te w szczególnym stopniu dotyczą osoby starsze, dzieci, osoby z niepełnosprawnościami oraz pasażerów korzystających z transportu publicznego w godzinach porannych i wieczornych.

Dostępność infrastruktury przystankowej dla osób o ograniczonej mobilności

Dostępność infrastruktury przystankowej dla osób o ograniczonej mobilności należy uznać za niewystarczającą. W wielu lokalizacjach brak jest rozwiązań umożliwiających bezpieczne i samodzielne korzystanie z przystanków przez osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi, osoby starsze.

Do najczęściej występujących barier należą:

- brak obniżonych krawężników,
- brak utwardzonych dojazdów,
- nierówne nawierzchnie.

Brak dostosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób o ograniczonej mobilności stanowi istotną barierę w korzystaniu z transportu publicznego.

System informacji pasażerskiej – stan istniejący

Jednym z najpoważniejszych problemów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu sulęcińskiego jest brak jednolitego, spójnego systemu informacji pasażerskiej. Obecnie nie istnieje centralne źródło informacji, które umożliwiłoby pasażerom uzyskanie pełnych i aktualnych danych o dostępnych połączeniach autobusowych.

Informacja pasażerska:

- jest rozproszona pomiędzy różnych przewoźników,
- publikowana jest w niejednolitej formie,
- często nie jest aktualizowana ma bieżąco,
- bywa całkowicie niedostępna na przystankach lub mało czytelna.

W wielu miejscowościach pasażerowie nie mają żadnej informacji o godzinach odjazdów, trasach przejazdu ani przewoźnikach realizujących przewozy. Potencjalny pasażer nie ma możliwości zaplanowania podróży w sposób świadomy i racjonalny, co skutecznie zniechęca do korzystania z transportu publicznego.

Brak jednolitej informacji pasażerskiej prowadzi do szeregu negatywnych konsekwencji, w tym:

- obniżenia zaufania do transportu publicznego,
- trudności w planowaniu podróży,
- ograniczenia dostępności transportu dla nowych użytkowników,
- zwiększenia poczucia wykluczenia komunikacyjnego.

Problem ten jest szczególnie dotkliwy dla osób starszych oraz mieszkańców obszarów wiejskich, którzy nie mają dostępu do alternatywnych źródeł informacji lub nie korzystają z narzędzi cyfrowych.

Potrzeba rozwoju infrastruktury przystankowej

W celu poprawy funkcjonowania transportu publicznego na terenie powiatu sulęcińskiego konieczne jest podjęcie działań zmierzających do systematycznej modernizacji i rozbudowy infrastruktury przystankowej. Działania te powinny obejmować:

- montaż wiat przystankowych w miejscach o największym natężeniu ruchu pasażerskiego,
- wyposażenie przystanków w ławki, kosze na śmieci oraz oświetlenie,
- poprawę bezpieczeństwa poprzez odpowiednią lokalizację przystanków,
- dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Priorytety modernizacji infrastruktury przystankowej

Ze względu na ograniczone środki finansowe konieczne jest uporządkowanie działań inwestycyjnych w infrastrukturę przystankową według ich znaczenia dla funkcjonowania systemu transportu publicznego. Rekomenduje się przyjęcie trzystopniowej hierarchii modernizacji przystanków.

Lokalizacja	Typ przystanku	Minimalny standard wyposażenia	Priorytet
Sulęcín – główny węzeł przesiadkowy (dworzec / centrum)	Węzeł powiatowy	Wiata, oświetlenie, ławki, gabloty z rozkładami, mapa sieci, czytelne oznaczenia linii, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności	I
Torzým – przystanek przy szkole i węzle linii powiatowych	Przystanek szkolny / gminny	Wiata, ławki, oświetlenie, utwardzone dojścia, miejsce na rozkłady jazdy	I
Krzeszyce – przystanek w centrum miejscowości (węzeł lokalny)	Węzeł lokalny	Wiata, ławka, oświetlenie, bezpieczna zatoka lub miejsce zatrzymania, rozkład jazdy	I
Przystanki przy szkołach oraz w każdej gminnej miejscowości (np. Lubniewice, Słońsk)	Przystanek szkolny / lokalny	Wiata, ławka, utwardzone dojścia, miejsce na rozkłady jazdy	II
Przystanki wiejskie o małych potokach pasażerskich	Przystanek lokalny	Oznakowanie utwardzone dojście, tabliczka lub gablota na rozkład jazdy	III

Konieczność lokalizacji dodatkowych przystanków

Analiza dostępności przestrzennej przystanków wskazuje na potrzebę lokalizacji dodatkowych miejsc przystankowych w celu skrócenia dojazdów pieszych oraz poprawy komfortu korzystania z transportu publicznego. W wielu miejscowościach odległość do najbliższego przystanku stanowi istotną barierę w korzystaniu z transportu zbiorowego, zwłaszcza dla osób starszych i dzieci.

Lokalizacja nowych przystanków powinna być prowadzona w oparciu o analizę:

- rozmieszczenia zabudowy mieszkaniowej,
- generowania ruchu pasażerskiego,
- bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dostępności sklepów, szkół, szpitali, stref przemysłowych itp.

Rola infrastruktury i informacji pasażerskiej w ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego

Poprawa infrastruktury przystankowej oraz wdrożenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej stanowią kluczowe elementy działań zmierzających do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego na terenie powiatu sulęcińskiego. Nawet przy ograniczonej ofercie przewozowej odpowiednio zaprojektowana infrastruktura i czytelna informacja mogą znacząco zwiększyć dostępność i atrakcyjność transportu publicznego.

Wnioski dla dalszych etapów koncepcji

Wnioski płynące z analizy infrastruktury przystankowej oraz systemu informacji pasażerskiej wskazują na konieczność:

- kompleksowego podejścia do modernizacji infrastruktury,
- wdrożenia jednolitego systemu informacji pasażerskiej,
- zapewnienia minimalnych standardów wyposażenia przystanków,
- traktowania infrastruktury jako integralnego elementu systemu transportowego.

Rola transportu kolejowego w systemie mobilności powiatu sulęcińskiego

Transport kolejowy pełni istotną rolę w systemie mobilności mieszkańców powiatu sulęcińskiego, w szczególności w zakresie połączeń ponadlokalnych i regionalnych. Kolej umożliwia realizację podróży do większych ośrodków miejskich, centrów administracyjnych, edukacyjnych oraz rynków pracy poza granicami powiatu. Dla części mieszkańców stanowi ona podstawowy środek transportu w relacjach długodystansowych, których obsługa przez transport autobusowy byłaby nieefektywna lub nieuzasadniona ekonomicznie.

Jednocześnie rola transportu kolejowego w codziennej mobilności mieszkańców powiatu jest ograniczona ze względu na rozmieszczenie infrastruktury kolejowej, liczbę czynnych stacji i przystanków kolejowych oraz brak pełnej integracji z transportem autobusowym. Kolej, aby mogła efektywnie wspierać system transportu publicznego, wymaga skoordynowania z siecią połączeń autobusowych, które pełnią funkcję dowozową z mniejszych miejscowości.

Dostępność infrastruktury kolejowej na terenie powiatu

Dostępność infrastruktury kolejowej na terenie powiatu sulęcińskiego jest ograniczona przestrzennie. Stacje i przystanki kolejowe zlokalizowane są w niewielkiej liczbie miejscowości, co powoduje, że znaczna część mieszkańców nie ma bezpośredniego dostępu do transportu kolejowego. W praktyce korzystanie z kolei wymaga dojazdu do stacji, który powinien być realizowany przy wykorzystaniu transportu autobusowego.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie sulęcińskim

- **Boczów (stacja kolejowa)** w gminie Torzym,
Znajdują się tu 2 perony, pociągi odjeżdżają w kierunku Rzepin i Zbąszynek
- **Drzewce (przystanek kolejowy)** w gminie Torzym,
Znajdują się tu 2 perony, pociągi odjeżdżają w kierunku Rzepin i Zbąszynek
- **Gądków Wielki (stacja kolejowa)** - w gminie Torzym,

Pociągi odjeżdżają w kierunku Frankfurt na Odrę, Głogów, Kostrzyn, Nowa Sól, Rzepin, Słupsk, Szczecin, Zielona Góra

- **Torzyn (przystanek kolejowy),**

Znajdują się tu 2 perony, pociągi odjeżdżają w kierunku Rzepin i Zbąszynek

Brak skoordynowanych połączeń autobusowych dowozowych powoduje, że potencjał transportu kolejowego nie jest w pełni wykorzystywany. Mieszkańcy mniejszych miejscowości, mimo relatywnie atrakcyjnej oferty kolejowej w relacjach regionalnych, nie są w stanie z niej skorzystać ze względu na brak dojazdu do stacji w odpowiednich godzinach.

Problemy integracji czasowej transportu autobusowego i kolejowego

Jednym z kluczowych wyzwań w zakresie integracji transportu autobusowego z kolejowym jest brak stabilności rozkładów jazdy transportu kolejowego. Rozkład jazdy kolei ulega zmianom cztery razy w roku, co znacząco utrudnia długofalowe planowanie i synchronizację połączeń autobusowych.

Zmiany te obejmują:

- godziny przyjazdów i odjazdów pociągów,
- liczbę kursów,
- relacje obsługiwane w danym okresie,
- czas trwania podróży.

Dla organizatora transportu autobusowego oznacza to konieczność częstych korekt rozkładów jazdy, co w praktyce jest trudne do realizacji ze względów organizacyjnych i finansowych. W konsekwencji połączenia autobusowe często nie są skoordynowane z rzeczywistą ofertą kolejową, a pasażerowie nie mają pewności co do możliwości realizacji przesiadek.

Konsekwencje braku integracji transportu autobusowego i kolejowego

Brak skutecznej integracji transportu autobusowego z kolejowym prowadzi do szeregu negatywnych konsekwencji dla funkcjonowania systemu transportowego powiatu sulęcińskiego. Do najważniejszych z nich należą:

- niewykorzystanie potencjału transportu kolejowego,
- wydłużenie czasu podróży,
- brak możliwości realizacji podróży łączonych,
- obniżenie atrakcyjności transportu publicznego jako całości.

W praktyce mieszkańcy powiatu często rezygnują z korzystania z kolei, wybierając transport indywidualny jako bardziej przewidywalny i elastyczny. Prowadzi to do wzrostu natężenia ruchu drogowego oraz zwiększenia kosztów społecznych i środowiskowych transportu.

Integracja funkcjonalna

Integracja transportu autobusowego i kolejowego powinna obejmować nie tylko synchronizację rozkładów jazdy, lecz również integrację przestrzenną i funkcjonalną. Oznacza to zapewnienie:

- dogodnych dojazdów pieszych do stacji i przystanków kolejowych,
- odpowiedniej infrastruktury przystankowej dla autobusów dowozowych,

- czytelnego oznakowania i informacji pasażerskiej,
- minimalizacji odległości pomiędzy miejscami przesiadek.

Brak takich rozwiązań powoduje, że nawet przy formalnej synchronizacji godzin kursowania podróż staje się uciążliwa i mało atrakcyjna dla pasażerów.

Informacja pasażerska w kontekście integracji z koleją

Skuteczna integracja transportu autobusowego i kolejowego wymaga zapewnienia pasażerom dostępu do rzetelnej i aktualnej informacji o połączeniach. Brak jednolitej informacji pasażerskiej na terenie powiatu sulęcińskiego dodatkowo komplikuje korzystanie z transportu kolejowego.

Pasażerowie nie mają możliwości:

- sprawdzenia skoordynowanych połączeń autobus–kolej,
- zaplanowania podróży z przesiadką,
- uzyskania informacji o zmianach rozkładów jazdy.

