

UCHWAŁA NR XV/116/25
RADY POWIATU GOSTYŃSKIEGO

z dnia 26 czerwca 2025 r.

w sprawie przyjęcia Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu
Gostyńskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 w zw. z art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 107, 1907) oraz z art. 3 pkt 3 w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 198) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Gostyńskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Powiatu Gostyńskiego

Grzegorz Marszałek

Załącznik do uchwały Nr XV/116/25
Rady Powiatu Gostyńskiego
z dnia 26 czerwca 2025 r.



PROGRAM MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA POWIATU GOSTYŃSKIEGO



Starostwo Powiatowe w Gostyniu
Ul. Wrocławska 256
63-800 Gostyń

Poznań kwiecień 2025

Dokument opracowany przez specjalistów

Fundacji Partnerzy dla Samorządu

ul. Maksymiliana Jackowskiego 9/7, 60-508 Poznań

tel. 61 622 26 46, biuro@partners.org.pl, www.partners.org.pl



Spis treści

1. Wprowadzenie	5
1.1. Cel i zakres opracowania	5
1.2. Podstawa formalno-prawna	9
1.3. Powiązania z innymi dokumentami	9
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru Funkcjonalnego	27
2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym	27
2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza	28
2.3. Analiza interesariuszy	33
2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności	33
2.3.2. Sposób organizowania konsultacji społecznych	42
2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego	43
2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności	78
2.5.1. Infrastruktura transportowa	78
2.5.2. Transport publiczny	79
2.5.3. Transport rowerowy	99
2.5.4. Polityka parkingowa	117
2.5.5. Ruch pieszy	118
2.5.6. Transport towarów	122
2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	123
2.5.8. Intermodalność	126
2.5.9. Zarządzanie mobilnością	128
2.5.10. Logistyka miejska	130
2.5.11. Inteligentne systemy transportowe	132
2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego	134
3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego	153
4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w powiecie gostyńskim	171
4.1. Scenariusz zachowawczy (bazowy - kontynuacja obecnych trendów)	171
4.2. Scenariusz zielonej mobilności (zdrowa, dostępna i niskoemisyjna)	174

4.3.	Scenariusz pragmatycznej zmiany (ewolucja krok po kroku)	178
4.4.	Wybór preferowanego scenariusza	183
5.	Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej.....	186
5.1.	Wizja transport i mobilności do 2035 roku	186
5.2.	Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami.....	187
5.3.	Zadania inwestycyjne	191
6.	System wdrażania Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego	193
6.1.	Podmioty zaangażowane w realizację Programu.....	193
6.2.	Zasady realizacji i wdrażania Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego.....	193
6.3.	Wdrażanie zapisów Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego...	194
6.4.	Monitoring Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego.....	195
6.5.	Ocena skutków realizacji Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (ewaluacja).....	197
6.6.	Korekty Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego.....	198
7.	Spis Rysunków.....	199
8.	Spis Tabel.....	200
9.	Załącznik - Kwestionariusz ankietowy	201

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność to nie tylko kierunek rozwoju nowoczesnych systemów transportowych, lecz przede wszystkim wyraz nowej filozofii myślenia o przestrzeni publicznej, jakości życia i odpowiedzialności za przyszłe pokolenia. W dobie postępujących zmian klimatycznych, urbanizacji oraz wyzwań demograficznych, konieczne staje się projektowanie mobilności w sposób, który harmonijnie łączy potrzeby mieszkańców z troską o środowisko naturalne i racjonalne gospodarowanie zasobami.

W ujęciu strategicznym, zrównoważona mobilność to koncepcja kształtowania systemów transportowych jako elementów zintegrowanych z otoczeniem społecznym, przestrzennym i ekologicznym. Zakłada ona odejście od dominacji transportu indywidualnego na rzecz modeli, które promują dostępność, bezpieczeństwo, niskoemisyjność oraz efektywność energetyczną. Oznacza to planowanie mobilności nie tylko w perspektywie użytkownika, ale również w kontekście całej wspólnoty lokalnej – jej zdrowia, spójności społecznej, atrakcyjności gospodarczej i dbałości o dziedzictwo przyrodnicze.

Właśnie w takim duchu został opracowany Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG), obejmujący swoim zakresem siedem gmin: **Miasto Gostyń oraz gminy wiejskie i miejsko-wiejskie – Borek Wielkopolski, Krobia, Pępowo, Piaski, Pogorzela i Poniec**. To obszar o zróżnicowanej strukturze osadniczej, społecznej i gospodarczej, który wymaga szczególnie przemyślanego i spójnego podejścia do organizacji mobilności. Program został przygotowany z perspektywą czasową lat 2025-2035.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego to dokument strategiczny, którego nadrzędnym celem jest wypracowanie długofalowych działań służących poprawie mobilności mieszkańców w sposób zrównoważony – czyli zgodny z potrzebami społecznymi, środowiskowymi i gospodarczymi. Dokument ten ma na celu wsparcie władz lokalnych gmin powiatu w tworzeniu nowoczesnej polityki transportowej. Polityki, która prowadzi do redukcji emisji zanieczyszczeń, ograniczenia zatłoczenia dróg oraz promowania bezpiecznych, dostępnych i efektywnych form mobilności – w szczególności transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.

Program ma na celu w szczególności:

1. **Poprawę jakości życia mieszkańców** - Wdrożenie zrównoważonego podejścia do mobilności przyczyni się do ograniczenia negatywnych skutków nadmiernego ruchu samochodowego, takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza czy zajmowanie przestrzeni publicznej przez infrastrukturę drogową. Rozwój transportu publicznego, sieci rowerowej i infrastruktury dla pieszych poprawi jakość powietrza, zmniejszy emisję spalin i przyniesie realne korzyści zdrowotne. Przełoży się to bezpośrednio na komfort życia mieszkańców powiatu – zarówno w obszarach miejskich, jak i wiejskich.
2. **Ochronę środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym** - Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych w skali lokalnej. Program przewiduje działania na rzecz rozwoju transportu niskoemisyjnego, w tym rowerowego, zbiorowego oraz elektrycznego. Dzięki temu możliwe będzie ograniczenie zużycia paliw kopalnych i ochrona lokalnych zasobów naturalnych – lasów, pól, wód i terenów cennych przyrodniczo.
3. **Racjonalizację wydatków publicznych** - Zrównoważona mobilność sprzyja bardziej efektywnemu wykorzystaniu środków publicznych. Mniejsze uzależnienie od kosztownej rozbudowy infrastruktury drogowej na rzecz inwestycji w transport publiczny, pieszy i rowerowy pozwala na optymalizację budżetu samorządów. Wdrażanie energooszczędnych technologii – np. LED-owego oświetlenia czy inteligentnych systemów zarządzania ruchem – przekłada się na dalsze oszczędności w eksploatacji i utrzymaniu infrastruktury.
4. **Zwiększenie atrakcyjności powiatu** - Zrównoważona mobilność ma wymiar nie tylko funkcjonalny, ale również wizerunkowy. Poprzez inwestycje w wysokiej jakości infrastrukturę rowerową, strefy piesze i nowoczesny transport zbiorowy, Powiat Gostyński może stać się bardziej atrakcyjny – zarówno dla mieszkańców, inwestorów, jak i odwiedzających. Przyjazne, dostępne i ekologiczne środowisko komunikacyjne sprzyja rozwojowi gospodarczemu, turystyce i poprawie warunków życia.
5. **Poprawę dostępności transportowej** - Poprawa mobilności w powiecie oznacza także przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Program zakłada działania umożliwiające sprawne przemieszczanie się wszystkim grupom społecznym – w tym osobom starszym, osobom z niepełnosprawnościami, młodzieży oraz mieszkańcom obszarów oddalonych od głównych ośrodków. Rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego oraz sieci pieszo-rowerowej ułatwi dostęp do pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług publicznych.
6. **Zmniejszenie kongestii i poprawa bezpieczeństwa** - Nadmierny ruch drogowy, zwłaszcza w godzinach szczytu, generuje nie tylko opóźnienia i frustrację użytkowników, ale również zagrożenie dla bezpieczeństwa. Program przewiduje rozwój komunikacji zbiorowej, car-sharingu, park and ride oraz rozwiązań ograniczających ruch

samochodowy w centrach miejscowości. Działania te, połączone z uspokajaniem ruchu i poprawą infrastruktury drogowej, przyczynią się do ograniczenia liczby wypadków i zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg.

7. **Spójność z politykami krajowymi i unijnymi** - Powiat Gostyński, realizując założenia Programu, wpisuje się w kierunki rozwoju określone przez Unię Europejską – w tym Europejski Zielony Ład i dyrektywy środowiskowe – oraz cele zrównoważonego rozwoju ONZ. Dokument jest zgodny z zaleceniami Komisji (UE) 2023/550 dotyczącymi krajowych programów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej. Przyjęcie tych kierunków umożliwia samorządom skuteczne aplikowanie o środki europejskie i krajowe.
8. **Wzmacnianie odporności i stabilności lokalnych społeczności** – Program przewiduje wdrożenie działań o charakterze długoterminowym, które pozwolą jednostkom samorządu terytorialnego reagować na wyzwania przyszłości – takie jak zmiany klimatu, rosnące koszty energii, transformacja cyfrowa czy zmiany demograficzne. Zrównoważona mobilność to nie tylko odpowiedź na potrzeby dziś, ale również inwestycja w trwały i odporny system komunikacyjny na kolejne dekady.

Program opiera się na kompleksowej analizie aktualnego stanu systemu transportowego wszystkich siedmiu gmin wchodzących w skład Powiatu Gostyńskiego. Proces przygotowawczy objął:

- **Diagnozę istniejącej infrastruktury transportowej** – dokonano oceny jakości i dostępności dróg, ścieżek rowerowych, chodników, przystanków komunikacji zbiorowej oraz innych elementów infrastruktury transportowej. Analiza ta pozwoliła na zidentyfikowanie kluczowych obszarów wymagających modernizacji lub rozbudowy.
- **Ocenę zachowań komunikacyjnych mieszkańców** – na podstawie badań ankietowych i konsultacji społecznych zebrano informacje na temat preferencji transportowych mieszkańców, co pozwoliło lepiej zrozumieć potrzeby i oczekiwania różnych grup społecznych w zakresie mobilności.
- **Identyfikację problemów transportowych** – analiza systemu transportowego ujawniła główne problemy. Zidentyfikowano także kluczowe bariery wpływające na ograniczone korzystanie z transportu niezmotoryzowanego i publicznego.
- **Konsultacje społeczne** – dokument został opracowany w ścisłej współpracy z mieszkańcami powiatu. Konsultacje odbywały się w formie ankiety elektronicznej, a także spotkań z mieszkańcami, co pozwoliło na zebranie szerokiego zakresu opinii i pomysłów. Wkład społeczności lokalnej był kluczowy dla zrozumienia specyficznych potrzeb różnych grup użytkowników transportu, w tym osób starszych, rodzin z dziećmi oraz osób o ograniczonej mobilności.

- **Analizę środowiskowa** – wzięto pod uwagę wpływ systemu transportowego na środowisko naturalne, szczególnie w kontekście emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu. Było to podstawą do rekomendacji działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie.

Program zawiera wizję transportu i mobilności do 2035 roku oraz określone cele i kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, wypracowane na podstawie diagnostycznych analiz. Opiera się na założeniu, że mobilność powinna być zorganizowana w sposób bezpieczny, dostępny, ekologiczny i efektywny ekonomicznie, odpowiadający na zróżnicowane potrzeby mieszkańców wszystkich siedmiu gmin powiatu.

W oparciu o szczegółowe diagnozy i analizy przestrzenno-transportowe, w Programie określono konkretne cele rozwojowe oraz wskaźniki ich realizacji. Przyjęto podejście zorientowane na rezultaty, które pozwala na mierzenie postępów w czasie i umożliwia korekty działań na podstawie danych empirycznych. Środki wykonawcze, w tym inwestycje, regulacje, organizację, finanse i działania promocyjno-informacyjne, zostały szczegółowo określone, by zapewnić realizację założonych celów. Strategia obejmuje wszystkie gałęzie transportu i formy mobilności, realizując integrację multimodalną. Ponadto zaproponowano system monitorowania, który powinien zapewniać ciągłą ocenę i możliwość dostosowania do zmieniających się potrzeb i warunków.

Program jest zgodny z zaleceniami Komisji (UE)2023/550 z dnia 8 marca 2023 roku sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524), chociaż z uwagi na fakt, że tworzona była dla powiatu, nie jest tak kompleksowy. W warstwie celów i wizji rozwoju jest w pełni spójny z zaleceniami, z uwagi na fakt, że dąży do stworzenia systemu transportu, który jest bezpieczny, łatwo dostępny dla wszystkich, w tym osób o specjalnych potrzebach, i przystosowany do różnic demograficznych i płciowych. Program umożliwia zaspokojenie szerokiego zakresu potrzeb mobilnościowych mieszkańców, włączając wsparcie dla ruchu rowerowego, logistyki miejskiej i przepływów z podmiejskich obszarów. Wprowadzone rozwiązania spełniają wymogi zrównoważonego rozwoju i odporności klimatycznej, przy równoczesnym dążeniu do wydajności i rentowności systemu. Program przyczynia się do poprawy atrakcyjności miejskiego środowiska, zwiększając jakość życia i zdrowie publiczne, zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ. Bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno zostać poprawione, zwłaszcza dla użytkowników narażonych na zagrożenia, a działania transportowe powinny stać się bardziej efektywne energetycznie, zmniejszając zanieczyszczenie i emisje.

1.2. Podstawa formalno-prawna

Dokument jest zgodny z podstawowymi przepisami krajowymi oraz wytycznymi Unii Europejskiej, w szczególności do:

- **Prawo lokalne i regionalne:** Statuty i regulacje gmin, powiatu oraz województwa dotyczące planowania przestrzennego, transportu publicznego i infrastruktury drogowej.
- **Prawo krajowe:** Ustawy i rozporządzenia rządowe dotyczące mobilności miejskiej, ochrony środowiska, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz inwestycji publicznych.
- **Dyrektywy i regulacje Unii Europejskiej:** Przepisy UE dotyczące zrównoważonego rozwoju, redukcji emisji, mobilności miejskiej i finansowania projektów.
- **Standardy międzynarodowe:** Zalecenia międzynarodowych organizacji dotyczące mobilności miejskiej i zrównoważonego rozwoju.
- **Umowy i konwencje międzynarodowe:** Zobowiązania Polski wynikające z umów międzynarodowych w zakresie ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

Dokument nawiązuje także do podstawowych celów i wytycznych Unii Europejskiej w zakresie polityki klimatycznej i transportowej, w szczególności do:

- **Redukcji emisji gazów cieplarnianych:** Dążenie do znaczącej redukcji emisji, zgodnie z celami Porozumienia Paryskiego i strategią Europejskiego Zielonego Ładu,
- **Promocji zrównoważonego transportu:** Wdrażanie i wsparcie dla ekologicznych środków transportu, takich jak transport publiczny, rowerowy, oraz pojazdy elektryczne,
- **Efektywności energetycznej:** Zwiększenie efektywności energetycznej w sektorze transportu poprzez innowacyjne technologie i lepsze zarządzanie zasobami,
- **Integracji mobilności miejskiej:** Rozwój zintegrowanych, inteligentnych systemów transportowych w miastach, mających na celu poprawę mobilności i ograniczenie wpływu na środowisko.

1.3. Powiązania z innymi dokumentami

Podstawowe dokumenty, do których nawiązuje opracowany dokument, to:

Poziom unijny:

1. Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności:

Strategia na rzecz Inteligentnej i Zrównoważonej Mobilności opublikowana w grudniu 2020 roku przez Komisję Europejską jest kluczowym dokumentem, który wyznacza cele i ramy

działania w zakresie transportu do 2050 roku. Główne elementy strategii, które znajdują odzwierciedlenie w PMMPG, obejmują:

- *Wdrożenie bezemisyjnego transportu* – UE dąży do osiągnięcia zerowej emisji w sektorze transportu poprzez promowanie technologii niskoemisyjnych i alternatywnych źródeł energii, takich jak pojazdy elektryczne, wodór i biopaliwa. PMMPG wspiera te cele, rozwijając infrastrukturę dla pojazdów elektrycznych oraz wspierając elektryfikację transportu publicznego.
- *Transport intermodalny i cyfryzacja* – Integracja różnych form transportu oraz rozwój inteligentnych systemów zarządzania ruchem to kluczowe cele strategii. PMMPG zakłada rozwój rozwiązań intermodalnych, takich jak systemy „Park & Ride” oraz cyfrowe narzędzia, które ułatwiają mieszkańcom planowanie podróży, wybór optymalnych tras i form transportu.
- *Bezpieczny i dostępny transport* – Strategia podkreśla znaczenie dostępności transportu dla wszystkich grup społecznych, w tym osób o ograniczonej mobilności. PMMPG uwzględnia te cele, wprowadzając rozwiązania ułatwiające dostęp do transportu publicznego, szczególnie dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami i dzieci.

2. „Europejski Zielony Ład”:

Europejski Zielony Ład jest jedną z głównych inicjatyw UE, mającą na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Zakłada on głęboką transformację gospodarki europejskiej, w tym sektora transportu, który odpowiada za około 25% całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE. Kluczowe aspekty Europejskiego Zielonego Ładu, które bezpośrednio wpływają na założenia PMMPG, obejmują:

- *Neutralność klimatyczna do 2050 roku* – PMMPG przyczynia się do realizacji tego celu poprzez działania mające na celu ograniczenie emisji CO₂ z transportu w powiecie Gostyńskim. W ramach programu promowane są formy mobilności, które mają niski lub zerowy wpływ na środowisko, takie jak transport publiczny, rowerowy oraz pieszy.
- *Zielona mobilność* – Zielony Ład promuje odejście od paliw kopalnych i rozwój nowoczesnych, niskoemisyjnych systemów transportowych. PMMPG wspiera rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych oraz systemów transportu publicznego opartych na czystych technologiach, co przyczynia się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza.
- *Efektywność energetyczna* – Transformacja sektora transportowego w kierunku zrównoważonych i energooszczędnych rozwiązań jest kluczowym elementem Europejskiego Zielonego Ładu. PMMPG przewiduje modernizację infrastruktury transportowej, w tym wymianę oświetlenia ulicznego na energooszczędne, co bezpośrednio przekłada się na oszczędność energii i zmniejszenie emisji.

3. NextGenerationEU:

W ramach unijnego mechanizmu NextGenerationEU, państwa członkowskie UE otrzymują wsparcie finansowe na projekty związane z zieloną transformacją, w tym rozwój zrównoważonego transportu. PMMPG jest dokumentem, który może być kluczowy dla pozyskiwania środków unijnych na inwestycje w nowoczesną infrastrukturę transportową. Priorytety unijne, takie jak:

- *Rozwój zielonego transportu publicznego,*
- *Poprawa efektywności energetycznej w transporcie,*
- *Transformacja cyfrowa w zarządzaniu mobilnością,*

znajdują odzwierciedlenie w PMMPG, co otwiera drogę do współfinansowania projektów z funduszy unijnych.

4. Dyrektywa w Sprawie Mobilności Miejskiej (2023/550/UE):

Unia Europejska regularnie aktualizuje przepisy dotyczące mobilności miejskiej, a jednym z nowszych dokumentów jest Dyrektywa 2023/550/UE. Zakłada ona wsparcie dla państw członkowskich w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej, szczególnie w obszarach funkcjonalnych miast. Dyrektywa ta wspiera integrację różnych form transportu, poprawę dostępu do mobilności dla wszystkich grup społecznych oraz zwiększenie efektywności systemów transportowych. PMMPG jest w pełni zgodny z wytycznymi tej dyrektywy, co zapewnia spójność działań powiatu gostyńskiego z najnowszymi regulacjami UE.

5. Dyrektywa w Sprawie Jakości Powietrza:

Dyrektywa w sprawie jakości powietrza (Directive 2008/50/EC) jest jednym z kluczowych narzędzi UE mających na celu poprawę jakości powietrza w miastach i regionach. Transport jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza w Europie, w szczególności w obszarach miejskich. PMMPG, poprzez działania mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego, rozwój transportu publicznego oraz promowanie mobilności niezmotoryzowanej, przyczynia się do realizacji celów tej dyrektywy. Program wspiera poprawę jakości powietrza poprzez:

- *Ograniczenie emisji z transportu drogowego,*
- *Promocję ekologicznych form mobilności,*
- *Wdrażanie stref niskiej emisji w mieście.*

Te działania są zgodne z unijnymi regulacjami i mają na celu ochronę zdrowia mieszkańców oraz poprawę warunków środowiskowych.

6. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne:

Europejska Polityka Spójności, która ma na celu zmniejszanie dysproporcji w rozwoju między regionami UE, wspiera działania na rzecz zrównoważonej mobilności poprzez fundusze strukturalne. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Fundusz Spójności są kluczowymi narzędziami finansowania projektów związanych z infrastrukturą transportową, zwłaszcza na obszarach mniej rozwiniętych. PMMPG jest dokumentem, który może być podstawą do aplikowania o te środki, szczególnie w zakresie:

- *Inwestycji w rozwój infrastruktury dla rowerzystów i pieszych,*
- *Rozbudowy sieci transportu publicznego,*
- *Tworzenia inteligentnych systemów zarządzania ruchem.*

Polityka spójności wspiera działania mające na celu poprawę jakości życia mieszkańców, co w przypadku PMMPG przekłada się na rozwój bezpiecznej, dostępnej i zrównoważonej mobilności w powiecie gostyńskim.

7. Agenda 2030 i Cele Zrównoważonego Rozwoju (SDGs):

Unia Europejska przyjęła Agendę 2030, która w ramach Celów Zrównoważonego Rozwoju (SDGs) stawia na zrównoważony rozwój miast i społeczności. PMMPG, wspierając rozwój transportu opartego na zasadach zrównoważonego rozwoju, w pełni wpisuje się w realizację kilku kluczowych celów SDGs, takich jak:

- *Cel 11: Zrównoważone miasta i społeczności* – promowanie bezpiecznych, dostępnych i zrównoważonych form mobilności w powiecie gostyńskim.
- *Cel 13: Działania na rzecz klimatu* – poprzez działania zmierzające do ograniczenia emisji transportowych, PMMPG wspiera przeciwdziałanie zmianom klimatycznym na poziomie lokalnym.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wpisuje się w szeroki kontekst polityk Unii Europejskiej, które kładą nacisk na rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska, poprawę jakości powietrza oraz transformację energetyczną. PMMPG przyczynia się do realizacji celów klimatycznych UE, wspiera wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych i mobilności intermodalnej oraz dąży do poprawy jakości życia mieszkańców poprzez zrównoważony rozwój miast.

Poziom krajowy

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego znajduje ścisłe powiązanie nie tylko z politykami Unii Europejskiej, ale także z kluczowymi dokumentami strategicznymi i regulacjami krajowymi. Polska przyjęła szereg strategii, ustaw i programów, które wspierają rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska oraz poprawę jakości życia obywateli. PMMPG wpisuje się w realizację tych założeń, wspierając działania lokalne, które są zgodne z krajowymi celami związanymi z klimatem, mobilnością i rozwojem regionalnym.

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku:

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku jest dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju transportu w Polsce, z naciskiem na zrównoważoną mobilność. PMMPG wspiera realizację następujących priorytetów tej strategii:

- *Zwiększenie udziału transportu publicznego* – PMMPG promuje rozwój komunikacji zbiorowej, zgodnie z celami strategii transportowej, co ma na celu poprawę dostępności transportu dla wszystkich mieszkańców.

- *Ograniczenie emisji z transportu* – Wspieranie rozwoju ekologicznych form transportu, takich jak rowery, komunikacja publiczna oraz pojazdy elektryczne, jest zgodne z politykami określonymi w strategii.
- *Rozwój infrastruktury intermodalnej* – PMMPG zakłada rozwój systemów "Park&Ride" oraz integrację różnych form transportu, co wspiera strategię dotyczącą efektywnej organizacji ruchu.

2. **Krajowa Polityka Miejska 2030:**

Krajowa Polityka Miejska 2023 (KPM 2023) jest strategicznym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju polskich miast, ze szczególnym naciskiem na ich zrównoważony rozwój. W KPM 2023 kluczowe znaczenie mają cele związane z mobilnością miejską i ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zdrowie mieszkańców. W ramach tej polityki PMMPG wpisuje się w realizację następujących priorytetów:

- *Zrównoważony rozwój systemów transportowych* – KPM 2023 promuje rozwój transportu publicznego, rowerowego i pieszego, co znajduje odzwierciedlenie w PMMPG. Program wspiera racjonalne wykorzystanie dostępnych zasobów oraz integrację różnych form transportu.
- *Poprawa jakości życia w miastach* – Poprzez ograniczenie emisji z transportu, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza, PMMPG dąży do poprawy jakości życia mieszkańców powiatu gostyńskiego, zgodnie z celami KPM 2023.
- *Wspieranie zrównoważonej mobilności na obszarach funkcjonalnych* – KPM 2023 wskazuje, że miasta powinny dążyć do integracji obszarów wiejskich z transportem miejskim, co jest zgodne z założeniami PMMPG, który rozwija mobilność zarówno w mieście, jak i na terenach wiejskich.

3. **Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju:**

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) to kluczowy dokument strategiczny Polski, który wyznacza cele rozwojowe na najbliższe dekady. SOR promuje zrównoważony rozwój gospodarczy i społeczny, z naciskiem na efektywność energetyczną, innowacje i ochronę środowiska. W kontekście Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego, SOR odnosi się do:

- *Zrównoważonego rozwoju regionalnego* – PMMPG wspiera równomierny rozwój zarówno obszarów miejskich, jak i wiejskich powiatu gostyńskiego, zapewniając lepszą dostępność transportową i ograniczając wykluczenie komunikacyjne.
- *Innowacji w transporcie* – SOR podkreśla konieczność wprowadzania nowoczesnych rozwiązań, takich jak systemy zarządzania ruchem oraz infrastruktura dla pojazdów elektrycznych, co jest kluczowym elementem PMMPG.
- *Efektywność energetyczna* – SOR promuje inwestycje w infrastrukturę transportową, która zmniejsza zużycie energii, co wpisuje się w założenia PMMPG dotyczące modernizacji systemów oświetlenia i promowania transportu niskoemisyjnego.

4. Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.:

Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku (PEP2040) wskazuje na konieczność transformacji sektora energetycznego w Polsce, w tym transportu, w kierunku bardziej ekologicznego i efektywnego modelu. PEP2040 kładzie nacisk na:

- *Rozwój elektromobilności* – PMMPG promuje rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych oraz wsparcie dla niskoemisyjnych środków transportu publicznego, zgodnie z celami PEP2040.
- *Zwiększenie efektywności energetycznej* – PEP2040 przewiduje inwestycje w technologie zmniejszające zużycie energii, co jest także priorytetem PMMPG w kontekście oświetlenia ulicznego i modernizacji infrastruktury transportowej.
- *Redukcja emisji gazów cieplarnianych* – PMMPG przyczynia się do realizacji celu PEP2040, jakim jest ograniczenie emisji z sektora transportowego, poprzez promowanie zrównoważonej mobilności oraz redukcję ruchu samochodowego.

5. Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu:

Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK) jest dokumentem strategicznym, który ma na celu realizację zobowiązań Polski w zakresie ochrony klimatu i efektywności energetycznej. W KPEiK duży nacisk kładzie się na:

- *Ograniczenie emisji z sektora transportu* – PMMPG, poprzez działania na rzecz redukcji emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń transportowych, wpisuje się w realizację celów KPEiK.
- *Zielona mobilność i elektromobilność* – Wspieranie rozwoju transportu elektrycznego oraz transportu publicznego to kluczowe elementy PMMPG, zgodne z politykami zawartymi w KPEiK.
- *Poprawa efektywności energetycznej* – PMMPG wspiera modernizację infrastruktury w kierunku bardziej efektywnych energetycznie rozwiązań, co przyczynia się do realizacji celów KPEiK dotyczących zmniejszenia zużycia energii w transporcie.

6. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2018 roku jest kluczowym dokumentem prawnym, który wspiera rozwój elektromobilności w Polsce. Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego uwzględnia przepisy tej ustawy, promując:

- *Rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych.*
- *Promocję paliw alternatywnych.*
- *Tworzenie stref niskoemisyjnych.*

7. Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP):

Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP) jest dokumentem, który ma na celu poprawę jakości powietrza w Polsce, co jest szczególnie istotne w kontekście problemu smogu i zanieczyszczeń. PMMPG przyczynia się do realizacji KPOP poprzez:

- *Ograniczenie emisji z transportu* – PMMPG zakłada działania mające na celu redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez rozwój transportu publicznego, rowerowego i pieszego.
- *Promocję alternatywnych środków transportu* – KPOP promuje działania zmierzające do zmniejszenia liczby pojazdów spalinowych w miastach, co jest zgodne z założeniami PMMPG.
- *Poprawę jakości powietrza* – Działania PMMPG na rzecz redukcji emisji spalin i promowanie zrównoważonej mobilności przyczynią się do poprawy jakości powietrza w powiecie gostyńskim, zgodnie z celami KPOP.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wpisuje się w szerszy kontekst krajowych polityk i dokumentów strategicznych, które promują zrównoważony rozwój, elektromobilność, efektywność energetyczną oraz ochronę środowiska. PMMPG wspiera realizację kluczowych celów Polski w zakresie transportu, klimatu i rozwoju regionalnego, stanowiąc narzędzie do wdrażania krajowych strategii na poziomie lokalnym. Dzięki temu, powiat gostyński może efektywnie realizować polityki zrównoważonego rozwoju, jednocześnie korzystając z krajowego wsparcia finansowego i technicznego.

Poziom regionalny:

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego jako narzędzie wspierające zrównoważony rozwój transportu, wpisuje się również w kontekst regionalnych dokumentów strategicznych i polityk rozwoju województwa wielkopolskiego. Wielkopolska kładzie duży nacisk na rozwój infrastruktury transportowej, poprawę jakości powietrza oraz zrównoważony rozwój przestrzenny, co znajduje odzwierciedlenie w różnych dokumentach planistycznych i strategicznych na poziomie wojewódzkim. PMMPG wspiera wdrażanie celów i strategii na poziomie regionalnym, integrując lokalne działania z wizją rozwoju całego regionu.

1. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030 jest kluczowym dokumentem planistycznym wyznaczającym cele i kierunki rozwoju regionu. W kontekście zrównoważonej mobilności, strategia podkreśla znaczenie transportu publicznego, rozwoju sieci rowerowej i poprawy jakości powietrza. Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wpisuje się w cele strategiczne regionu, takie jak:

- *Zwiększenie mobilności mieszkańców* – Strategia kładzie duży nacisk na poprawę dostępu do transportu publicznego oraz rozwój infrastruktury wspierającej mobilność niezmotoryzowaną. PMMPG wspiera te założenia, rozwijając komunikację zbiorową oraz infrastrukturę rowerową i pieszą.
- *Zrównoważony rozwój przestrzenny* – PMMPG, poprzez promowanie mobilności niskoemisyjnej i integracji transportu, wspiera cel strategii dotyczący równomiernego rozwoju przestrzennego regionu, zmniejszając wykluczenie transportowe.