Brak takiej informacji znacząco obniża funkcjonalność transportu publicznego jako zintegrowanego systemu.

Ograniczenia organizacyjne i kompetencyjne

Istotnym ograniczeniem w procesie integracji transportu autobusowego z kolejowym jest rozdział kompetencji pomiędzy różne szczeble administracji publicznej. Samorząd powiatowy posiada ograniczony wpływ na kształt oferty kolejowej, co utrudnia prowadzenie spójnej polityki transportowej.

W praktyce oznacza to, że integracja z koleją może być realizowana jedynie w zakresie:

- dostosowania wybranych połączeń autobusowych do najbardziej stabilnych relacji kolejowych,
- tworzenia elastycznych rozwiązań dowozowych,
- reagowania na zmiany w rozkładach jazdy kolei w możliwie najkrótszym czasie.

Kierunki działań w zakresie integracji transportu autobusowego i kolejowego

Mimo wskazanych ograniczeń integracja transportu autobusowego z kolejowym powinna stanowić jeden z kluczowych kierunków rozwoju systemu transportowego powiatu sulęcińskiego.

Działania w tym zakresie powinny obejmować:

- identyfikację kluczowych stacji i przystanków kolejowych,
- zapewnienie połączeń dowozowych w relacjach o największym potencjale,
- elastyczne dostosowywanie rozkładów jazdy autobusów do zmian kolejowych,
- rozwój infrastruktury przesiadkowej,
- poprawę informacji pasażerskiej w zakresie podróży łączy.

Założenia ogólne docelowego modelu transportu zbiorowego

W realiach Powiatu Sulęcińskiego publiczny transport zbiorowy nie będzie i nie powinien być budowany jako konkurencja dla samochodu osobowego. Nawet po poprawie oferty będzie on z natury rzeczy mniej elastyczny i mniej wygodny dla osób posiadających samochód. Celem

systemu jest zapewnienie minimalnej, ale stabilnej dostępności transportowej dla wszystkich mieszkańców – w szczególności dla tych, którzy z różnych przyczyn nie mogą korzystać z transportu indywidualnego. Transport publiczny należy traktować jako element infrastruktury społecznej, a nie jako usługę rynkową nastawioną na maksymalizację popytu.

Docelowy model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu sulęcińskiego powinien opierać się na założeniu, że transport publiczny stanowi podstawowy element infrastruktury społecznej, warunkujący spójność terytorialną, dostęp do usług publicznych oraz możliwość pełnego uczestnictwa mieszkańców w życiu społecznym i gospodarczym.

Model ten powinien być projektowany z uwzględnieniem specyfiki powiatu, w szczególności:

- rozproszonej struktury osadniczej,
- niskiej gęstości zaludnienia,
- zróżnicowanych potrzeb transportowych,
- ograniczonego potencjału przewozów komercyjnych.

Transport publiczny w powiecie sulęcińskim powinien być traktowany jako system o charakterze użyteczności publicznej, wymagający stałego wsparcia organizacyjnego i finansowego ze strony samorządu.

Rola powiatu jako organizatora transportu zbiorowego

Kluczowym elementem docelowego modelu funkcjonowania transportu publicznego jest aktywna rola powiatu jako organizatora publicznego transportu zbiorowego. Oznacza to przejęcie odpowiedzialności za:

- planowanie sieci połączeń,
- ustalanie standardów obsługi pasażerów,
- koordynację rozkładów jazdy,
- integrację przewozów szkolnych i ogólnodostępnych,
- zapewnienie jednolitej informacji pasażerskiej.

Rola powiatu nie powinna ograniczać się wyłącznie do formalnego nadzoru, lecz obejmować realne zarządzanie systemem transportowym, oparte na analizie potrzeb mieszkańców oraz długofalowych celach rozwojowych.

Powiat Sulęciński dysponuje istotnie mniejszymi dochodami własnymi niż gminy, a jednocześnie ponosi szereg zadań ponadgminnych (szkolnictwo ponadpodstawowe, drogi powiatowe, instytucje powiatowe). W tych warunkach powiat nie jest w stanie samodzielnie sfinansować stabilnego systemu publicznego transportu zbiorowego obejmującego cały obszar powiatu. Utrzymywanie i rozwijanie sieci połączeń wymaga istotnego współfinansowania ze strony gmin, proporcjonalnie do skali potrzeb mieszkańców i zakresu obsługi na ich terenie.

Struktura sieci połączeń w modelu docelowym

Docelowa sieć połączeń autobusowych w powiecie sulęcińskim powinna mieć charakter hierarchiczny i systemowy. Oznacza to wyodrębnienie:

- podstawowych linii szkieletowych, łączących główne ośrodki osadnicze i funkcjonalne,
- linii dowozowych, obsługujących mniejsze miejscowości i obszary peryferyjne,
- połączeń uzupełniających, realizowanych w odpowiedzi na specyficzne potrzeby lokalne.

Struktura sieci powinna umożliwiać realizację podróży z przesiadkami oraz zapewniać możliwość dotarcia do kluczowych celów podróży w ciągu jednego dnia. Szczególny nacisk należy położyć na zapewnienie kursów porannych, popołudniowych oraz powrotnych, niezależnie od kalendarza szkolnego.

Integracja przewozów szkolnych z systemem transportu publicznego

Przewozy szkolne powinny stanowić integralną część docelowego systemu transportu publicznego. Ich funkcjonowanie w formule komunikacji otwartej należy rozwijać i systematyzować, tak aby:

- zwiększyć ich dostępność dla innych pasażerów,
- lepiej wykorzystać istniejące zasoby transportowe,
- ograniczyć dublowanie kursów.

Jednocześnie konieczne jest dostosowanie organizacji przewozów szkolnych do potrzeb mieszkańców niezwiązanych z systemem oświaty, w szczególności poprzez analizę możliwości wydłużenia tras, korekty godzin kursowania oraz zapewnienia czytelnej informacji pasażerskiej.

Standardy dostępności i minimalna oferta przewozowa

Docelowy model transportu publicznego powinien opierać się na określeniu minimalnych standardów dostępności transportowej dla wszystkich miejscowości powiatu. Standardy te powinny uwzględniać:

- minimalną liczbę kursów w dni robocze,
- dostępność transportu w godzinach umożliwiających dojazd do pracy, szkół i instytucji publicznych,
- zapewnienie kursów powrotnych,
- funkcjonowanie transportu również poza dniami nauki szkolnej.

Celem nie jest stworzenie rozbudowanej oferty przewozowej o wysokiej częstotliwości, lecz zapewnienie stabilnej, przewidywalnej i użytecznej oferty minimalnej, która umożliwi mieszkańcom codzienne funkcjonowanie bez konieczności posiadania samochodu.

Rozwój infrastruktury przystankowej i informacji pasażerskiej

Docelowy model transportu publicznego zakłada systematyczną modernizację infrastruktury przystankowej, obejmującą:

- montaż wiat przystankowych,
- poprawę bezpieczeństwa lokalizacji przystanków,

- dostosowanie przystanków do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- lokalizację dodatkowych przystanków w celu poprawy dostępności przestrzennej.

Równolegle konieczne jest wdrożenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej, obejmującego:

- ujednoczone rozkłady jazdy,
- czytelne informacje na przystankach,
- centralne źródło informacji o połączeniach,
- bieżące aktualizacje danych.

Dostosowanie wielkości autobusów do potoków pasażerskich

Efektywne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego wymaga dostosowania wielkości pojazdów do rzeczywistych potrzeb przewozowych. Obecnie brak jest danych dotyczących sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych, co uniemożliwia precyzyjne określenie optymalnej pojemności autobusów w poszczególnych relacjach. W związku z tym oparcie decyzji na analizie uwarunkowań demograficznych oraz charakterze podróży w powiecie sulęcińskim.

- W godzinach szczytu komunikacyjnego (porannych i popołudniowych), w szczególności w relacjach dowozu młodzieży szkolnej do placówek oświatowych oraz powrotów po zakończeniu zajęć, należy kierować autobusy o pojemności około 50 miejsc siedzących.
- W pozostałych godzinach dnia, w tym w okresach międzyszczytowych, rekomenduje się wykorzystanie pojazdów o mniejszej pojemności, co pozwoli na optymalizację kosztów eksploatacji przy zachowaniu minimalnych standardów dostępności transportowej.
- Potwierdzenie przyjętych założeń wymaga przeprowadzenia analizy potoków pasażerskich w określonych przedziałach czasowych, obejmującej pomiary frekwencji na poszczególnych kursach.

Organizator transportu powinien zapewnić możliwość dynamicznego dostosowania wielkości pojazdów w zależności od pory dnia, dnia tygodnia oraz sezonu (np. większe autobusy w okresie roku szkolnego, mniejsze w wakacje). Decyzje dotyczące wielkości pojazdów muszą być powiązane z analizą rozkładów jazdy, tak aby zapewnić optymalną obsługę głównych potoków pasażerskich przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów. Dostosowanie wielkości autobusów do rzeczywistych potrzeb przewozowych stanowi kluczowy element racjonalizacji kosztów funkcjonowania systemu transportu publicznego oraz poprawy jego efektywności. Wdrożenie powyższych działań pozwoli na zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego.

Integracja transportu autobusowego z transportem kolejowym

Docelowy model transportu publicznego powinien zakładać rozwój integracji transportu autobusowego z kolejowym, mimo ograniczeń wynikających ze zmienności rozkładów jazdy kolei. Integracja ta powinna koncentrować się na:

- zapewnieniu połączeń dowozowych do kluczowych stacji kolejowych,
- elastycznym dostosowywaniu rozkładów jazdy autobusów,
- poprawie infrastruktury przesiadkowej,
- rozwoju informacji pasażerskiej w zakresie podróży łączonych.

Etapy wdrażania modelu docelowego

Wdrożenie docelowego modelu funkcjonowania transportu publicznego powinno mieć charakter etapowy. Działanie takie pozwolą na:

- racjonalne zarządzanie środkami finansowymi,
- stopniowe dostosowywanie oferty do potrzeb mieszkańców,
- ocenę skuteczności wprowadzanych rozwiązań.

Pierwszy etap powinien koncentrować się na zapewnieniu minimalnej dostępności transportowej, drugi na poprawie jakości i integracji systemu, a trzeci na jego dalszym rozwoju i optymalizacji.

Znaczenie koncepcji dla rozwoju powiatu sulęcińskiego

Docelowy model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego stanowi jeden z kluczowych elementów strategii rozwoju powiatu sulęcińskiego. Jego wdrożenie przyczyni się do:

- ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego,
- poprawy dostępności do usług publicznych,
- zwiększenia mobilności mieszkańców,
- poprawy atrakcyjności osiedleńczej powiatu,
- wzmocnienia spójności terytorialnej.

Transport publiczny, traktowany jako element infrastruktury społecznej, może stać się jednym z narzędzi przeciwdziałania negatywnym trendom demograficznym i gospodarczym.

Dostęp do usług publicznych a transport zbiorowy

Dostępność usług publicznych na terenie powiatu sulęcińskiego w znacznym stopniu uzależniona jest od funkcjonowania transportu zbiorowego. Dotyczy to w szczególności dostępu do szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, w tym szpitali i specjalistycznych poradni, a także urzędów administracji publicznej.

Brak regularnych i skoordynowanych połączeń autobusowych powoduje, że mieszkańcy wielu miejscowości napotykają trudności w realizacji spraw urzędowych, korzystaniu z opieki zdrowotnej czy uczestnictwie w życiu społecznym. Problem ten jest szczególnie dotkliwy dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz młodzieży, która nie posiada własnych środków transportu.

Opisane uwarunkowania przestrzenne, demograficzne i społeczno-gospodarcze jednoznacznie wskazują, że publiczny transport zbiorowy w powiecie sulęcińskim musi być projektowany w sposób elastyczny, dostosowany do lokalnych potrzeb i wspierany ze środków publicznych. System transportowy powinien uwzględniać zarówno potrzeby przewozowe o charakterze regularnym, jak i zmiennym, wynikającym z pracy zmianowej, kalendarza szkolnego oraz sezonowości zapotrzebowania.

Koncepcja funkcjonowania transportu publicznego powinna zatem opierać się na dokładnej analizie uwarunkowań lokalnych, a nie na uniwersalnych rozwiązaniach stosowanych w obszarach o większej gęstości zaludnienia.

Przedstawiona koncepcja funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu sulęcińskiego stanowi kompleksowe opracowanie, oparte na analizie stanu istniejącego, identyfikacji problemów oraz sformułowaniu kierunków działań. Dokument ten tworzy podstawę do dalszych prac planistycznych, organizacyjnych i inwestycyjnych, zmierzających do budowy spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego.

Koncepcja funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego ma charakter strategiczny i długofalowy. Jej realizacja stanowi jeden z kluczowych elementów polityki rozwoju powiatu sulęcińskiego, ukierunkowanej na poprawę jakości życia mieszkańców oraz przeciwdziałanie niekorzystnym trendom demograficznym i społecznym.

Projekt siatki

Wdrażanie docelowej sieci połączeń powinno mieć charakter etapowy i uwzględniać istniejące uwarunkowania organizacyjne oraz finansowe, w tym funkcjonujące obecnie umowy na realizację przewozów szkolnych. W pierwszym etapie rekomenduje się koncentrację na integracji przewozów szkolnych z ogólnodostępnym systemem transportu publicznego, przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących standardów bezpieczeństwa dowozu uczniów.

Etap ten powinien obejmować analizę możliwości udostępnienia wybranych kursów szkolnych innym mieszkańcom, dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb szerszego grona użytkowników oraz identyfikację relacji o największym potencjale przewozowym. Kolejne etapy wdrażania systemu powinny zakładać stopniowe rozszerzanie oferty przewozowej o kursy międzyszczytowe, popołudniowe i weekendowe, w szczególności na liniach o charakterze głównym.

Niezbędnym elementem procesu wdrażania jest stały monitoring funkcjonowania transportu publicznego, obejmujący analizę liczby pasażerów, punktualności oraz zgłaszanych potrzeb mieszkańców. Wyniki monitoringu powinny stanowić podstawę do bieżącej korekty siatki połączeń oraz dalszego rozwoju systemu, umożliwiając elastyczne reagowanie na zmieniające się uwarunkowania społeczno-gospodarcze.

Analiza integracji transportu autobusowego z kolejowym wskazuje, że skuteczna koordynacja tych dwóch gałęzi transportu jest niezbędna dla zwiększenia dostępności transportowej powiatu sulęcińskiego. Pomimo ograniczeń organizacyjnych i zmienności rozkładów jazdy kolei, integracja powinna być systematycznie rozwijana jako element długofalowej polityki transportowej.

Etap II – Nowa siatka połączeń w publicznym transporcie zbiorowym Powiatu Sulęcińskiego

Wprowadzenie

Wdrożenie nowej siatki połączeń w publicznym transporcie zbiorowym na terenie powiatu sulęcińskiego powinno mieć charakter planowy, etapowy i długofalowy. Celem jest stworzenie spójnego systemu komunikacji, który odpowiada na codzienne potrzeby mieszkańców w zakresie dojazdów do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia oraz usług publicznych, a jednocześnie jest możliwy do utrzymania finansowo.

Przyjęcie podejścia etapowego pozwala na racjonalne wykorzystanie dostępnych środków finansowych, ograniczenie ryzyka organizacyjnych oraz bieżące dostosowywanie oferty przewozowej do realnego zapotrzebowania. Dokument ten łączy i porządkuje dotychczasowe koncepcje, tworząc jeden spójny opis procesu wdrażania nowej siatki połączeń.

Etap przygotowawczy – analiza potrzeb i organizacja systemu

Pierwszym i kluczowym etapem jest przygotowanie organizacyjne i analityczne. Na tym etapie powiat jednoznacznie przyjmuje rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego i koordynatora działań podejmowanych wspólnie z gminami.

Zakres działań obejmuje w szczególności:

- analizę obecnie funkcjonujących połączeń autobusowych, w tym przewozów szkolnych i komercyjnych,
- identyfikację potrzeb mieszkańców, ze szczególnym uwzględnieniem osób niezmotoryzowanych, młodzieży, seniorów oraz osób dojeżdżających do pracy,
- wskazanie głównych celów podróży: szkół, zakładów pracy, urzędów, placówek ochrony zdrowia oraz węzłów kolejowych,
- określenie podstawowych relacji transportowych o znaczeniu lokalnym, powiatowym i wojewódzkim,
- wstępną identyfikację dostępnych źródeł finansowania, w tym Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, środków własnych gmin i powiatu oraz możliwości wsparcia ze strony samorządu województwa.

Efektom etapu przygotowawczego jest stworzenie jasnych ram organizacyjnych i finansowych dla dalszych działań oraz określenie realnych możliwości rozwoju transportu publicznego na terenie powiatu.

Etap projektowania nowej siatki połączeń

Etap projektowania nowej siatki połączeń stanowi kluczowy moment całego procesu, ponieważ to na nim definiowana jest faktyczna oferta transportowa dostępna dla mieszkańców. Projekt sieci powinien być oparty na wnioskach z etapu analitycznego, ale jednocześnie uwzględniać uwarunkowania finansowe, organizacyjne oraz prognozowane potrzeby w perspektywie kilku kolejnych lat.

Podstawowym założeniem projektowym jest budowa sieci wielopoziomowej, w której poszczególne linie pełnią jasno określone funkcje i wzajemnie się uzupełniają. Sieć powinna być czytelna dla pasażerów, oparta na stałych trasach i powtarzalnych godzinach kursowania, co zwiększa jej przewidywalność i atrakcyjność.

W ramach projektowania wyodrębnia się następujące kategorie linii:

- linie szkieletowe (powiatowe) – łączące główne miejscowości powiatu, w tym siedziby gmin, i zapewniające podstawową ofertę przewozową przez cały tydzień,
- linie dowozowe – obsługujące mniejsze miejscowości i zapewniające dojazd do linii szkieletowych oraz węzłów przesiadkowych,

- linie lokalne i uzupełniające – realizujące potrzeby wewnętrzne oraz połączenia o mniejszym natężeniu ruchu,
- linie wojewódzkie – umożliwiające dostęp do ośrodków regionalnych, rynku pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni oraz specjalistycznej opieki zdrowotnej.

Szczególną rolę w systemie pełnią węzły przesiadkowe, które powinny być projektowane jako miejsca naturalnego łączenia się różnych poziomów sieci. W powiecie sulcińskim rolę głównego węzła pełni Sulęcín, natomiast węzłami uzupełniającymi są Krzeszyce i Torzym. Węzły te powinny umożliwiać przesiadki w możliwie krótkim czasie oraz zapewniać czytelną informację pasażerską.

Projektowanie rozkładów jazdy powinno uwzględniać przede wszystkim potrzeby dojazdów porannych i popołudniowych, związanych z pracą i nauką, przy jednoczesnym zapewnieniu minimalnej oferty w godzinach międzyszczytowych. Ważne jest również zachowanie symetrii rozkładów oraz regularnych przejazdów kursowania tam, gdzie jest to możliwe.

Etap integracji przewozów szkolnych i ogólnodostępnych

Integracja przewozów szkolnych z systemem publicznego transportu zbiorowego jest jednym z najistotniejszych elementów racjonalizacji całego układu komunikacyjnego. W warunkach powiatu o rozproszonej strukturze osadniczej dowozy dzieci i młodzieży do szkół często stanowią jedyną regularną formę transportu zbiorowego realizowaną w danej relacji.

Celem tego etapu jest stopniowe odejście od traktowania przewozów szkolnych jako odrębnego, zamkniętego systemu, na rzecz włączania ich do ogólnodostępnej oferty transportowej. Oznacza to, że kursy realizowane na potrzeby dowozów szkolnych powinny, w miarę możliwości organizacyjnych i prawnych, być dostępne również dla innych pasażerów.

Proces integracji obejmuje w szczególności:

- analizę tras i godzin realizowanych dowozów szkolnych pod kątem ich przydatności dla ogółu mieszkańców,
- publikowanie rozkładów jazdy przewozów szkolnych w ramach oficjalnej informacji pasażerskiej,
- dostosowanie przystanków i tras w taki sposób, aby umożliwić korzystanie z nich również osobom dorosłym,
- wyraźne rozdzielenie kosztów przypadających na funkcję szkolną i funkcję publiczną przewozów.

Istotnym narzędziem wdrożeniowym są postępowania przetargowe na dowozy dzieci do szkół. Zaleca się, aby w specyfikacjach warunków zamówienia zawierać zapisy umożliwiające rozszerzenie zakresu usług bez zwiększania wartości zamówienia. Może to obejmować realizację przewozów w dniach wolnych od nauki szkolnej, uruchamianie dodatkowych kursów ogólnodostępnych lub wydłużanie tras do węzłów przesiadkowych.

Dzięki integracji przewozów szkolnych z transportem publicznym możliwe jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej przy jednoczesnym bardziej efektywnym wykorzystaniu środków publicznych i taboru.

Etap zapewnienia finansowania i zawierania umów

Zapewnienie stabilnego, przewidywalnego finansowania stanowi warunek konieczny dla trwałego funkcjonowania nowej siatki połączeń. Etap ten obejmuje zarówno wybór źródeł finansowania, jak i właściwe zaplanowanie harmonogramu działań organizacyjnych i formalnych.

Podstawowym instrumentem wsparcia dla linii lokalnych, dowozowych i powiatowych jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dopłaty w ramach FRPA przyznawane są w cyklu rocznym, a nabory wniosków ogłaszane są zazwyczaj w listopadzie na kolejny rok kalendarzowy. W praktyce oznacza to konieczność zakończenia prac planistycznych, uzgodnień międzygminnych oraz przygotowania kalkulacji kosztów najpóźniej jesienią roku poprzedzającego.

Równoległe istotną rolę odgrywa finansowanie linii wojewódzkich ze środków Samorządu Województwa Lubuskiego. Linie te, jako linie użyteczności publicznej o znaczeniu regionalnym, mogą być objęte dopłatami wojewódzkimi, przy czym ich funkcjonowanie planowane jest w cyklu roku kalendarzowego, z rozpoczęciem od 1 stycznia.

Skuteczne pozyskanie środków zewnętrznych wymaga odpowiednio wczesnego rozpoczęcia prac koncepcyjnych oraz ścisłej koordynacji działań powiatu i gmin. Niedochowanie terminów naborów lub brak kompletnej dokumentacji może skutkować ograniczeniem zakresu realizowanych połączeń lub koniecznością finansowania ich w większym stopniu ze środków własnych.

Na tym etapie przygotowywane są również umowy z operatorami, określające zakres przewozów, standardy jakościowe, zasady rozliczeń oraz mechanizmy kontroli realizacji usług.