- *Poprawa jakości życia i ochrona środowiska* – Strategia zakłada działania na rzecz poprawy jakości powietrza i ograniczenia hałasu, co wpisuje się w cele PMMPG związane z redukcją emisji z transportu samochodowego.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW) jest dokumentem regulującym sposób użytkowania przestrzeni w regionie, w tym rozwój infrastruktury transportowej. Dokument ten promuje:

- *Rozwój infrastruktury transportowej wspierającej zrównoważony rozwój* – Plan Zagospodarowania przewiduje rozwój sieci komunikacyjnej, w tym dróg rowerowych oraz infrastruktury dla transportu publicznego. Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego realizuje te cele poprzez rozwój zintegrowanych systemów transportowych, które zmniejszają uzależnienie od transportu indywidualnego.
- *Ochrona terenów cennych przyrodniczo* – PMMPG wspiera ochronę środowiska poprzez ograniczenie emisji z transportu i zmniejszenie presji na obszary przyrodnicze, zgodnie z założeniami PZPWW, które dążą do minimalizacji wpływu transportu na tereny o wysokich walorach przyrodniczych.

3. Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021–2027 (FEW 2021–2027)

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski (FEW) 2021–2027 to regionalny program operacyjny, który stanowi kluczowy mechanizm finansowania projektów rozwojowych w regionie. Główne obszary wsparcia tego programu, które mogą być powiązane z realizacją Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego, obejmują:

- *Infrastruktura transportowa i zrównoważona mobilność* – Fundusze FEW przewidują wsparcie dla rozbudowy infrastruktury transportu publicznego, budowy ścieżek rowerowych, chodników oraz rozwoju systemów intermodalnych (np. "Park & Ride"). Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego może korzystać z tych środków na modernizację istniejącej infrastruktury i tworzenie nowych połączeń transportowych.
- *Transport niskoemisyjny* – Fundusze FEW wspierają rozwój systemów transportowych opartych na odnawialnych źródłach energii i niskoemisyjnych technologiach, takich jak autobusy elektryczne czy stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Projekty realizowane w ramach PMMPG, które mają na celu elektryfikację transportu publicznego lub rozwój infrastruktury ładowania pojazdów, mogą ubiegać się o wsparcie w tym zakresie.
- *Efektywność energetyczna* – Jednym z priorytetów programu FEW jest poprawa efektywności energetycznej, co obejmuje modernizację infrastruktury oświetleniowej oraz rozwój innowacyjnych systemów zarządzania energią w przestrzeniach miejskich. Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego może skorzystać z funduszy na modernizację oświetlenia ulicznego i wdrażanie technologii oszczędzających energię.

4. Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego

Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego to dokument określający strategiczne kierunki rozwoju transportu w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem integracji różnych środków transportu. Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wspiera realizację założeń tego planu w następujących aspektach:

- *Integracja transportu publicznego* – Plan Transportowy zakłada rozwój transportu zbiorowego i integrację różnych form transportu w całym regionie. PMMPG wpisuje się w te założenia, promując połączenia intermodalne oraz rozwój transportu publicznego w powiecie.
- *Zrównoważona mobilność* – Dokument promuje mobilność niskoemisyjną oraz inwestycje w infrastrukturę pieszą i rowerową, co jest również priorytetem PMMPG.
- *Poprawa bezpieczeństwa i dostępności transportu* – PMMPG zakłada modernizację infrastruktury drogowej oraz poprawę bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów, co jest zgodne z założeniami Planu Transportowego.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego znajduje się w ścisłym powiązaniu z politykami i dokumentami strategicznymi województwa wielkopolskiego. PMMPG wspiera realizację regionalnych celów dotyczących zrównoważonego rozwoju transportu, ochrony środowiska oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Dzięki temu Powiat Gostyński może skutecznie wprowadzać lokalne działania, które są spójne z wizją rozwoju całego regionu, jednocześnie korzystając z regionalnych programów wsparcia finansowego i technicznego.

5. Polityka rowerowa dla Województwa Wielkopolskiego

Polityka Rowerowa Województwa Wielkopolskiego to dokument strategiczny opracowany w 2024 roku, którego celem jest rozwój mobilności rowerowej w regionie jako pełnoprawnej gałęzi transportu. Dokument wskazuje kluczowe kierunki działań w zakresie budowy infrastruktury rowerowej, zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów, popularyzacji ruchu rowerowego oraz koordynacji rozwoju mobilności rowerowej na poziomie regionalnym.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego znajduje się w ścisłej zgodności z założeniami tego dokumentu i wspiera jego realizację w następujących obszarach:

- *Rozwój infrastruktury rowerowej* – Polityka Rowerowa zakłada rozwój spójnej, komfortowej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej. PMMPG wspiera te cele, planując rozbudowę lokalnych sieci dróg rowerowych oraz poprawę ich jakości, szczególnie w kontekście połączeń międzygminnych i dostępności obszarów wiejskich.
- *Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów* – W dokumencie wojewódzkim kładzie się nacisk na separację ruchu rowerowego od samochodowego oraz poprawę warunków infrastrukturalnych. PMMPG przewiduje działania służące uspokojeniu ruchu drogowego, modernizacji infrastruktury oraz zapewnieniu lepszej ochrony uczestników ruchu niezmotoryzowanego.

- Wzrost udziału roweru w codziennej mobilności – Polityka województwa stawia sobie za cel popularyzację roweru jako środka codziennego transportu. PMMPG wspiera ten kierunek poprzez działania promocyjne, rozwój systemów rowerów miejskich i rekreacyjnych, a także integrację roweru z innymi formami transportu (np. „bike & ride”).
- Spójność regionalna – Polityka Rowerowa zakłada budowę jednolitego systemu tras rowerowych na poziomie województwa, w tym tras regionalnych i turystycznych. PMMPG przewiduje integrację lokalnej infrastruktury rowerowej z regionalnymi korytarzami, co pozwala na pełniejsze włączenie powiatu w ogólno-wojewódzką sieć mobilności aktywnej.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wspiera realizację regionalnej polityki rowerowej, promując rower jako środek transportu przyjazny środowisku, zdrowy i dostępny. Działania przewidziane w programie są w pełni spójne z kierunkami wskazanymi w Polityce Rowerowej Województwa Wielkopolskiego i przyczyniają się do osiągnięcia wspólnych celów w zakresie redukcji emisji, poprawy bezpieczeństwa oraz jakości życia mieszkańców. Dzięki temu Powiat Gostyński może korzystać z synergii z działaniami województwa i skutecznie ubiegać się o środki finansowe przeznaczone na rozwój zrównoważonej mobilności, w tym infrastruktury rowerowej.

Poziom lokalny:

1. Plan Rozwoju Powiatu Gostyńskiego na lata 2023-2029

Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Gostyńskiego na lata 2023–2029 to kluczowy dokument strategiczny wyznaczający cele i kierunki działań rozwojowych samorządu powiatowego w bieżącej perspektywie finansowej UE. Dokument ten opiera się na pięciu osiach tematycznych: gospodarka i środowisko, zdrowie i spójność społeczna, edukacja, **komunikacja** oraz społeczeństwo. Szczególną uwagę poświęcono poprawie jakości życia mieszkańców, zwiększeniu atrakcyjności powiatu oraz zapewnieniu spójności terytorialnej i społecznej.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG) jest zgodny z założeniami tego Planu i wspiera jego realizację w szczególności w następujących obszarach:

- **Rozwój zrównoważonego systemu transportowego** – Plan Rozwoju Lokalnego zakłada poprawę dostępności transportowej oraz rozwój infrastruktury przyjaznej środowisku. PMMPG wspiera te działania poprzez promowanie ekologicznych form mobilności, takich jak transport rowerowy, pieszy oraz publiczny, a także poprzez rozwój systemów transportu intermodalnego.
- **Integracja terytorialna i przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu** – jednym z kluczowych celów Planu jest wspieranie spójności społeczno-gospodarczej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów peryferyjnych. Program Mobilności Miejskiej podejmuje te wyzwania, wzmacniając połączenia pomiędzy gminami powiatu, zwiększając dostępność transportu publicznego i poprawiając mobilność mieszkańców terenów wiejskich.

- **Ochrona środowiska i poprawa jakości życia** – zarówno PMMPG, jak i Plan Rozwoju Lokalnego podkreślają konieczność działań na rzecz ograniczenia emisji i poprawy jakości powietrza. Rozwój infrastruktury rowerowej, promowanie pojazdów niskoemisyjnych oraz wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem to wspólne elementy obu dokumentów.
- **Rozwój infrastruktury i bezpieczeństwo ruchu drogowego** – jednym z celów Planu Rozwoju Lokalnego jest poprawa stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. PMMPG uzupełnia te działania poprzez konkretne inwestycje w infrastrukturę pieszo-rowerową, modernizację przystanków, tworzenie bezpiecznych przejść dla pieszych i rozwiązań typu „calm traffic”.
- **Wzmacnianie partycypacji społecznej i międzysektorowego partnerstwa** – dokument lokalny wskazuje na znaczenie współpracy z mieszkańcami, NGO i przedsiębiorcami w procesie realizacji polityk rozwojowych. PMMPG został opracowany w szerokim dialogu społecznym i przewiduje kontynuację tej współpracy w fazie wdrażania i monitoringu działań.

Program Mobilności Miejskiej stanowi zatem instrument komplementarny względem Planu Rozwoju Lokalnego. Umożliwia wdrażanie jego celów w obszarze mobilności i transportu w sposób konkretny, zintegrowany i dostosowany do wyzwań lokalnych. Dzięki spójności celów, narzędzi i wizji rozwoju, oba dokumenty tworzą silne podstawy dla poprawy dostępności komunikacyjnej, jakości życia oraz zrównoważonego rozwoju Powiatu Gostyńskiego.

2. Strategia Rozwoju Gminy Gostyń na lata 2023-2030

Strategia Rozwoju Gminy Gostyń na lata 2023–2030 to kluczowy dokument kierunkowy wyznaczający ramy działania samorządu i jego partnerów na najbliższe lata. Strategia kładzie szczególny nacisk na zrównoważony rozwój przestrzenny, społeczny i gospodarczy, wzmacnianie lokalnych zasobów, przeciwdziałanie negatywnym trendom demograficznym oraz poprawę jakości życia mieszkańców – zarówno w mieście, jak i na obszarach wiejskich.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego pozostaje w pełnej zgodności z celami i kierunkami działań wskazanymi w Strategii i wspiera ich realizację, zwłaszcza w obszarach:

- **Zrównoważonego rozwoju przestrzeni i środowiska** – Strategia wskazuje na konieczność rozwoju zielonej i niebieskiej infrastruktury, poprawy jakości przestrzeni publicznych oraz redukcji presji komunikacyjnej. PMMPG odpowiada na te wyzwania, proponując m.in. rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, integrację transportu publicznego oraz działania na rzecz niskoemisyjnej mobilności.
- **Aktywizacji i dobrostanu mieszkańców, w tym seniorów** – Program wzmacnia dostępność komunikacyjną dla osób starszych oraz mieszkańców terenów peryferyjnych, co jest spójne z zapisami Strategii dotyczącymi inkluzyjnych usług publicznych i infrastruktury przystosowanej do potrzeb wszystkich grup wiekowych.

- **Podnoszenia jakości życia na obszarach wiejskich** – Strategia kładzie nacisk na zwiększenie dostępności usług i poprawę spójności przestrzennej gminy. PMMPG realizuje te założenia poprzez proponowanie konkretnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego i mobilności pieszo-rowerowej między miejscowościami.
- **Wzmocnienia integracji funkcjonalnej w obszarze powiatu** – Strategia podkreśla rolę Gminy Gostyń jako lidera obszaru funkcjonalnego. PMMPG wpisuje się w ten cel, dążąc do poprawy koordynacji transportu na poziomie powiatu i wspierając integrację systemów komunikacyjnych wszystkich siedmiu gmin.
- **Edukacji i aktywizacji młodzieży** – PMMPG zakłada działania na rzecz bezpiecznej i dostępnej mobilności dla uczniów i studentów, wspierając również rozwój kompetencji cyfrowych i świadomości ekologicznej, co koresponduje z celami Strategii w zakresie edukacji środowiskowej i społecznej.
- **Zarządzania strategicznego i programowania rozwoju** – Program opiera się na diagnozie danych i systemie monitoringu spójnym z podejściem wypracowanym w Strategii. Oba dokumenty promują zintegrowane podejście do planowania i wdrażania polityki rozwojowej.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego stanowi ważne narzędzie wdrażania priorytetów rozwojowych określonych w Strategii Rozwoju Gminy Gostyń. Umożliwia realizację działań infrastrukturalnych i organizacyjnych, które służą poprawie jakości życia, zwiększeniu dostępności oraz ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dzięki temu Gmina Gostyń skutecznie wpisuje się w cele rozwojowe powiatu i regionu, wykorzystując potencjał lokalny oraz wsparcie zewnętrzne, w tym fundusze unijne.

3. Strategia Rozwoju Gminy Borek Wielkopolski i Raport o stanie Gminy za 2023 r.

Strategia Rozwoju Gminy Borek Wielkopolski, mimo iż opracowana w 2001 roku, nakreśliła długofalowe kierunki rozwoju, które pozostają aktualne i są potwierdzane przez działania realizowane obecnie, co znajduje odzwierciedlenie w Raporcie o stanie Gminy Borek Wielkopolski za 2023 rok. Dokument ten podkreśla znaczenie zrównoważonego rozwoju, modernizacji infrastruktury oraz poprawy jakości życia mieszkańców – cele tożsame z założeniami Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG).

PMMPG wspiera realizację celów Gminy Borek Wielkopolski w szczególności w następujących obszarach:

- **Poprawa dostępności komunikacyjnej i mobilności codziennej** – PMMPG odpowiada na wskazane w strategii potrzeby rozwoju infrastruktury drogowej i komunikacyjnej, szczególnie w obszarach wiejskich. Uzupełnia działania podejmowane przez gminę, w tym remonty dróg, rozwój sieci oświetlenia i infrastruktury technicznej.
- **Zrównoważony rozwój i ochrona środowiska** – w kontekście niskiej retencji wodnej, słabego nawodnienia terenów gminy oraz konieczności poprawy jakości powietrza i ograniczenia zanieczyszczeń (w tym związanych z transportem), PMMPG wspiera działania na rzecz rozwoju mobilności niskoemisyjnej (rowery, komunikacja publiczna), retencji i zielonej infrastruktury.

- **Spójność terytorialna i przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu** – w strategii podkreślono potrzebę aktywizacji społeczności wiejskich oraz integracji przestrzennej. PMMPG wspiera te cele, promując rozwiązania umożliwiające bezpieczny i dostępny transport między sołectwami i miastem, a także integrację z regionalnymi systemami transportowymi.
- **Działania na rzecz seniorów i dzieci** – gmina wskazuje na rosnący udział seniorów w strukturze ludności oraz konieczność wspierania młodzieży i rodzin. PMMPG promuje dostępność transportu dla wszystkich grup mieszkańców, poprawiając komfort i bezpieczeństwo przemieszczania się do szkół, ośrodków zdrowia, miejsc kultury i rekreacji.
- **Edukacja i świadomość ekologiczna** – strategia kładła nacisk na edukację jako narzędzie aktywizacji społecznej, a raport z 2023 r. pokazuje kontynuację tych działań. Program mobilności zakłada kampanie edukacyjne oraz zwiększenie świadomości ekologicznej poprzez działania komunikacyjne i infrastrukturę wspierającą zmianę nawyków transportowych.

PMMPG wpisuje się także w działania gminy dotyczące rozwoju współpracy międzygminnej i integracji funkcjonalnej w powiecie gostyńskim. Dzięki temu Borek Wlkp. jako część szerszego układu przestrzennego, może skuteczniej korzystać z instrumentów wsparcia regionalnego i krajowego, a także budować swoją pozycję w układzie subregionalnym.

4. Strategia Rozwoju Gminy Krobia na lata 2023-2033.

Strategia Rozwoju Gminy Krobia na lata 2023–2033 to kompleksowy dokument wyznaczający długofalowe cele społeczno-gospodarcze i przestrzenne gminy, którego horyzont planistyczny i zakres działań są spójne z założeniami Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego. Oba dokumenty uzupełniają się i wzajemnie wzmacniają, dążąc do poprawy jakości życia mieszkańców, zwiększenia dostępności transportowej oraz realizacji idei zrównoważonego rozwoju.

PMMPG wspiera realizację Strategii Rozwoju Gminy Krobia m.in. w następujących obszarach:

- **Poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastruktury drogowej** – w Strategii wskazano potrzebę modernizacji dróg gminnych i powiatowych, a także budowy obwodnicy wschodniej Krobi. PMMPG uzupełnia te działania poprzez rozwój zrównoważonych form mobilności – transportu publicznego, pieszo-rowerowego oraz działań integrujących różne formy transportu.
- **Rozwój infrastruktury rowerowej i bezpiecznej mobilności** – zarówno Strategia, jak i PMMPG kładą silny nacisk na tworzenie sieci ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, zwłaszcza w rejonach szkół, ośrodków zdrowia i przestrzeni publicznych. Gmina już realizuje te inwestycje, a program powiatowy dodatkowo je skoordynuje i zintegruje w skali ponadgminnej.
- **Działania na rzecz ochrony środowiska i klimatu** – dokument strategiczny Krobi podkreśla potrzebę rozwoju OZE, poprawy jakości powietrza oraz adaptacji do zmian klimatycznych (retencja, ograniczanie emisji). PMMPG wspiera te cele poprzez

promowanie niskoemisyjnych środków transportu oraz inwestycje w infrastrukturę wspierającą mobilność aktywną i zbiorową.

- **Walka z wykluczeniem komunikacyjnym** – w Strategii podniesiono problem wykluczenia transportowego mieszkańców mniejszych miejscowości i osób starszych. Program mobilności podejmuje ten problem, proponując rozwój elastycznych form transportu publicznego i poprawę dostępności przestrzennej całej gminy.
- **Spójność społeczna i terytorialna** – Strategia akcentuje działania integrujące mieszkańców poprzez kulturę, rekreację i wspólnotę lokalną. Rozwój mobilności rowerowej i pieszej, promowany przez PMMPG, wspiera tworzenie dostępnej przestrzeni publicznej i sprzyja aktywności społecznej mieszkańców.
- **Zrównoważone planowanie przestrzenne** – Plan Ogólny, którego opracowanie przewiduje strategia, będzie uwzględniać nowe rozwiązania z zakresu mobilności, a PMMPG dostarcza do tego procesu narzędzi i standardów.

Dzięki synergii między dokumentami, Gmina Krobia może skutecznie wdrażać rozwiązania infrastrukturalne i organizacyjne służące nie tylko własnemu rozwojowi, lecz również wzmacniające pozycję całego powiatu. PMMPG uzupełnia lokalną strategię rozwoju, integrując działania Krobi z innymi gminami powiatu gostyńskiego i umożliwiając dostęp do regionalnych i krajowych źródeł finansowania.

5. Strategia Rozwoju Gminy Pępowo na lata 2021-2030.

Strategia Rozwoju Gminy Pępowo na lata 2021–2030 to dokument wyznaczający wizję, misję oraz konkretne cele strategiczne i operacyjne, których realizacja służy rozwojowi gminy w wymiarze społecznym, przestrzennym, gospodarczym i środowiskowym. Jako dokument planistyczny w pełni komplementarny względem Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG), stanowi podstawę do wdrażania spójnej polityki zrównoważonej mobilności w skali lokalnej i powiatowej.

PMMPG wspiera i uzupełnia realizację założeń Strategii Gminy Pępowo w następujących obszarach:

- **Poprawa infrastruktury komunikacyjnej** – jako jeden z celów operacyjnych Strategii Pępowa, działanie to obejmuje m.in. rozbudowę i modernizację dróg gminnych, budowę skrzyżowań (np. ronda), a także rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych. PMMPG wspiera te inwestycje, zapewniając ich integrację z infrastrukturą transportu publicznego oraz promując bezpieczne i niskoemisyjne formy mobilności.
- **Rozwój szlaków rowerowych i dostępności mobilności aktywnej** – zgodnie ze strategią, istotna jest rozbudowa tras pieszo-rowerowych oraz stworzenie sieci łączącej miejscowości gminy z obszarami rekreacji, szkołami i instytucjami. PMMPG wpisuje się w te cele poprzez planowanie powiązań rowerowych w ramach całego powiatu oraz promocję mobilności aktywnej.
- **Zrównoważona polityka przestrzenna i ochrona środowiska** – PMMPG odpowiada na strategiczne cele gminy dotyczące zagospodarowania przestrzennego, poprawy jakości powietrza, modernizacji źródeł ciepła, ograniczenia niskiej emisji oraz rozwoju błękitno-

zielonej infrastruktury. Program wspiera również działania retencyjne i ekologiczne formy transportu.

- **Dostępność transportowa i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu** – w Strategii Gminy Pępowa zidentyfikowano brak połączenia komunikacyjnego pomiędzy Pępowem a Skoraszewicami jako jedną z barier. PMMPG zakłada działania koordynacyjne i organizacyjne, które mogą wesprzeć poprawę układów połączeń między miejscowościami gminy oraz z innymi gminami powiatu.
- **Integracja społeczna i jakość życia mieszkańców** – Strategia podkreśla potrzebę poprawy dostępności do usług zdrowotnych, edukacyjnych i rekreacyjnych, w tym dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Program Mobilności Miejskiej wspiera tę wizję poprzez rozwiązania infrastrukturalne i transportowe, sprzyjające włączeniu społecznemu.
- **Turystyka i dziedzictwo lokalne** – zarówno Strategia Pępowa, jak i PMMPG uwzględniają rozwój turystyki rowerowej oraz wykorzystanie lokalnego dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego. Połączenia rowerowe z obiektami takimi jak Bażantarnia, wiatrak czy pałace mogą stać się częścią ponadlokalnej sieci tras rowerowych promowanej przez PMMPG.

Dzięki zbieżności celów i działań, Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego jest naturalnym narzędziem wspierającym wdrażanie Strategii Rozwoju Gminy Pępowa. Realizacja zapisów obu dokumentów umożliwi nie tylko rozwój nowoczesnej i zrównoważonej mobilności w gminie, ale również wzmocni jej rolę jako aktywnego ogniwa w strukturze funkcjonalnej powiatu gostyńskiego.

6. Strategia Rozwoju Gminy Piaski na lata 2024-2030.

Strategia Rozwoju Gminy Piaski na lata 2024–2030 to kompleksowy dokument wyznaczający kierunki przestrzennego, gospodarczego i społecznego rozwoju gminy w perspektywie do końca obecnej dekady. Strategia uwzględnia zarówno lokalne potrzeby mieszkańców, jak i regionalne oraz krajowe uwarunkowania strategiczne. Zakłada tworzenie warunków dla poprawy jakości życia, rozwoju przedsiębiorczości i zrównoważonego wykorzystania zasobów środowiskowych. W tych działaniach naturalnym partnerem i uzupełnieniem jest Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG).

PMMPG wspiera i wzmocnia realizację celów Strategii Gminy Piaski w następujących obszarach:

- **Poprawa dostępności przestrzennej i komunikacyjnej** – Strategia Gminy Piaski wskazuje potrzebę rozbudowy dróg gminnych, infrastruktury pieszo-rowerowej oraz poprawy dostępności komunikacyjnej, w tym rozwoju komunikacji zbiorowej. PMMPG uzupełnia te cele, integrując działania Piasków z rozwiązaniami powiatowymi oraz promując transport zbiorowy i aktywny (rowerowy, pieszy) jako kluczowe elementy zrównoważonej mobilności.
- **Rozbudowa infrastruktury rowerowej i turystycznej** – dokument strategiczny zakłada tworzenie nowych tras rowerowych, szlaków pieszych i konnych, w tym wykorzystanie

korytarza EuroVelo 9. PMMPG wpisuje się w te działania, planując rozwój i integrację ponadlokalnej sieci tras rowerowych oraz wspierając infrastrukturę turystyczną (oznakowanie, miejsca odpoczynku, bezpieczeństwo).

- **Zrównoważony rozwój przestrzenny i ochrona środowiska** – strategia przewiduje rozwój zielonej i niebieskiej infrastruktury, wspieranie retencji wodnej, ograniczenie emisji oraz rozwój OZE. PMMPG wspiera te cele poprzez działania ograniczające niską emisję z transportu, rozwój ekologicznego transportu publicznego i wdrażanie rozwiązań sprzyjających adaptacji do zmian klimatycznych.
- **Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i społecznemu** – dokument strategiczny dostrzega problem ograniczonej dostępności komunikacyjnej niektórych miejscowości oraz potrzeby transportowe osób starszych i z niepełnosprawnościami. PMMPG odpowiada na te wyzwania, promując elastyczne formy transportu (np. transport celowany) i wspierając organizację połączeń do usług publicznych i zdrowotnych.
- **Rozwój stref gospodarczych i dostępność do rynków pracy** – strategia przewiduje dalszy rozwój Strefy Aktywności Gospodarczej w Grabonogu oraz potrzebę dobrego skomunikowania terenów inwestycyjnych. PMMPG wspiera ten kierunek, planując skoordynowane połączenia między strefami aktywności a miejscowościami zamieszkania i usługami publicznymi.
- **Turystyka i tożsamość lokalna** – Gmina Piaski planuje promocję zabytków, organizację szlaków turystycznych i rekreacyjnych, oraz wydarzeń promujących dziedzictwo lokalne. PMMPG wspiera te działania, wzmacniając powiązania turystyczne na poziomie ponadgminnym i wspomagając integrację z regionalnymi trasami rowerowymi.

Dzięki wzajemnemu uzupełnianiu się dokumentów, Program Mobilności Miejskiej umożliwia skuteczniejsze wdrażanie założeń Strategii Rozwoju Gminy Piaski – w sposób systemowy, zintegrowany i zgodny z celami zrównoważonego rozwoju. Integracja planowanych działań komunikacyjnych z celami strategicznymi Gminy Piaski przyczynia się do wzrostu atrakcyjności osiedleńczej, gospodarczej i rekreacyjnej całego obszaru.

7. Strategia Rozwoju Gminy Pogorzela na lata 2023-2030.

Strategia Rozwoju Gminy Pogorzela na lata 2023–2030 to kompleksowy dokument planistyczny, który określa wizję rozwoju gminy oraz cele strategiczne w sferze przestrzennej, społecznej i gospodarczej. Uwzględnia wyzwania demograficzne, potrzebę modernizacji infrastruktury, ochrony środowiska i poprawy dostępności transportowej. Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG) jest w pełni zgodny z tą strategią i stanowi jej ważne uzupełnienie, szczególnie w kontekście mobilności zbiorowej, pieszo-rowerowej oraz poprawy jakości życia mieszkańców.

PMMPG wspiera realizację Strategii Gminy Pogorzela m.in. w następujących obszarach:

- **Rozwój infrastruktury komunikacyjnej i sieciowej** – Strategia Pogorzeli wskazuje na potrzebę modernizacji dróg, budowy ścieżek rowerowych, chodników, oświetlenia ulicznego oraz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. PMMPG uzupełnia te

- działania, tworząc spójną, ponadgminną sieć komunikacyjną, promując rozwiązania typu „calm traffic” i wspierając integrację transportu zbiorowego.
- **Poprawa dostępności transportu publicznego** – dokument strategiczny podkreśla ograniczenia w dostępie do transportu zbiorowego oraz konieczność skomunikowania Pogorzeli z innymi miejscowościami. PMMPG zakłada rozwój elastycznych form transportu (np. mikrobusów, transportu na żądanie) i integrację z powiatową komunikacją autobusową.
 - **Zrównoważony rozwój środowiskowy** – w ramach celów operacyjnych strategii przewidziano działania związane z poprawą jakości powietrza, rozwojem odnawialnych źródeł energii, wymianą źródeł ciepła i edukacją ekologiczną. PMMPG wspiera te kierunki poprzez promowanie niskoemisyjnej mobilności oraz rozwój infrastruktury wspierającej mobilność rowerową i pieszą.
 - **Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i społecznemu** – dokument strategiczny Pogorzeli wskazuje na starzenie się społeczeństwa, potrzebę transportu dedykowanego osobom starszym, z niepełnosprawnościami i mieszkającym poza centrum. PMMPG wzmacnia działania w tym obszarze poprzez tworzenie dostępnych i inkluzyjnych rozwiązań mobilnościowych.
 - **Rozwój turystyki i atrakcyjności gminy** – Strategia Pogorzeli zakłada promocję terenów zielonych, zabytków i wydarzeń lokalnych. Program Mobilności wspiera tworzenie spójnych szlaków rowerowych i pieszych, m.in. łączących miejscowości gminy z trasami regionalnymi i ponadlokalnymi (np. EuroVelo), co zwiększa potencjał turystyczny gminy.
 - **Ochrona ładu przestrzennego i racjonalne zagospodarowanie terenów** – strategia zakłada aktualizację planów miejscowych oraz działania ograniczające rozlewające się zabudowy. PMMPG wspiera te działania, wskazując kierunki inwestycji komunikacyjnych zgodnych z ładem przestrzennym.

PMMPG jest zatem narzędziem operacyjnym, które umożliwia wdrożenie strategicznych celów Gminy Pogorzela w obszarze mobilności. Dzięki integracji działań w skali powiatu, gmina zyskuje możliwość uczestnictwa w spójnej sieci transportowej, podnosząc komfort życia mieszkańców, wspierając rozwój lokalnej gospodarki oraz realizując cele środowiskowe i społeczne.

8. Strategia Rozwoju Gminy Poniec na lata 2015-2025.

Strategia Rozwoju Gminy Poniec na lata 2015–2025 określa kluczowe kierunki rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego gminy. Dokument koncentruje się na poprawie jakości życia mieszkańców, wspieraniu lokalnej przedsiębiorczości, rozwijaniu infrastruktury komunalnej, przeciwdziałaniu wyludnieniu oraz poprawie dostępności usług publicznych i transportowych. Pomimo zbliżającego się końca okresu obowiązywania, wiele z założeń tej strategii znajduje kontynuację i rozwinięcie w Programie Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (PMMPG).