Etapy wdrażania nowej siatki połączeń – harmonogram i źródła finansowania

Etap	Zakres działań	Horyzont czasowy	Podmiot wiodący	Główne źródła finansowania
Etap 1 Przygotowawczy – organizacja i planowanie	<ul style="list-style-type: none"> • potwierdzenie roli powiatu jako organizatora transportu • ustalenie zasad współpracy z gminami • określenie celów nowej siatki połączeń • identyfikacja głównych kierunków komunikacyjnych i potrzeb mieszkańców 	krótki okres (0–6 miesiące)	Powiat (we współpracy z gminami)	<ul style="list-style-type: none"> • środki własne powiatu • środki własne gmin
Etap 2 Projektowanie nowej siatki połączeń	<ul style="list-style-type: none"> • opracowanie struktury sieci (linie podstawowe, dowozowe, uzupełniające) • zaprojektowanie rozkładów jazdy • zapewnienie kursów „tam i z powrotem” • uwzględnienie integracji z koleją 	krótki okres (0–12 miesiące)	Powiat	<ul style="list-style-type: none"> • środki własne powiatu, gminy • wsparcie merytoryczne województwa
Etap 3 Integracja przewozów szkolnych i ogólnodostępnych	<ul style="list-style-type: none"> • włączenie przewozów szkolnych do systemu publicznego • publikacja wspólnych rozkładów jazdy • korekta tras i godzin kursowania 	średni okres (6–12 miesiące)	Powiat i gminy	<ul style="list-style-type: none"> • budżety gmin (przewozy szkolne) • budżet powiatu

Etap	Zakres działań	Horyzont czasowy	Podmiot wiodący	Główne źródła finansowania
	<ul style="list-style-type: none"> rozdzielenie kosztów przewozów szkolnych i publicznych 			<ul style="list-style-type: none"> FRPA (część publiczna)
Etap 4 Zapewnienie finansowania i zawieranie umów	<ul style="list-style-type: none"> kalkulacja kosztów funkcjonowania linii przygotowanie wniosków o dofinansowanie wybór operatorów transportu zawarcie umów wieloletnich 	średni okres (6–24 miesiące)	Powiat	<ul style="list-style-type: none"> Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych środki własne powiatu środki gmin
Etap 5 Rozwój infrastruktury i informacji pasażerskiej	<ul style="list-style-type: none"> modernizacja i wyposażenie przystanków dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lokalizacja nowych przystanków wdrożenie jednolitej informacji pasażerskiej 	średni / długi okres (1–3 lata)	Powiat i gminy	<ul style="list-style-type: none"> środki UE środki własne JST fundusze krajowe
Etap 6 Wdrożenie i monitoring systemu	<ul style="list-style-type: none"> uruchomienie nowej siatki połączeń analiza frekwencji i dostępności zbieranie opinii mieszkańców korekty rozkładów jazdy i tras 	proces ciągły	Powiat	<ul style="list-style-type: none"> FRPA środki własne powiatu i gmin

- Harmonogram ma charakter orientacyjny i może być dostosowywany do dostępności środków finansowych oraz tempa uzgodnień z gminami.
- Etapy mogą być realizowane równolegle, w szczególności etapy infrastrukturalne i organizacyjne.
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych stanowi kluczowe źródło finansowania połączeń o charakterze użyteczności publicznej.
- Rozwój infrastruktury i informacji pasażerskiej powinien być realizowany etapowo, w miarę pozyskiwania środków zewnętrznych.

Modelowy układ finansowy przewozów autobusowych – powiat sulęciński

Źródło finansowania	Zakres finansowania	Udział orientacyjny
Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych	Dofinansowanie deficytowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, łączących gminy powiatu sulęcińskiego	do 40%
Wkład własny powiatu sulęcińskiego	Udział organizatora transportu w finansowaniu linii powiatowych i międzygminnych	ok. 35%
Wkład własny gmin (Sulęcín, Lubniewice, Torzym, Krzeszyce, Stońsk)	Partycypacja gmin proporcjonalna do liczby kilometrów lub kursów realizowanych na ich terenie	ok. 25%
Inne środki publiczne (opcjonalnie)	Dotacje celowe lub wsparcie województwa (jeżeli dostępne)	uzupełniające

Założenie organizacyjne:

Powiat sulęciński pełni rolę jednego organizatora, natomiast gminy uczestniczą w finansowaniu w ramach porozumień.

Przykładowa kalkulacja – linia szkieletowa powiatu sulęcińskiego

Charakterystyka linii

- relacja: **Słońsk – Sulęcín – Torzym**
- funkcja: połączenie gmin z siedzibą powiatu i dostęp do usług ponadlokalnych
- długość trasy: **ok. 45 km (w jedną stronę)**
- liczba kursów: **6 par kursów dziennie**
- funkcjonowanie: **całorocznie (365 dni)**
- średni koszt 1 wozokilometra: **7,50 zł**

Roczna praca eksploatacyjna

- $45 \text{ km} \times 2 \times 6 = 540 \text{ km}$ dziennie
- $540 \text{ km} \times 365 \text{ dni} = \mathbf{197\ 100 \text{ km}}$ rocznie

Roczny koszt funkcjonowania

- $197\ 100 \text{ km} \times 7,50 \text{ zł} = \mathbf{1\ 478\ 250 \text{ zł}}$

Układ finansowy

Źródło	Kwota roczna w zł	Udział
FRPA	591 300,00	40%
Powiat sulęciński	517 387,50	35%
Gminy (Słońsk, Sulęcín, Torzym)	369 562,50	25%
Razem	1 478 250,00	100%

Przykładowa kalkulacja – linia dowozowa w powiecie sulęcińskim

Charakterystyka linii

- relacja: **Lubniewice – Sulęcín**
- funkcja: dowóz do miasta powiatowego i linii szkieletowej
- długość trasy: **ok. 25 km (w jedną stronę)**
- liczba kursów: **4 pary kursów dziennie**
- funkcjonowanie: **dni robocze (250 dni w roku)**
- średni koszt 1 wozokilometra: **7,50 zł**

Roczna praca eksploatacyjna

- $25 \text{ km} \times 2 \times 4 = 200 \text{ km}$ dziennie
- $200 \text{ km} \times 250 \text{ dni} = 50\,000 \text{ km}$ rocznie

Roczny koszt funkcjonowania

- $50\,000 \text{ km} \times 7,50 \text{ zł} = 375\,000 \text{ zł}$

Układ finansowy

Źródło	Kwota roczna w zł	Udział
FRPA	150 000,00	40
Powiat sulęciński	131 250,00	35
Gminy (Lubniewice, Sulęcín)	93 750,00	25
Razem	375 000 zł	100%

Objaśnienie do nazw linii i określenia formy.

1. Przedstawione linie odpowiadają rzeczywistym relacjom funkcjonalnym w powiecie.
2. Model zakłada silną rolę Sulęcina jako ośrodka centralnego.
3. Linie szkieletowe zapewniają dostęp do usług publicznych i integrację z transportem ponadlokalnym.
4. Linie dowozowe mogą być częściowo realizowane taborem wykorzystywanym do przewozów szkolnych.
5. Zaprezentowany montaż finansowy jest zgodny z zasadami FRPA i możliwy do przyjęcia uchwałami JST.

Linie wojewódzkie

Powiat sulęciński nie funkcjonuje w oderwaniu od otoczenia regionalnego. Mieszkańcy powiatu regularnie dojeżdżają poza jego granice, w szczególności do:

- miejsc pracy (strefy przemysłowe i usługowe),
- szkół ponadpodstawowych i uczelni,
- szpitali oraz specjalistycznych usług zdrowotnych,
- instytucji administracji publicznej.

Z tego względu projektowana sieć transportu publicznego nie zakłada realizacji wszystkich relacji w formie połączeń bezpośrednich. Kluczowym założeniem jest czytelny, logiczny system przesiadek w wyznaczonych punktach strategicznych.

Model sieci opiera się na trzech uzupełniających się poziomach:

- poziom lokalny – obsługa gmin i miejscowości,

- poziom powiatowy – koncentracja ruchu w Sulęcinie,
- poziom wojewódzki – połączenia z głównymi ośrodkami regionu.

Strategiczne węzły przesiadkowe

Poziom	Węzeł	Funkcja w systemie
Powiatowy	Sulęcin	główny punkt przesiadek, koncentracja linii
Lokalny	Krzeszyce	obsługa zachodniej części powiatu
Lokalny	Torzym	obsługa południowej części powiatu
Wojewódzki	Świebodzin	dostęp do kolei i szpitala
Wojewódzki	Gorzów Wielkopolski	rynek pracy, szpital wojewódzki
Wojewódzki	Zielona Góra	edukacja, administracja
Transgraniczny	Stubice	rynek pracy, uczelnie

Linie wojewódzkie – nowy poziom sieci

Linia W1

Sulęcin – Świebodzin – Zielona Góra

Funkcja:

dojazd do szpitala w Świebodzinie, Torzymiu, szkół ponadpodstawowych oraz przesiadki na kolej w kierunku Zielonej Góry i Poznania, Warszawy.

Przebieg:

Sulęcin → Torzym → Jordanowo → Świebodzin → Sulechów → Zielona Góra

Częstotliwość:

- dni robocze: 6 par kursów (poranne, południowe, popołudniowe),
- weekendy: 2–3 pary kursów.

Integracja:

przesiadki z linii S1, S2 i D3 w Sulęcinie oraz Torzymiu.

Linia W2

Sulęcin – Krzeszyce – Gorzów Wielkopolski

Funkcja:

dojazdy do pracy, dostęp do szpitala wojewódzkiego, alternatywa dla transportu indywidualnego.

Przebieg:

Sulęcín → Krzeszyce → Kostrzyn nad Odrą → Gorzów Wielkopolski

Częstotliwość:

- dni robocze: 5 par kursów,
- weekendy: 2 pary kursów.

Linia W3**Sulęcín – Stońsk – Słubice**

Funkcja:

obsługa północnej części powiatu oraz dojazdy transgraniczne do pracy i na uczelnie.

Przebieg:

Sulęcín → Krzeszyce → Stońsk → Kostrzyn nad Odrą → Słubice

Częstotliwość:

- dni robocze: 4 pary kursów,
- weekendy: 2 pary kursów.

Linia W4 (uzupełniająca)**Lubniewice – Sulęcín – Świebodzin**

Funkcja:

codzienne dojazdy mieszkańców oraz obsługa ruchu turystycznego.

Częstotliwość:

- dni robocze: 3–4 pary kursów,
- sezon letni: wzmocnienia.

Linie powiatowe – szkielet sieci**Linia S1****Stońsk – Lemierzyce – Krzeszyce – Sulęcín – Torzym**

Dni kursowania: codziennie (6 par kursów).

Zapewnia podstawowe połączenie wszystkich gmin z miastem powiatowym oraz węzłem w Torzymiu.

Linia S2

Lubniewice – Glisno – Sulęcín – Torzym

Dni kursowania: codziennie (5 par kursów).

Uzupełnia sieć szkieletową, szczególnie dla wschodniej części powiatu.

Linie dowozowe

Linie dowozowe zapewniają dojazd do węzłów przesiadkowych i kursują w dni robocze:

- **D1** Krzeszyce – Kotczyn – Muszkowo – Sulęcín
- **D2** Lubniewice – Jarnatów – Glisno – Sulęcín
- **D3** Torzym – Bobowicko – Brzozowa – Sulęcín
- **D4** Słońsk – Lemierzyce – Krzeszyce

Rozkłady jazdy są zsynchronizowane z liniami S1, S2 oraz W1–W3.

Linie lokalne i uzupełniające

- **L1** Sulęcín – Wielowieś – Żubrow – Ostrów (dni robocze),
- **L2** Sulęcín – Lubniewice (weekendy, sezon letni).

Model przesiadkowy – przykłady funkcjonalne

Mieszkaniec Lubniewic → szpital w Gorzowie Wielkopolskim:

D2 → Sulęcín → przesiadka → W2.

Uczeń z Krzeszyc → szkoła w Świebodzinie:

D1 → Sulęcín → W1.

Podsumowanie sieci

Poziom	Liczba linii
Lokalne	2
Dowozowe	4
Powiatowe (szkieletowe)	2
Wojewódzkie	4
Łącznie	12 linii

Etap organizacji systemu i nadzoru

Etap organizacji systemu i nadzoru ma kluczowe znaczenie dla nadania całemu przedsięwzięciu charakteru praktycznego i trwałego. To na tym etapie zapadają decyzje instytucjonalne, które decydują o tym, czy zaprojektowana siatka połączeń będzie sprawnie funkcjonować w dłuższej perspektywie.

Rekomendowanym rozwiązaniem jest utworzenie związku powiatowo-gminnego, który przejmie rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie całego powiatu sulęcińskiego. Związek taki pozwala na centralizację kluczowych kompetencji, ograniczenie rozproszenia decyzyjnego oraz prowadzenie jednolitej polityki transportowej.

Do podstawowych zadań związku należałoby:

- planowanie i aktualizacja siatki połączeń,
- organizowanie przewozów o charakterze ogólnodostępnym i szkolnym,
- przygotowywanie i składanie wniosków o dofinansowanie ze środków zewnętrznych,
- zawieranie umów z operatorami i przewoźnikami,
- prowadzenie stałego monitoringu realizacji usług.

Centralizacja organizacji transportu umożliwia wybór jednego lub kilku operatorów w ramach spójnego systemu, z jasno określonymi standardami jakościowymi. Związek posiadałby realne narzędzia do egzekwowania warunków umów, reagowania na nieprawidłowości oraz wprowadzania korekt rozkładów jazdy i tras w odpowiedzi na zmieniające się potrzeby mieszkańców.

Utworzenie związku powiatowo-gminnego nie jest rozwiązaniem fakultatywnym, lecz koniecznym warunkiem długofalowej stabilności systemu. Pozwala on na powiązanie decyzji transportowych z budżetami wszystkich zainteresowanych JST oraz na przeniesienie większej części finansowania zgodnie ze skalą obsługi i realnymi potrzebami mieszkańców.

Istotnym elementem nadzoru jest systematyczna analiza danych eksploatacyjnych, takich jak liczba wykonanych wozokilometrów, punktualność kursów, frekwencja pasażerów oraz zgłaszane uwagi. Dane te powinny stanowić podstawę do podejmowania decyzji o modyfikacji oferty przewozowej, w tym wzmacnianiu lub ograniczaniu wybranych połączeń.

Etap rozwoju infrastruktury i informacji pasażerskiej

Równoległe z uruchamianiem nowych połączeń konieczne jest stopniowe podnoszenie standardu infrastruktury przystankowej oraz informacji pasażerskiej. Działania te mają kluczowe znaczenie dla poprawy komfortu i bezpieczeństwa korzystania z transportu publicznego.

Etap ten obejmuje:

- modernizację przystanków autobusowych, w tym montaż wiat, ławek i oświetlenia,
- dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- lokalizację nowych przystanków w miejscach o słabej dostępności przestrzennej,

- wdrożenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej, obejmującego rozkłady jazdy, oznaczenia linii oraz informacje dostępne na przystankach i na stronach internetowych.

Etap wdrożenia, monitorowania i doskonalenia systemu

Etap wdrożenia obejmuje faktyczne uruchomienie zaprojektowanej siatki połączeń oraz jej bieżące dostosowywanie do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Wdrożenie powinno mieć charakter stopniowy, co pozwala na ograniczenie ryzyka organizacyjnych i finansowych oraz na testowanie przyjętych rozwiązań w praktyce.

W pierwszym okresie funkcjonowania systemu zaleca się pilotażowe uruchamianie wybranych linii, w szczególności tych o największym znaczeniu społecznym, takich jak linie dowozowe do szkół, pracy oraz placówek ochrony zdrowia. Pozwala to na ocenę frekwencji i identyfikację ewentualnych problemów jeszcze przed pełnym wdrożeniem całej sieci.

Stały monitoring systemu powinien obejmować:

- analizę frekwencji pasażerów na poszczególnych liniach i kursach,
- ocenę punktualności i niezawodności realizowanych przewozów,
- analizę kosztów funkcjonowania w odniesieniu do wykonanej pracy przewozowej,
- zbieranie opinii mieszkańców oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Na podstawie zebranych danych możliwe jest wprowadzanie korekt rozkładów jazdy, tras przejazdu oraz częstotliwości kursowania. System powinien pozostawać elastyczny, z możliwością reagowania na zmiany demograficzne, gospodarcze oraz sezonowe.

Ryzyka związane z wdrażaniem systemu oraz sposoby ich minimalizacji

Wdrożenie nowej siatki połączeń w publicznym transporcie zbiorowym wiąże się z wystąpieniem określonego ryzyka, którego identyfikacja i odpowiednie zarządzanie mają kluczowe znaczenie dla powodzenia całego przedsięwzięcia. Poniżej przedstawiono najważniejsze zagrożenia wraz z proponowanymi działaniami ograniczającymi ich wpływ.

Ryzyko finansowe może wynikać z niezyskania planowanego dofinansowania, opóźnień w naborach lub wzrostu kosztów realizacji przewozów. Ograniczenie tego ryzyka wymaga wczesnego rozpoczęcia prac planistycznych, przygotowywania wniosków z odpowiednim wyprzedzeniem, a także etapowego wdrażania siatki połączeń, umożliwiającego elastyczne dostosowanie zakresu usług do dostępnych środków.

Ryzyko organizacyjne związane jest z rozproszeniem kompetencji pomiędzy różne jednostki samorządu terytorialnego oraz operatorów. Jego minimalizacja możliwa jest poprzez centralizację organizacji transportu, w szczególności w ramach związku powiatowo-gminnego, oraz jasne określenie ról i odpowiedzialności wszystkich uczestników systemu.

Ryzyko niskiej frekwencji w początkowym okresie funkcjonowania nowej siatki połączeń może wpływać na społeczną ocenę projektu. Ograniczenie tego ryzyka polega na dostosowaniu rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, zapewnieniu czytelnych przesiadek, a także prowadzeniu działań informacyjnych i promocyjnych.

Ryzyko społecznej nieakceptacji zmian może pojawić się w przypadku modyfikacji dotychczasowych połączeń lub zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych mieszkańców. Minimalizacja tego ryzyka wymaga prowadzenia dialogu z gminami i mieszkańcami, stopniowego wprowadzania zmian oraz jasnego komunikowania celów i korzyści wynikających z nowego systemu.

Systematyczna identyfikacja ryzyka oraz bieżące reagowanie na pojawiające się problemy pozwolą na stabilne i długofalowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Sulęcińskim.

Etapowe wdrażanie nowej siatki połączeń umożliwi budowę stabilnego, dostępnego i przewidywalnego systemu publicznego transportu zbiorowego, dostosowanego do realnych potrzeb mieszkańców powiatu. Przyjęty model pozwala na racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi, ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego oraz stopniowe podnoszenie jakości usług transportowych.

Propozycja siatki połączeń

I. Linie wojewódzkie

Linia W1

Sulęcín – Torzym – Świebodzin – Zielona Góra

Dni robocze – 6 par kursów

Kierunek: Sulęcín → Zielona Góra

Kurs	Sulęcín	Torzým	Świebodzin	Zielona Góra
1	05:30	05:55	06:35	07:20
2	06:30	06:55	07:35	08:20
3	09:30	09:55	10:35	11:20
4	12:30	12:55	13:35	14:20
5	14:45	15:10	15:50	16:35
6	16:30	16:55	17:35	18:20

Kierunek powrotny: Zielona Góra → Sulęcín

Kurs	Zielona Góra	Świebodzin	Torzým	Sulęcín
1	06:00	06:45	07:25	07:50
2	08:00	08:45	09:25	09:50
3	11:00	11:45	12:25	12:50
4	14:00	14:45	15:25	15:50
5	16:00	16:45	17:25	17:50
6	18:00	18:45	19:25	19:50

Linia W2

Sulęcín – Krzeszyce – Gorzów Wielkopolski

Dni robocze – 5 par kursów

Sulęcín → Gorzów Wlkp.

Kurs	Sulęcín	Krzeszyce	Gorzów Wlkp.
1	05:20	05:45	06:45
2	06:30	06:55	07:55
3	10:00	10:25	11:25
4	14:30	14:55	15:55
5	16:30	16:55	17:55

Gorzów Wlkp. → Sulęcín

Kurs	Gorzów Wlkp.	Krzeszyce	Sulęcín
1	06:30	07:30	07:55
2	08:30	09:30	09:55
3	12:30	13:30	13:55
4	16:30	17:30	17:55
5	18:30	19:30	19:55

Linia W3**Sulęcín – Stońsk – Słubice****Dni robocze – 4 pary kursów****Sulęcín → Słubice**

Kurs	Sulęcín	Krzeszyce	Stońsk	Słubice
1	05:30	05:55	06:15	07:00
2	07:00	07:25	07:45	08:30
3	13:30	13:55	14:15	15:00
4	16:30	16:55	17:15	18:00

Słubice → Sulęcín

Kurs	Słubice	Stońsk	Krzeszyce	Sulęcín
1	06:00	06:45	07:05	07:30
2	09:00	09:45	10:05	10:30
3	15:30	16:15	16:35	17:00
4	18:30	19:15	19:35	20:00

II. Linie powiatowe – szkieletowe

Linia S1

Stońsk – Lemierzyce – Krzeszyce – Sulęcín – Torzym

Codziennie – 6 par

Stońsk	Lemierzyce	Krzeszyce	Sulęcín	Torzym
05:20	05:30	05:45	06:15	06:40
07:30	07:40	07:55	08:25	08:50
10:00	10:10	10:25	10:55	11:20
13:30	13:40	13:55	14:25	14:50
16:00	16:10	16:25	16:55	17:20
18:30	18:40	18:55	19:25	19:50

Linia S2

Lubniewice – Glisno – Sulęcín – Torzym

Codziennie – 5 par

Lubniewice	Glisno	Sulęcín	Torzym
05:40	05:55	06:20	06:50
08:00	08:15	08:40	09:10
11:00	11:15	11:40	12:10
14:00	14:15	14:40	15:10
17:00	17:15	17:40	18:10

III. Linie dowozowe

D1 Krzeszyce → Sulęcín

06:10–06:45 | 08:30–09:05 | 13:30–14:05 | 16:30–17:05

D2 Lubniewice → Sulęcín

06:00–06:40 | 09:00–09:40 | 14:00–14:40 | 16:45–17:25

D3 Torzym → Sulęcín

05:50–06:25 | 08:00–08:35 | 13:00–13:35 | 16:00–16:35

D4 Stońsk → Krzeszyce

06:30–07:00 | 09:30–10:00 | 14:30–15:00 | 17:30–18:00

IV. Linie lokalne

L1 Sulęcín → Ostrów

07:15–07:45 | 12:15–12:45 | 16:15–16:45

L2 Sulęcín → Lubniewice (weekendy)

09:30–10:10 | 16:30–17:10

V. Spójność przesiadkowa (kluczowe)

- **Sulęcín** – czasy przesiadek 10–15 minut (D → S → W),
- **Krzeszyce** – integracja D4, S1, W2, W3,
- **Torzým** – integracja S1, S2, W1.