PMMPG jest zgodny z kierunkami strategii Gminy Poniec i wspiera ich realizację w następujących obszarach:

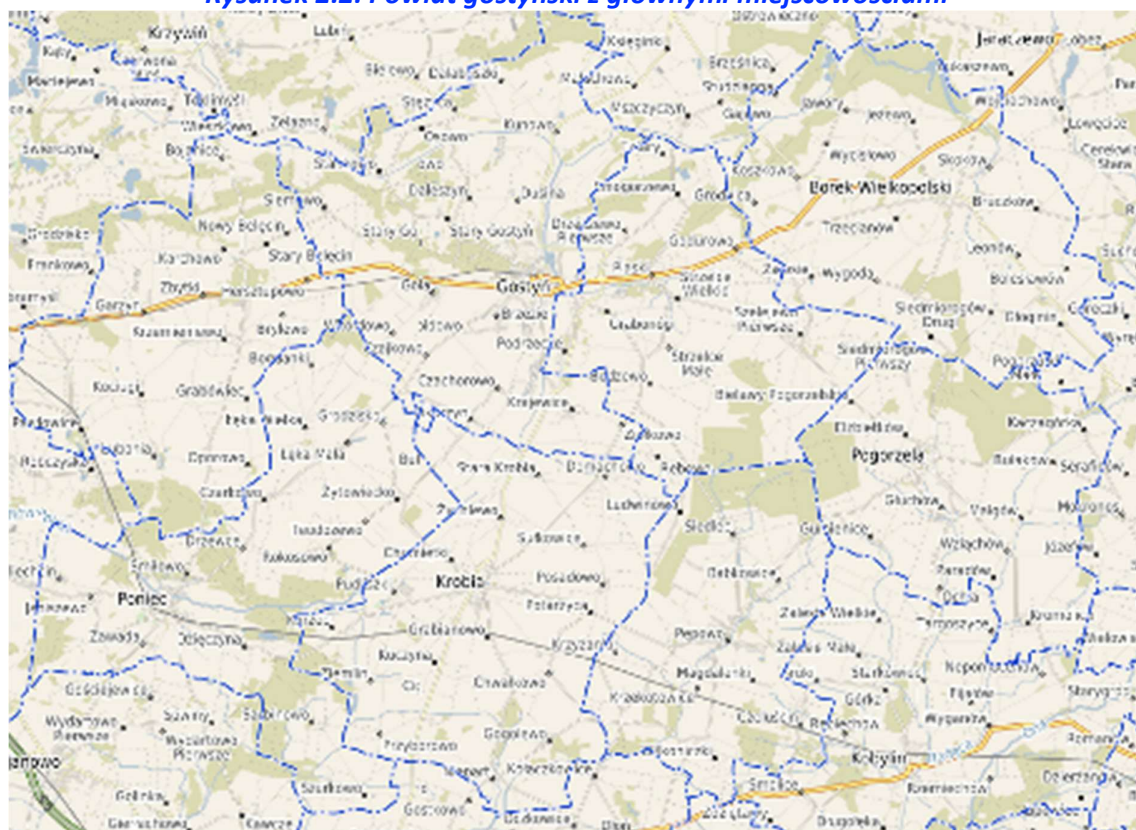
- **Poprawa infrastruktury transportowej i dostępności komunikacyjnej** – Strategia Ponieca podkreśla znaczenie modernizacji sieci drogowej, rozbudowy chodników i ścieżek rowerowych, a także potrzebę poprawy transportu zbiorowego. PMMPG uzupełnia te działania poprzez integrację lokalnych tras pieszo-rowerowych z siecią powiatową i regionalną oraz wspieranie rozwoju publicznego transportu niskoemisyjnego.
- **Zrównoważony rozwój mobilności i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu** – dokument strategiczny Ponieca zwraca uwagę na problem słabej dostępności komunikacyjnej (brak dróg krajowych, niewystarczające połączenia kolejowe i autobusowe). PMMPG odpowiada na te wyzwania, proponując rozwiązania organizacyjne w zakresie połączeń lokalnych i międzygminnych, w tym transportu „na żądanie”, oraz zwiększenie dostępności dla osób starszych i z niepełnosprawnościami.
- **Wzmocnienie mobilności rowerowej i turystycznej** – strategia akcentuje rozwój szlaków rowerowych i promocję aktywnej turystyki. PMMPG wspiera rozwój infrastruktury rowerowej, zapewniając spójność tras w ramach powiatu i integrację z regionalnymi korytarzami (np. EuroVelo), co umożliwia rozwój turystyki i agroturystyki.
- **Ochrona środowiska i działania na rzecz klimatu** – Strategia Ponieca wskazuje na konieczność rozwoju OZE, modernizacji systemów grzewczych oraz termomodernizacji budynków. PMMPG promuje ekologiczny transport oraz integrację inwestycji transportowych z celami klimatycznymi i środowiskowymi.
- **Poprawa jakości życia i atrakcyjności osiedleńczej** – rozwój dostępności transportowej jest jednym z warunków zatrzymania procesów depopulacyjnych i starzenia się społeczeństwa, na które zwraca uwagę strategia. PMMPG odpowiada na te wyzwania poprzez poprawę mobilności codziennej, skracanie czasu dojazdów i podnoszenie komfortu życia.
- **Spójność funkcjonalna z innymi gminami powiatu** – dokument strategiczny podkreśla współpracę z ościennymi gminami i rolę Gminy Poniec jako ogniwa w strukturze komunikacyjnej regionu. PMMPG tę współpracę wzmacnia, planując integrację systemów transportowych w skali powiatowej.

Dzięki uzupełnieniu działań Gminy Poniec o komponenty mobilności zbiorowej, rowerowej i pieszej, PMMPG wzmacnia skuteczność lokalnej polityki rozwoju, umożliwia dostęp do funduszy zewnętrznych oraz buduje fundamenty nowoczesnego, zrównoważonego systemu mobilności dla wszystkich mieszkańców – niezależnie od wieku, miejsca zamieszkania czy zasobów materialnych.

Zajmuje powierzchnię 810 km², co czyni go największym pod względem powierzchni wśród sąsiednich powiatów. Według danych GUS na koniec 2023 roku na terenie powiatu zamieszkiwało 73 516 osób, z czego 50,4% stanowiły kobiety, a 49,6% mężczyźni.

Administracyjnie powiat podzielony jest na 7 gmin, w tym pięć miejsko-wiejskich (Gostyń, Krobia, Borek Wlkp., Poniec, Pogorzela) oraz dwie wiejskie (Pępowo i Piaski). Powiat obejmuje łącznie 187 miejscowości, w tym siedem głównych ośrodków miejskich, które pełnią funkcje administracyjne, usługowe i lokalne centra komunikacyjne. (Rysunek 2.2).

Rysunek 2.2. Powiat gostyński z głównymi miejscowościami



Źródło: <https://gostynski.e-mapa.net>, 2025

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Teren powiatu leży na pograniczu Pojezierza Leszczyńskiego i Niziny Wielkopolskiej. Charakteryzuje się krajobrazem ukształtowanym przez procesy polodowcowe – z niewielkimi deniwelacjami terenu, mozaiką lasów, pól uprawnych oraz dolin rzecznych. Znaczną część obszaru stanowią grunty rolne – aż 70% powierzchni, co wpisuje powiat w czołówkę regionów o najwyższym potencjale produkcji rolnej w Wielkopolsce.

Gleby należą w większości do klas bonitacyjnych III i IV, jednak dużą część stanowią też gleby słabsze (klasy V i VI), co wymaga wysokiej kultury rolnej i racjonalnego gospodarowania.

Znaczące tereny leśne występują m.in. w gminach Piaski, Borek i Krobia, a ogólny wskaźnik lesistości powiatu wynosi ok. 14%, co jest poniżej średniej krajowej.

Powiat objęty jest w całości obszarem zagrożenia wód podziemnych, głównie w związku z intensywną produkcją rolną i stosowaniem nawozów sztucznych. Dotyczy to szczególnie zlewni Rowu Polskiego. Z tego powodu powiat zaliczony został w dokumentach regionalnych do tzw. Południowego Obszaru Problemowego, wymagającego działań przeciwdziałających zanieczyszczeniom rolniczym.

Dostępność komunikacyjna i położenie względem ośrodków regionalnych

Powiat Gostyński posiada dobrze rozwiniętą sieć komunikacyjną. Przez jego obszar przebiegają liczne drogi wojewódzkie i powiatowe, które zapewniają dogodne połączenia z Leszmem, Krotoszynem, Jarocinem, Śremem i Kościanem. Główne trasy wojewódzkie to m.in. DW434, DW437 i DW438, które spinają Gostyń z sąsiednimi miastami i stwarzają możliwość płynnego przemieszczania się osób i towarów w obrębie regionu. W Gostyniu, Krobi, Borku, Pogorzeli i Poniecu znajdują się skrzyżowania i węzły drogowe o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym, a w niektórych gminach funkcjonują również przystanki kolejowe (np. linia Leszno–Krotoszyn przez Poniec i Dzieżycynę). Choć przez powiat nie przebiega żadna autostrada ani droga ekspresowa, jego lokalizacja zapewnia dobrą dostępność do ważnych szlaków komunikacyjnych – m.in. do drogi ekspresowej S5 (w okolicach Leszna) oraz do autostrady A2 (ok. 40–50 km na północ).

Powiat oddalony jest od Poznania o ok. 75 km, od Leszna o ok. 30 km, od Kalisza o ok. 70 km, a od Wrocławia o ok. 100 km. Takie położenie sprzyja codziennym dojazdom do pracy i szkoły oraz transportowi towarów w ramach regionalnej sieci gospodarczej.

Demografia i osadnictwo

Liczba mieszkańców powiatu gostyńskiego na dzień 31 grudnia 2024 według ewidencji gminnej wyniosła 73.22 osoby i kształtowała się następująco w poszczególnych gminach:

- Gmina Borek Wielkopolski – 6993 osoby (w tym w mieście 2428).
- Gmina Krobia – 12554 osoby (w tym w mieście 4529).
- Gmina Gostyń – 27702 osoby.
- Miasto Gostyń – 19748 osób.
- Gmina Pępowo – 5704 osoby (w tym w mieście 1856).
- Gmina Piaski – 8183 osoby (w tym w głównej miejscowości 3016).
- Gmina Pogorzela – 4659 osób (w tym w mieście 2027).
- Gmina Poniec – 7428 osób (w tym w mieście 2910).

Według GUS, liczba ludności na koniec 2023 roku¹ wyniosła 73.516 osób (GUS). Powiat zamieszkiwało 36.471 mężczyzn i 37.045 kobiet. Liczba ludności spadła w latach 2014-2023

¹ Brak danych za 2024 rok na dzień sporządzania dokumentu

o 2.677 osób. Główne ośrodki miejskie – Gostyń, Krobia, Borek, Poniec i Pogorzela – skupiają największe skupiska ludności, pełniąc funkcje administracyjne, edukacyjne i gospodarcze. Mniejsze miejscowości wiejskie w gminach Pępowo i Piaski charakteryzują się rozproszoną zabudową i rolniczym charakterem.

Podstawowe dane prezentuje Tabela 2.1.

Tabela 2.1. Podstawowe dane demograficzne pomiędzy 2014 i 2023 rokiem

Kategoria	2014	2023	Zmiana
Liczba ludności w dniu 31 grudnia	76.193	73.516	-2,677 osób -3,5%
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	19,7%	20,5%	+0,8 p.p.
Ludność w wieku produkcyjnym	63,7%	58,2%	-5,5 p.p.
Ludność w wieku poprodukcyjnym	16,7%	21,3%	+4,8 p.p.
Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej	13,4%	17,9%	+4,5 p.p.
Przyrost naturalny na 1000 ludności	1,89	-3,68	5,59 p.p.
Saldo migracji ogółem	-167 osób	-233 osoby	-

Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych, 2025

Na koniec 2023 roku liczba mieszkańców powiatu gostyńskiego wynosiła 73 516 osób, co oznacza spadek o 2 677 osób w porównaniu do 2014 roku (-3,5%). Tendencja ta wpisuje się w ogólnokrajowy proces depopulacji mniejszych ośrodków, wynikający zarówno z niskiego przyrostu naturalnego, jak i ujemnego salda migracji. Szczególnie niepokojące są zmiany w strukturze wiekowej ludności. Odsetek osób w wieku produkcyjnym spadł w ciągu dekady o 5,5 punktu procentowego (z 63,7% do 58,2%), przy równoczesnym wzroście udziału ludności poprodukcyjnej o 4,6 p.p. (z 16,7% do 21,3%) oraz wzroście odsetka osób w wieku 65 lat i więcej z 13,4% do 17,9%. Choć udział ludności w wieku przedprodukcyjnym nieznacznie wzrósł (z 19,7% do 20,5%), nie rekompensuje to pogarszających się wskaźników demograficznych. Dodatkowo, przyrost naturalny zmienił się z wartości dodatniej (+1,89 ‰ w 2014 r.) na wyraźnie ujemną (-3,68 ‰ w 2023 r.), co potwierdza regres demograficzny. Saldo migracji ogółem pozostało ujemne i wyniosło -233 osoby, co świadczy o kontynuacji odpływu mieszkańców, zwłaszcza młodych i aktywnych zawodowo. Dane te wskazują na postępujące starzenie się społeczeństwa powiatu gostyńskiego i rosnącą presję na lokalne systemy ochrony zdrowia, opieki społecznej oraz rynek pracy. Prognozy GUS wskazują, że do 2050 roku odsetek osób w wieku powyżej 75 lat podwoi się, osiągając poziom blisko 9 tysięcy mieszkańców. W świetle prognoz demograficznych, konieczne staje się wdrażanie działań przeciwdziałających tym tendencjom, m.in. poprzez poprawę dostępności usług publicznych, wspieranie rodzin, rozwój oferty mieszkaniowej i podnoszenie atrakcyjności osiedleńczej obszaru.

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Powiat gostyński jest silnym ośrodkiem gospodarczym regionu, z dominującą rolą przemysłu rolno-spożywczego, przetwórczego oraz budownictwa. Wskaźnik produkcji sprzedanej przemysłu na jednego mieszkańca należy do jednego z najwyższych w województwie.

Dobrze rozwinięta jest również przedsiębiorczość lokalna – na 10 tys. mieszkańców przypada blisko 1180 podmiotów gospodarczych, z istotnym udziałem firm zatrudniających powyżej 50 pracowników.

Według danych dla obszaru powiatu gostyńskiego, w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na koniec roku 2024 figurowało 8.845 podmiotów, liczba podmiotów stopniowo rośnie (Tabela 2.2.). W strukturze podmiotów gospodarczych dominują podmioty związane z budownictwem oraz handlem hurtowym.

Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2014-2024

Sekcja	2014	2019	2024
Sekcja A – Rolnictwo, Leśnictwo, Łowiectwo i Rybactwo	407	449	458
Sekcja B – Górnictwo i wydobywanie	7	7	9
Sekcja C – Przetwórstwo przemysłowe	932	951	1011
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	8	5	6
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	31	27	24
Sekcja F – Budownictwo	1269	1741	2117
Sekcja G – Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	1756	1711	1689
Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	339	382	393
Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	129	134	159
Sekcja J – Informacja i komunikacja	92	114	146
Sekcja K – Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	151	151	165
Sekcja L – Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	170	203	265
Sekcja M – Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	418	498	531
Sekcja N – Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	119	150	212

Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	115	103	102
Sekcja P – Edukacja	233	222	261
Sekcja Q – Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	323	383	402
Sekcja R – Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	110	142	151
Sekcja S i T – Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	476	582	728
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0
RAZEM	7085	7960	8845

Źródło: GUS, BDL, 2024

Na koniec lutego 2025 r. zarejestrowanych było 1705 osób bezrobotnych, w tym 938 kobiet. Prawo do zasiłku miało 310 osób, w tym 170 kobiet. Biorąc pod uwagę wiek osób bezrobotnych, 320, to osoby w wieku do 25 lat, 510 osoby w wieku do 30 lata oraz 392 osoby powyżej 50 roku życia. 687 osób było długotrwale bezrobotnych.

Z danych przekazanych przez Powiatowy Urząd Pracy w Gostyniu wynika, iż na koniec grudnia 2024 roku stopa bezrobocia (liczona jako wskaźnik liczby bezrobotnych do czynnych zawodowo) wynosiła:

- w kraju 5,1 %,
- w województwie wielkopolskim 3,0 %,
- w powiecie gostyńskim 4,9 %.

Turystyka i dziedzictwo kulturowe

Powiat gostyński posiada znaczne walory krajobrazowe i kulturowe. Na jego terenie znajdują się m.in. klasycystyczny pałac w Rokosowie, zabytkowe świątynie w Krobi, Pępowie, Pogorzeli i Borku Wlkp., a także liczne zespoły parkowo-dworskie oraz pomniki przyrody. Potencjał turystyczny wzmocniają wytyczone szlaki rowerowe i piesze, a także rozwijająca się infrastruktura rekreacyjna, m.in. w okolicach Gostynia i Krobi.

Organizacje pozarządowe związane z mobilnością

Wśród Stowarzyszeń związanych w sposób ze zrównoważoną mobilnością, wymienić można:

- STOWARZYSZENIE "LOKALNA GRUPA DZIAŁANIA GOŚCINNA WIELKOPOLSKA" w PĘPOWIE.
- FUNDACJA INNOWACJI MECHANIKI POJAZDOWEJ DENNIS POŚLEDNIK.
- OGÓLNOPOLSKIE FORUM BIBLIOTEK MOBILNYCH.

- Gostyński Klub Rowerowy "CYKLISTA".
- Stowarzyszenie Turystyczno - Krajoznawcze "NA SZLAKU" w Krobi.
- Towarzystwo Rowerowe Piaski im. Bł. Edmunda Bojanowskiego.
- Triathlonowy Klub Sportowy.
- Kolarski Klub Sportowy "GOSTYŃ".

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

Zróżnicowana struktura społeczno-przestrzenna Powiatu Gostyńskiego, obejmującego zarówno ośrodki miejskie (Gostyń, Krobia, Poniec, Pogorzela, Borek Wlkp.), jak i tereny wiejskie (Pępowo, Piaski), wymaga precyzyjnej analizy interesariuszy w procesie planowania mobilności. Uwzględnienie potrzeb i oczekiwań różnych grup pozwala lepiej zrozumieć lokalne uwarunkowania oraz stworzyć zrównoważoną, funkcjonalną i akceptowalną społecznie strategię rozwoju transportu.

Wyniki identyfikacji i analizy kluczowych interesariuszy Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego przedstawiono w Tabeli 2.3.

Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do Programu	Uwagi
Mieszkańcy powiatu	bezpieczny, wygodny i dostępny transport; integracja przestrzenna gmin, zwiększenie dostępności wewnętrznej oraz zewnętrznej, zachowanie lokalnego charakteru; minimalny wpływ na środowisko	lokalna wiedza, opinie i preferencje; uczestnictwo w konsultacjach społecznych	bezpośredni użytkownicy systemu transportowego; mogą wpływać na akceptację i sukces projektu
Lokalne władze – gmin i powiatu	zrównoważony rozwój, efektywne wykorzystanie budżetu oraz efektywne zarządzanie, zwiększenie atrakcyjności powiatu	finansowanie, polityki, regulacje, wsparcie infrastrukturalne, koordynacja	odpowiedzialność za wdrażanie i nadzór nad programem mobilności

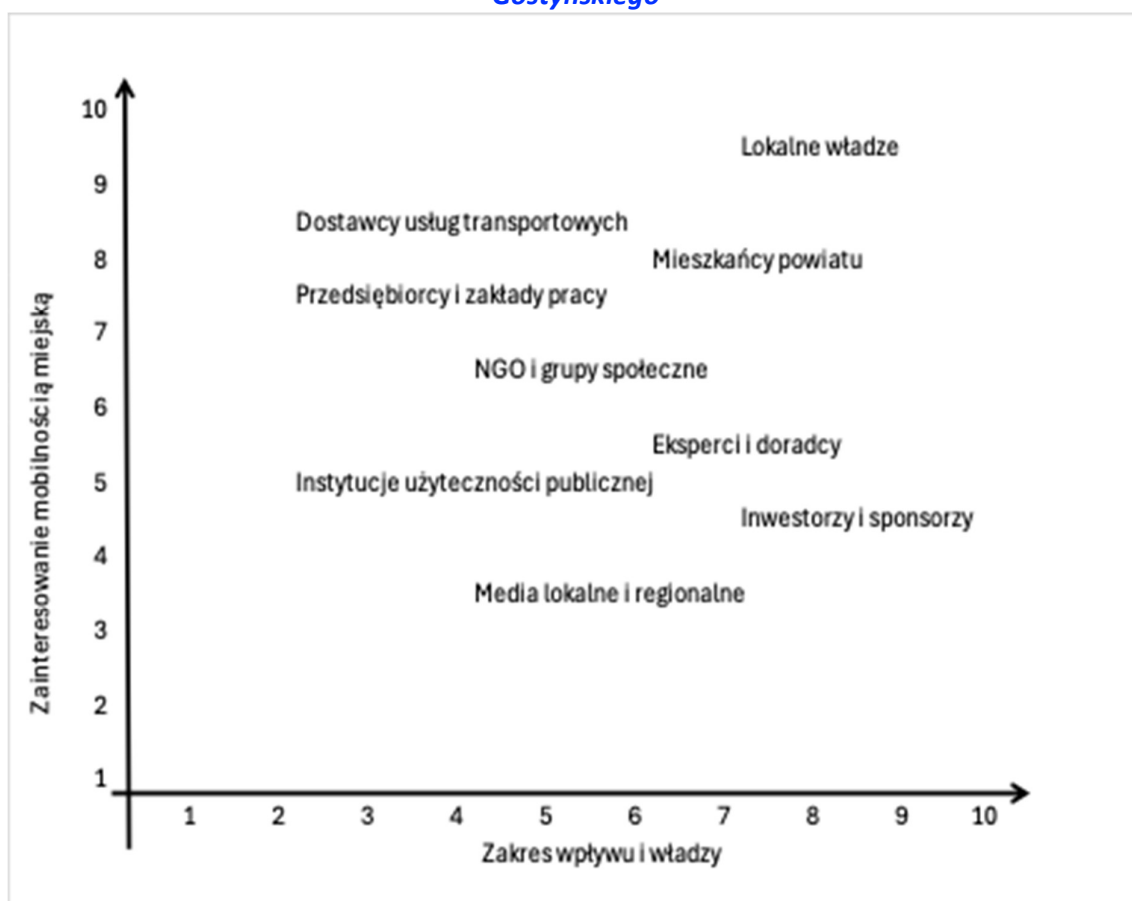
Lokalni przedsiębiorcy i akłady pracy	dostępność i widoczność dla klientów, dostawy, parkingi	wsparcie finansowe (np. sponsoring), opinie na temat potrzeb biznesowych	korzyści z lepszej dostępności i atrakcyjności powiatu; wysoka rola w aktywizacji gospodarczej oraz w kształtowaniu mobilności pracowniczej
Dostawcy usług transportowych i innych	rentowność, przewidywalne ramy działania, modernizacja floty	wiedza ekspercka, świadczenie usług, know-how	bezpośredni wykonawcy części strategii mobilności, podmioty realizujące transport publiczny i prywatny
Instytucje użyteczności publicznej	dostępność komunikacyjna dla wszystkich użytkowników; bezpieczeństwo dojścia i dojazdu; integracja z transportem zbiorowym	wiedza o nawykach użytkowników; przestrzenie do promocji strategii; generowanie codziennego ruchu	kluczowe w zapewnieniu codziennej funkcjonalności mobilności i kształtowaniu postaw społecznych
Organizacje pozarządowe i grupy społeczne	promocja zrównoważonego transportu, ochrona środowiska, wsparcie dla grup marginalizowanych	działania edukacyjne, lobbying, wolontariat	mogą pomóc w promowaniu strategii i angażowaniu społeczności
Eksperti i doradcy	realizacja projektów, rozwój profesjonalny	wiedza techniczna i doświadczenie w planowaniu mobilności	kluczowi w zapewnieniu, że strategia jest technicznie i ekonomicznie wykonalna
Inwestorzy i sponsorzy	rentowność inwestycji, promocja wizerunku	finansowanie projektów	mogą oferować dodatkowe źródła finansowania
Media lokalne i regionalne	dostęp do rzetelnych informacji; zainteresowanie tematami lokalnymi;	Promocja PMMPG, edukacja mieszkańców, nagłaśnianie	kluczowi dla kształtowania opinii publicznej i budowania

	udział w debacie publicznej	konsultacji i działań mobilnościowych	społecznej akceptacji dla zmian
--	-----------------------------	---------------------------------------	---------------------------------

Źródło: opracowanie własne

Poszczególne grupy interesariuszy można zobrazować na mapie, pokazującej w sposób przestrzenny, jak różne grupy interesariuszy plasują się pod względem zaangażowania oraz możliwości realnego wpływu na kształt i realizację strategii mobilności (Rysunek 2.3.). Możemy na tej podstawie wyróżnić cztery główne obszary:

Rysunek 2.3. Mapa interesariuszy Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego



Źródło: opracowanie własne

1. **Wysoki zakres władzy / wysokie zainteresowanie** - Lokalne władze, Mieszkańcy powiatu

To kluczowi gracze, którzy powinni być zaangażowani na każdym etapie PMMPG – od planowania po ewaluację. Ich wpływ i motywacja są najwyższe, dlatego stanowią fundament współpracy i wdrażania zmian.

2. **Średnio-wysoki zakres władzy / wysokie zainteresowanie** - Dostawcy usług transportowych, Przedsiębiorcy i zakłady pracy

To partnerzy wdrożeniowi i współfinansujący, których aktywność w strategii przekłada się na jej praktyczną skuteczność. Dostawcy mogą realnie kształtować system transportowy, a przedsiębiorcy generują duży ruch – pracowniczy i logistyczny.

3. **Niski zakres władzy / średnie zainteresowanie** - NGO i grupy społeczne, Instytucje użyteczności publicznej, Eksperci i doradcy

Choć ich wpływ formalny jest umiarkowany, mają silny potencjał oddziaływania pośredniego – poprzez edukację, opiniotwórczość i dostęp do danych oraz użytkowników. To grupy, które warto aktywizować i angażować w partnerstwach.

4. **Niski zakres władzy / niskie zainteresowanie** - Media lokalne i regionalne, Inwestorzy i sponsorzy

To grupy, które obecnie mogą wydawać się peryferyjne dla PMMPG, ale mają duży potencjał rozwoju roli. Media mogą istotnie wpłynąć na akceptację społeczną strategii, a inwestorzy – na możliwości wdrażania nowoczesnych rozwiązań. Z nimi warto budować relacje strategiczne.

Wnioski praktyczne:

Priorytetowe działania partycypacyjne i konsultacyjne powinny być kierowane do mieszkańców i władz lokalnych.

Partnerstwa wdrożeniowe powinny obejmować dostawców usług, szkoły, placówki publiczne, NGO i przedsiębiorców.

Budowanie potencjału i relacji jest niezbędne w przypadku inwestorów i mediów – ich rola może wzrosnąć w miarę rozwoju programu.

Dodatkowe wyjaśnienia w zakresie identyfikacji interesariuszy PMMPG przedstawiono poniżej:

1. Mieszkańcy powiatu gostyńskiego

Mieszkańcy stanowią najbardziej złożoną i kluczową grupę interesariuszy, dla których tworzona jest strategia mobilności. Obejmują zarówno społeczność miejską (Gostyń, Krobia, Pogorzela, Poniec, Borek Wlkp.), jak i wiejską (Pępowo, Piaski) – każda z tych grup doświadcza odmiennych barier i oczekiwań w zakresie przemieszczania się.

Wyzwania tej grupy to m.in.:

- brak alternatyw dla transportu samochodowego w mniejszych miejscowościach,
- nieciągłość tras rowerowych i pieszych, szczególnie w obrębie granic międzygminnych,

- brak integracji rozkładów i taryf w transporcie publicznym,
- zbyt mała dostępność informacji o mobilności – brak aplikacji, rozkładów w czasie rzeczywistym.

Mieszkańcy miast oczekują wygodnego, częstego i punktualnego transportu publicznego, dobrych rozwiązań dla pieszych, dostępnych ścieżek rowerowych oraz ograniczenia zatłoczenia drogowego i emisji spalin. Z kolei mieszkańcy obszarów wiejskich wskazują na konieczność skomunikowania z centrami usługowymi (szkoły, przychodnie, urzędy), często jako kluczowy element codziennego funkcjonowania.

Ważne jest uwzględnienie potrzeb różnych grup demograficznych – seniorzy wymagają transportu dostępnego fizycznie (niskopodłogowe pojazdy, ławki, windy, bezpieczne przejścia), natomiast młodzież oczekuje elastycznych, nowoczesnych rozwiązań, takich jak aplikacje mobilne, rowery miejskie czy hulajnogi elektryczne. Rodziny z dziećmi potrzebują zintegrowanych rozwiązań umożliwiających bezpieczne dotarcie do szkół, przedszkoli i placów zabaw. Należy również pamiętać o osobach z ograniczoną mobilnością, które napotykać dodatkowe bariery w dostępie do transportu publicznego czy infrastruktury pieszo-rowerowej. Program musi odpowiadać także na potrzeby osób pracujących zmianowo, które korzystają z transportu poza godzinami szczytu.

Mieszkańcy powiatu mogą również odgrywać istotną rolę w projektowaniu i wdrażaniu działań – poprzez udział w konsultacjach społecznych, budżetach partycypacyjnych czy zgłaszanie potrzeb za pośrednictwem narzędzi cyfrowych. Włączenie ich w proces decyzyjny zwiększa nie tylko akceptację społeczną strategii, ale także jej skuteczność i dostosowanie do realnych warunków życia.

2. Lokalne władze (gmin i powiatu)

Samorządy lokalne – zarówno powiatowy, jak i gminne – są nie tylko organizatorami i koordynatorami polityki mobilności, ale również jej liderami. To one odpowiadają za tworzenie dokumentów strategicznych, uchwalanie budżetów, pozyskiwanie środków zewnętrznych oraz realizację inwestycji infrastrukturalnych. W kontekście zrównoważonej mobilności, władze lokalne mają obowiązek łączenia celów środowiskowych, społecznych i ekonomicznych.

Zadania te obejmują m.in. integrację transportu zbiorowego pomiędzy gminami, współtworzenie wspólnych taryf i rozkładów jazdy, rozwój sieci dróg rowerowych, dbanie o infrastrukturę pieszą oraz promowanie postaw proekologicznych. Szczególnie istotna jest koordynacja działań międzygminnych w zakresie dojazdów do szkół ponadpodstawowych, zakładów pracy czy placówek medycznych – co ma ogromne znaczenie w obszarach rozproszonych.

Lokalne władze muszą także reagować na wyzwania związane z urbanizacją i suburbanizacją, zarządzać przestrzenią w sposób sprzyjający mobilności aktywnej oraz przeciwdziałać

wykluczeniu komunikacyjnemu, szczególnie dotyczącemu mieszkańców mniejszych wsi. W ramach strategii powinny także aktywnie włączać się w działania edukacyjne, współpracę z sektorem prywatnym, wdrażanie systemów ITS (inteligentnych systemów transportowych), planowanie węzłów przesiadkowych i stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

3. Lokalni przedsiębiorcy i zakłady pracy

Dla firm działających na terenie powiatu gostyńskiego, mobilność jest jednym z kluczowych elementów infrastruktury biznesowej. Dotyczy to zarówno dużych pracodawców przemysłowych i logistycznych (np. w Gostyniu), jak i MŚP w sektorach handlu, gastronomii, usług czy turystyki. Ich potrzeby są wielowarstwowe:

- sprawna logistyka dostaw i obsługi klienta (np. dostępność miejsc załadunku i rozładunku),
- zapewnienie dojazdu pracownikom, szczególnie z mniejszych miejscowości – rola dofinansowań do biletów, transportu pracowniczego, carpoolingu,
- dostępność parkingów rowerowych i samochodowych w sposób zorganizowany i zrównoważony,
- atrakcyjność lokalizacji firmy – zależna m.in. od czasu dojazdu i jakości otoczenia przestrzennego.

Dla zakładów przemysłowych zlokalizowanych m.in. w Gostyniu, Krobi czy Borku Wielkopolskim kluczowa jest możliwość dojazdu pracowników z obszarów wiejskich i sąsiednich gmin. Brak efektywnego transportu zbiorowego może prowadzić do problemów kadrowych i ograniczać rozwój biznesu.

Równie istotne są potrzeby związane z dostawami i obsługą logistyczną – strefy rozładunku, przejezdność dróg lokalnych, strefy „last mile” i oznakowanie. Małe firmy handlowe i usługowe korzystają również z dostępności parkingów, ale powinny być zachęcane do promowania rozwiązań przyjaznych środowisku – np. poprzez udostępnienie stojaków rowerowych, rabaty dla klientów poruszających się pieszo lub na rowerze, programy benefitów dla pracowników korzystających z komunikacji zbiorowej.

Współpraca z sektorem prywatnym może dotyczyć również wdrażania systemów carpoolingu dla pracowników, współfinansowania inwestycji infrastrukturalnych (np. oświetlenie, ładowarki), czy wspólnych kampanii informacyjnych wspierających zielony transport.