Warianty reorganizacji siatki połączeń

Założenia ogólne reorganizacji systemu

Celem reorganizacji siatki połączeń jest przekształcenie obecnego modelu o charakterze głównie dowozowym (szkolnym) w system publicznej mobilności lokalnej, który:

- zapewnia możliwość realizacji podróży „tam i z powrotem” w ciągu jednego dnia,
- funkcjonuje całorocznie (nie wyłącznie w dni nauki szkolnej),
- oferuje minimalną obsługę weekendową,
- odpowiada na potrzeby osób pracujących, seniorów i młodzieży,
- przeciwdziała wykluczeniu transportowemu.

Warianty zostały opracowane jako trzy poziomy: **minimalny, optymalny oraz rozwojowy**, różniące się skalą zmian, kosztami oraz efektem społecznym.

Wariant I – Minimalny

Wariant minimalny – poprawia dostępność tam i z powrotem oraz wprowadza kursy weekendowe, ale pozostaje ograniczony w funkcjonalności i częstotliwości.

Cel:

Zapewnienie podstawowego standardu dostępności przy ograniczonym wzroście kosztów.

Zakres zmian:

1. **Uzupełnienie kursów powrotnych**
 - Dodanie co najmniej jednego kursu powrotnego po godz. 16:30–17:00 na głównych relacjach.
 - Zapewnienie możliwości realizacji podróży „tam i z powrotem” w każdej miejscowości objętej obsługą.
2. **Wprowadzenie minimalnej oferty sobotniej**
 - Co najmniej 1 para kursów w soboty na kluczowych liniach.
 - Obsługa miejscowości o największej liczbie mieszkańców.
3. **Ujednoczenie oferty całorocznej**
 - Ograniczenie liczby kursów realizowanych wyłącznie w dni nauki szkolnej.
 - Wprowadzenie przynajmniej jednej pary kursów funkcjonującej przez cały rok.

Charakterystyka wariantu:

- Oparty głównie na modyfikacji istniejących tras.
- Niewielki wzrost pracy eksploatacyjnej.
- Brak gruntownej przebudowy systemu.

Efekt:

- Redukcja najbardziej dotkliwych braków komunikacyjnych.
- Ograniczone, ale zauważalne zmniejszenie wykluczenia transportowego.
- Utrzymanie systemu w formule reaktywnej.

Wariant II – Optymalny (model docelowy)

Wariant optymalny – zapewnia całoroczny, regularny system, znacząco zmniejsza wykluczenie transportowe przy umiarkowanym wzroście kosztów.

Cel:

Stworzenie funkcjonalnego, całotygodniowego systemu transportu lokalnego spełniającego minimalne standardy mobilności publicznej.

Zakres zmian:

1. **Wprowadzenie minimalnego standardu obsługi**
 - 3 pary kursów dziennie w dni robocze na każdej linii podstawowej:
 - poranny (6:00–8:00),
 - międzyszczytowy (10:00–13:00),
 - popołudniowy (16:00–18:00).
2. **Obsługa weekendowa**
 - 1–2 pary kursów w soboty,
 - 1 para kursów w niedziele na głównych relacjach.
3. **Reorganizacja siatki w układzie promienistym**
 - Koncentracja tras wokół ośrodka gminnego jako węzła centralnego.
 - Możliwość przesiadek między liniami.
4. **Standaryzacja godzin odjazdów**
 - Wprowadzenie cyklicznych godzin (np. odjazdy o stałej minucie).
 - Uproszczenie i zwiększenie czytelności rozkładów.
5. **Ograniczenie kursów o niskiej frekwencji**
 - Przesunięcie pracy eksploatacyjnej z kursów o minimalnym wykorzystaniu na godziny o wyższym potencjale.

Charakterystyka wariantu:

- Średni wzrost kosztów.
- Racjonalizacja i uporządkowanie systemu.
- Wyraźne przejście z modelu szkolnego na model publiczny.

Efekt:

- Realna poprawa mobilności mieszkańców.
- Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego.
- Możliwość stabilnego monitoringu wskaźników dostępności.

Wariant III – Rozwojowy (model przyszłościowy)

Wariant rozwojowy – maksymalny efekt społeczny i pełna funkcjonalność, ale wymaga znacznego wzrostu budżetu i stabilnego finansowania; rekomendowany etapowo po wdrożeniu wariantu optymalnego.

Cel:

Przekształcenie transportu w narzędzie rozwoju społeczno-gospodarczego gminy.

Zakres zmian:

1. **Sieć podstawowa + linie uzupełniające**
 - Stała sieć głównych linii o wysokiej regularności.
 - Linie elastyczne (np. o zmiennej trasie lub z elementami transportu na żądanie) dla miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców.
2. **Pełna całotygodniowa funkcjonalność**
 - 3–4 pary kursów w dni robocze.
 - 2 pary kursów w soboty.
 - 1–2 pary kursów w niedziele.
3. **Dostosowanie do rynku pracy**
 - Kursy umożliwiające dojazd do pracy zmianowej.
 - Powroty po godz. 18:00–20:00.
4. **Integracja z systemami zewnętrznymi**
 - Koordynacja godzin z transportem powiatowym lub regionalnym.
 - Budowa lokalnego węzła przesiadkowego.
5. **Monitoring i optymalizacja**

- Wprowadzenie regularnej analizy frekwencji.
- Coroczna ewaluacja wskaźników dostępności.

Charakterystyka wariantu:

- Najwyższy poziom kosztów operacyjnych.
- Konieczność stabilnego finansowania (np. środki zewnętrzne).
- System planowany jako element polityki rozwojowej.

Efekt:

- Ograniczenie wykluczenia transportowego do poziomu marginalnego.
- Wzrost aktywności społecznej i zawodowej mieszkańców.
- Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej gminy.

Porównanie wariantów

Element	Wariant minimalny	Wariant optymalny	Wariant rozwojowy
Kursy catoroczne	częściowe	pełne	pełne
Weekend	sobota (1 para)	sobota + niedziela	rozbudowana oferta
Częstotliwość robocza	1–2 pary	3 pary	3–4 pary
Model systemu	korekta	uporządkowany system	system rozwojowy
Redukcja wykluczenia	ograniczona	znacząca	wysoka

Rekomendowany kierunek

Z perspektywy zrównoważonego rozwoju rekomenduje się wdrożenie **wariantu optymalnego jako modelu bazowego**, z możliwością etapowego przejścia do wariantu rozwojowego w przypadku:

- pozyskania finansowania zewnętrznego,
- zwiększenia zapotrzebowania przewozowego.

Wariant minimalny może stanowić etap przejściowy, jednak nie powinien być traktowany jako rozwiązanie docelowe.

Wnioski końcowe

Reorganizacja siatki połączeń powinna zmierzać w kierunku:

- zapewnienia powszechnej dostępności,
- regularności i przewidywalności kursowania,
- całotygodniowej funkcjonalności,
- integracji transportu z polityką społeczną i rozwojową gminy.

Transport publiczny powinien być traktowany nie jako koszt, lecz jako narzędzie przeciwdziałania wykluczeniu oraz wspierania lokalnej aktywności społeczno-gospodarczej.

Analiza kosztowa wariantów reorganizacji siatki połączeń

Założenia do kalkulacji

Szacunek kosztów oparto na następujących założeniach modelowych:

1. **Średnia długość jednej relacji (kurs w jedną stronę):** 18–25 km
2. **Średnia długość pary kursów (tam i z powrotem):** 36–50 km
3. **Stawka wozokilometra:** 6,50–8,50 zł netto
(wartość zależna od taboru, paliwa, kosztów pracy i formy umowy)

4. Liczba dni funkcjonowania w roku:

- o dni robocze: ok. 250
- o soboty: 52
- o niedziele i święta: 52

W kalkulacji przyjęto uśrednioną stawkę **7,50 zł/wozokm** jako punkt odniesienia. W praktyce rekomenduje się wykonanie szczegółowej kalkulacji na podstawie ofert operatorów.

Stan obecny – punkt odniesienia

Obecny system (model dowozowy) charakteryzuje się:

- 1–2 parami kursów dziennie na większości relacji,
- ograniczoną ofertą całoroczną,
- minimalną lub zerową obsługą weekendową.

Szacunkowa roczna praca eksploatacyjna:

ok. 180 000 – 220 000 wozokm

Szacunkowy koszt roczny: **1,35 – 1,65 mln zł**

Wariant I – Minimalny

Zakres zmian:

- Dodanie 1 kursu powrotnego dziennie na głównych relacjach.
- Wprowadzenie 1 pary kursów w soboty.
- Częściowa realizacja kursów szkolnych w wakacje i ferie szkolne.

Szacowana dodatkowa praca eksploatacyjna:

- 1 para kursów × 40 km × 250 dni=10 000 wozokm / linia rocznie
- Sobota: 1 para × 40 km × 52 dni=2 080 wozokm / linia rocznie

Przy 6 liniach podstawowych:

Dodatkowo:

ok. 70 000 – 85 000 wozokm rocznie

Łączna praca eksploatacyjna:

250 000 – 300 000 wozokm

Szacunkowy koszt roczny: 1,9 – 2,25 mln zł

Wzrost względem stanu obecnego:

- 30–40%

Ocena ekonomiczna:

- Relatywnie niski wzrost kosztów.
- Poprawa podstawowych wskaźników dostępności.
- System nadal o ograniczonej funkcjonalności.

Wariant II – Optymalny

Zakres zmian:

- 3 pary kursów dziennie (robocze),
- 1–2 pary w soboty,
- 1 para w niedziele,
- pełna oferta całoroczna.

Szacowana praca eksploatacyjna:

Dni robocze:

3 pary × 40 km × 250 dni × 6 linii= 180 000 wozokm

Soboty:

1,5 pary × 40 km × 52 dni × 6 linii=18 720 wozokm

Niedziele:

1 para × 40 km × 52 dni × 6 linii=12 480 wozokm

łącznie:

ok. 350 000 – 420 000 wozokm rocznie

Szacunkowy koszt roczny:

2,6 – 3,2 mln zł

Wzrost względem stanu obecnego:

- 70–100%

Ocena ekonomiczna:

- Wyraźny wzrost kosztów.
- Istotne ograniczenie wykluczenia transportowego.
- System funkcjonalny i zgodny ze standardami mobilności publicznej.

Wariant III – Rozwojowy

Zakres zmian:

- 3–4 pary kursów roboczych,
- 2 pary w soboty,
- 1–2 pary w niedziele,
- linie uzupełniające / elastyczne,
- wydłużone godziny kursowania (do 19:00–20:00).

Szacowana praca eksploatacyjna:

Dni robocze:

3,5 pary × 40 km × 250 dni × 6 linii=210 000 wozokm

Weekend:

ok. 45 000 – 60 000 wozokm

Linie uzupełniające / elastyczne:

ok. 40 000 – 60 000 wozokm

łącznie:

450 000 – 550 000 wozokm rocznie

Szacunkowy koszt roczny:

3,4 – 4,2 mln zł

Wzrost względem stanu obecnego:

- 120–160%

Ocena ekonomiczna:

- Najwyższy poziom kosztów.
- System o charakterze rozwojowym.
- Możliwość znaczącego wzrostu przychodów z biletów (przy wzroście popytu).
- Konieczność stabilnego źródła finansowania (np. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych).

Możliwości finansowania

Koszt netto dla budżetu JST może zostać obniżony poprzez:

1. Dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.
2. Partycypację powiatu.
3. Dopłata z Urzędu Marszałkowskiego do linii wojewódzkich.
4. Integrację z dowozem szkolnym.
5. Optymalizację taborową (mniejsze pojazdy poza szczytem).

6. Stopniowe wdrażanie (etapowanie 2–3 lata).

Porównanie wariantów – zestawienie

Wariant	Wozokilometrów rocznie	Koszt roczny	Wzrost kosztów	Efekt społeczny
Obecny	180–220 tys.	1,35–1,65 mln	–	ograniczony
Minimalny	250–300 tys.	1,9–2,25 mln	+30–40%	umiarkowany
Optymalny	350–420 tys.	2,6–3,2 mln	+70–100%	znaczący
Rozwojowy	450–550 tys.	3,4–4,2 mln	+120–160%	wysoki

Wnioski strategiczne

1. Wariant minimalny poprawia system, ale nie eliminuje strukturalnych braków.
2. Wariant optymalny stanowi racjonalny kompromis między kosztami a efektem społecznym.
3. Wariant rozwojowy powinien być wdrażany etapowo, w powiązaniu z pozyskaniem finansowania zewnętrznego.

Z perspektywy stabilności budżetowej oraz realnych potrzeb mieszkańców rekomenduje się wdrożenie **wariantu optymalnego jako modelu bazowego**, z możliwością rozwoju w kierunku wariantu rozwojowego.

Analiza koszt–efekt (koszt w przeliczeniu na 1 mieszkańca)

Założenia

Analiza koszt–efekt ma na celu ocenę efektywności ekonomicznej poszczególnych wariantów reorganizacji siatki połączeń w odniesieniu do liczby mieszkańców objętych transportem publicznym.

Przyjęto następujące założenia:

1. Liczba mieszkańców objętych systemem transportu publicznego: **33 358 osób** (przykładowa wartość; należy zastąpić rzeczywistą liczbą z danych gminy).
2. Koszty roczne wariantów: zgodnie z wcześniejszą analizą.
3. Efekt społeczny: mierzymy poprzez stopień zaspokojenia minimalnej mobilności mieszkańców (podróż „tam i z powrotem”, czteroczna dostępność, weekend).

Wskaźnik koszt–efekt wyliczono jako:

$$\text{Koszt na mieszkańca [zł/osoba/rok]} = \frac{\text{Koszt roczny wariantu [zł]}}{\text{Liczba mieszkańców objętych systemem}}$$

8.2. Obliczenia dla wariantów

Wariant	Koszt roczny (mln zł)	Liczba mieszkańców	Koszt na mieszkańca (zł/osobę/rok)	Efekt społeczny
Obecny	1,50	33 358	45	Ograniczony – brak kursów powrotnych, weekendowych, czterocznych
Minimalny	2,10	33 358	63	Umiarkowany – poprawa kursów powrotnych i weekendowych, częściowe czteroczne funkcjonowanie

Wariant	Koszt roczny (mln zł)	Liczba mieszkańców	Koszt na mieszkańca (zł/osobę/rok)	Efekt społeczny
Optymalny	2,90	33 358	87	Znaczący – system całoroczny, regularne kursy, weekendy, poprawa dostępności „tam i z powrotem”
Rozwojowy	3,80	33 358	114	Wysoki – pełna funkcjonalność, linie uzupełniające, wydłużone godziny, maksymalna redukcja wykluczenia

Interpretacja wyników

1. Wariant minimalny

- Koszt na mieszkańca rośnie o ok. 40% w porównaniu ze stanem obecnym.
- Poprawia podstawową dostępność, ale system pozostaje ograniczony funkcjonalnie.

2. Wariant optymalny

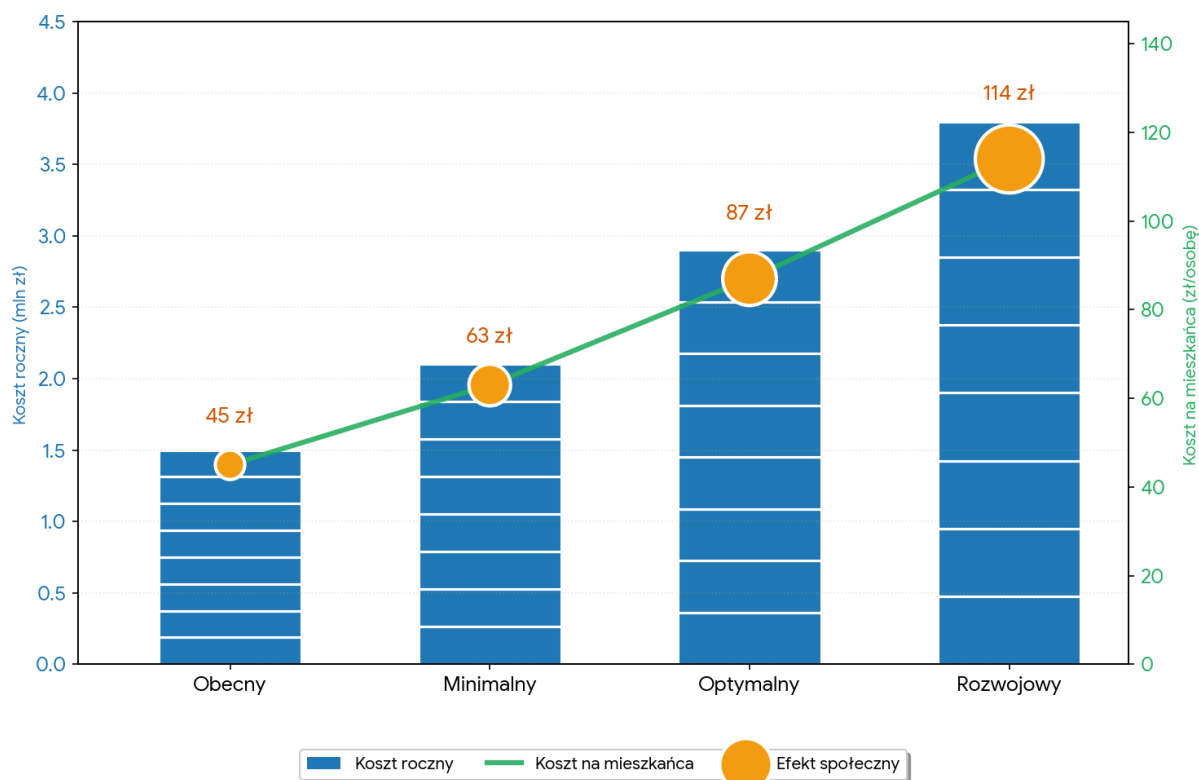
- Koszt w przeliczeniu na mieszkańca jest rozsądny (ok. 87 zł/os./rok).
- Zapewnia znaczące zwiększenie dostępności transportowej i redukcję wykluczenia.
- Umożliwia wprowadzenie stabilnego systemu publicznego przy akceptowalnych kosztach budżetowych.

3. Wariant rozwojowy

- Najwyższy koszt w przeliczeniu na mieszkańca (114 zł/os./rok).
- System funkcjonuje w pełni całotygodniowo, z liniami uzupełniającymi i wydłużonymi godzinami kursowania.

- Zalecany jako etap rozwojowy po wdrożeniu wariantu optymalnego.

Porównanie wariantów reorganizacji siatki połączeń



Wnioski strategiczne

- **Efektywność kosztowa:** Wariant optymalny daje najlepszy stosunek kosztu do efektu społecznego.
- **Minimalny wariant** jest uzasadniony wyłącznie jako etap przejściowy lub w przypadku ograniczonych środków budżetowych.
- **Rozwojowy wariant** zapewnia maksymalny efekt społeczny, ale wymaga znacznego wzrostu nakładów i stabilnego finansowania (np. dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, środki powiatowe lub wojewódzkie).
- Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu jest możliwe już w wariantcie optymalnym, przy umiarkowanym wzroście kosztów w przeliczeniu na mieszkańca.

Podsumowanie

Analiza koszt–efekt wskazuje, że **wariant optymalny** jest rozwiązaniem najbardziej zrównoważonym pod względem finansowym i społecznym:

- Koszt ok. 87 zł/mieszkańca/rok.
- Znacząca poprawa dostępności transportowej w tygodniu i weekendy.
- System catoroczny, uporządkowany i przewidywalny.

Wariant rozwojowy może być wdrażany etapowo, w miarę pozyskiwania dodatkowych środków finansowych i zwiększania popytu na transport publiczny.

Porównanie wariantów reorganizacji siatki połączeń – zestawienie

Parametr / Wariant	Obecny	Minimalny	Optymalny	Rozwojowy
Częstotliwość kursów w dni robocze	1–2 pary	2–3 pary	3 pary	3–4 pary
Częstotliwość kursów w soboty	brak / sporadyczne	1 para	1–2 pary	2 pary
Częstotliwość kursów w niedziele	brak	brak	1 para	1–2 pary
Oferta catoroczna	częściowa	częściowa	pełna	pełna + linie uzupełniające
Możliwość podróży „tam i z powrotem”	ograniczona	większość miejscowości	wszystkie główne relacje	wszystkie + linie uzupełniające
Standaryzacja godzin odjazdów	brak	częściowa	wprowadzona	pełna, z elastycznymi liniami
Integracja węzłów / przesiadek	brak	częściowa	węzeł centralny	węzeł centralny + dodatkowe przesiadki
Szacowana roczna praca eksploatacyjna (wozokm)	180–220 tys.	250–300 tys.	350–420 tys.	450–550 tys.

Parametr / Wariant	Obecny	Minimalny	Optymalny	Rozwojowy
Szacunkowy koszt roczny (mln zł)	1,35–1,65	1,9–2,25	2,6–3,2	3,4–4,2
Koszt na mieszkańca (zł/os./rok)	45	63	87	114
Efekt społeczny / dostępność	ograniczony	umiarkowany	znaczący	wysoki
Uwagi	system szkolny, brak weekendów, kursy ograniczone	poprawa kursów powrotnych i weekendowych, częściowa całoroczność	stabilny system publiczny, całoroczny, regularny, uporządkowany	pełna funkcjonalność, linie uzupełniające, wydłużone godziny, maksymalna redukcja wykluczenia

Wybór docelowego wariantu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego nie jest decyzją techniczną, lecz świadomą decyzją polityczno-finansową rad powiatu i gmin. Każdy z wariantów wiąże się z określonym poziomem kosztów po stronie samorządów oraz różnym poziomem dostępności transportowej mieszkańców.

Niniejsza koncepcja przedstawia możliwe scenariusze, natomiast od decyzji organów stanowiących zależy, czy powiat utrzyma obecny, minimalny poziom obsługi, czy zdecyduje się na wariant optymalny lub rozwojowy.

Projekt „Taxi dla Seniora” – uzupełnienie systemu transportu lokalnego

Ze względu na niewielką gęstość zaludnienia oraz rozproszoną strukturę osadniczą, zasadne jest wprowadzenie dodatkowych rozwiązań wspierających mobilność osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami. Grupy te często napotykają bariery w dostępie do podstawowych usług, w szczególności opieki zdrowotnej, instytucji publicznych oraz innych ośrodków zlokalizowanych na terenie gminy.

W odpowiedzi na te potrzeby rekomenduje się wdrożenie lokalnego programu transportowego pod nazwą „Taxi dla Seniora”, wzorowanego na funkcjonujących w wielu gminach rozwiązaniach, takich jak program „Taxi – Senior 70+” lub „Taxi Senior 60+” dla osób z niepełnosprawnościami.

Zakres i charakter usługi

Program polega na zapewnieniu indywidualnych usług transportowych, realizowanych w formule „tam i z powrotem”, z miejsca zamieszkania uczestnika do wskazanego celu oraz z powrotem. Przejazdy mogą dotyczyć w szczególności dojazdu do:

- placówek ochrony zdrowia (lekarz podstawowej opieki zdrowotnej, specjaliści, rehabilitacja),
- aptek,
- urzędów i instytucji publicznych,
- innych miejsc istotnych z punktu widzenia codziennego funkcjonowania mieszkańców.