4. Dostawcy usług transportowych i innych

Operatorzy transportu – zarówno publicznego, jak i prywatnego – są odpowiedzialni za codzienne funkcjonowanie systemu mobilności. Do tej grupy należą m.in. przewoźnicy autobusowi (w tym powiatowi), firmy oferujące przewozy na telefon, taksówkarze, operatorzy flot rowerowych i hulajnóg miejskich. Ich rola wykracza poza samą realizację przewozów – są

partnerami w planowaniu tras, tworzeniu rozkładów, dostosowywaniu floty do potrzeb mieszkańców oraz wdrażaniu innowacji technologicznych.

Ich oczekiwania to m.in.:

- stabilne warunki działalności, wynikające z długoterminowych umów lub kontraktów z samorządami,
- wsparcie w modernizacji floty – szczególnie w zakresie niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych pojazdów,
- dostęp do danych i narzędzi zarządzania (np. dane o ruchu, informacje o przystankach, integracja biletowa),
- możliwość wdrażania rozwiązań technologicznych – np. biletów mobilnych, dynamicznego zarządzania trasami, ITS.

W kontekście zrównoważonej mobilności istotne jest, aby operatorzy angażowali się w przekształcanie swoich flot na niskoemisyjne, wdrażali narzędzia do zarządzania ruchem i optymalizacji tras, a także uczestniczyli w programach edukacyjnych i promocyjnych. Ich wiedza operacyjna ma kluczowe znaczenie przy ocenie wykonalności planowanych zmian, np. integracji taryfowej, rozwoju przewozów „na żądanie” czy wdrażania biletów mobilnych.

6. Instytucje użyteczności publicznej

Instytucje użyteczności publicznej obejmują szeroką grupę placówek i jednostek organizacyjnych, które świadczą usługi publiczne na rzecz mieszkańców powiatu gostyńskiego. Do tej grupy zaliczają się m.in. placówki oświatowe, instytucje ochrony zdrowia, domy kultury i biblioteki, ośrodki sportu i rekreacji, a także urzędy administracji publicznej i jednostki pomocy społecznej. Są to miejsca, do których codziennie przemieszczają się tysiące mieszkańców – uczniowie, pacjenci, pracownicy, osoby korzystające z usług społecznych, czy uczestnicy wydarzeń kulturalnych i sportowych.

Placówki oświatowe – takie jak szkoły podstawowe, przedszkola, szkoły średnie, poradnie psychologiczno-pedagogiczne – generują codzienny ruch pieszy, rowerowy i autobusowy, zwłaszcza w godzinach porannych i popołudniowych. Istotne są tutaj potrzeby związane z zapewnieniem bezpiecznej infrastruktury w otoczeniu szkół: chodników, przejść dla pieszych, zatok autobusowych, oświetlenia oraz tras rowerowych. Strategia mobilności powinna uwzględniać również konieczność skomunikowania szkół z terenami wiejskimi oraz zapewnienie alternatywnych form transportu, takich jak przewozy szkolne czy systemy „bezpiecznej drogi do szkoły”.

Placówki ochrony zdrowia – przychodnie, poradnie specjalistyczne, apteki oraz szpitale powiatowe – są odwiedzane przez osoby o zróżnicowanej sprawności, często wymagające szczególnej troski transportowej. Szczególnie istotne jest zapewnienie dogodnego dojazdu transportem publicznym, dostępności architektonicznej oraz dobrego skomunikowania z pobliskimi przystankami. Niezbędne są także odpowiednio zlokalizowane miejsca postojowe

dla osób z niepełnosprawnościami oraz miejsca do krótkiego postoju (np. dowóz osób starszych).

Instytucje kultury – takie jak biblioteki, domy kultury, muzea – pełnią funkcję integrującą lokalne społeczności i są ważnym celem podróży dla dzieci, młodzieży i dorosłych. Odbывают się tu wydarzenia, warsztaty, zajęcia pozalekcyjne – często w godzinach popołudniowych i wieczornych. Dlatego istotna jest zarówno dostępność piesza, jak i transport zbiorowy, który funkcjonuje również poza godzinami szczytu.

Placówki sportowo-rekreacyjne – hale sportowe, orliki, baseny, siłownie, stadiony – generują ruch o różnej intensywności, w zależności od pory dnia i sezonu. Osoby korzystające z tych obiektów często przemieszczają się aktywnie, dlatego ważna jest jakość i bezpieczeństwo infrastruktury rowerowej i pieszej, a także dostępność parkingów rowerowych i systemów miejskich rowerów.

Instytucje administracji publicznej – urzędy gmin, starostwo powiatowe, urzędy pracy, ośrodki pomocy społecznej, ZUS – są celem licznych podróży, zwłaszcza dla osób starszych i mieszkańców terenów peryferyjnych. Dostępność komunikacyjna tych miejsc musi być zapewniona zarówno poprzez odpowiednio zlokalizowane przystanki, jak i bezpieczne dojścia piesze. W kontekście dostępności należy również uwzględniać potrzebę tworzenia przestrzeni przyjaznych osobom o ograniczonej mobilności, np. ramp, wind, odpowiedniego oznakowania.

Wkład instytucji użyteczności publicznej w realizację programu mobilności obejmuje m.in. możliwość promowania zasad zrównoważonej mobilności wśród użytkowników (np. uczniów, pacjentów, klientów), udostępnianie danych o zachowaniach komunikacyjnych, testowanie rozwiązań pilotażowych (np. bezpieczne trasy, rowery cargo, aplikacje mobilne), a także wspieranie działań edukacyjnych i konsultacyjnych.

Z punktu widzenia PMMPG, instytucje te pełnią podwójną funkcję: są zarówno odbiorcami i użytkownikami systemu transportowego, jak i potencjalnymi partnerami wdrożeniowymi. Ich codzienna aktywność generuje istotne potrzeby transportowe i wpływa na wzorce mobilności mieszkańców. Dlatego ich aktywne włączenie w planowanie i realizację strategii mobilności w powiecie gostyńskim ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów spójności terytorialnej, dostępności oraz inkluzyjności społecznej.

5. Organizacje pozarządowe i grupy społeczne

NGO-sy działające na terenie powiatu mogą pełnić rolę edukatorów, konsultantów społecznych oraz strażników równości i dostępności. Organizacje ekologiczne będą dążyć do zmniejszenia emisji i ochrony terenów zielonych; organizacje wspierające osoby z niepełnosprawnościami – do likwidacji barier architektonicznych i poprawy dostępności przystanków; z kolei stowarzyszenia rodzin i seniorów będą zwracać uwagę na bezpieczeństwo i komfort poruszania się.

Ich obecność i aktywność w procesie planowania zwiększa zaufanie społeczne do strategii, poprawia jej transparentność i ułatwia komunikację. NGO-sy mogą również wspierać organizację wydarzeń edukacyjnych (np. dni bez samochodu, warsztaty rowerowe), promować mobilność aktywną i współtworzyć lokalne programy np. szkolnych patroli pieszych, śniadań rowerowych, kampanii „zostaw auto w domu”.

7. Eksperci i doradcy

Wdrożenie skutecznej strategii zrównoważonej mobilności wymaga wiedzy specjalistycznej w dziedzinach transportu, urbanistyki, ekologii oraz technologii. **Eksperci i doradcy techniczni** mogą pomóc lokalnym władzom w identyfikacji najlepszych praktyk, opracowywaniu strategii technicznych oraz monitorowaniu skutków wprowadzonych działań. Dzięki ich wiedzy, strategia może być bardziej innowacyjna i dostosowana do realnych wyzwań ekologicznych oraz społecznych. Ich doradztwo pomoże również w ocenie wpływu strategii na redukcję emisji, poprawę jakości powietrza oraz inne kluczowe wskaźniki zrównoważonego rozwoju.

8. Inwestorzy i sponsorzy

Zrównoważony transport wymaga nakładów finansowych, które często przekraczają możliwości samorządów. Partnerstwa publiczno-prywatne, współpraca z inwestorami prywatnymi oraz udział sponsorów w projektach mogą znacząco przyspieszyć realizację celów strategii. Wsparcie to może dotyczyć budowy infrastruktury (np. węzłów przesiadkowych, stacji ładowania), wdrażania aplikacji mobilnych, systemów zarządzania ruchem czy tworzenia nowoczesnych flot transportowych.

Inwestorzy z sektora nowych technologii mogą być zainteresowani wdrażaniem pilotażowych rozwiązań na terenie powiatu – np. autonomicznych pojazdów dowozowych, inteligentnych przejść dla pieszych, inteligentnych przystanków czy rozwiązań z zakresu Internetu Rzeczy (IoT) w monitoringu mobilności. Współpraca ta może przynieść obopólne korzyści – poprawę jakości życia mieszkańców oraz rozwój lokalnego rynku innowacji.

9. Media lokalne i regionalne

Media lokalne i regionalne – w tym lokalne portale internetowe, gazety, stacje radiowe i kanały informacyjne – odgrywają niezwykle istotną, choć często niedocenianą, rolę w procesie wdrażania programu mobilności miejskiej. To właśnie one stanowią główne źródło informacji dla mieszkańców powiatu, szczególnie dla osób, które nie są aktywne w mediach społecznościowych lub nie korzystają regularnie z kanałów oficjalnych (np. BIP, strony urzędu). Ich podstawowe potrzeby obejmują:

- dostęp do wiarygodnych i aktualnych danych na temat planowanych działań oraz projektów infrastrukturalnych,

- możliwość uzyskania komentarzy od decydentów, ekspertów i mieszkańców,
- przestrzeń do prezentacji różnych punktów widzenia (również krytycznych),
- szybka i przejrzysta komunikacja ze strony samorządów i realizatorów programu.

W kontekście zrównoważonej mobilności, media mogą pełnić funkcję nie tylko informacyjną, ale także edukacyjną i integrującą społeczność. To przez lokalne media można dotrzeć do mieszkańców z kampaniami promującymi chodzenie pieszo, jazdę na rowerze, korzystanie z transportu publicznego czy współdzielenie przejazdów. Relacje z warsztatów, reportaże z konsultacji społecznych, wywiady z ekspertami lub artykuły o korzyściach z wprowadzenia stref „Tempo 30” – to przykłady wpływu mediów na opinię publiczną.

Media mogą także odgrywać funkcję kontrolną – wskazując nieefektywności, problemy z wdrażaniem rozwiązań, zaniedbania infrastrukturalne (np. brak przejść dla pieszych przy nowych przystankach). Ich udział w debacie lokalnej sprzyja przejrzystości i podnosi standard zarządzania publicznego.

Korzyści ze współpracy z mediami:

- zwiększenie transparentności działań samorządu,
- budowanie społecznego zaufania i zrozumienia dla wprowadzanych zmian,
- większa frekwencja w konsultacjach i wydarzeniach promujących mobilność,
- przeciwdziałanie dezinformacji i stereotypom (np. „rowerzyści zabierają pasy ruchu kierowcom”).

Każda z wymienionych grup interesariuszy odgrywa kluczową rolę w realizacji celów zrównoważonej mobilności w powiecie gostyńskim. Sukces strategii zależy od ścisłej współpracy między mieszkańcami, lokalnymi władzami, przedsiębiorcami, dostawcami usług transportowych, organizacjami społecznymi, szkołami, ekspertami oraz inwestorami. Dobre zarządzanie tymi relacjami, komunikacja i współpraca na rzecz wspólnych celów, takich jak rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej, poprawa dostępności transportu publicznego oraz promocja niskoemisyjnych form transportu, będą kluczowe dla realizacji wizji zrównoważonej mobilności w powiecie.

2.3.2. Sposób organizowania konsultacji społecznych

Organizowanie konsultacji społecznych stanowi kluczowy element w procesie planowania mobilności miejskiej. Odpowiednio przeprowadzone konsultacje umożliwiają zrozumienie potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz pozyskanie cennych opinii, które mogą znacząco wpłynąć na jakość i efektywność końcowej strategii. Proces ten można podzielić na dwa główne etapy: badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz konsultacje samej strategii mobilności.

1. Kwestionariusz dotyczący zachowań komunikacyjnych mieszkańców (wzór kwestionariusza – vide załącznik; wyniki - vide rozdział 2.6.)

Pierwszy etap procesu konsultacyjnego polegał na przeprowadzeniu szczegółowego badania nawyków komunikacyjnych mieszkańców. W tym celu został przygotowany kwestionariusz, który zawierał pytania dotyczące różnych aspektów codziennych podróży mieszkańców. Kwestionariusz obejmował tematy takie jak częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, preferencje transportowe, doświadczenia z podróżowaniem w obrębie powiatu oraz opinie na temat ewentualnych ulepszeń w systemie transportowym. Ankieta była dostępna w formie cyfrowej, udostępniana poprzez media społecznościowe i stronę internetową powiatu oraz gmin. Dzięki temu zapewniono szeroki dostęp do badania, umożliwiając mieszkańcom wygodny sposób udziału w konsultacjach.

2. Konsultacje Programu Mobilności Miejskiej Powiatu Gostyńskiego

Po zebraniu i analizie danych z kwestionariuszy, mieszkańcom przedstawiono wstępny Program mobilności miejskiej. Ten etap konsultacji opierał się na publikacji dokumentu na stronie internetowej powiatu oraz tworzących go gmin, zawierającego szczegółowy opis proponowanych zmian, wizualizacje oraz mapy. Mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z dokumentem oraz zgłaszania swoich uwag i sugestii za pomocą formularza elektronicznego, który należało wypełnić i złożyć za pośrednictwem platformy ePUAP, drogą mailową lub osobiście w urzędach. Formularz został zaprojektowany w sposób intuicyjny, umożliwiający wygodne korzystanie na różnych urządzeniach, co miało na celu ułatwienie udziału w konsultacjach.

Ostatecznie, proces konsultacji społecznych umożliwił aktywny udział mieszkańców w kształtowaniu strategii mobilności miejskiej, co wpłynęło na jego dostosowanie do realnych potrzeb i oczekiwań społeczności lokalnej. Wprowadzane zmiany i ulepszenia w strategii są efektem rzetelnej analizy opinii mieszkańców, co przyczyniło się do zwiększenia akceptacji strategii oraz jej skuteczności w rozwiązywaniu problemów związanych z mobilnością miejską.

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

Powiat gostyński to obszar o rozproszonej sieci osadniczej: jedno średnie miasto powiatowe (Gostyń) i kilka mniejszych miasteczek otoczonych licznymi wioskami o rolniczym charakterze. Taka struktura powoduje specyficzne wyzwania transportowe – konieczność zapewnienia sprawnej komunikacji na rozległym terenie przy zmniejszającej się i starzejącej populacji (spadek liczby mieszkańców o 3,5% w latach 2014–2023, rosnący udział seniorów). Poniżej przedstawiono analizę kluczowych aspektów transportu w powiecie.

1. Stan infrastruktury drogowej:

Układ drogowy. Powiat gostyński dysponuje gęstą siecią dróg – gęstość dróg powiatowych o twardej nawierzchni wynosi 57,6 km/100 km², co plasuje ją wśród najwyższych w Wielkopolsce. Przez obszar powiatu przebiega jedna droga krajowa (DK nr 12 Głogów–Jarocin) o dużym znaczeniu tranzytowym, łącząca m.in. Gostyń, Piaski i Borek Wlkp. na osi wschód–zachód. Ponadto powiat przecina kilka dróg wojewódzkich zapewniających połączenia z ośrodkami regionalnymi (Leszno, Krotoszyn, Jarocin, Śrem, Kościan). Główne z nich to: DW308 (południowo-zachodni skraj powiatu, okolice Ponieca), DW434 (trasa północ-południe przez Gostyń i Krobię) oraz DW437 i DW438 (drogi łączące Borek Wlkp. z Dolskiem i z Koźminem). W Gostyniu, Krobi, Borku, Pogorzeli i Poniecu krzyżują się ważniejsze szlaki, tworząc lokalne węzły drogowe.

Długość dróg.

Łączna długość dróg publicznych w powiecie przekracza 1100 km. Miasto Gostyń (centrum powiatu) ma najlepiej rozwiniętą infrastrukturę – krzyżują się tu DK12 i DW434, wokół miasta koncentruje się układ dróg powiatowych promieniście rozchodzących się do innych gmin. Gmina (wiejska) Gostyń otacza miasto siecią dróg powiatowych prowadzących do okolicznych wsi. Borek Wlkp. i Piaski leżą na tranzytowej DK12 (intensywny ruch wschód–zachód), a Borek jest dodatkowo węzłem dróg wojewódzkich 437 i 438. Krobia ma przebiegającą przez miasto DW434 (kierunek Rawicz–Poznań) i gęstą sieć dróg powiatowych łączących ją z sąsiednimi gminami (m.in. z Poniecem, Pępowem). Pępowo i Pogorzela – typowo rolnicze gminy położone na wschodzie – nie mają własnych odcinków dróg krajowych, a ruch odbywa się tam głównie drogami powiatowymi do sąsiednich węzłów (Pogorzela korzysta z DW438 w kierunku Borku i Koźmina). Poniec (południowy-zachód) leży na uboczu głównych tras – brak drogi krajowej czy wojewódzkiej w samym Poniecu rekompensują drogi powiatowe do Gostynia, Leszna i na Ślask (np. trasa 4803P Poniec–Krobia–Pępowo).

Stan techniczny

Jakość nawierzchni dróg w powiecie jest zróżnicowana. Niemal wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie mają nawierzchnię twardą (asfaltową) i są na bieżąco utrzymywane przez GDDKiA lub zarząd wojewódzki. W przypadku dróg powiatowych – 94,9% ich długości posiada nawierzchnię twardą ulepszoną (pozostałe ~5% to odcinki gruntowe lub o złej nawierzchni wymagające pilnej modernizacji). Mimo znacznej poprawy sieci powiatowej w ostatnich latach, wciąż nie wszystkie szosy spełniają współczesne standardy – część jest wąska, o zniszczonej nawierzchni i z brakującymi elementami (pobocza, chodniki). Dotyczy to zwłaszcza dróg przejętych w 1999 r. od województwa – ich stan początkowy budził

zastrzeżenia i nie udało się jeszcze wszystkich doprowadzić do dobrego standardu. Z kolei drogi gminne są najłabszym ogniwem – tylko 57,3% z nich ma nawierzchnię twardą ulepszoną, reszta to drogi gruntowe lub o utrudnionym przejeździe (zwłaszcza drogi polne i dojazdowe poza zwartą zabudową). Stan wielu dróg gminnych wymaga poprawy (utwardzenia, odwodnienia), co jest dużym wyzwaniem finansowym dla gmin. W ostatnich latach władze powiatu konsekwentnie inwestują w poprawę infrastruktury drogowej. Corocznie realizowanych jest wiele zadań: przebudowy odcinków dróg (np. modernizacja drogi powiatowej Gola – Klony w 2023 r. na najbardziej zniszczonym 600 m fragmencie), budowa nowych chodników i ciągów pieszo-rowerowych (priorytetowo przy szkołach, kościołach, ośrodkach zdrowia), remonty mostów oraz poprawa oznakowania i bezpieczeństwa. Dzięki tym działaniom stan sieci drogowej stopniowo się poprawia, co przekłada się na lepszą dostępność transportową we wszystkich gminach.

2. Natężenie ruchu komunikacyjnego i pomiary ruchu na terenie powiatu gostyńskiego

Natężenie ruchu drogowego jest jednym z kluczowych wskaźników służących do oceny funkcjonowania systemu transportowego oraz planowania inwestycji w infrastrukturę drogową.

Źródła danych i metodologia

Pomiary natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich prowadzone są w Polsce w cyklach 5-letnich w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Ostatni pełny pomiar pochodzi z lat 2020–2021, a w 2025 roku rozpoczęto nową rundę pomiarów – jednak wyniki nie są jeszcze dostępne. Na potrzeby niniejszej analizy wykorzystano dostępne dane z pomiarów punktowych z lat 2020–2021 oraz obserwacje lokalne dokonane wiosną 2025 roku.

Przyjęta metodologia obejmuje porównanie natężeń ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych (droga krajowa nr 12 oraz drogi wojewódzkie) z uwzględnieniem udziału ruchu ciężarowego, a także jakościową ocenę występowania zatorów w newralgicznych punktach (głównie w mieście Gostyń i na drogach dojazdowych w gminach powiatu). Analizowano sytuację zarówno w typowy dzień roboczy, jak i w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Ponadto, wzięto pod uwagę kontekst braku czynnej komunikacji kolejowej w powiecie oraz dominującej roli transportu samochodowego w podróżach mieszkańców – niemal 90% mieszkańców powiatu deklaruje regularne korzystanie z samochodu w codziennych dojazdach. Taka sytuacja przekłada się na wysokie obciążenie sieci drogowej nawet w obszarach wiejskich.

Charakterystyka natężenia ruchu na głównych drogach.

Podstawowy układ komunikacyjny powiatu gostyńskiego tworzy sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. W układzie ponadlokalnym kluczową rolę odgrywa droga krajowa nr 12 (DK12) – ważny szlak tranzytowy o znaczeniu międzyregionalnym. Droga DK12 przebiega przez północno-południową część powiatu, łącząc m.in. miejscowości Gostyń – Piaski – Borek Wlkp. i prowadząc dalej w kierunku Leszna na zachodzie oraz Jarocina na wschodzie. DK12 stanowi główną oś transportową regionu, spinającą Wielkopolskę południową z Dolnym Śląskiem i Łódzkiem, przez co przenosi duży ruch dalekobieżny, w tym transport ciężarowy tranzytowy. Uzupełnienie sieci stanowią drogi wojewódzkie, zapewniające połączenia powiatowe i regionalne. Przez teren powiatu przebiegają cztery kluczowe drogi wojewódzkie:

- DW308 – łącząca Gostyń z kierunkiem zachodnim (w stronę powiatu kościańskiego i nowotomyskiego) na odcinku Kunowo–Stężycza.
- DW434 – trasa o przebiegu północ-południe (Poznań – Rawicz) przechodząca przez Gostyń i Krobię.
- DW437 – łącząca Borek Wlkp. z Dolskiem (kierunek północno-wschodni, w stronę powiatu śremskiego).
- DW438 – łącząca Borek Wlkp. z Koźminem Wlkp. (kierunek wschodni, przez gminę Pogorzela, do powiatu krotoszyńskiego).

Układ ten powoduje, że miasto Gostyń jest ważnym węzłem drogowym, gdzie krzyżuje się ruch tranzytowy w osi wschód–zachód (DK12) z ruchem północ–południe (DW434). Pozostałe miasta gminne leżą przy drogach wojewódzkich lub powiatowych odgałęziających się od tych głównych ciągów. W efekcie mniejsze ośrodki, takie jak Borek Wlkp., Krobia, Poniec, Pogorzela czy Pępowo, również doświadczają ruchu przelotowego, choć o mniejszej skali, uzależnionego od przebiegu pobliskich dróg wyższej kategorii. Stan techniczny i geometria dróg: Większość głównych dróg posiada przekrój jednojezdniowy po jednym pasie ruchu w każdym kierunku i przebiega przez centra miejscowości. W miastach i wsiach często występują ograniczenia prędkości (do 40–50 km/h) oraz elementy uspokojenia ruchu (skrzyżowania z sygnalizacją, przejścia dla pieszych, ronda). Brak jest autostrad czy dróg ekspresowych na terenie powiatu – najbliższe szybkie trasy (S5, S11, A2) przebiegają poza jego granicami, co sprawia, że cały ruch odbywa się po drogach klasy GP, G i niższych. Infrastruktura alternatywna (kolej) jest szczątkowa – powiat nie ma czynnych linii kolejowych pasażerskich, a dawne linie (Leszno–Gostyń–Jarocin oraz Leszno–Krobia–Pępowo–Krotoszyn) są obecnie wyłączone z regularnego ruchu. To powoduje pełną zależność mobilności mieszkańców od układu drogowego.

Natężenie ruchu na drogach krajowych

Droga krajowa DK12 generuje największe potoki ruchu w powiecie. Według dostępnych danych, średni dobowy ruch na DK12 w rejonie Gostynia wynosił w latach 2020/2021 od ok. 6

do 7 tysięcy pojazdów na dobę, w zależności od odcinka (Tabela 2.4.), obecnie szacowany jest nawet na 8 do 12 tys. pojazdów na dobę. W samym mieście Gostyń, gdzie krzyżują się ciągi DK12 i DW434, natężenie ruchu osiąga najwyższe wartości – rzędu 12–13 tys. poj./dobę (stan przed oddaniem obwodnic) – co wynika zarówno z tranzytu, jak i ruchu lokalnego wjeżdżającego do miasta. Udział pojazdów ciężkich (ciężarówek) jest znaczący i szacowany na kilkanaście procent ogółu ruchu. Potwierdzają to obserwacje – w godzinach szczytu przez centrum Gostynia przejeżdża duża liczba samochodów ciężarowych, co stanowi duże obciążenie dla układu ulicznego miasta. Ze względu na tak duże natężenie ruchu na istniejącej DK12 od lat odczuwalne były problemy z bezpieczeństwem i płynnością – sytuacja ta była impulsem do podjęcia budowy obwodnicy tego traktu. Na pozostałych drogach krajowych – w powiecie gostyńskim DK12 jest jedyną drogą tej kategorii – ruch jest mniejszy, lecz nadal istotny z punktu widzenia lokalnych warunków. Przykładowo, na odcinkach DK12 przebiegających przez Piaski i Borek Wlkp. (przed rozpoczęciem budowy obwodnicy) średnie natężenia również oscylowały wokół kilku do kilkunastu tysięcy pojazdów na dobę (malejąc nieco w miarę oddalania się od Gostynia). W samych Piaskach ruch tranzytowy był na tyle duży, że stwarzał utrudnienia dla mieszkańców – sygnalizowano problem z bezpiecznym przekraczaniem drogi przez pieszych przy nieustającym strumieniu pojazdów.

Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drogach krajowych (pomiar 2020/2021)

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
90708	12	15,626	Dobramyśl-Gostyń	5850	4461	643
90721	12	6,265	Gostyń/Przejście/	6909	5560	611
90905	12	10,956	Gostyń-Strumiany/DW437/	6203	4651	795

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich

Drogi wojewódzkie cechują się zróżnicowanym obciążeniem – najwyższe natężenie notuje DW434, która stanowi drogę wojewódzką o ponadpowiatowym znaczeniu (połączenie Poznań – Gostyń – Rawicz). Według pomiarów z 2020 roku ruch na DW434 wynosi średnio około 8,7 tys. pojazdów/dobę przy wjeździe do Gostynia od strony Poznania. W samym mieście Gostyń (gdzie DW434 biegnie częściowo wspólnie z DK12 i miejskimi ulicami) wartości te wzrastają nawet do ~12–13 tys. poj./dobę – co pokrywa się z danymi dla DK12 – natomiast na południe od miasta, w kierunku Krobi i Rawicza, natężenie spada do ok. 5,2 tys. poj./dobę. Spadek ten oznacza, że znacząca część ruchu z Poznania kieruje się w Gostyniu na wschód lub zachód (DK12) zamiast kontynuować na Rawicz. Mimo to ponad 5 tys. pojazdów na dobę w Krobi świadczy o wciąż dużym ruchu na tej drodze wojewódzkiej, z czego niemały odsetek stanowią pojazdy ciężarowe (około 15–20% w tej kategorii dróg (Tabela 2.5.).

Tabela 2.5. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
30195	434	3,763	KUNOWO /DW308/ - GOSTYŃ /GR. MIASTA/	8671	6456	1188
30196	434	2,246	GOSTYŃ /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - UL. PRZY DWORCU (DK12)/	12497	10506	832
30197	434	3,537	GOSTYŃ /PRZEJŚCIE 2: UL. KS. OLEJNICZAKA (DK12) - GR. MIASTA/	13027	10810	959
301999	434	24,812	GOSTYŃ /GR. MIASTA/ - MIEJSKA GÓRKA /DK36/	5221	3675	802
30237	438	18,651	BOREK GRODZISK WLKP. - KOŹMIN WLKP. /DK15/	2935	2241	284

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Na pozostałych drogach wojewódzkich natężenia są umiarkowane:

- DW308 (Kunowo–Stężycza, łączy powiat z kierunkiem zachodnim) notuje ok. 3,2 tys. poj./dobę na odcinku Jerka–Kunowo, czyli na północ od Gostynia. Ruch na tej trasie koncentruje się głównie na dowozach lokalnych, gdyż nie pełni ona roli tranzytowej o dalekim zasięgu (konkurencyjne są drogi wyższej rangi poza powiatem).
- DW437 (Borek – Dolsk) obsługuje ruch rzędu 3,2 tys. poj./dobę na całej długości (ok. 9,5 km). To droga łącząca się na północy z DW434 w Dolsku i na południu z DK12 w Koszowie, stanowiąca dla Borku alternatywny wyjazd na Poznań (przez Dolsk).
- DW438 (Borek – Pogorzela – Koźmin) cechuje się najmniejszym natężeniem spośród dróg wojewódzkich w powiecie – ok. 2,9 tys. poj./dobę średnio. Trasa ta przebiega przez obszary mniej zaludnione (m.in. lasy na wschód od Pogorzeli) i służy głównie ruchowi między powiatem gostyńskim a krotoszyńskim. Niemniej nawet na tej drodze pojawiają się pojazdy ciężkie (kilkaset na dobę), w tym transporty rolne i lokalny tranzyt omijający drogi krajowe.

Podsumowując, natężenie ruchu drogowego w powiecie gostyńskim jest najwyższe na osi DK12–DW434, gdzie dzienne obciążenia sięgają kilkunastu tysięcy pojazdów. To porównywalne wielkości do ruchu na wielu drogach krajowych średniej kategorii w kraju. Drogi wojewódzkie, choć mniej obciążone, również przenoszą po kilka tysięcy pojazdów dziennie, co przekracza średnią wojewódzką (ok. 4,9 tys. poj./dobę dla dróg woj. W Wielkopolsce). Tak wysokie wartości wynikają zarówno z położenia powiatu na styku ważnych szlaków (tranzyt), jak i z faktu, że praktycznie całość ruchu mieszkańców (do pracy, szkół, instytucji) odbywa się samochodami ze względu na ograniczone alternatywy transportowe. Ruch rozkłada się nierównomiernie – najbardziej obciążone są odcinki przebiegające przez centra Gostynia, Borku Wlkp. czy Krobi, gdzie kumuluje się ruch lokalny z tranzytowym.

Analiza lokalna natężenia i zatorów (lokalne obserwacje z wykorzystaniem portalu googlemaps, wiosna 2025)

Miasto Gostyń – jest najbardziej newralgicznym punktem na mapie drogowej powiatu. Krzyżuje się tu ruch tranzytowy dwóch ważnych tras (DK12 i DW434) oraz koncentruje się ruch wewnętrzny miasta i dojazdowy z okolicznych miejscowości. W efekcie, już przy obecnych natężeniach, w Gostyniu występują okresowe zatory i spowolnienia ruchu. Szczególnie w godzinach szczytu porannego (ok. 7:00–9:00) oraz popołudniowego (15:00–17:00) tworzą się kolejki pojazdów na wlotach do głównych skrzyżowań w centrum. Największe obciążenie obserwuje się na skrzyżowaniu ulic Poznańskiej z Mostową/Franklina (odcinek łączący DK12 i DW434 przebiegający przez miasto) – w tym rejonie ruch bywa niemal ciągły, a pojazdy często poruszają się w wolnej kolumnie od świateł do świateł. Czas przejazdu przez miasto wzdłuż DK12 (od zachodnich granic Gostynia do wylotu na wschód, ok. 3 km) w szczycie potrafi wydłużyć się do 10–15 minut, podczas gdy poza szczytem zajmuje ok. 5 minut. Główne powody zatorów to: wzajemne blokowanie się potoków na skrzyżowaniach z sygnalizacją (zwłaszcza gdy do ruchu dołączają pojazdy ciężarowe o wolniejszym ruszaniu), duży ruch pieszych przez przejścia w centrum (które wstrzymują ruch pojazdów) oraz miejscowe ograniczenia przepustowości (wąskie gardła – np. most na Obrze czy ciasne łuki uliczne w śródmieściu). Konsekwencją jest obniżenie średniej prędkości przejazdu w Gostyniu w szczycie do około 20–30 km/h, a także zwiększona emisja spalin i hałasu w otoczeniu głównych ulic. Dla mieszkańców uciążliwy jest szczególnie ruch ciężarowy – oprócz hałasu powoduje drżenia budynków przy ulicach oraz stwarza zagrożenie na przejściach dla pieszych. Zjawisko to dostrzeżone zostało przez władze – jak podkreśla Marszałek Województwa, natężenie ciężkiego ruchu w Gostyniu jest „ogromne” i wymagało pilnych działań w postaci budowy obwodnic.