Usługa realizowana jest w określonym terminie, po wcześniejszym zgłoszeniu zapotrzebowania przez osobę uprawnioną. Osoby uprawnione do korzystania z programu

Program może być skierowany do:

- osób, które ukończyły 70. rok życia,
- osób po ukończeniu 60. roku życia, posiadających orzeczenie o umiarkowanym lub znacznym stopniu niepełnosprawności,
- ewentualnie innych grup wskazanych przez gminę, w zależności od lokalnych potrzeb.

Warunkiem korzystania z programu jest zamieszkiwanie na terenie danej gminy.

Zasady korzystania i finansowania

Przejazdy realizowane są po wcześniejszym zgłoszeniu, zgodnie z zasadami określonymi przez gminę. Zakłada się możliwość:

- korzystania z określonego limitu bezpłatnych przejazdów, np. dwóch przejazdów w miesiącu (gdzie jeden przejazd oznacza kurs „tam i z powrotem”),
- realizacji dodatkowych przejazdów odpłatnych, według stawki ustalonej przez gminę.

Wprowadzenie programu „Taxi dla Seniora” stanowi istotne uzupełnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, zwiększając dostępność usług dla osób, które ze względu na wiek, stan zdrowia lub miejsce zamieszkania nie są w stanie korzystać z regularnych połączeń autobusowych.

Zakończenie

Podsumowanie diagnozy i wyzwań stojących przed powiatem

Przeprowadzona analiza stanu istniejącego jednoznacznie potwierdziła, że system transportu zbiorowego na terenie powiatu sulęcińskiego funkcjonuje obecnie na poziomie minimalnym, a jego kształt jest wynikiem przypadkowego nakładania się przewozów szkolnych, komercyjnych i dotacyjnych, a nie świadomej, spójnej polityki transportowej. Diagnoza potwierdziła występowanie **wykluczenia komunikacyjnego** w szczególności wśród mieszkańców terenów wiejskich, seniorów, młodzieży bez prawa jazdy, osób o niskich dochodach oraz osób z ograniczoną mobilnością.

Wskazano szereg kluczowych problemów systemowych:

- brak możliwości odbycia podróży „tam i z powrotem” w ciągu dnia,
- podporządkowanie oferty szkolnym godzinom zajęć,
- brak kursów popołudniowych, międzyszczytowych i weekendowych,
- bardzo niska regularność oraz przewidywalność transportu,
- brak linii poprzecznych między gminami oraz brak pełnej oferty całorocznej,
- rozproszona informacja pasażerska,
- brak jednego organizatora i brak pełnej integracji przewozów szkolnych z publicznymi,
- słaba jakość infrastruktury przystankowej i brak standaryzacji,
- brak integracji z transportem kolejowym.

Jednocześnie analiza demograficzna, społeczna i kierunków mobilności potwierdziła, że **mieszkańcy nie rezygnują z mobilności – rezygnują z komunikacji publicznej**, ponieważ obecny system nie odpowiada na ich podstawowe potrzeby dojazdowe, a transport indywidualny jest traktowany jako konieczność, a nie wybór.

W świetle powyższego transport publiczny nie może być w powiecie sulęcińskim rozpatrywany jako usługa rynkowa, lecz jako **usługa użyteczności publicznej**, będąca elementem infrastruktury społecznej. Bez niej dostęp do edukacji, pracy, zdrowia i usług publicznych jest faktycznie ograniczony, co tworzy ryzyko dalszej depopulacji i osłabienia spójności terytorialnej powiatu.

1. Najważniejsze założenia i kierunki projektowe

Projekt docelowej siatki połączeń został oparty na realiach funkcjonowania powiatu i jego strukturze osadniczej. Kluczowe założenia, na których zbudowano sieć, to:

- **centralna rola Sulęcina jako głównego węzła powiatowego**,
- budowa sieci hierarchicznej: linie wojewódzkie – powiatowe – dowozowe – lokalne,
- integracja przewozów szkolnych z publicznymi,
- wprowadzenie jasnych zasad kursowania: minimum 3 pary kursów w dni robocze oraz oferta weekendowa,
- zapewnienie pełnej dostępności całorocznej, nie tylko w dni nauki szkolnej,
- standaryzacja infrastruktury i informacji pasażerskiej,
- integracja autobus–kolej poprzez poprawę dostępu do stacji w gminie Torzym,
- dostosowanie wielkości pojazdów do potoków i charakteru trasy.

2. Wybór wariantu wdrożenia – rekomendacja

Przeanalizowano cztery warianty organizacji systemu: obecny, minimalny, optymalny i rozwojowy. Każdy z nich zestawiono z kosztami funkcjonowania, efektem społecznym oraz pracą eksploatacyjną.

Rekomendowany wariant: Wariant Optymalny

Jest to jedyny wariant, który:

- zapewnia realną mobilność mieszkańców,
- likwiduje wykluczenie komunikacyjne,
- utrzymuje akceptowalne koszty (ok. 87 zł/mieszkańca rocznie),
- zapewnia ofertę całoroczną, weekendową i popołudniową,
- wprowadza pełną strukturę linii szkieletowych i dowozowych,
- pozwala na integrację przewozów szkolnych i publicznych,
- zapewnia spójność z kierunkami regionalnymi (linia do Zielonej Góry, Gorzowa, Słubic).

Wariant minimalny nie zapewnia realnej poprawy usług, a wariant rozwojowy – choć atrakcyjny – generuje wysokie koszty, możliwe do realizacji dopiero po potwierdzeniu stabilnych źródeł finansowania.

3. Model organizacyjno-finansowy – warunek sukcesu systemu

Jednym z najważniejszych wniosków z koncepcji jest konieczność zapewnienia odpowiedniego modelu organizacyjnego.

Powiat sulęciński nie jest w stanie samodzielnie utrzymać systemu transportu publicznego – potwierdza to analiza finansowa i porównawcza. Gminy dysponują większymi dochodami własnymi, a potrzeby transportowe ich mieszkańców są istotnie zróżnicowane, co wymaga współdziałania w finansowaniu systemu.

Rekomendacja: utworzenie Związku Powiatowo-Gminnego

Związek taki jest niezbędny, bo zapewnia:

- jeden podmiot organizujący cały system,
- jasny podział kosztów (powiat – gminy),
- wspólne planowanie,
- przejrzystość rozkładów i informacji pasażerskiej,
- jednolite standardy taboru, przystanków i integracji.

Bez ZPG system pozostanie zależny od przypadkowych działań poszczególnych przewoźników i krótkoterminowych umów, co stoi w sprzeczności z celem zapewnienia mobilności mieszkańców.

4. Efekty wdrożenia nowego systemu

Wdrożenie projektowanego systemu przyniesie **wielowymiarowe korzyści**:

Efekty społeczne

- pełny dostęp do usług publicznych (praca, szkoła, urząd, lekarz),
- ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego na terenach wiejskich,
- poprawa mobilności seniorów i młodzieży,
- większa samodzielność mieszkańców nie posiadających samochodu.

Efekty gospodarcze

- poprawa obsługi stref przemysłowych,
- większa dostępność miejsc pracy,
- zwiększona konkurencyjność i atrakcyjność inwestycyjna powiatu.

Efekty przestrzenne i organizacyjne

- uporządkowana, hierarchiczna sieć mobilności,
- integracja z koleją,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- spójna infrastruktura przystankowa.

Efekty środowiskowe

- ograniczenie konieczności indywidualnych przejazdów samochodowych,
- zmniejszenie emisji i hałasu (szczególnie wzdłuż osi głównych).

5. Ryzyka i sposoby ich minimalizacji

Koncepcja identyfikuje główne ryzyka wdrożenia oraz proponuje sposoby ich ograniczenia:

- ryzyko finansowe – minimalizowane przez etapowe wdrażanie i wykorzystanie FRPA oraz partycypacji gmin,
- ryzyko organizacyjne – eliminowane przez powołanie ZPG i centralizację planowania,
- ryzyko niskiej frekwencji – minimalizowane przez elastyczną korektę rozkładów i działania promocyjne,
- ryzyko braku akceptacji społecznej – minimalizowane poprzez konsultacje i czytelną komunikację korzyści.

6. Rekomendowane działania na najbliższe 12 miesięcy

1. Przyjęcie koncepcji i wyboru Wariantu Optymalnego.
2. Przygotowanie i podpisanie porozumień między powiatem a gminami w sprawie powołania Związku Powiatowo-Gminnego.
3. Powołanie Związku Powiatowo-Gminnego – organizatora transportu.
4. Opracowanie szczegółowych planów rozkładowych i infrastrukturalnych.
5. Audyt infrastruktury przystankowej i przygotowanie listy inwestycji.
6. Przygotowanie wniosków o dofinansowanie FRPA.
7. Przygotowanie wniosku o dofinansowanie linii wojewódzkich do Marszałka Województwa.
8. Uruchomienie etapu pilotażowego (wybrane linie powiatowe i dowozowe).
9. Wdrożenie systemu informacji pasażerskiej i strony internetowej organizatora.
10. Monitorowanie funkcjonowania pierwszych etapów sieci i wprowadzanie korekt.

7. Konkluzja strategiczna

Wdrażanie rekomendowanego modelu nie jest wyborem – jest koniecznością. Zaniechanie działań w obszarze transportu publicznego będzie skutkowało dalszą marginalizacją komunikacyjną, ograniczeniem dostępności usług publicznych oraz pogłębianiem depopulacji obszarów wiejskich.

Dlatego rekomenduje się:

→ **przyjęcie Wariantu Optymalnego do realizacji,**

→ **powołanie Związku Powiatowo-Gminnego jako organizatora transportu,**

→ **rozpoczęcie wdrażania systemu mobilności lokalnej w powiecie sulęcińskim.**

Tylko takie działania dadzą mieszkańcom realną, stabilną i bezpieczną alternatywę transportową – odpowiadającą ich codziennym potrzebom i przyszłym wyzwaniom społecznym, gospodarczym i przestrzennym.

Sprawnie funkcjonujący transport publiczny ogranicza zjawisko wykluczenia komunikacyjnego, zwiększa dostępność rynku pracy, edukacji i usług publicznych, a także poprawia mobilność osób starszych i młodzieży. Ma on bezpośredni wpływ na decyzje mieszkańców dotyczące miejsca zamieszkania oraz na atrakcyjność inwestycyjną całego regionu. Dofinansowanie komunikacji publicznej należy traktować nie jako koszt, lecz jako inwestycję w rozwój społeczny i gospodarczy powiatu.

Przyjęcie i konsekwentna realizacja założeń przedstawionych w niniejszym dokumencie pozwoli Powiatowi Sulęcińskiemu na stopniowe budowanie stabilnego systemu komunikacji publicznej, opartego na współpracy z gminami oraz Samorządem Województwa Lubuskiego. Bardzo istotnym elementem powodzenia całego systemu jest również właściwe przygotowanie i upowszechnianie informacji o rozkładach jazdy dla potencjalnych pasażerów. Rozkłady jazdy powinny być czytelne, aktualne i łatwo dostępne, zarówno w formie tradycyjnej na przystankach, jak i w kanałach elektronicznych, co ma bezpośredni wpływ na zaufanie mieszkańców do transportu publicznego oraz faktyczne korzystanie z oferowanych połączeń. Dokument ten może stanowić podstawę do podejmowania decyzji strategicznych, przygotowania uchwał i porozumień, a także do skutecznego pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację zadań transportowych.