Gmina Gostyń (obszar wiejski) – okolice miasta również odczuwają skutki dużego ruchu. Na drogach powiatowych łączących pobliskie wsie z Gostyniem (np. drogi do Kunowa, Osowa, Starego Gostynia) w porannym szczycie tworzy się sznur samochodów osobowych dojeżdżających do miasta. Chwilowe spowolnienia występują przy wlotach tych dróg w ul. Poznańską czy ul. Helsztyńskiego (obwodnica miejska). Niemniej największe zatory koncentrują się w granicach samego miasta – na terenach wiejskich gminy ruch rozkłada się na więcej tras i nie powoduje poważnego blokowania, choć lokalnie na węższych drogach wyjazdowych (np. z osiedli podmiejskich) kierowcy muszą liczyć się z kolejką pojazdów oczekujących na włączenie się do ruchu na drodze głównej.

Gmina Borek Wielkopolski – przez gminę Borek Wlkp., w zachodnio-północnej części przebiega droga DK12 oraz początek dróg wojewódzkich 437 i 438. Z perspektywy natężenia ruchu, najważniejszy jest tranzyt DK12 w osi wschód–zachód, który do niedawna prowadził

przez samo centrum Borku. W godzinach szczytu przejazd przez Borek potrafił spowolnić – pojazdy ciężarowe zwalniały na zakrętach w mieście i przed przejściami dla pieszych, co tamowało ruch za nimi. Mimo że średnie natężenia ruchu w Borku (na DK12) były nieco niższe niż w Gostyniu, to i tak rzędu kilku tysięcy pojazdów dziennie – co dla niewielkiego miasta stanowiło duże obciążenie. Częste były sytuacje, gdy ciąg pojazdów przejeżdżał przez rynek Borku praktycznie bez przerw, utrudniając pieszym przekraczanie drogi. Dodatkowo, skrzyżowanie DK12 z drogą powiatową w kierunku Zalesia (ruch lokalny) było ogniskiem spowolnień, zwłaszcza przy zwiększonym ruchu ciągników rolniczych w sezonie (okolice Borku są obszarem intensywnego rolnictwa). Poza miastem Borek ruch rozkłada się na dwa główne kierunki: DK12 na wschód (w stronę Jarocina) oraz DW438 na wschód-południe (kierunek Pogorzela–Koźmin). Na tych trasach nie obserwuje się stałych korków, choć na DW438 zdarzają się opóźnienia spowodowane wolniejszymi pojazdami (brak pasa do wyprzedzania). W północnej części gminy (sołectwa leżące przy DW437 w stronę Dolska) ruch jest umiarkowany i płynny – głównie lokalny dojazd do Borku i dalej do Gostynia/Poznania, nie generujący zatorów.

Gmina Krobia – przez Krobię przebiega droga wojewódzka 434 (tranzyt Poznań–Rawicz) i krzyżuje się tu z drogami powiatowymi do Pępowa i Pudliszek. Centrum Krobi ma charakter małego miasta z wąską zabudową, przez co nawet umiarkowany ruch może wywoływać odczucie zatłoczenia. W szczycie popołudniowym przez Krobię przejeżdża zwiększona liczba pojazdów wracających z Gostynia w kierunku Rawicza oraz ruch lokalny mieszkańców gminy – powoduje to chwilowe zatory przy skrzyżowaniu w rynku, gdzie brak sygnalizacji i auta muszą ustępować sobie nawzajem na zasadzie prawej ręki. Ciężarówki na DW434 zwalniają przed ostrym zakrętem w centrum, co tamuje ruch za nimi i tworzy krótkie kolejki (kilka–kilkanaście aut) oczekujące na przejazd przez rynek. Mieszkańcy skarżą się też na hałas i trudności z przejściem przez główną ulicę – problem częściowo łagodzony jest przez wyznaczone azyle dla pieszych. Ogólnie jednak w Krobi nie dochodzi do długotrwałych korków – ruch jest spowolniony, ale płynny. Poza samą Krobią, na drogach gminnych ruch jest niewielki i zatory właściwie nie występują (wyjątkiem mogą być okolice dużych zakładów przemysłowych, np. Pudliszki, gdzie w sezonie skupu płodów rolnych pojawiają się kolumny ciągników i ciężarówek dojeżdżających do przetwórci).

Gmina Pępowo – nie leży przy żadnej drodze krajowej ani wojewódzkiej, co sprawia, że natężenie ruchu jest tu najmniejsze w skali powiatu. Przez Pępowo przebiega jedynie droga powiatowa łącząca Krobię z powiatem krotoszyńskim (kierunek Kobylin). Ruch na tej trasie to głównie lokalne dojazdy i tranzyt o znaczeniu powiatowym; natężenia rzędu kilkuset pojazdów na dobę nie powodują zatorów. W samym Pępowie ruch koncentruje się wokół rynku i głównego skrzyżowania (droga na Skoraszewice i droga na Siedlec). W godzinach rozpoczęcia i zakończenia zajęć szkolnych pojawia się więcej aut dowożących dzieci, co może na krótko zwiększyć obciążenie ulic, ale nie dochodzi do blokowania – ewentualne opóźnienia trwają

kilka minut. Najbardziej odczuwalne spowolnienia to przejazdy wolnych pojazdów rolniczych w okresie prac polowych – na wąskich drogach powiatowych często kolumna samochodów osobowych jedzie za ciągnikiem przez kilka kilometrów, dopiero za Pępowem mając możliwość wyprzedzenia. Jednak ze względu na niewielki ruch ogółem, sytuacje te nie tworzą klasycznych „korków”, a jedynie chwilowe obniżenie prędkości jazdy.

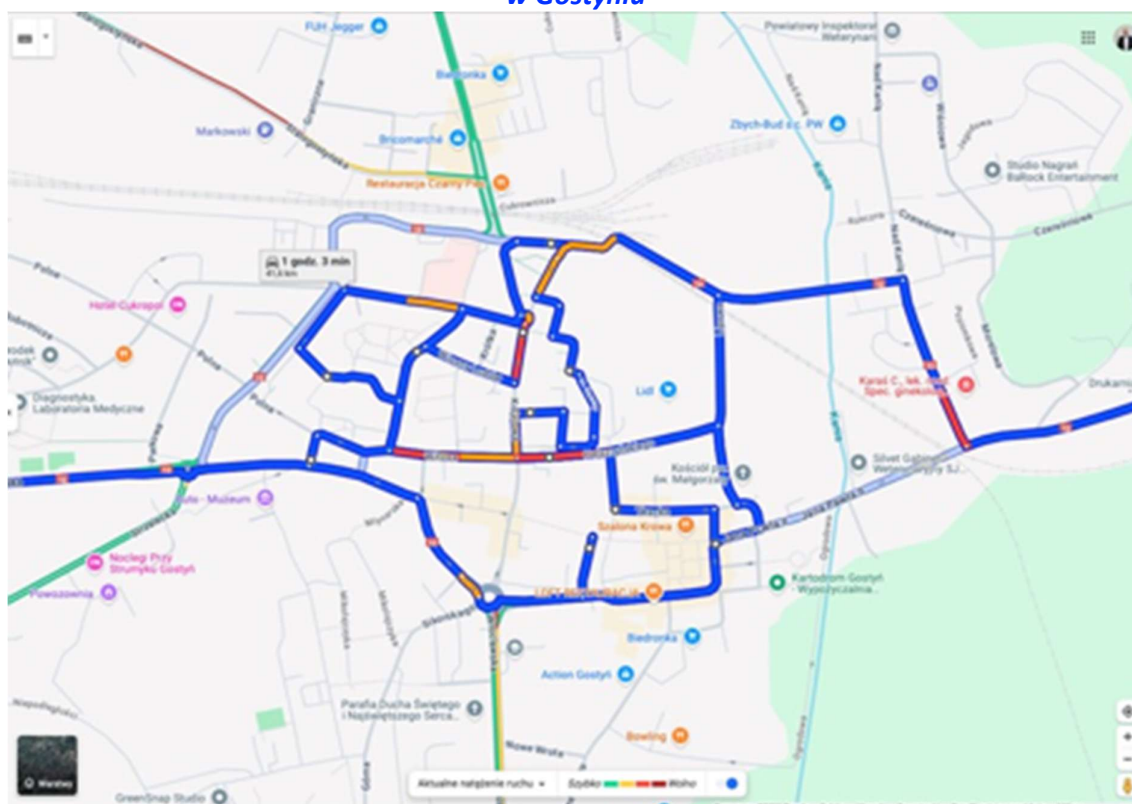
Gmina Piaski – położona przy newralgicznym ciągu DK12, doświadczała dotąd znacznych uciążliwości komunikacyjnych. Piaski (miejscowość) przecięte są drogą krajową, która do czasu budowy obwodnicy stanowiła jedyną trasę tranzytową. W rezultacie w Piaskach natężenie ruchu było bardzo wysokie (kilka tys. pojazdów na dobę), a brak sygnalizacji świetlnej powodował, że piesi mieli trudność z przekroczeniem ulicy w szczycie. Ruch spowalniał tam głównie z powodu ograniczenia prędkości (do 40 km/h) i skrzyżowania z drogą do Kunowa – kierowcy ustępujący pierwszeństwa zatrzymywali strumień pojazdów, co tworzyło falowe zatory. Dodatkowo, Piaski graniczą bezpośrednio z Gostyniem od wschodu, przez co poranny szczyt dojazdów do miasta powodował sznur aut jadących z gmin Piaski i Borek w stronę Gostynia. Na obwodnicy miejskiej Gostynia (droga powiatowa 4954P przez Głogówko i Stary Gostyń) również obserwowano zwiększony ruch pojazdów próbujących ominąć korkujące się centrum – to świadczyło o przeciążeniu głównej trasy. Poza samą wsią Piaski, sieć dróg gminnych (do Smogorzewa, Bodzewa, etc.) nie notuje zatorów, z wyjątkiem okresu kampanii cukrowniczej: jesienią wzmożony ruch ciężarówek z burakami do cukrowni Gostyń wiedzie m.in. drogami przez gminę Piaski, co może okresowo zwiększać ruch i powodować krótkie kolejki przed wjazdem do zakładu.

Gmina Pogorzela – jej obszar obsługuje droga wojewódzka 438 przebiegająca w pobliżu wschodnio-północnej części Pogorzeli i łącząca Borek z Koźminem. Natężenie ruchu na DW438 jest stosunkowo nieduże (~3 tys. poj./dobę), ale z punktu widzenia małego miasteczka Pogorzela nawet ten ruch jest odczuwalny. W Pogorzeli główna ulica (ul. Krotoszyńska) pełni rolę drogi ulicy handlowej w centrum – w ciągu dnia parkują przy niej samochody, co zawęża przekrój jezdni i zmusza kierowców ciężarówek do ostrożnej jazdy. Bywa, że dwa mijające się tiry muszą niemal zatrzymać się, aby bezpiecznie minąć zaparkowane auta, co wstrzymuje ruch za nimi. Takie epizody powodują kilkuminutowe zastoje, ale o charakterze sporadycznym. Najczęściej ruch w Pogorzeli odbywa się płynnie, choć powoli (średnia prędkość przejazdu przez miasteczko wynosi ok. 30–40 km/h z uwagi na ograniczenia i ostrożność). Poza Pogorzelą, ruch na DW438 rozprasza się na długi odcinek przez tereny wiejskie – nie ma tam znaczących generatorów ruchu oprócz lokalnego transportu rolnego. Zdarza się jednak, że Pogorzelę omijają kierowcy wybierający drogi powiatowe (np. trasę przez parafię Głoginin) – co zmniejsza ruch w centrum, ale przenosi go na węższe drogi o ograniczonej przepustowości (tam jednak natężenia są tak małe, że nie tworzą korków).

Gmina Poniec – położona w południowo-zachodniej części powiatu, nie ma drogi krajowej ani wojewódzkiej; główną arterią jest droga powiatowa Poniec – Krobia oraz Poniec – Rydzyna.

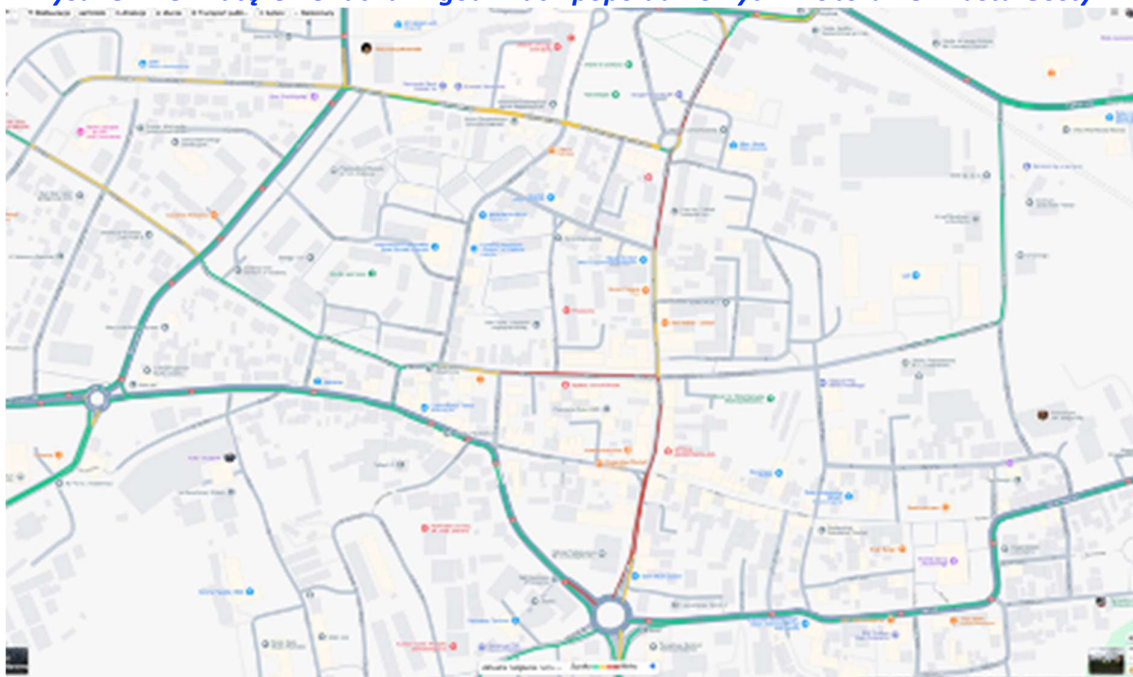
Poniec jako miasteczko odczuwa natężenie ruchu głównie w postaci przejazdów tranzytowych między powiatem leszczyńskim a gminami Krobia/Pępowo. Kierowcy jadący np. z Leszna w kierunku Krotoszyń często wybierają drogę przez Poniec i Krobię, unikając dłuższego objazdu drogami wojewódzkimi – stąd na ulicach Ponieca pojawiają się również samochody spoza gminy. W godzinach porannych w centrum może być tłoczno ze względu na nakładający się ruch lokalny (mieszkańcy jadący do pracy, rodzice odwożący dzieci do szkoły) i przelotowy. Jednak z uwagi na niewielką liczbę ludności, nawet kumulacja tych strumieni nie skutkuje poważnymi korkami – raczej krótkim spowolnieniem na głównym skrzyżowaniu w rynku. Poniec ma układ ulic jednokierunkowych wokół rynku, co pomaga rozładować ruch, choć bywa nieintuicyjne dla kierowców spoza miasta. Na wyjazdach z Ponieca (w kierunku Śmitowa czy Janiszewa) ruch jest płynny; okazjonalnie, kolumna pojazdów za ciągnikiem rolniczym wydłuża czas jazdy, ale po zjechaniu ciągnika z drogi ruch natychmiast wraca do normy. Sumarycznie, gmina Poniec cechuje się najmniejszymi problemami z płynnością ruchu w powiecie.

Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w rejonie ulicy Kolejowej w Gostyniu



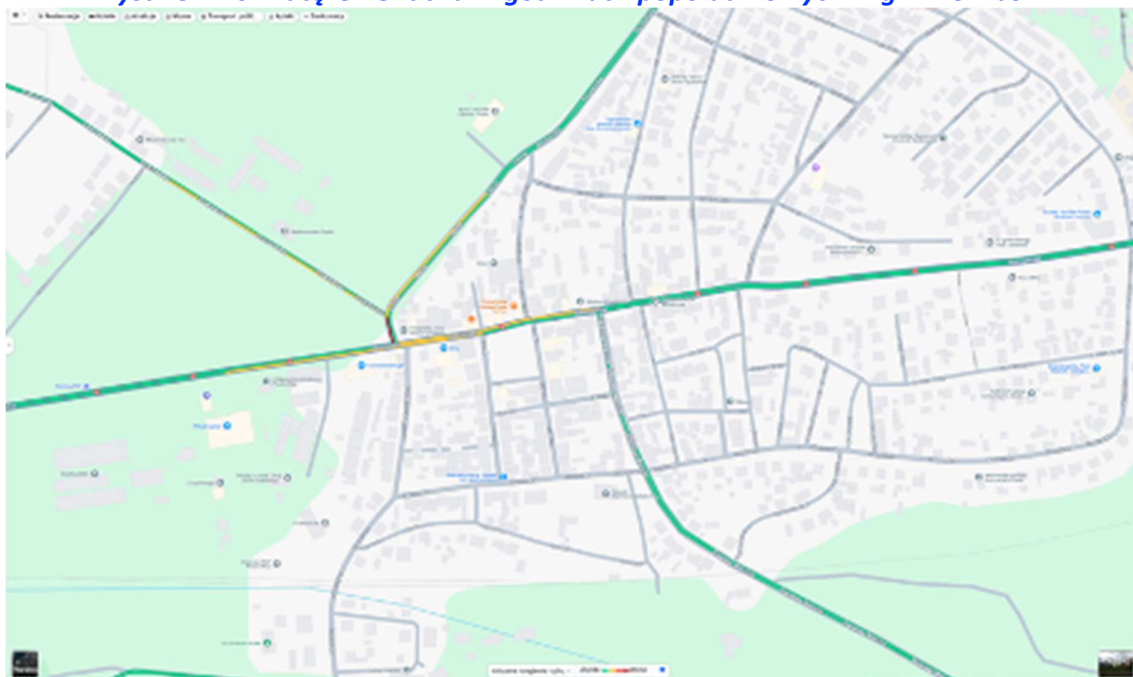
Źródło: Maps gogle, dostęp 04.04.2025

Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w obszarze miasta Gostyń



Źródło: Maps gogle, dostęp 25.04.2025

Rysunek 2.6. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w gminie Piaski



Źródło: Maps gogle, dostęp 25.04.2025

Z Rysunków wynika również, że punktem węzłowym o najwyższym natężeniu jest Gostyń – zbiega się tu suma ruchu z czterech kierunków, co czyni okolice centrum najbardziej „czerwoną” strefą na mapie. Kolejnym zaznaczonym miejscem jest skrzyżowanie w Piaskach, gdzie przed rozpoczęciem budowy obwodnicy gromadził się ruch na DK12 (również rzędu 8–10 tys. poj./dobę). Odciążenie tych dróg (np. poprzez obwodnice) ma więc kluczowe znaczenie dla ograniczenia ruchu ciężkiego w centrum miast. Mniejsze drogi (powiatowe) mają znikomy udział ruchu tranzytowego – praktycznie cały ruch ponadlokalny „trzyma się” głównych arterii, co oznacza, że inwestycje w poprawę przepustowości i bezpieczeństwa powinny przede wszystkim dotyczyć tych głównych ciągów. Jako przykład lokalny, mapa natężenia ruchu dla miasta Gostynia (Rysunek 2.3) pokazuje obciążenie poszczególnych ulic miejskich: ulice wlotowe (Poznańska, Helsztyńskiego, Lipowa) notują po kilka tysięcy pojazdów dziennie, podczas gdy ulice osiedlowe znacznie mniej (poniżej 1 tys.). Ilustruje to koncentrację ruchu na głównych wlotach do miasta i relatywny spokój na ulicach drugorzędnych. Rysunki te potwierdzają też efekty niedawno zrealizowanych inwestycji – np. obwodnica Gostynia w ciągu DW434 (otwarta pod koniec 2023 r.) przejęła znaczną część ruchu. W samym Gostyniu po otwarciu tej obwodnicy ruch na ul. Nad Kanią i ul. Powstańców Wlkp. (dawny przebieg DW434 przez miasto) wyraźnie zmalał. Jest to dobry prognostyk przed oddaniem większej obwodnicy DK12, która docelowo przejmie tranzyt w osi wschód–zachód.

Czasy przejazdu w godzinach szczytu

Dane o czasach przejazdu potwierdzają obserwowane zjawiska kongestii w wybranych miejscach. W godzinach szczytu porannego (około 7:30) przejazd kluczowymi odcinkami wydłuża się następująco:

- Gostyń (wzdłuż DK12): jak wspomniano, tranzyt przez centrum zajmuje do 10–12 minut w szczycie, przy prędkości średniej ~20 km/h. Poza szczytem przejazd ten samym odcinkiem trwa ~5 minut (prędkość ~40–50 km/h). Opóźnienie rzędu 5–7 minut jest skutkiem konieczności zatrzymania się na 2–3 kolejnych skrzyżowaniach z sygnalizacją oraz ewentualnego utkwienia w kolumnie ciężarówek za wolniejszym pojazdem.
- Przejazd Gostyń – Krobia (DW434): długość trasy ok. 15 km. Po południu pokonanie jej może zająć ~20 minut, podczas gdy w nocy ~15 minut. Różnica wynika głównie ze spowolnienia w Krobi (trzeba zwolnić do ~30 km/h i ewentualnie odstać kilkadziesiąt sekund na rynku) oraz w rejonie skrzyżowania DW434 z DK12 w Gostyniu (czekanie na światłach). Mimo to, dzięki otwarciu obwodnicy Gostynia (DW434) kierowcy jadący przez Gostyń nie muszą już tracić czasu na jazdę przez centrum – ruch między północą a południem odbywa się płynniej.
- Odcinek Borek Wlkp. – Gostyń (DK12): ok. 17 km. Rano może zająć 20–22 minuty, podczas gdy w godzinach o mniejszym ruchu ~15 minut. Tutaj spowolnienie wynika głównie z dojazdu do Piasków i Gostynia – przed rozpoczęciem budowy obwodnicy Piasków kierowcy często musieli zwalniać, a nawet zatrzymywać się za ciągiem aut w Piaskach. W trakcie prac budowlanych (2023–2024) wprowadzano tam tymczasowe ograniczenia, ale docelowo (po oddaniu obwodnicy DK12) przejazd przyspieszy.
- Drogi lokalne wokół Gostynia: np. z południowej części miasta Gostyń (os. Pożegowo) do strefy przemysłowej w Grabonogu (gmina Piaski, na wschód) – dystans ok. 5 km – rano trwa nawet 15 minut, bo kierowcy wybierający skrót lokalnymi drogami muszą przekroczyć zatłoczoną DK12 w centrum. Gdy DK12 się korkuje, czasy przejazdu „skracaczami” rosną, bo i tak trzeba włączyć się do głównego potoku. Po oddaniu obwodnicy sytuacja powinna się poprawić, bo ruch na starym przebiegu DK12 się zmniejszy.

Poza tymi głównymi relacjami, warto zauważyć, że na większości obszaru powiatu przejazdy odbywają się bez większych opóźnień. Czasy przejazdu między mniejszymi miejscowościami (np. Poniec – Krobia, Pępowo – Kobylin) zależą głównie od prędkości dopuszczalnej i ewentualnie wolniejszych pojazdów, ale nie ma tam stałych punktów krytycznych. Ruch jest płynny, a ewentualne kilkuminutowe opóźnienia pojawiają się incydentalnie (np. ciągnik jedzie 5 km z prędkością 25 km/h, co dla jadącego za nim oznacza stratę ~5 minut względem normalnej jazdy). Nie ma natomiast sytuacji, by pojazdy stały w korku przez dłuższy czas poza terenem zabudowanym. Warto również wspomnieć o sezonowych zmianach. W okresach wzmożonego ruchu turystycznego (np. długi weekend majowy) notuje się większy ruch na

DK12, co wydłuża czasy przejazdu przez powiat – np. w piątkowe popołudnie tranzyt może być o ok. 20% wolniejszy niż zwykle, z uwagi na większą liczbę aut osobowych ciągnących w kierunku wschód-zachód. Z kolei w czasie kampanii buraczanej (jesienią) lokalnie na drogach do cukrowni tworzą się kolejki ciężarówek oczekujących na rozładunek – jednak dotyczy to krótkich odcinków przy samych zakładach i jest zarządzane (czasowe wstrzymywanie ruchu przez służby porządkowe, jeśli to konieczne).

Podsumowanie z wnioskami

Powiat gostyński charakteryzuje się ponadprzeciętnym natężeniem ruchu drogowego jak na jednostkę o typowo rolniczym charakterze. Główne korytarze transportowe – droga krajowa nr 12 oraz droga wojewódzka nr 434 – przenoszą duży ruch tranzytowy i lokalny, co skutkuje przeciążeniem układu drogowego w kluczowych punktach (zwłaszcza w Gostyniu). Analiza wykazała, że centrum Gostynia do niedawna obsługiwało łączny ruch sięgający 12–13 tys. pojazdów na dobę, z czego znaczną część stanowiły pojazdy ciężarowe kierujące się tranzytem przez miasto. To generowało problemy z płynnością ruchu oraz bezpieczeństwem (wzrost ryzyka kolizji i wypadków, uciążliwości dla pieszych). Podobne, choć mniejsze w skali, wyzwania dotyczyły innych miejscowości powiatu leżących na trasach przelotowych: Borek Wilkp., Piaski, Krobia – wszędzie tam tranzyt odbywał się dotąd przez centrum, kolidując z ruchem lokalnym. Kluczowym wnioskiem jest stwierdzenie, że infrastruktura drogowa nie w pełni dotychczas nadążała za obciążeniem ruchem, co wymagało podjęcia działań inwestycyjnych. Już teraz w realizacji są dwa strategiczne projekty: obwodnica Gostynia w ciągu DW434 (wojewódzka, oddana do użytku) oraz obwodnica Gostynia w ciągu DK12 (krajowa, w trakcie budowy). Ich efektem będzie znaczące odciążenie centrum Gostynia i Piasków od ruchu tranzytowego, poprawa przepustowości i spadek natężenia na drogach starych przebiegów. Docelowo pozwoli to przywrócić te przestrzenie miastu – ruch lokalny będzie odbywał się płynniej, a tranzyt ominie zwarte zabudowania. Mimo realizacji obwodnic, nadal aktualne pozostają inne wyzwania: konieczność poprawy bezpieczeństwa na odcinkach o wysokim ruchu (np. doświetlenie przejść dla pieszych, modernizacja skrzyżowań), potrzeba rozwoju alternatywnych form transportu w codziennych podróżach (aby zmniejszyć uzależnienie od samochodu) oraz utrzymanie/modernizacja dróg powiatowych, które pełnią funkcję dowozową do głównych tras. Warto wykorzystać fakt budowy obwodnic do zmiany sposobu organizacji ruchu w miastach – tam, gdzie ubywało tranzytu, można wdrożyć elementy uspokajające ruch, poprawiające warunki dla pieszych i rowerzystów. Sumarycznie, stan natężenia ruchu w powiecie można określić jako wysoki z punktu widzenia tranzytu i średni z punktu widzenia ruchu lokalnego. Prognozowane oddanie wszystkich planowanych inwestycji drogowych do 2025 roku powinno przynieść wyraźną poprawę sytuacji – szacuje się, że ruch ciężarowy w Gostyniu zmniejszy się o 70–80%, a czasy przejazdu przez newralgiczne odcinki skrócą się o kilka minut. Nadal jednak potrzeba działań

komplementarnych (organizacyjnych i infrastrukturalnych) na poziomie lokalnym, aby w pełni wykorzystać potencjał usprawnionej sieci drogowej i poprawić bezpieczeństwo oraz komfort przemieszczania się mieszkańców.

Rekomendacje

Na podstawie przeprowadzonej analizy sformułowano rekomendacje służące poprawie warunków ruchu drogowego i mobilności w powiecie gostyńskim. Zalecenia podzielono na dwie grupy: dotyczące miasta Gostyń (jako największego ośrodka i węzła komunikacyjnego) oraz dedykowane poszczególnym gminom powiatu, z uwzględnieniem ich specyfiki.

- **Miasto Gostyń:** Po oddaniu obwodnic tranzytowych należy skoncentrować się na uspokojeniu ruchu w centrum i poprawie bezpieczeństwa. Rekomenduje się dostosowanie organizacji ruchu na byłych odcinkach DK12/DW434 – np. skrócenie cykli sygnalizacji lub wprowadzenie sygnalizatorów akomodacyjnych dostosowujących cykl do bieżącego natężenia, aby zapobiegać tworzeniu się zatorów. Warto rozważyć ograniczenie wjazdu ciężkich pojazdów do śródmieścia (np. poprzez wyznaczenie strefy zakazu dla tranzytu powyżej 10t, z wyjątkiem zaopatrzenia). Zwolnioną przestrzeń uliczną można wykorzystać na potrzeby mieszkańców – szersze chodniki, pasy rowerowe, więcej przejść dla pieszych. Należy kontynuować rozwój transportu publicznego i alternatyw – istniejący system bezpłatnej komunikacji miejskiej powinien być utrzymany i promowany, aby zachęcić mieszkańców do rezygnacji z jazdy autem na krótkich dystansach. Rozbudowa infrastruktury rowerowej (np. bezpieczne drogi dla rowerów łączące osiedla z centrum i strefą gospodarczą) również przyczyni się do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego. Miasto powinno też zadbać o bezpieczeństwo na przejściach – doświetlenie, wysepki, sygnalizacja na żądanie w miejscach o dużym ruchu pieszych. Wreszcie, w kontekście wzrostu ruchu na obwodnicy miejskiej (ul. Helsztyńskiego) zaleca się monitoring i ewentualną przebudowę jej skrzyżowań (szczególnie z ul. Starogostyńską i Europejską) celem utrzymania płynności.
- **Gmina Borek Wlkp.:** Po uruchomieniu obwodnicy DK12 (omijającej Borek od północy) centrum miasta odetchnie od tranzytu. Zaleca się reorganizację ruchu w centrum Borku – np. zmianę charakteru dawnej drogi krajowej na ulicę miejską z parkowaniem i uspokojeniem ruchu (30 km/h). Niezbędne jest też zapewnienie czytelnego połączenia miasta z nową obwodnicą: oznakowanie drogowskazami dla kierowców chcących dotrzeć do Borku z DK12, tak by ruch turystyczny i zaopatrzeniowy łatwo znalazł zjazd. Dla drogi wojewódzkiej 438 (kierunek Pogorzela) rekomenduje się monitoring stanu nawierzchni i ewentualne wzmocnienie, ponieważ może ona przejąć część ruchu ciężarowego z DK12 (np. pojazdy jadące do Koźmina zamiast przez Jarocin mogą wybierać trasę przez Borek). W samej gminie warto poprawić bezpieczeństwo na

skrzyżowaniach wiejskich w ciągu DW437 i DW438 – np. poprzez lustra drogowe, lepsze oznakowanie podporządkowanych dróg powiatowych – by zapobiec wypadkom wynikającym z wymuszania pierwszeństwa przy dość rzadkim, lecz szybkim ruchu. Ponadto gmina może rozważyć rozwój komunikacji autobusowej do Gostynia (np. dodatkowe kursy w godzinach szczytu), co zmniejszy liczbę aut osobowych na trasie Borek–Gostyń.

- **Gmina Krobia:** Największym wyzwaniem pozostaje ruch na DW434 przecinający miasto Krobia. Rekomenduje się podjęcie starań o obejście drogowe Krobi – choćby w formie koncepcji/projektu przyszłej obwodnicy (we współpracy z samorządem województwa). Krótkofalowo należy poprawić warunki na istniejącej trasie: uspokoić ruch w rejonie rynku (np. wyniesione przejścia dla pieszych wymuszające redukcję prędkości), co paradoksalnie może zwiększyć płynność poprzez zapobieganie gwałtownym hamowaniom i przyspieszeniom. Warto zorganizować objazdy dla ciężarówek ponadnormatywnych – np. pojazdy bardzo szerokie/ciężkie kierować do Rawicza drogami krajowymi zamiast przez Krobię, aby nie tarasowały miasta. Zaleca się także rozwój infrastruktury parkingowej na obrzeżach centrum, by ograniczyć parkowanie na ulicy głównej (DW434) i poprawić przepustowość. Dla dróg powiatowych w gminie (szczególnie trasy Krobia – Pępowo i Krobia – Poniec) rekomenduje się poprawę bezpieczeństwa: wytyczenie pasów pieszo-rowerowych lub poboczy, gdyż rosnący ruch lokalny (zwłaszcza po otwarciu nowych firm w pobliskich Pudliszkach) oznacza więcej pieszych i rowerzystów na tych trasach. Gmina może również kontynuować promocję transportu zbiorowego – np. organizując dowozy do szkół gminnych tak, by mniej rodziców musiało korzystać z własnych aut, co zmniejszy ruch w porannym szczycie.
- **Gmina Pępowo:** Choć natężenie ruchu jest tu niewielkie, zaleca się dbałość o utrzymanie dróg lokalnych i przygotowanie na ewentualny wzrost ruchu w przyszłości (np. w razie pojawienia się nowych inwestorów w okolicy). Priorytetem powinna być poprawa dostępności transportowej gminy – obecnie Pępowo jest nieco peryferyjne, dlatego wskazane jest lobbowanie za modernizacją drogi powiatowej Pępowo–Kobylin (łącnik do drogi wojewódzkiej w powiecie krotoszyńskim) w celu skrócenia czasu dojazdu do drogi krajowej nr 36 i dalej do S5. Ponadto gmina mogłaby rozwinąć komunikację publiczną (np. mikrobusy do Gostynia czy Pogorzeli), aby mieszkańcy niezmotoryzowani mieli alternatywę dla aut. W samym Pępowie warto kontynuować poprawę bezpieczeństwa na głównych ulicach – np. dodatkowe progi zwalniające w pobliżu szkoły, czy też wyznaczenie strefy ograniczonej prędkości w centrum. Choć nie ma tu typowych korków, to występuje ruch maszyn rolniczych – gmina może we współpracy z policją prowadzić akcje uświadamiające dla rolników i kierowców, jak bezpiecznie poruszać się po wspólnych drogach (np. zalecenie zjazdu na pobocze przez wolny pojazd, gdy stworzy się za nim kolejka).

- **Gmina Piaski:** Po ukończeniu obwodnicy DK12 dawna trasa przez Piaski stanie się drogą gminną o znacznie mniejszym natężeniu. Należy to wykorzystać – rewaloryzować główną ulicę Piasków z myślą o mieszkańcach (nowe chodniki, bezpieczne przejścia, być może parkingi równoległe lub zatoki dla uspokojenia ruchu). Gmina powinna zadbać, aby tranzyt rzeczywiście przeniósł się na nową obwodnicę – potrzebne jest czytelne oznakowanie i być może ograniczenia tranzytu w samej miejscowości (zakazy wjazdu dla ciężarówek poza obsługą posesji). Ponieważ w Piaskach krzyżuje się droga krajowa z drogami lokalnymi, warto rozważyć budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Gostyńskiej (stara DK12) i Drzęczewskiej – pozwoli to spowolnić ewentualny ruch pozostały na DK12 i zwiększy bezpieczeństwo (dotychczas miejsce to było niebezpieczne przy dużym ruchu). W skali gminy ważne jest skomunikowanie terenów przemysłowych przy obwodnicy – planowany węzeł „Piaski” na DK12 powinien mieć dogodne połączenie z Piaskami i sąsiednimi wsiami, dlatego gmina może współpracować z powiatem w celu modernizacji dróg dojazdowych do tego węzła. Rekomenduje się również rozwój tras rowerowych łączących Piaski z Gostyniem (dystans ok. 5 km) – stworzenie bezpiecznej ścieżki pieszko-rowerowej pomiędzy tymi miejscowościami zachęci część osób do dojazdów rowerem zamiast samochodem, odciążając drogi w rejonie wschodniego Gostynia.
- **Gmina Pogorzela:** Głównym zaleceniem jest poprawa bezpieczeństwa i płynności na drodze wojewódzkiej 438, przebiegającej w niewielkiej odległości od gminy. W skali lokalnej warto rozwijać alternatywne połączenia między wioskami w gminie, aby część ruchu przerzucić na drogi o mniejszym znaczeniu: np. modernizacja drogi powiatowej Głoginin–Pogorzałki Małe mogłaby odciążyć fragment DW438 od ruchu lokalnego (mieszkańcy Pudliszek dojeżdżaliby do Pogorzeli inną trasą). Pogorzela, podobnie jak Pępowo, może rozbudować ofertę transportu zbiorowego, choćby w formie gminnej komunikacji minibusowej dowożącej do większych ośrodków (Gostyń, Krotoszyn).
- **Gmina Poniec:** Choć nie ma tu dróg wojewódzkich, Poniec pełni rolę węzła dróg powiatowych. Rekomenduje się usprawnienie ruchu wokół rynku – obecny układ jednokierunkowy warto uzupełnić o czytelne oznakowanie kierunków (turysta przejeżdżający przez Poniec powinien łatwo znaleźć drogę na Gostyń czy Leszno bez błędzenia po uliczkach). Można rozważyć częściową pedestrianizację ścisłego centrum w weekendy, kiedy ruch tranzytowy jest mniejszy – to poprawi atrakcyjność rynku i jednocześnie nie spowoduje dużych utrudnień (auta mogą pojechać objazdem dookoła rynku). Ważne jest utrzymanie dobrego stanu drogi Poniec – Żytowiecko – Rydzyna, która łączy gminę z drogą S5 (węzeł Rydzyna) – gmina powinna zabiegać w powiecie o jej regularne remonty i poszerzenie poboczy, bo to tędy odbywa się większość ruchu do dróg szybkiego ruchu. W celu poprawy bezpieczeństwa warto zainstalować oświetlenie uliczne LED wzdłuż głównych dróg w wsiach (np. Szurkowo, Śmiłowo) – co prawda ruch

tam nie jest duży, ale lepsza widoczność zmniejszy ryzyko wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu. Gmina Poniec, widząc trend wzrostu ruchu na swoich drogach powiatowych, może także przygotować plan zagospodarowania przestrzennego zabezpieczający korytarze pod ewentualne obejścia miejscowości (np. w dalekiej przyszłości obwodnicę Ponieca w kierunku północnym, gdyby ruch między regionem leszczyńskim a gostyńskim znacznie się nasilił). Choć dziś nie jest to pilne, takie planowanie z wyprzedzeniem pozwoli uniknąć konfliktów, gdy zajdzie potrzeba budowy nowych dróg.

Realizacja powyższych rekomendacji, dostosowanych do warunków miasta Gostynia i każdej z gmin, przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, poprawy bezpieczeństwa oraz ogólnej jakości życia mieszkańców. Kluczowe znaczenie ma skoordynowanie działań samorządu powiatowego, gminnego oraz zarządców dróg (GDDKiA i WZDW) – tylko kompleksowe i wspólne podejście pozwoli w pełni wykorzystać efekty nowych inwestycji (obwodnic) i rozwiązać istniejące problemy komunikacyjne w powiecie gostyńskim.

Nowe pomiary 2025:

- Dane GPR 2025 będą miały kluczowe znaczenie dla aktualizacji strategii transportowej.
- Należy zadbać o włączenie wyników do planowania i aplikowania o środki inwestycyjne (KPO, FENX, środki wojewódzkie).

3. Komunikacja publiczna:

Transport autobusowy.

Z uwagi na brak czynnych połączeń kolejowych, głównym środkiem publicznego transportu pasażerskiego w powiecie jest obecnie komunikacja autobusowa. Funkcjonuje sieć połączeń autobusowych łączących wsie i miasta powiatu z Gostyniem (jako centralnym węzłem) oraz z sąsiednimi powiatami. Obsługę zapewniają prywatni przewoźnicy regionalni, m.in.:

- MILLA (Leszno) – największy przewoźnik regionalny, obsługujący regularne linie autobusowe w powiecie.
- P.U.H. Andrzej Matuszewski (Krzywiń) – operator linii regularnych specjalnych (głównie dowozy szkolne).
- Dol-Trans-Tour (Gostyń) – lokalny przewoźnik realizujący przewozy regularne (w tym szkolne).
- Przemysław Ludwiczak – Usługi Transportowe (Gostyń) – przewozy regularne specjalne (np. dla szkół).

Autobusy zapewniają dojazd mieszkańców do szkół, pracy, urzędów i na zakupy. Główne ciągi komunikacyjne są względnie dobrze obsługiwane – przykładowo linie na trasach Gostyń–Krobia–Pogorzela, Gostyń–Poniec–Leszno czy Gostyń–Borek Wlkp. kursują regularnie.

Niemniej oferta kursów bywa ograniczona: wiele połączeń wykonywanych jest tylko w dni nauki szkolnej, a w weekendy spora część linii nie kursuje wcale. Brak jednolitego, zintegrowanego rozkładu i biletu powiatowego (każdy przewoźnik działa osobno) powoduje utrudnienia dla pasażerów – rozkłady nie są skoordynowane, a przesiadki między różnymi autobusami nie zawsze dogodne. Pozytywnym wyróżnikiem jest inicjatywa gminy Gostyń, która uruchomiła bezpłatną komunikację miejską i podmiejską na swoim terenie. Mimo niewielkiej liczby linii i kursów, darmowe autobusy w Gostyniu stały się ważnym elementem systemu – ułatwiają mieszkańcom dostęp do miasta bez użycia samochodu, eliminując bariery kosztowe. Jest to przykład dobrej praktyki, która może być rozwijana i naśladowana przez inne gminy (o ile pozwolą na to środki finansowe).

Transport kolejowy.

Powiat gostyński nie ma obecnie czynnego pasażerskiego połączenia kolejowego – linia kolejowa nr 360 (Gostyń–Kąkolewo–Leszno/Jarocin) została zamknięta dla ruchu pasażerskiego w 2012 r. W efekcie mieszkańcy muszą korzystać z transportu drogowego, aby dotrzeć do najbliższych stacji kolejowych poza powiatem (Leszno ~30 km, Kościan ~40 km, Jarocin ~35 km). Istnieje infrastruktura kolejowa o znaczeniu lokalnym: przez południową część powiatu przebiega nieczynna linia Leszno–Krotoszyn (przez Poniec i Dzieżycynę) z zachowanymi przystankami, a na wschodzie w Pępowie znajduje się stacja na linii Krotoszyn–Jarocin (również obecnie bez ruchu pasażerskiego). Brak kolei ogranicza dostępność transportową – szczególnie dla osób dojeżdżających do odleglejszych ośrodków lub nieposiadających samochodu. Integracja połączeń. Ze względu na powyższe uwarunkowania, integracja różnych środków transportu jest słaba. Autobusy nie są skomunikowane z pociągami („drzwi w drzwi”), bo pociągi nie kursują. Również między liniami autobusowymi brakuje formalnej koordynacji – rozkłady jazdy poszczególnych przewoźników bywają rozproszone. Mieszkańcy muszą samodzielnie planować ewentualne przesiadki. Nie istnieje wspólny bilet obejmujący różne środki transportu (np. autobus+bus gminny), co mogłoby zachęcić do częstszych przejazdów. Podsumowując, komunikacja publiczna w powiecie opiera się na autobusach, które zapewniają podstawową mobilność, lecz jej oferta jest ograniczona i niespójna. Poprawa wymaga przede wszystkim powrotu kolei oraz lepszej organizacji transportu autobusowego na szczeblu powiatowym (integrowanie rozkładów, dofinansowanie nierentownych połączeń poza godzinami szczytu, informacja pasażerska itp.). Obecne plany inwestycyjne (opisane dalej) dają szansę na istotne wzmocnienie transportu zbiorowego w najbliższych latach.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Infrastruktura rowerowa.

W ostatnich latach rozbudowa sieci dróg dla rowerów stała się ważnym kierunkiem działań samorządu. Obecnie w powiecie gostyńskim istnieje ok. 90 km wydzielonych dróg i ścieżek rowerowych. Ich rozmieszczenie jest jednak nierównomierne – większość zlokalizowana jest w obrębie miasta Gostynia i kilku głównych trasach.

Najbardziej rozbudowaną infrastrukturę rowerową posiada gmina Gostyń (zwłaszcza miasto Gostyń – spójna sieć ścieżek w mieście i okolicach). Dobrze rozwinięte są też trasy w gminach Krobia, Piaski i Pępowo (kilkanaście km każda). Z kolei w Pogorzeli i Borku infrastruktura rowerowa dopiero raczkuje (poniżej 3 km ścieżek). Sieć istniejących ścieżek jest fragmentaryczna – tworzy krótkie odcinki, często niepołączone ze sobą, co utrudnia dłuższe przejazdy. Przykładowo, w Krobi powstał ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Powstańców Wlkp. (ważny lokalnie odcinek), a w 2022 r. zbudowano 1,3 km ścieżkę Piaski–Smogorzewo w ciągu drogi powiatowej. Takie inwestycje poprawiają sytuację punktowo, ale brakuje spójnej sieci umożliwiającej bezpieczny dojazd rowerem np. z okolicznych wsi do Gostynia. Istniejące drogi dla rowerów często urywają się na granicach miejscowości lub w połowie drogi do celu. Samorządy powiatu dostrzegają ten problem. Powstała koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych dla Wielkopolski, która dla powiatu gostyńskiego przewiduje znaczną rozbudowę infrastruktury. Docelowo zaplanowano ok. 225 km tras rowerowych na terenie powiatu (w tym główne ciągi łączące wszystkie gminy z Gostyniem oraz trasy uzupełniające). W koncepcji wskazano 16 tras podstawowych spajających powiat (m.in. Gostyń–Piaski, Gostyń–Krobia, Gostyń–Borek, Gostyń–Pępowo–Kobylin, Gostyń–Poniec), 2 trasy uzupełniające i 1 łącznik z ościennym regionem (Krobia–Miejska Górka). Uwzględniono także aspekt intermodalny – np. planowana trasa Pępowo – stacja PKP Pępowo (2,4 km) ma umożliwić wygodny dojazd rowerem do reaktywowanej kolei. Realizacja tych zamierzeń uczyniłaby z powiatu gostyńskiego obszar opleciony spójną siecią kilkunastu promienistych tras rowerowych, znacząco zwiększając atrakcyjność i bezpieczeństwo ruchu rowerowego.

Ruch pieszy i infrastruktura dla pieszych.

W miastach powiatu (Gostyń, Krobia, Poniec, Borek, Pogorzela) zasadniczo przy większości ulic istnieją chodniki, co zapewnia pieszym względnie bezpieczne poruszanie się po terenie zabudowanym. Problemem pozostają jednak mniejsze miejscowości i obszary wiejskie, gdzie historycznie brakowało wydzielonych chodników wzdłuż dróg powiatowych. Piesi w wielu wsiach wciąż zmuszeni są iść poboczem jezdni, co stwarza ryzyko potrąceń – zwłaszcza na ruchliwych trasach tranzytowych. Taka sytuacja dotyczyła do niedawna m.in. części wsi w gminach Piaski, Gostyń czy Pępowo. Lokalne władze podejmują działania, by to zmienić.

Budowa brakujących chodników przy drogach powiatowych jest priorytetem – każdego roku udaje się zrealizować kolejne odcinki. W ostatnich latach powstały m.in. chodniki w miejscowościach Czeluścin, Babkowice, Stary Gostyń, Dzieczyna (przy szkołach i na dojazdach do przystanków autobusowych). Dzięki tym inwestycjom stopniowo domykana jest sieć chodników w newralgicznych punktach – szczególnie tam, gdzie ruch pieszych jest duży (okolice szkół, kościołów, ośrodków zdrowia). Niemniej nadal istnieją miejsca wymagające poprawy – zwłaszcza przy drogach powiatowych poza terenem zabudowanym (łączyących osiedla i przysiółki z centrami wsi). Innym wyzwaniem jest dostosowanie przestrzeni ulicznej do potrzeb pieszych w miastach. W Gostyniu i innych większych miejscowościach zdarzają się przypadki nieprawidłowego parkowania (samochody zajmujące chodniki), co utrudnia ruch pieszych. Konieczne jest egzekwowanie przepisów i tworzenie infrastruktury zapobiegającej takim sytuacjom (słupki blokujące, zatoki parkingowe). Ponadto przejścia dla pieszych na drogach o dużym natężeniu ruchu wymagają doświetlenia i często budowy azylów – aby zwiększyć bezpieczeństwo przekraczania jezdni. Te elementy są sukcesywnie wdrażane w ramach programów poprawy bezpieczeństwa (np. doświetlenie przejść w Gostyniu na ul. Wrocławskiej i Starogostyńskiej). Ogółem, warunki ruchu pieszego w powiecie można uznać za dobre w miastach oraz wymagające poprawy na obszarach wiejskich. Samorząd powiatowy wspólnie z gminami kontynuuje działania na rzecz pieszych, dostrzegając ich znaczenie – bezpieczna, ciągła infrastruktura chodnikowa to klucz do umożliwienia niezmotoryzowanym (dzieciom, seniorom, osobom bez auta) samodzielnego dostępu do szkół, sklepów czy przystanków. Realizacja hasła „bezpieczna droga do szkoły” poprzez budowę chodników i przejść w każdej miejscowości zamieszkałej jest jednym z celów lokalnej polityki mobilności.

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Analiza zagrożeń.

Główne czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu w powiecie gostyńskim to duży ruch tranzytowy (DK12 przecinająca powiat generuje wzmożony ruch ciężarówek i aut osobowych), niedostatki infrastruktury (brak chodników w terenie niezabudowanym, niebezpieczne skrzyżowania) oraz typowe zachowania użytkowników (przekraczanie prędkości na prostych odcinkach, nieuwaga pieszych). Szczególnie DK12 stanowi wyzwanie – przebiega przez kilka miejscowości (m.in. Gostyń, Kunowo, Bodzowo) i krzyżuje się z lokalnymi drogami, co przy dużym natężeniu stwarza ryzyko wypadków. Również niektóre skrzyżowania dróg wojewódzkich i powiatowych w miastach (np. w Gostyniu: okolice Pl. K. Marcinkowskiego, ul. Poznańskiej i Wrocławskiej) są kolizyjne. Na obszarach wiejskich najbardziej zagrożeni są niechronieni uczestnicy ruchu – piesi i rowerzyści na drogach bez poboczy i chodników. Wypadki i kolizje – statystyka. Policyjne dane za ostatnie lata pokazują umiarkowaną liczbę zdarzeń drogowych w powiecie, z tendencją do powolnej poprawy. W latach 2022–2024

zanotowano łącznie kilkadziesiąt poważniejszych wypadków rocznie (w tym kilka z udziałem pieszych lub rowerzystów²).

- W 2022 r. doszło do 3 wypadków z udziałem pieszych (1 ofiara śmiertelna) i 5 wypadków z udziałem rowerzystów (0 ofiar śmiertelnych). Odnotowano też kilkanaście kolizji niegroźnych z pieszymi (9) i rowerzystami (15).
- W 2023 r. wypadków z pieszymi było 2 (0 zabitych), z rowerzystami 2 (0 zabitych) – czyli mniej niż rok wcześniej. łącznie incydentów z niechronionymi było mniej, co wskazuje na poprawę.
- W 2024 r. nastąpił nieco gorszy rok dla pieszych – 4 wypadki (0 zabitych), natomiast z udziałem rowerzystów tylko 1 wypadek (0 zabitych). Mimo wzrostu liczby zdarzeń z pieszymi, cieszy utrzymanie zera ofiar śmiertelnych wśród pieszych i rowerzystów w 2023 i 2024 roku.

Analiza lokalizacji wypadków pokazuje, że większość zdarzeń koncentruje się w Gostyniu (największe natężenie ruchu) – ulice takie jak Wrocławska, Bojanowskiego, Witosa czy okolice Ronda Solidarności w Gostyniu pojawiają się kilkakrotnie w statystykach zdarzeń z pieszymi i rowerzystami. Poza tym incydenty rozproszone są w innych miejscowościach: np. wypadki z pieszymi odnotowano w Pępowie (ul. Powstańców Wlkp.), Piaskach (ul. Gostyńska), Borku Wlkp. (ul. Dworcowa), Krobi (Rynek, ul. Powstańców Wlkp.). Z kolei wypadki z udziałem rowerzystów miały miejsce m.in. na terenie Gostynia (ul. Nad Kanią, Kolejowa, Powstańców Wlkp.), w Pogorzeli (ul. Krotoszyńska), Poniecu (ul. Krobska) czy na trasach między wioskami (np. Gostyń–Brzezina, Zawada, Piaski–Lipie). Można zaobserwować, że punkty kolizyjne to głównie ruchliwe ulice miejskie i wloty dróg do miejscowości, gdzie następuje mieszanie ruchu tranzytowego z lokalnym.

Działania na rzecz poprawy BRD

Poprawa bezpieczeństwa ruchu jest priorytetem władz powiatu. Prowadzonych jest szereg działań inżynierskich i edukacyjnych:

- **Infrastrukturalne:** Budowa chodników i azylów dla pieszych (opisane wyżej), montaż dodatkowego oświetlenia ulicznego na przejściach, ustawianie znaków ostrzegawczych i ograniczeń prędkości w niebezpiecznych miejscach. Powiat wspólnie z gminami sukcesywnie likwiduje „czarne punkty” – np. przebudowano skrzyżowanie w Starym Gostyniu, poszerzono łuki drogi w Siemowie, zainstalowano progi zwalniające w rejonie szkół.
- **Organizacyjne:** Wprowadza się elementy uspokojenia ruchu („traffic calming”) w centrach miejscowości – m.in. wyznaczono strefy ograniczenia prędkości do 40 km/h w Gostyniu i Krobi, montowane są wysepki i zwężenia optyczne na wlotach do wsi, aby

² Na podstawie statystyk akcji Pieszy i Rowerzysty, powiat gostyński.

wymusić zdjęcie nogi z gazu. Ponadto policja prowadzi regularne kontrole prędkości na DK12 i DW434, gdzie notowano przypadki znacznych przekroczeń.

- **Edukacyjne i prewencyjne:** Co roku organizowane są kampanie „Bezpieczna droga do szkoły” – prelekcje dla uczniów o zasadach ruchu, rozdawanie odblasków pieszym i rowerzystom (akcje w szkołach i sołectwach). Policja i straż prowadzą działania informacyjne w mediach lokalnych, przypominając o bezpieczeństwie. Powiat stawia też na analizę zdarzeń – każde śmiertelne czy ciężkie zdarzenie drogowe jest szczegółowo analizowane przez starostwo i gminę, aby wyciągnąć wnioski na przyszłość (np. jeśli wypadek spowodowała zła widoczność – planuje się doświetlenie, jeśli nadmierna prędkość – rozważa się spowalniacze itp.).

Dzięki powyższym działaniom bezpieczeństwo stopniowo się poprawia – liczba wypadków śmiertelnych utrzymuje się na niskim poziomie (udało się przez ostatnie dwa lata uniknąć ofiar wśród pieszych/rowerzystów). Jednak władze zdają sobie sprawę, że konieczna jest dalsza czujność i praca, ponieważ „nawet pojedynczy tragiczny wypadek to o jeden za dużo”. Przyjęto wizję Vision Zero – dążenie do całkowitej eliminacji ofiar śmiertelnych na drogach powiatu, zwłaszcza wśród niechronionych uczestników ruchu. Cel ten przyświeca polityce mobilności i inwestycjom – wszelkie nowe projekty drogowe są oceniane także pod kątem wpływu na BRD (np. budowa obwodnic, aby wyprowadzić ciężki ruch z miast; projektowanie przejść z azylami; stosowanie standardów bezpieczeństwa rowerzystów).

Lokalne programy BRD: Powiat uczestniczy w ogólnopolskich i regionalnych programach poprawy bezpieczeństwa. Pozyskano dofinansowanie z Rządowego Programu Rozwoju Dróg na przebudowę kilku niebezpiecznych odcinków. Straż pożarna i OSP prowadzą szkolenia z pierwszej pomocy i reagowania na wypadki drogowe. Wspólne działania różnych służb skutkują m.in. szybkim oznakowaniem i zabezpieczeniem miejsc potencjalnie kolizyjnych (np. zgłaszanych przez mieszkańców poprzez narzędzia typu „Mapa zagrożeń”).

Podsumowując, sytuacja bezpieczeństwa na drogach powiatu jest relatywnie dobra, lecz z przestrzenią do dalszej poprawy. Najważniejsze wyzwania to dalsza infrastrukturalna ochrona pieszych i rowerzystów (chodniki, ścieżki, azyle) oraz redukcja zagrożeń na tranzytowej DK12 (co częściowo rozwiąże planowana obwodnica). Kontynuacja konsekwentnych działań prewencyjnych i inwestycyjnych powinna zbliżyć powiat gostyński do celu Vision Zero i uczynić jego drogi bezpieczniejszymi dla wszystkich użytkowników.

6. Intermodalność i integracja transportowa:

System intermodalny w powiecie gostyńskim znajduje się obecnie w fazie początkowej, lecz dzięki realizowanym inwestycjom oraz planowanym projektom, w latach 2025–2035 może

przejsć istotną transformację. Uwarunkowania przestrzenne (rozproszone osadnictwo, brak dużych ośrodków metropolitalnych) oraz historyczne ograniczenia (zamknięcie transportu kolejowego pasażerskiego w 2012 roku) spowodowały, że do tej pory transport w powiecie opierał się niemal wyłącznie na modelu samochód osobowy – pieszo. W praktyce mieszkańcy korzystali z własnych aut dojazdowych i rzadko przesiadali się na inne środki transportu w sposób planowy lub zorganizowany.

Brak oficjalnych systemów Park&Ride i Bike&Ride oraz ograniczona oferta komunikacji zbiorowej powodowały, że codzienne podróże mieszkańców są obecnie rozproszone i nieskoordynowane. Spontaniczne praktyki, takie jak parkowanie na obrzeżach miast i dalsze poruszanie się pieszo, pokazywały jednak potencjał tkwiący w oddolnej intermodalności.

Nowe perspektywy: integracja wokół powrotu kolei

Kluczowym przełomem będzie reaktywacja pasażerskiego ruchu kolejowego na trasie Gostyń–Kąkolewo–Leszno, zaplanowana do 2028 roku. Pociągi powrócą do Gostynia i Bodzewa, a tym samym możliwe stanie się stworzenie nowoczesnego systemu kolej + autobus + rower + pieszy. W perspektywie kilku lat Gostyń stanie się naturalnym lokalnym węzłem przesiadkowym, a inne gminy powiatu będą miały możliwość dowożenia mieszkańców do stacji kolejowych za pomocą komunikacji gminnej lub powiatowej.

Integracja środków transportu będzie musiała objąć kilka kluczowych elementów:

- **Budowę i organizację parkingów P&R oraz B&R** z uwzględnieniem dostępności dla rowerzystów i osób o ograniczonej mobilności.
- **Utworzenie systemu elastycznego dowozu mieszkańców** z mniejszych miejscowości do głównych punktów przesiadkowych, poprzez autobusowe linie dowozowe lub transport na żądanie.
- **Synchronizację rozkładów jazdy** – tak, aby autobusy i busy zapewniały wygodną przesiadkę na pociągi oraz na inne autobusy obsługujące wewnętrzne trasy powiatu.
- **Wdrożenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej** i rozkładów obejmującego wszystkie dostępne środki transportu (aplikacje mobilne, tablice informacyjne na przystankach).

Wyzwania i ograniczenia integracji

Realizacja powyższych założeń będzie wymagała pokonania kilku barier:

- **Infrastrukturalnych** – konieczność dostosowania istniejących dworców i przystanków do obsługi ruchu intermodalnego (np. miejsca parkingowe, bezpieczne stojaki rowerowe, czytelne oznakowanie).
- **Organizacyjnych** – stworzenie spójnego operatora lub koordynatora rozkładów jazdy na poziomie powiatu.

- **Finansowych** – potrzeba inwestycji w nowe przystanki, tablice informacji pasażerskiej, aplikacje mobilne i integrację biletów.
- **Społecznych** – przekonanie mieszkańców do korzystania z alternatywnych środków transportu zamiast wyłącznie samochodu osobowego.

Warto także zauważyć, że sukces intermodalności zależy od utrzymania dobrej jakości usług: atrakcyjnych czasów przejazdów, wysokiej niezawodności transportu zbiorowego oraz konkurencyjnych kosztów.

Potencjał rozwoju intermodalności

Powiat gostyński dysponuje solidnymi fundamentami pod rozwój zintegrowanego systemu transportu:

- **Bliskość dużych miast regionalnych** (Poznań, Leszno) i włączenie do głównych szlaków komunikacyjnych po ukończeniu inwestycji drogowych (obwodnica DK12).
- **Duża sieć lokalnych dróg** (powiatowych i gminnych), które umożliwiają elastyczne organizowanie transportu dowozowego.
- **Rosnąca liczba inwestycji w infrastrukturę rowerową i pieszą**, co ułatwi łączenie podróży „rower–pociąg” lub „pieszo–autobus”.

Jeżeli działania planistyczne, inwestycyjne i promocyjne zostaną skoordynowane, powiat gostyński w latach 2025–2035 ma szansę przekształcić się w spójny system mobilności zintegrowanej, w którym samochód, autobus, rower i kolej będą funkcjonowały jako wzajemnie uzupełniające się elementy codziennych podróży mieszkańców.

7. Wyzwania i potrzeby specyficzne dla obszaru:

Powyższe obszary wskazują na szereg wyzwań transportowych, wynikających z uwarunkowań przestrzennych, demograficznych i gospodarczych powiatu gostyńskiego. Do najważniejszych należą:

- **Rozległy, wiejski charakter obszaru:** Powiat jest największy powierzchniowo w okolicy (810 km²), z rozproszoną siecią 187 miejscowości. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury i komunikacji wszystkim mieszkańcom (także małych wiosek) wymaga utrzymania bardzo rozbudowanej sieci drogowej oraz organizacji transportu na dłuższych dystansach. To generuje wysokie koszty utrzymania dróg i kursowania autobusów przy relatywnie niewielkiej liczbie pasażerów z pojedynczych wsi. Potrzebą jest tu dalsze utwardzanie dróg lokalnych (by zapewnić dojazd każdej wsi) oraz ewentualne wsparcie finansowe transportu publicznego do peryferyjnych miejscowości, gdzie komercyjne autobusy nie docierają.
- **Depopulacja i starzenie się społeczeństwa:** Liczba mieszkańców powiatu spada od dekady (–3,5% w latach 2014–2023). Ubywa przede wszystkim osób w wieku

produkcyjnym (spadek z 63,7% do 58,2% populacji), za to wzrósł udział osób starszych (powyżej 60/65 lat) – seniorzy stanowią już ok. 21% mieszkańców. Ta zmiana demograficzna rodzi potrzebę inkluzji transportowej osób o ograniczonej mobilności. Seniorzy często nie prowadzą samochodu i wymagają dostępnych alternatyw: dogodnej komunikacji zbiorowej lub transportu na żądanie do lekarza, urzędu itp.. Powiat powinien rozwijać transport dostępny – niskopodłogowe autobusy, dostosowane przystanki, dowóz door-to-door dla osób o ograniczonej sprawności (np. we współpracy z OPS). Jednocześnie konieczne jest utrzymanie atrakcyjności regionu dla młodszych mieszkańców – brak perspektyw mobilności (np. słabe połączenia z miastami akademickimi czy miejscami pracy) może przyspieszyć emigrację ludzi młodych. Wyzwanie to wymaga poprawy połączeń z dużymi ośrodkami (Poznań, Wrocław, Leszno) – stąd kluczowy jest powrót kolei i szybkie połączenie drogowe (obwodnica, S5).

- **Tranzyt i ruch gospodarczy:** Powiat ma silną gospodarkę rolniczo-przemysłową – działa tu wiele firm przetwórstwa spożywczego i zakładów (cukrownia, mleczarnia, fabryka filtrów, huta szkła itd.). Generują one znaczący ruch towarowy (ciężarówki dowożące surowce i wywożące produkty). Ze względu na brak autostrady w pobliżu, tranzyt odbywa się drogami zwykłymi – głównie DK12 oraz drogami wojewódzkimi 434 i 308. Natężenie ruchu ciężkiego wpływa na szybkie zużywanie nawierzchni dróg oraz na bezpieczeństwo w miejscowościach. Potrzeby w tym obszarze to przede wszystkim inwestycje w infrastrukturę wyższego rzędu: budowa obwodnic (Gostyń – już realizowana; w przyszłości warto rozważyć obwodnice Krobi czy Borku), wzmocnienie nawierzchni dróg na trasach dowozu do dużych zakładów, poprawa przepustowości newralgicznych skrzyżowań. Ważna jest też współpraca z GDDKiA i województwem – np. dopilnowanie właściwej konserwacji DK12 oraz DW434, które pełnią rolę kręgosłupa transportowego lokalnej gospodarki.
- **Dostępność zewnętrzna:** Położenie powiatu jest peryferyjne względem dużych miast wojewódzkich (Poznań 75 km, Wrocław 100 km, Zielona Góra 120 km). Z jednej strony odległość 30–100 km sprzyja codziennym dojazdom do pracy i szkoły w tych ośrodkach, ale z drugiej – wymaga dobrych połączeń drogowych i kolejowych. Obecnie do Poznania czy Wrocławia mieszkańcy dojeżdżają głównie samochodami (ok. 1,5 godziny drogi). Brak kolei wydłuża czas i zniechęca do korzystania z transportu publicznego na dłuższych dystansach. Powiat stoi przed wyzwaniem poprawy dostępności regionalnej – reaktywacja kolei do wpięcia w magistralę E59 skróci czas dojazdu do Poznania/Wrocławia, a budowana S5 (Wrocław–Poznań) w sąsiedztwie również pozwoli szybciej dotrzeć do autostrady A2. Należy zadbać, by mieszkańcy powiatu mogli łatwo korzystać z tych nowych możliwości (np. dobre drogi do węzłów S5 w okolicy Ponieca/Rydzyny oraz do stacji kolejowych na granicy powiatu).

- **Ochrona środowiska i jakość życia:** Wyzwania transportowe mają też wymiar środowiskowy. Wzmożony ruch samochodowy przekłada się na hałas i emisje spalin (CO₂, NO_x) w miastach i przy głównych drogach. Zrównoważona mobilność jest tu potrzebą zarówno globalną (walka ze zmianami klimatycznymi), jak i lokalną (czystsze powietrze, spokojniejsze ulice). Powiat gostyński jako obszar rolniczy, jest wrażliwy na zanieczyszczenia – już teraz odczuwa skutki intensywnego rolnictwa (np. zagrożenie wód podziemnych azotanami). Ograniczenie emisji transportowych jest zatem pożądane. Wymaga to promowania transportu niskoemisyjnego: inwestycji w autobusy elektryczne lub CNG, tworzenia infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w miastach, a także – co najważniejsze – wspierania ruchu pieszego i rowerowego. Potrzeby mieszkańców w tym zakresie to m.in. rozbudowa bezpiecznych tras rowerowych, systemy roweru publicznego (np. Gostyń mógłby wprowadzić rower miejski), czy kampanie zachęcające do współdzielenia samochodu (carpooling) przez dojeżdżających do pracy.
- **Finansowanie utrzymania i rozwoju transportu:** Realizacja powyższych potrzeb jest kosztowna, podczas gdy budżety samorządów są ograniczone. Powiat gostyński, mimo pozyskiwania funduszy (krajowych i UE), stoi przed wyzwaniem zabezpieczenia środków na utrzymanie długiej sieci drogowej i dofinansowanie przewozów. Konieczna może być współpraca międzygminna – np. wspólne finansowanie linii autobusowych przekraczających granice gmin czy partnerstwo przy budowie ścieżek rowerowych łączących miasta. Innym pomysłem jest włączenie sektora prywatnego (np. firm transportowych czy dużych zakładów) w sponsorowanie infrastruktury, która przynosi im korzyści (model PPP przy parkingach czy stacjach ładowania). Długofalowo, kluczowe będzie również efektywne planowanie przestrzenne – tak, by inwestycje w transport wspierały rozwój (np. koncentracja zabudowy w zasięgu planowanych przystanków kolejowych, co zwiększy liczbę potencjalnych pasażerów).

8. Potencjał rozwoju:

Mimo zidentyfikowanych wyzwań, powiat gostyński posiada znaczny potencjał rozwoju systemu transportowego. Kilka czynników wskazuje na możliwości poprawy mobilności w kolejnych latach:

- **Inwestycje infrastrukturalne na horyzoncie:** Jak wspomniano, do 2028 r. powiat ma szansę odzyskać połączenie kolejowe ze światem zewnętrznym (Leszno/Poznań). Powrót pociągów pasażerskich to prawdopodobnie najważniejszy impuls rozwojowy – umożliwi szybki, wygodny dojazd do większych miast, co może zahamować emigrację młodych i ułatwić codzienne dojazdy do pracy. Nowoczesna, zmodernizowana linia kolejowa (z bezpiecznymi stacjami) da też możliwość rozwoju form intermodalnych –

wokół stacji w Gostyniu czy Krobi może powstać infrastruktura usługowa (parkingi, wypożyczalnie rowerów, małe centra logistyczne). Kolej zwiększy atrakcyjność inwestycyjną powiatu (lepszy transport towarów i ludzi). Również budowana obwodnica Gostynia (DK12) znacząco poprawi warunki drogowe – tranzyt ominie miasto, a kierowcy zaoszczędzą czas (szacunkowo przejazd przez Gostyń skróci się o 5–10 minut). To z kolei wzmocni spójność sieci drogowej, łącząc się z istniejącymi obwodnicami innych miast regionu i odciążając lokalne drogi. W planach krajowych znajduje się także dalsza modernizacja DK12 jako trasy tranzytowej (co może oznaczać w przyszłości kolejne obejścia miejscowości typu Borek czy Krobia).

- **Wykorzystanie gęstej sieci dróg lokalnych:** Gęstość dróg powiatowych jest atutem – powiat gostyński ma drugą najwyższą w Wielkopolsce gęstość dróg ulepszonych, ustępując tylko powiatowi krotoszyńskiemu. Ta dobra dostępność wewnętrzna to fundament, na którym można budować dalsze usprawnienia. Znaczna część sieci jest już zmodernizowana (95% utwardzona), co oznacza, że stosunkowo niewielkim nakładem (doszczelnienie brakujących ogniw – ostatnich nieutwardzonych odcinków, modernizacja mostków itp.) można osiągnąć pełną przejezdnosć i niezawodność układu drogowego. Daje to potencjał rozwoju np. transportu na żądanie – przy tak gęstej sieci bus lub autobus może dotrzeć w pobliże niemal każdego przysiółka. W dobie cyfryzacji powiat mógłby rozważyć pilotaż systemu „dial-a-ride” dla najmniejszych wsi – wykorzystując istniejącą sieć drogową do elastycznego dowozu mieszkańców (np. bus zamawiany aplikacją, zabierający pasażera z przystanku w jego wiosce i dowożący do centrum gminy lub na stację). Gęsta sieć dróg to też atut przy rozwoju turystyki – jest baza pod tworzenie szlaków tematycznych, tras rowerowych (np. dawne drogi gruntowe przez lasy mogą stać się szlakami MTB itp.).
- **Rozwój transportu rowerowego i pieszego** – efekt mnożnikowy: Inwestycje w infrastrukturę rowerową i pieszą mają stosunkowo niski koszt w porównaniu do dróg czy kolei, a przynoszą wiele korzyści naraz: poprawiają bezpieczeństwo, zdrowie mieszkańców, jakość środowiska oraz atrakcyjność osiedleńczą. Powiat gostyński ma tu spory potencjał – istnieją już aktywni użytkownicy (działają kluby rowerowe, m.in. Gostyński Klub Rowerowy “Cyklista” i Towarzystwo Rowerowe Piaski). Popyt na trasy rowerowe rośnie wraz z modą na turystykę aktywną. Rozbudowa sieci do planowanych 225 km mogłaby uczynić powiat prawdziwym rajem dla rowerzystów – zarówno mieszkańców dojeżdżających do pracy, jak i turystów (np. szlakiem do sanktuarium na Świętej Górze czy trasy między pałacami i dworami regionu). Efekty mogą być wielorakie: więcej osób wybierających rower zamiast auta (mniej korków, czystsze powietrze), wzrost atrakcyjności miejscowości (badania pokazują, że dobra infrastruktura pieszo-rowerowa zachęca ludzi do osiedlania się), rozwój lokalnej przedsiębiorczości (np. agroturystyka dla rowerzystów). Podobnie inwestycje w chodniki

i bezpieczne przejścia zwiększą komfort życia – rodzice z dziećmi, seniorzy bez auta zyskają niezależność w poruszaniu się po swojej okolicy. Powiat, inwestując w te “miękkie” formy mobilności, wpisuje się w trendy zrównoważonego transportu, a jednocześnie podnosi swój potencjał rozwojowy (zdrowsze społeczeństwo, bardziej przyjazne miasta).

- **Lepsza organizacja transportu publicznego:** Istnieje pole do usprawnień w komunikacji zbiorowej, które niekoniecznie wymagają wielkich nakładów – raczej lepszej koordynacji i wykorzystania dostępnych zasobów. Przykładowo, powiat mógłby utworzyć coś na kształt zintegrowanego centrum koordynacji transportu (np. w starostwie lub w formie związku międzygminnego) w celu synchronizacji rozkładów wszystkich przewoźników autobusowych i dowozu szkolnego. Lepsze ułożenie godzin odjazdów pozwoliłoby mieszkańcom łatwiej przesiadać się między autobusami różnych linii (np. z busa dowożącego z wioski na autobus do Poznania). Wprowadzenie jednego biletu okresowego na wszystkie linie w powiecie (na wzór biletów aglomeracyjnych) mogłoby zwiększyć frekwencję – mieszkańcy chętniej korzystaliby z autobusów, mając wygodę opłacenia jednorazowo przejazdów po całym powiecie. Takie uspołnienie transportu zbiorowego, wsparte powrotem kolei, mogłoby z czasem doprowadzić do renesansu komunikacji publicznej w regionie. Jest to ważne z punktu widzenia równości społecznej – zapewni dostęp do mobilności także tym, którzy z różnych powodów nie mogą korzystać z samochodu (młodzież, seniorzy, osoby uboższe). W dobie rosnących cen paliw, atrakcyjna komunikacja publiczna staje się też koniecznością ekonomiczną.
- **Wsparcie inicjatyw lokalnych i społecznych:** W powiecie działa wiele organizacji (stowarzyszeń, kół gospodyń, OSP) oraz aktywni mieszkańcy, którzy mogą stać się partnerami w usprawnianiu transportu. Przykładowo, organizacje pozarządowe promujące mobilność (np. klub rowerowy, stowarzyszenia seniorów) mogą pomóc w edukacji, organizacji wydarzeń (rajdy rowerowe, dni bez samochodu), a nawet w identyfikacji potrzeb (oddolne zgłaszanie miejsc niebezpiecznych czy propozycji nowych połączeń autobusowych). Powiat powinien korzystać z tego potencjału poprzez konsultacje społeczne i wspieranie cennych inicjatyw (np. dofinansowanie projektów NGO z zakresu bezpieczeństwa ruchu, jak montaż odbłasków w odzieży dziecięcej, czy organizacja miasteczek ruchu drogowego). Aktywizacja społeczności może przełożyć się na bardziej zrównoważone postawy – np. kampanie informacyjne mogą zachęcić do tworzenia grup carpoolingowych (wspólnych dojazdów kilku osób jednym autem), co już zaczyna się dziać wśród dojeżdżających do Poznania.
- **Planowanie przestrzenne sprzyjające mobilności:** Powiat ma wpływ (poprzez uzgodnienia studiów gminnych) na kształtowanie zagospodarowania terenu. Wykorzystując to, może ukierunkować rozwój tak, by minimalizować przyszłe problemy transportowe. Przykładowo, koncentracja nowych osiedli w pobliżu istniejących ciągów

komunikacyjnych (a nie w szczerym polu) pozwoli efektywniej obsłużyć je transportem publicznym. Zachowanie rezerw terenowych pod planowane trasy obwodowe i ścieżki rowerowe ułatwi ich budowę. Już teraz powiat współpracuje z Wielkopolskim Biurem Planowania Przestrzennego przy koncepcji tras rowerowych, co pokazuje zrozumienie synergii między planowaniem a transportem. Dalsze kroki to np. uwzględnianie w decyzjach o warunkach zabudowy wymogów dotyczących infrastruktury pieszo-rowerowej (deweloper budujący nowe osiedle powinien partycypować w budowie chodników, dróg dojazdowych, może nawet wiat przystankowych). Tego typu działania zapewnią, że rozwój powiatu będzie bardziej zrównoważony transportowo – nowe generatory ruchu powstaną tam, gdzie sieć już ich oczekuje, a nie w oddaleniu.

Reasumując, powiat gostyński stoi u progu istotnych zmian w systemie transportowym. Wyzwania – duży obszar, rozproszona zabudowa, brak kolei – są poważne, lecz dzięki skoordynowanym działaniom można je przekuć w sukces. Kluczowe projekty (kolej, obwodnica) otwierają nowe perspektywy, a praca u podstaw (modernizacja dróg lokalnych, rozwój komunikacji autobusowej, infrastruktury rowerowej) tworzy solidną bazę. Władze powiatu, współpracując z gminami i wykorzystując dostępne fundusze, mogą stopniowo zbudować system transportowy odpowiadający potrzebom XXI wieku: bezpieczny, zrównoważony i dostępny dla wszystkich mieszkańców – od ucznia, przez pracującego, po seniora. Potencjał rozwojowy jest duży, o ile wykorzysta się sprzyjające okoliczności i będzie kontynuować obraną strategię zrównoważonej mobilności, zgodną zarówno z potrzebami lokalnymi, jak i trendami krajowymi. Powiat gostyński ma szansę stać się modelowym przykładem regionu, który dzięki inwestycjom i dobrej polityce transportowej poprawił jakość życia mieszkańców oraz swoją konkurencyjność w skali regionu.

9. Główne generatory ruchu i transportu w powiecie gostyńskim, to:

a) Główni pracodawcy na terenie powiatu:

- **Przetwórstwo rolno-spożywcze:**
 - Spółdzielnia Mleczarska w Gostyniu, ul. Wielkopolska 1, 63-800 Gostyń,
 - Zakład Zielarski KAWON-HURT Nowak Sp.j., ul. Krajewice 119, 63-800 Gostyń,
 - Pudliszki Sp. z o.o., ul. Fabryczna 7, 63-840 Krobia,
 - Emilgrana Poland Sp. z o.o., Siedlec 71B, 63-830 Pępowo,
 - Zakład Mięсны Marian Kaczmarek, ul. Powstańców Wielkopolskich 26a, 63-830 Pępowo,
 - Ubojnia królików BOROWCZYK S.C., ul. Czachorowo 49, 63-800 Gostyń,
- **Stolarstwo:**
 - Pallas s.c., ul. Młynarska 3, 63-800 Gostyń,
 - Stolarstwo Robaczyński, ul. Kotkowiaka 11, 63-860 Pogorzela,

- Stolarstwo Sierakowscy, ul. Krobska 9, 64-125 Poniec,
- **Maszyny rolnicze, powozy konne i przyczepy:**
 - Toral, ul. Przemysłowa 2, 63-800 Gostyń,
 - Grupa Unirol, ul. Głosiny 11b, 63-810 Borek Wielkopolski,
 - Zuptor Sp. z o.o., ul. Ogrodowa 6, 63-800 Gostyń,
 - Glinkowski Sp. z o.o., Sikorzyn 21, 63-800 Gostyń,
 - Agro-Tom Sp. z o.o., Błonie 46, 63-860 Pogorzela,
 - Teriel, ul. Przemysłowa 5, 63-800 Gostyń,
- **Przemysł:**
 - Cubato Sp. z o.o., ul. Przemysłowa 10, 63-800 Gostyń,
 - Tech-Piek Kaczmarek Malewo, ul. Malewo 1, 63-800 Gostyń,
 - Proton Filtration Engineering, ul. Przemysłowa 12, 63-800 Gostyń,
 - MANN+HUMMEL FT Poland Sp. z o.o. Sp.k., ul. Wrocławska 145, 63-800 Gostyń,
 - Simpax Sp. z o.o., ul. Przemysłowa 15, 63-800 Gostyń,
- **Tekstyli:**
 - Albero Mio, ul. Przemysłowa 20, 63-800 Gostyń,
- **Chłodnictwo i fotowoltaika**
 - Techcool, ul. Przemysłowa 25, 63-800 Gostyń,
 - T&T Chłodnictwo, ul. Przemysłowa 30, 63-800 Gostyń,
 - Thunder System Plus, ul. Przemysłowa 35, 63-800 Gostyń,
- **Opakowalnictwo:**
 - Famag, ul. Przemysłowa 40, 63-800 Gostyń,
 - Gloss, ul. Przemysłowa 45, 63-800 Gostyń,
 - Mondi Simet Sp. z o.o., ul. Przemysłowa 50, 63-800 Gostyń,
 - Ardagh Glass Poland Sp. z o.o., ul. Starogostyńska 9, 63-800 Gostyń,
 - Netbox Group Sp. z o.o., Czachorowo 46, 63-800 Gostyń,
 - JassBoard, ul. Przemysłowa 55, 63-800 Gostyń,

b) Główne instytucje

- Starostwo Powiatowe w Gostyniu,
- Urząd Miejski w Borku Wielkopolskim,
- Urząd Miejski w Gostyniu,
- Urząd Miejski w Krobi,
- Urząd Gminy w Pępowie,
- Urząd Gminy w Piaskach,
- Urząd Miejski w Pogorzeli,
- Urząd Miejski w Poniecu,
- Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Gostyniu, ul. Nad Kanią 136, 63-800 Gostyń,

- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Gostyniu, ul. Przy Dworcu 4, 63-800 Gostyń,
- Komenda Powiatowa Policji w Gostyniu, ul. Wrocławska 44, 63-800 Gostyń,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Gostyniu, ul. Wrocławska 247, 63-800 Gostyń,
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Gostyniu, ul. Poznańska 200 (3 piętro, budynek Powiatowego Urzędu Pracy), 63-800 Gostyń,
- Powiatowy Urząd Pracy w Gostyniu, ul. Poznańska 200, 63-800 Gostyń,
- Zespół Szkół Zawodowych w Gostyniu, ul. Tuwima 44, 63-800 Gostyń,
- Zespół Szkół Specjalnych w Brzeziu, Brzezie 33, 63-800 Gostyń,
- Zespół Szkół Rolniczych w Grabonogu, Grabonóg 63, 63-820 Piaski,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących i Zawodowych w Krobi, Ogród Ludowy 2, 63-840 Krobia,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Gostyniu, ul. Wrocławska 10, 63-800 Gostyń,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Gostyniu, ul. Wrocławska 8, 63-800 Gostyń,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Gostyniu, ul. Wrocławska 8 (piętro I),
- Dom Pomocy Społecznej w Rogowie, Rogowo 24, 63-840 Krobia,
- Dom Pomocy Społecznej w Zimnowodzie, Zimnowoda 17, 63-810 Borek Wlkp.,
- Dom Pomocy Społecznej w Chwałkowie, Chwałkowo 74, 63-840 Krobia,
- Dom Pomocy Społecznej w Chumiętkach, Chumiętki 22, 63-840 Krobia,
- Centrum Obsługi Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Bodzewie, Bodzewo 64, 63-820 Piaski,
- Dom Dziecka w Gostyniu, ul. ks. Franciszka Olejniczaka, 12a 63-800 Gostyń,
- Dom Dziecka w Bodzewie nr 1, Bodzewo 64, 63-820 Piaski,
- Dom Dziecka w Bodzewie nr 2, Bodzewo 64, 63-820 Piaski,
- Środowiskowy Dom Samopomocy w Krobi, ul. Powstańców Wielkopolskich 103 a, 63-840 Krobia,
- Szkoła Filialna w Bułakowie, Pogorzela 58, 63-860 Pogorzela,
- Szkoła Podstawowa Filialna w Sułkowicach przy Szkole Podstawowej im. Ziemi Biskupiańskiej w Starej Krobi, Krobia 86, 63-840 Krobia,
- Szkoła Podstawowa Im Adama Mickiewicza w Pogorzeli, ul. Parkowa 7, 63-860 Pogorzela,
- Szkoła Podstawowa im. bł. Edmunda Bojanowskiego w Szelejewie, Piaski 87, 63-820 Piaski,
- Szkoła Podstawowa im. Edmunda Bojanowskiego w Kunowie, ul. Szkolna 5, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa im. gen. Dyw. Stefana Roweckiego "Grota" w Żytowiecku, Łęka Mała 46, 63-805 Łęka Mała,

- Szkoła Podstawowa im. Gustawa Eugeniusza Potworowskiego w Goli, Gostyń 17, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Pępowie, ul. Powstańców Wielkopolskich 44, 63-830 Pępowo,
- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Siemowie, Gostyń 102, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Zimnowodzie, Borek Wielkopolski 7, 63-810 Borek Wielkopolski,
- Szkoła Podstawowa im. Janusza Kusocińskiego w Daleszynie, Gostyń 76, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa im. Podpułkownika Doktora Bernarda Śliwińskiego w Poniecu, ul. Szkolna 8, 64-125 Poniec,
- Szkoła Podstawowa im. Powstańców Wielkopolskich w Skoraszewicach, Pępowo 15a, 63-830 Pępowo,
- Szkoła Podstawowa im. Prof. Józefa Zwierzyckiego w Krobi, ul. Prof. Józefa Zwierzyckiego 1, 63-840 Krobia,
- Szkoła Podstawowa im. Stanisława Fenrycha w Pudliszkach Z Klasami Integracyjnymi, ul. Szkolna 20, 63-842 Pudliszki,
- Szkoła Podstawowa im. Wandy Modlibowskiej w Sikorzynie, Sikorzyn 16B, 63-800 Sikorzyn,
- Szkoła Podstawowa im. Władysława Jagiełły w Borku Wlkp., ul. Szkolna 1, 63-810 Borek Wielkopolski,
- Szkoła Podstawowa im. Ziemi Biskupiańskiej w Starej Krobi, Krobia 71, 63-840 Krobia,
- Szkoła Podstawowa Jedność, ul. Władysława Reymonta 7, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi im. Czarneho Legionu w Gostyniu, ul. Stanisława Helsztyńskiego 8, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa nr 2 im. gen. Tadeusza Kutrzeby w Gostyniu, ul. Wrocławska 264, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa nr 3 z Oddziałami Dwujęzycznymi w Gostyniu, ul. Hutnika 3, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa nr 5 im. ks. Franciszka Olejniczaka w Gostyniu, ul. Graniczna 1, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa Specjalna w Zespole Szkół Specjalnych w Brzeziu, Gostyń 40, 63-800 Gostyń,
- Szkoła Podstawowa w Nieparcie, Krobia 45, 63-840 Krobia,
- Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi im. Mikołaja Kopernika w Piaskach, ul. Drzęczewska 9, 63-820 Piaski,
- Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi im. Powstańców Wielkopolskich w Bodzewie, Piaski 35, 63-820 Piaski,

c) Wykaz placówek ochrony zdrowia, m.in:

- Asklepios Poradnia Medycyny Rodzinnej _ Pogorzela, ul. Elizy Orzeszkowej 13, 63-860 Pogorzela,
- Asklepios Poradnia Medycyny Rodzinnej – Piaski, ul. Leśna 3., 63-820 Piaski,
- Asklepios Poradnia Medycyny Rodzinnej- Pępowo, ul. Ludwika Mycielskiego 2, 63-830 Pępowo,
- Bas-Med Gostyń, ul. Juliusza Słowackiego 13, 63-800 Gostyń,
- Bonifraterskie Centrum Rehabilitacji, os. Marysin 1, 63-820 Piaski,
- Bonifraterskie Centrum Rehabilitacji pw. Św. Benedykta Menni – Piaski, os. Marysin 1, 63-820 Piaski,
- Centrum Fizjoterapeutyczne i Edukacyjne, ul. Kościuszki 19, 64-125 Poniec,
- Centrum Stomatologiczne, ul. Władysława Reymonta 5, 63-800 Gostyń,
- DaVita Clinic Gostyń, pl. Karola Marcinkowskiego 8/9, 63-800 Gostyń,
- Dom Zdrowia i Spokoju, Szelejewo Drugie 10/A, 63-820 Piaski,
- Dział Pomocy Doraźnej, pl. Karola Marcinkowskiego 8/9, 63-800 Gostyń,
- Gabinet Stomatologiczny, ul. Dworcowa 59a, 63-810 Borek Wielkopolski,
- Gabinety stomatologiczne "NOVA-DENT", ul. Kolejowa 12, 63-800 Gostyń,
- Laboratorium Medyczne "LABOR", ul. przy Dworcu 4, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ALDENT", Orłonia 1 a, 63-830 Pępowo,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Juvenia" Usługi Pielęgniarskie, Chumiętki 22, 63-840 Chumiętki,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "PRO-BONO" Usługi Pielęgniarskie, Rogowo 24, 63-840 Rogowo,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Leczenia Specjalistycznego "MEDICARE", ul. przy Dworcu 8a, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej GINEKOLOG, ul. przy Dworcu 4a, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDICUS Przychodnia Lekarzy Podstawowej Opieki Zdrowotnej, ul. przy Dworcu 4, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDICUS Przychodnia Lekarzy Podstawowej Opieki Zdrowotnej Filia w Szelejewie, Szelejewo Drugie 10a, 63-820 Szelejewo Drugie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Lekarzy Podstawowej Opieki Zdrowotnej "MEDGOS", Graniczna 6 ef, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Rehabilitacja, Fizykoterapia, Masaż leczniczy, UL. Władysława Łokietka 3, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Zespół Pielęgniarek i Położnych ZDROWIE, ul. Graniczna 6 EF, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Podstawowej i Specjalistycznej Opieki Medycznej "Pias-Cordis", Rynek 6, 63-820 Piaski,

- Niepubliczny Zakład Podstawowej i Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej "PORADNIE LEKARSKIE", Łęka Wielka 80/7, 63-805 Łęka Wielka,
- Niepubliczny Zakład Podstawowej i Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej "PORADNIE LEKARSKIE", ul. przy Dworcu 4, 63-800 Gostyń,
- Niepubliczny Zakład Podstawowej i Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej "PORADNIE LEKARSKIE", ul. Szkolna 1c, 63-842 Pudliszki,
- Niepubliczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej Spółka Pielęgniarek i Położnej Pigułka s.c., ul. Powstańców Wielkopolskich 95E, 63-840 Krobia,
- NZOZ "Bez stresu", ul. Kolejowa 12, 63-800 Gostyń,
- NZOZ "Vita-Dent", ul. Władysława Reymonta 5, 63-800 Gostyń,
- NZOZ Centrum Medyczne Krob-Med., Powstańców Wlkp. 95E, 63-840 Krobia,
- NZOZ Mario-Dent, ul. Droga Lisia 56, 64-810 Borek Wielkopolski,
- NZOZ Poradnia Chirurgiczna Poradnie Specjalistyczne, ul. przy Dworcu 4a, 63-800 Gostyń,
- NZOZ Poradnia Zdrowia Psychicznego, ul. przy Dworcu 4, 63-800 Gostyń,
- NZOZ Specjalistyczne Poradnie Lekarskie "Hipokrates" Sp. p., Przy Dworcu 4a, 63-800 Gostyń,
- NZOZ Zespół Pielęgniarek i Położnej "PULS", ul. Ludwika Mycielskiego 2, 63-830 Pępowo,
- NZOZ Zespół Pielęgniarek i Położnej s.c., ul. Dworcowa 2B, 64-125 Poniec,
- NZOZ Zespół Przychodni Lekarza Rodzinnego, ul. Dworcowa 2B, 64-125 Poniec,
- NZPiSOZ "PROVITA", Poniecka 12 A, 63-840 Krobia,
- Nzpoz "Promedica", Gogolewo 49, 63-840 Gogolewo,
- Nzpoz "Promedica", ul. Szkolna 1, 63-842 Pudliszki,
- NZPOZ Zespół Pielęgniarek i Położnej s.c. "Tętno", ul. Elizy Orzeszkowej 13, 63-860 Pogorzela,
- OSTOJA s.c. Centrum Medyczne, ul. Energetyka 2a, 63-800 Gostyń,
- Panmed IV, ul. przy Dworcu 8A, 63-800 Gostyń,
- Polmed, ul. przy Dworcu 8A, 63-800 Gostyń,
- Poradnia Stomatologiczna, ul. Kolejowa 1, 63-800 Gostyń,
- Poradnia stomatologiczna, ul. Powstańców Wielkopolskich 41A, 63-800 Gostyń,
- Poradnie Specjalistyczne Gostyń, ul. Graniczna 6E, 63-800 Gostyń,
- Powiatowa Stacja Sanitarno - Epidemiologiczna w Gostyniu, ul. przy Dworcu 4/3, 63-800 Gostyń,
- POZ Medicus, ul. Starogostyńska 9, 63-800 Gostyń,
- Pracownia Fizjoterapii, ul. przy Dworcu 4A, 63-800 Gostyń,
- Pracownia Fizjoterapii, ul. Władysława Łokietka 3, 63-800 Gostyń,
- Pracownia Fizjoterapii, ul. Wrocławska 225A, 63-800 Gostyń,
- Praktyka Pielęgniarska "KAJ-MED" s.c., ul. Starogostyńska 9, 63-800 Gostyń,

- Praktyka Pielęgniarska "Providi", Chwałkowo 74, 63-840 Chwałkowo,
- Profilaktyka i Rehabilitacja AKANT NZOZ, ul. przy Dworcu 4a, 63-800 Gostyń,
- Przychodnia Lekarzy Podstawowej Opieki Zdrowotnej "ZDROWIE", Ul. Droga Lisia 56, 63-810 Borek Wielkopolski,
- Szkolny Gabinet Dentystyczny – Gostyń, ul. Wrocławska 264, 63-800 Gostyń,
- Szkolny Gabinet Dentystyczny – Piaski, ul. Drzędzewska 9, 63-820 Piaski,
- Szpital Gostyń, pl. Karola Marcinkowskiego 8/9, 63-800 Gostyń,
- Usługi Rehabilitacyjne, Rynek 8, 63-840 Krobia,
- Zakład Fizjoterapii, Szelejewo Drugie 10A, 63-820 Szelejewo Drugie,
- Zakład Opiekuńczo – Leczniczy, ul. Wrocławska 8, 63-800 Gostyń,
- Zespół ambulatoryjnych świadczeń zdrowotnych, pl. Karola Marcinkowskiego 8/9, 63-800 Gostyń,
- Zespół Przychodni Lekarza Rodzinnego "GOS-MED" Sp.j., ul. Graniczna 4, 63-800 Gostyń.

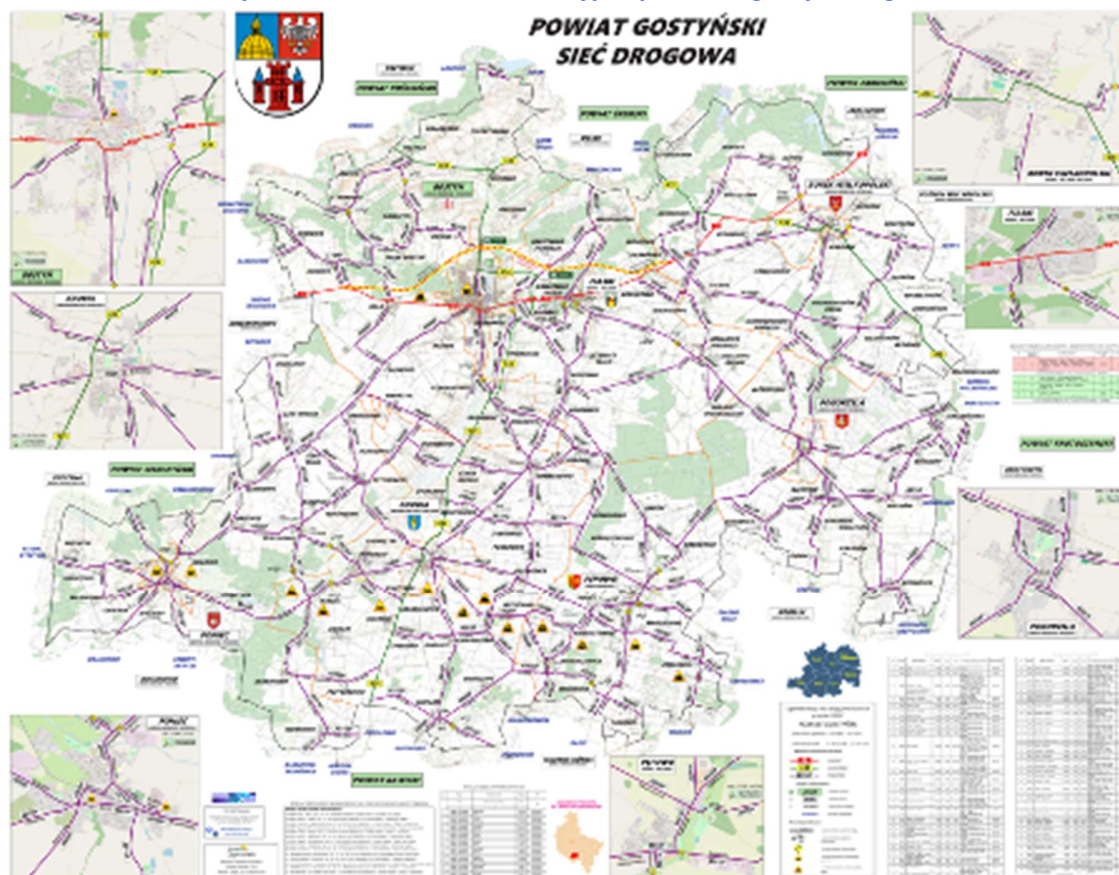
2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Podstawę drogowej infrastruktury transportowej na obszarze powiatu gostyńskiego stanowi sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych (zestawienie poniżej oraz Rysunek 2.8.):

- Droga krajowa nr 12 (granica państwa) – Łęknica-Leszno-Gostyń-Jarocin-Dorohusk (granica państwa),
- Drogi wojewódzkie:
 - Nr 308 – Nowym Tomyśl – Grodzisk Wlkp. – Kościan-Kurowo,
 - Nr 434 – Lubowo-Iwno-Kostrzyn—Kornik-Śrem-Gostyń-Rawicz,
 - Nr 437 – Dolsk-Koszkowo,
 - Nr 438 – Borek Wlkp. – Zimnowoda-Koźmin Wlkp.
- drogi powiatowe (stan na koniec 2023 roku według GUS):
 - o nawierzchni twardej – 472,9 km,
 - o nawierzchni twardej, ulepszonej – 460,5 km,
 - o nawierzchni gruntowej – 14,6 km,
- drogi gminne (stan na koniec 2023 roku według GUS):
 - o nawierzchni twardej – 415,6 km,
 - o nawierzchni twardej, ulepszonej – 325,2 km,
 - o nawierzchni gruntowej – 192,5 km,

Rysunek 2.8. Sieć komunikacyjna powiatu gostyńskiego



Źródło: Dane powiatu gostyńskiego

Transport kolejowy

Powiat gostyński nie posiada bezpośredniego dostępu do czynnej infrastruktury kolejowej. Dostępność do transportu kolejowego na przebiegu trasy rowerowej, jest o tyle istotna, że pozwala rowerzyście na swobodne dzielenie trasy na krótsze odcinki i skorzystanie z możliwości dalszej podróży za pośrednictwem kolei.

2.5.2. Transport publiczny

Komunikacja publiczna.

Powiat gostyński dysponuje obecnie mieszaną siecią połączeń autobusowych organizowanych zarówno przez samorząd, jak i podmioty komercyjne. Ważną rolę odgrywa Powiatowa Komunikacja Autobusowa, uruchomiona w 2021 r. jako odpowiedź na wcześniejszy zanik transportu publicznego w regionie. Początkowo funkcjonowało 9 linii obejmujących cały powiat – tak zaplanowanych, by mieszkańcy nawet najmniejszych wsi mogli dojechać do stolicy powiatu (Gostynia) w celach edukacyjnych, zdrowotnych czy zakupowych. Powiat zleca

obsługę tych linii operatorowi Milla Spółdzielnia z Leszna (dawny PKS Leszno) w oparciu o dofinansowanie z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Dzięki temu utrzymano własne przewozy autobusowe, będąc jednym z pierwszych powiatów w subregionie z reaktywowanym transportem publicznym. Obecnie (2024/25) sieć powiatowa składa się z 5 stałych linii łączących Gostyń z głównymi miejscowościami powiatu. Należą do nich relacje m.in.:

- Gostyń – Krobia – Pudliszki,
- Gostyń – Borek Wlkp. – Skokówko,
- Gostyń – Pogorzela – Kromolice,
- Gostyń – Poniec – Szurkowo,
- Gostyń – Stara Krobia – Przyborowo.

Trasy te pokrywają obszar wszystkich gmin powiatu i zostały utrzymane jako najbardziej oblegane przez pasażerów. W 2025 r. uruchomiono dodatkowo 4 linie szkolne dopasowane do dojazdów młodzieży do szkół ponadpodstawowych w Gostyniu, Grabonogu i Krobi – kursują one wyłącznie w dni nauki szkolnej (dwa kursy: rano i po południu). Powiatowa komunikacja ma charakter użyteczności publicznej, co oznacza otwartość dla wszystkich pasażerów (nie tylko uczniów). Jednocześnie samorząd powiatowy współfinansuje ją znaczącymi środkami (ponad 740 tys. zł zabezpieczonych w budżecie 2025), aby przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu mieszkańców pozbawionych dostępu do prywatnego auta. Nie bez znaczenia jest także dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Niezależnie od linii powiatowych, gmina Gostyń organizuje własną komunikację miejską i podmiejską. Od kilku lat funkcjonuje sieć 11 linii miejskich obsługujących samo miasto oraz 6 linii podmiejskich sięgających okolicznych wsi (m.in. Stary Gostyń, Tworzymirki, Sikorzyn, Ziółkowo, Siemowo, Brzezine). Obsługę zapewnia firma Markpol z Mielca, a przewozy są finansowane z budżetu gminy – dla pasażerów pozostają bezpłatne. Dzięki temu mieszkańcy miasta i najbliższych okolic mają zagwarantowany dojazd do centrum Gostynia, urzędów, sklepów czy cmentarza komunikacją zbiorową bez ponoszenia kosztów biletu. Swoje usługi świadczą też przewoźnicy komercyjni na trasach wybiegających poza powiat. Najważniejsze połączenie regionalne to linia Gostyń – Poznań, obsługiwana regularnie przez PKS Poznań S.A. Kilka kursów dziennie łączy Gostyń przez Dolsk, Śrem i Kórnik z Poznaniem, zapewniając dojazd do stolicy województwa wielkopolskiego. Czas przejazdu wynosi ok. 1 godz. 45 min, a cena biletu jednorazowego waha się w granicach 20–30 zł. Ponadto przewoźnik z Leszna (Milla) utrzymuje linię Gostyń – Leszno, kursującą kilka razy dziennie (m.in. w godzinach porannych i popołudniowych) przez wsie powiatu leszczyńskiego (Krzemieniewo, Pawłowice, Kąkolewo). Istnieją także pojedyncze kursy łączące Gostyń z ościennymi powiatami – np. poranny autobus z Borku Wlkp. do Gostynia czy połączenie z Pogorzeli do Gostynia w godzinach popołudniowych – jednak mają one charakter szczytkowy i często wynikają z dostosowania rozkładów dawnego PKS do potrzeb szkolnych. Poza wymienionymi relacjami

brak jest stałych dalekobieżnych linii autobusowych (np. do dużych miast jak Wrocław czy Łódź); mieszkańcy takich potrzeb muszą korzystać z przesiadek (np. przez Leszno/Poznań) lub z oferty przewoźników prywatnych (busów okazjonalnych, carpoolingu itp.).

Rozkłady jazdy i dostępność oferty

Częstotliwość kursowania autobusów publicznych w powiecie jest ograniczona i podporządkowana głównie dojazdowi w dni powszednie. Powiatowe linie autobusowe realizują zazwyczaj 1–3 pary kursów dziennie na każdej trasie. Z reguły jest to kurs poranny z gminy do Gostynia oraz popołudniowy powrotny, ewentualnie dodatkowy kurs w środku dnia na bardziej obleganych relacjach. Dni i godziny kursowania są skorelowane z potrzebami uczniów i osób pracujących – większość autobusów odjeżdża we wczesnych godzinach rannych, tak aby dowieźć pasażerów do Gostynia około 7:00–8:00, natomiast kursy powrotne realizowane są w godzinach popołudniowych (14:00–16:00). W efekcie, poza szczytem porannym i popołudniowym transport publiczny na wielu trasach nie jest dostępny. Pewne ulepszenie stanowiły nowo uruchomione linie szkolne w 2025 r., zapewniające dodatkowe kursy (rano i po lekcjach) z rejonów Pogorzeli, Krobi, Ponieca czy Borku do szkół średnich. Niemniej także one funkcjonują wyłącznie w dni nauki szkolnej (oznaczone w rozkładzie symbolem „S”). Dni kursowania komunikacji powiatowej to dni robocze (poniedziałek–piątek). W weekendy komunikacja o charakterze szkolnym i urzędowym nie funkcjonuje. Wyjątkiem są linie komercyjne: autobus Gostyń–Poznań kursuje także w soboty i niedziele, choć z mniejszą częstotliwością (w niedziele zwykle tylko 2–3 kursy w ciągu dnia). Również miejska komunikacja gminy Gostyń ogranicza się do dni roboczych – choć część linii miejskich wykonuje pojedyncze kursy w soboty (np. dla dojazdu na targ lub cmentarz), to w niedziele brak jest obsługi nawet na terenie miasta. W rezultacie mieszkańcy pozbawieni transportu prywatnego napotykają istotne luki w ofercie – wieczorami oraz w dni świąteczne praktycznie nie ma możliwości odbycia podróży autobusem na terenie powiatu. Ten stan rzeczy przekłada się na zjawisko wykluczenia transportowego, szczególnie dotkliwego dla osób starszych i młodzieży na obszarach wiejskich. Jak trafnie zauważa naczelnik wydziału komunikacji Starostwa Powiatowego w Gostyniu, „2–3 samochody stojące przy prawie każdej posesji nie rozwiązują problemu ludzi starszych, którzy [...] nie mogą poruszać się samochodem, a także sporej grupy młodych bez uprawnień do kierowania pojazdami”. Obecna oferta autobusowa w powiecie, mimo że reaktywowana, wciąż nie w pełni zaspokaja potrzeby tych grup społecznych poza godzinami szczytu w dni robocze. Zasięg terytorialny komunikacji publicznej koncentruje się na głównych ciągach osadniczych. Większość miejscowości gminnych ma przynajmniej jeden kurs do Gostynia rano i powrotny popołudniu (np. Poniec, Pępowo, Pogorzela, Borek Wlkp., Krobia – wszystkie są skomunikowane liniami powiatowymi). Gorzej przedstawia się sytuacja najmniejszych wiosek oddalonych od głównych dróg – jeśli nie leżą na trasie linii powiatowej, często nie mają żadnego publicznego połączenia. Część

mieszkańców takich miejscowości korzysta z dowozów szkolnych (autobus szkolny zabiera też dorosłych za zgodą gminy) lub musi dojść do oddalonego przystanku. Na przykład w gminie Pogorzela wiele małych wiosek (Jakubowo, Elżbietków, Głuchów, Małgów itp.) obsługują wyłącznie autobusy szkolne jadące raz dziennie do szkoły w Pogorzeli, co oznacza brak swobodnego transportu dla pozostałych mieszkańców. Takie białe plamy w sieci połączeń stanowią wyzwanie, które planuje się ograniczyć poprzez lepsze dopasowanie tras lub wprowadzenie elastycznych form przewozu.

Taryfy i integracja biletowa

System taryfowy w powiatowej komunikacji autobusowej jest niezależny od innych przewoźników. Powiat gostyński ustalił własne ceny biletów na linie użyteczności publicznej, starając się utrzymać je na konkurencyjnym, niskim poziomie dzięki dofinansowaniu. W 2024 r. nie podnoszono stawek – ceny biletów pozostały takie jak w latach 2022–2023. Przykładowo bilet jednorazowy na najkrótszym odcinku kosztuje symbolicznie (w przeliczeniu w ramach biletu miesięcznego poniżej 1 zł za przejazd). Obowiązuje ulgowa taryfa ustawowa dla uprawnionych (uczniowie, studenci, seniorzy itp.), zgodnie z przepisami – przewoźnik honoruje wszystkie ulgi państwowe, co potwierdza oficjalny wykaz ulg opublikowany przez starostwo (Załącznik: Spis ulg ustawowych na stronie BIP powiatu). Ponadto w sprzedaży dostępne są bilety miesięczne na poszczególne linie, chętnie wykorzystywane przez dojeżdżających uczniów szkół średnich. Brak jest integracji taryfowej pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Bilet zakupiony na autobus powiatowy obowiązuje tylko na danej linii i nie uprawnia do kontynuacji podróży np. autobusem miejskim czy pociągiem. Z uwagi na fakt, że komunikacja miejska w Gostyniu jest bezpłatna, pasażer przesiadając się z autobusu powiatowego na miejski nie ponosi dodatkowego kosztu – natomiast musi się liczyć ze zmianą rozkładu i ewentualnym oczekiwaniem. Nie istnieje wspólny bilet obejmujący np. przejazd z odległej wsi powiatu do centrum Gostynia z przesiadką; podróż taka wymaga kupna osobnych biletów (o ile drugi przewóz nie jest darmowy). Również przewoźnicy komercyjni (PKS Poznań, Milla) prowadzą własną politykę biletową. Dla przykładu, pasażer jadący z Pogorzeli do Leszna przez Gostyń musi kupić bilet na odcinek Pogorzela–Gostyń u jednego przewoźnika i oddzielny na odcinek Gostyń–Leszno u innego. Taryfy nie są zintegrowane ani jednolicie oznaczone – każdy operator ma własne ulgi handlowe i cenniki. W praktyce oznacza to utrudnienie dla użytkowników przy planowaniu podróży z przesiadkami, a także brak zachęt do korzystania z komunikacji zbiorowej na dłuższych trasach. Integracja biletowa pozostaje wyzwaniem na przyszłość – jednym z postulatów planu mobilności jest wprowadzenie zintegrowanego biletu lub przynajmniej skoordynowanie ulg i oferty między gminą, powiatem a przewoźnikami regionalnymi.

Komfort i infrastruktura przystankowa

Tabor autobusowy obsługujący połączenia w powiecie jest zróżnicowany pod względem wieku i standardu, ale generalnie dość nowoczesny. Autobusy powiatowe to najczęściej pojazdy klasy midi lub standard pozyskane przez operatora z Leszna – wielu z nich to ex-PKS-owe autokary lokalne z lat 2008–2015. Z kolei przewoźnik miejski (Markpol) zadeklarował średni wiek swoich autokarów na nieco poniżej 8 lat. Są to jednak głównie autobusy turystyczne (autokary) przystosowane do przewozów szkolnych, a nie typowe niskopodłogowe busy miejskie. W konsekwencji dostępność dla osób z niepełnosprawnościami bywa ograniczona – pojazdy posiadają stopnie przy wejściu, brak w nich automatycznych ramp czy obniżanej podłogi. Osoby na wózkach inwalidzkich lub o ograniczonej mobilności mogą napotkać trudności przy wsiadaniu, zwłaszcza na przystankach bez peronów. Tabor nie jest jednak wyeksploatowany – większość autobusów jest w dobrym stanie technicznym, wyposażona w wygodne fotele i ogrzewanie, a część także w klimatyzację. Standardem staje się monitoring oraz zapowiedzi głosowe przystanków (w pojazdach miejskich). Brak natomiast udogodnień takich jak Wi-Fi czy ładowarki USB, co przy krótkim czasie jazdy na liniach lokalnych nie jest dużym problemem. Infrastruktura przystankowa na terenie powiatu jest nierównomierna.

Główne punkty przesiadkowe – zwłaszcza Dworzec Autobusowy w Gostyniu – dysponują zadaszeniem, ławkami i rozkładami jazdy. Dworzec w Gostyniu pełni rolę węzła komunikacyjnego: zatrzymują się tam zarówno autobusy powiatowe i gminne, jak i prywatni przewoźnicy dalekobieżni. Niestety, dworzec ten nie spełnia dzisiejszych standardów – infrastruktura jest dość podstawowa (wiata peronowa, niewielka poczekalnia, brak elektronicznych tablic informacji pasażerskiej). Przystanki wiejskie w większości to proste zatoki lub pobocza dróg oznaczone znakiem D-15 „przystanek”. Tylko w większych wsiach i przy szkołach stoją wiaty przystankowe – często standardowe, metalowe, czasem mocno zużyte. Na wielu przystankach brak utwardzonego peronu o odpowiedniej wysokości, co utrudnia wsiadanie do autobusów. Rozkłady jazdy są wywieszane na tabliczkach przystankowych, ale ich aktualność bywa problemem (szczególnie tam, gdzie kursy odbywają się sporadycznie). Nie ma dynamicznej informacji – pasażerowie nie otrzymują na przystanku danych o opóźnieniach czy rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu. Standard infrastruktury ma się poprawić wraz z realizacją projektów modernizacyjnych. W ramach inwestycji kolejowej (opisanej poniżej) zaplanowano budowę nowoczesnych przystanków z pełną informacją pasażerską – m.in. nowych wiat, oświetlenia LED i oznaczeń w Gostyniu oraz okolicznych miejscowościach. To może stać się wzorem dla infrastruktury autobusowej. Już teraz powiat, organizując komunikację, dba o podstawowe elementy: każdy nowy przystanek na trasach linii powiatowych został formalnie ustanowiony uchwałą i oznaczony, a na stronie starostwa dostępny jest aktualny wykaz wszystkich przystanków. Niemniej, dostosowanie przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami wciąż wymaga uwagi. Obecnie tylko nieliczne

przystanki mają podwyższone perony czy specjalne ułatwienia dotykowe dla niewidomych. W przyszłości planuje się sukcesywną modernizację kluczowych przystanków – zwłaszcza tam, gdzie zbiega się transport autobusowy i planowany kolejowy – aby stworzyć węzły przesiadkowe przyjazne dla wszystkich pasażerów.

Tabela 2.6. Wykaz przystanków na terenie powiatu gostyńskiego przy drogach wojewódzkich

Droga	Kilometraż [m]	Nr przystanku	Nazwa przystanku	Strona jezdni	Gmina
308	77+150	03	Stężycza	L	Gostyń - obszar wiejski
308	77+421	64	Stężycza	P	Gostyń - obszar wiejski
308	79+075	01	Szczodrochowo	L	Gostyń - obszar wiejski
308	79+200	66	Szczodrochowo	P	Gostyń - obszar wiejski
434	52+425	25	Kunowo	L	Gostyń - obszar wiejski
434	52+531	56	Kunowo	P	Gostyń - obszar wiejski
434	54+086	23	Ostrowo	L	Gostyń - obszar wiejski
434	54+271	58	Ostrowo	P	Gostyń - obszar wiejski
434	55+956	21	Gostyń, Daleszyn	L	Gostyń - obszar wiejski
434	63+178	70	Krajewice	P	Gostyń - obszar wiejski
434	65+984	13	Stara Krobia	L	Krobia - obszar wiejski
434	66+198	72	Stara Krobia	P	Krobia - obszar wiejski
434	68+380	11	Żychlewo	L	Krobia - obszar wiejski
434	68+545	74	Żychlewo	P	Krobia - obszar wiejski
434	72+917	09	Krobia	L	Krobia - miasto
434	73+175	76	Krobia	P	Krobia - miasto
434	74+612	07	Kuczyna	L	Krobia - obszar wiejski
434	75+266	78	Kuczyna	P	Krobia - obszar wiejski
434	76+678	05	Przyborowo	L	Krobia - obszar wiejski
434	76+910	80	Przyborowo	P	Krobia - obszar wiejski
434B	0+133	60	Gostyń, Daleszyn	P	Gostyń - miasto
434B	0+741	19	Gostyń, ul. Chłapowskiego	L	Gostyń - miasto
434B	0+851	62	Gostyń, ul. Chłapowskiego	P	Gostyń - miasto
437	8+245	08	Koszkowo	P	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	1+473	23	Trzecianów	L	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	1+700	02	Trzecianów	P	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	3+400	21	Siedmiorogów	L	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	3+555	04	Siedmiorogów	P	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	5+712	19	Zimnowoda	L	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	5+937	06	Zimnowoda	P	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	6+850	08	Głoginin	P	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	6+976	17	Głoginin	L	Borek Wlkp. - obszar wiejski
438	8+804	15	Maksymilianów	L	Borek Wlkp. - obszar wiejski

Źródło: Wykaz przystanków, Urząd Marszałkowski, 2025

Tabela 2.7. Wykaz przystanków na terenie powiatu gostyńskiego przy drogach powiatowych

Droga	Kilometraż [m] Strona drogi	Nazwa przystanku	Nr ewidencyjny miejscowości
3909P	10+126, str. L	Stankowo	0369952
3909P	13+252, str. L	Stary Gostyń	0369969
3909P	13+670, str. P	Stary Gostyń	0369969
4087P	12+123, str. P	Borek Wlkp. Ul. Rynek	0954343
4087P	14+002, str. P	Trzecianów- Osiedle	0369449
4087P	16+648, str. L	Siedmiorogów Pierwszy	0369515
4087P	17+704, str. P	Siedmiorogów Pierwszy	0369515
4087P	17+920, str. P	Siedmiorogów Pierwszy	0369515
4087P	18+510, str. P	Siedmiorogów Pierwszy	0369515
4087P	25+194, str. P	Głuchów	0374841
4087P	26+410, str. L	Głuchów	0374841
4087P	28+ 732, str. L	Wziąchów	0374976
4087P	28+820, str. P	Wziąchów	0374976
4087P	32+115, str. L	Kromolice	0374901
4093P	3+465, str. P	Talary	0374700
4093P	7+439, str. P	Piaski, ul. Poznańska	0374657
4093P	10+495, str. L	Grabonóg	0374568
4784P	16+910, str. P	Siemowo	0369923
4784P	18+321, str. L	Kosowo	0369828
4791P	29+529, str. L	Poniec- Pawłowice	0954596
4791P	31+962, str. L	Poniec- Pawłowice	0954596
4793P	6+197, str. P	Łęka Wielka	0375102
4793P	7+ 521, str. P	Łęka Wielka	0375102
4793P	7+650, str. P	Łęka Wielka	0375102
4798P	1+508, str. P	Czarkowo	0375013
4803P	7+583, str. P	Miechcin	0375131
4803P	8+965, str. L	Janiszewo	0375088
4803P	11 +424, str. P	Poniec, ul, Rydyńska	0954596
4803P	15+154, str. L	Dzięczyna	0375042
4803P	15+216, str. P	Dzięczyna	0375042
4803P	16+315, str. P	Dzięczyna	0375042
4803P	17+588, str. P	Dzięczyna	0375042
4803P	19+981, str. L	Karzec	0372078
4803P	22+580, str. L	Pudliszki, ul. Leszczyńska	0372167
4803P	22+656, str. P	Pudliszki, ul. Leszczyńska	0372167
4803P	26+075, str. L	Krobia, ul. Kobylińska	0954538
4803P	27+ 715, str. P	Krobia, ul. Kobylińska	0954538
4803P	28+420, str. L	Potarzyca	0372144
4803P	29+872, str. P	Potarzyca	0372144
4803P	33+460, str. L	Gębice	0374261
4803P	35+019, str. L	Pępowo, ul. Powst. Wlkp.	0374344
4803P	37+099, str. P	Pępowo, ul. Kobylińska	0374344
4803P	37+ 791, str. L	Anielin	0374350
4906P	1+397, str. P	Brzezie	0369662
4906P	2+846, str. L	Brzezie	0369662
4906P	4+ 760, str. P	Czajkowo	0369716
4906P	6+400, str. P	Aleksandrowo	0369722
4906P	7+ 720, str. P	Grodzisko	0375065
4906P	9+065, str. P	Maciejewo	0375071
4906P	10+001, str. L	Łęka Mała	0375094

Droga	Kilometraż [m] Strona drogi	Nazwa przystanku	Nr ewidencyjny miejscowości
4906P	10+063, str. P	Łęka Mała	0375094
4906P	10+849, str. P	Łęka Wielka	0375102
4906P	11+943, str. P	Franciszkowo	0375020
4906P	13+ 705, str. P	Czarkowo	0375013
4906P	15+ 790, str. P	Drzewce	0375036
4906P	18+080, str. P	Śmiłowo	0375183
4906P	19+112, str. L	Poniec, ul. Gostyńska	0954596
4906P	19+683, str. L	Poniec, ul. Kościuszki	0954596
4906P	19+914, str. L	Poniec, ul. Kościuszki	0954596
4906P	20+005, str. P	Poniec, ul. Kościuszki	0954596
4906P	20+557, str. P	Poniec, ul. Bojanowska	0954596
4906P	21+833, str. P	Zawada	0375220
4907P	0+634, str. L	Grabonóg	0374568
4907P	1+601, str. L	Grabonóg	0374568
4907P	1+774, str. P	Grabonóg	0374568
4907P	2+885, str. P	Taniecznica	0374574
4907P	4+122, str. L	Taniecznica	0374574
4907P	4+921, str. P	Bodzewo	0374485
4907P	5+020, str. L	Bodzewo	0374485
4907P	5+903, str. P	Bodzewko Pierwsze	0995974
4907P	6+598, str. L	Bodzewko Drugie	0995968
4907P	9+312, str. P	Rębowa	0374686
4907P	11 + 704, str. L	Siedlec	0374433
4907P	12+200, str. L	Siedlec	0374433
4907P	12+350, str. P	Siedlec	0374433
4907P	15+ 738, str. L	Pępowo, ul. St. Nadstawek	0374344
4907P	18+989, str. P	Krzekotowice	0374284
4907P	20+367, str. L	Wilkonice	0374456
4907P	20+602, str. P	Wilkonice	0374456
4908P	1+419, str. P	Strzelce Wielkie	0374723
4908P	1+640, str. L	Strzelce Wielkie	0374723
4908P	4+000, str. L	Lipie	0374597
4908P	4+051, str. P	Lipie	0374597
4908P	5+010, str. L	Lipie	0374597
4908P	6+650, str. L	Szelejewo Drugie	0374730
4908P	8+232, str. L	Stefanowo	0374775
4908P	9+588, str. P	Bielawy Pogorzelskie	0374798
4908P	9+ 702, str. L	Bielawy Pogorzelskie	0374798
4908P	12+115, str. P/L	Elżbietków	0374835
4908P	14+687, str. L	Międzyborze	0374812
4909P	1+845, str. P	Grabianowo	0372061
4909P	3+578, str. P	Rogowo	0372173
4909P	4+035, str. L	Rogowo	0372173
4909P	6+450, str. L	Florynki	0372121
4909P	7+ 794, str. P	Niepart	0372109
4910P	2+589, str. L	Poniec- Sowiny	0954596
4911P	0+570, str. L	Grodzisko	0375065
4911P	3+488, str. L	Żytowiecko	0375243
4911P	4+583, str. L	Teodozewo	0375208
4911P	5+ 708, str. L	Bączylas	0374999
4911P	6+401, str. P	Rokosowo	0375148
4911P	6+ 728, str. L	Rokosowo	0375148

Droga	Kilometraż [m] Strona drogi	Nazwa przystanku	Nr ewidencyjny miejscowości
4911P	9+925, str. P	Karzec	0372078
4911P	10+304, str. P	Karzec	0372078
4911P	12+660, str. L	Włostki	0375160
4911P	14+401, str. P	Sarbinowo	0375154
4911P	17+203, str. P	Szurkowo	0375177
4911P	17+ 751, str. L	Szurkowo	0375177
4912P	4+002, str. L	Przyborowo	0372150
4914P	3+405, str. P	Skoraszewice	0374440
4918P	0+ 717, str. L	Kaczagórka	0374887
4918P	1+090, str. L	Kaczagórka	0374887
4919P	2+530, str. L	Głuchów	0374841
4919P	3+430, str. L	Głuchów	0374841
4919P	4+247, str. L	Głuchów	0374841
4919P	6+693, str. P	Małgów	0374924
4920P	1+008, str. P	Głuchów	0374841
4920P	2+383, str. L	Łukaszew	0374918
4920P	2+802, str. L	Łukaszew	0374918
4920P	3+843, str. L	Ochla	0374947
4920P	4+213, str. P	Ochla	0374947
4921P	1+723, str. L	Gumienice	0374864
4922P	1+259, str. L	Krajewice	0369857
4922P	4+081, str. L	Rębowia	0374686
4923P	0+026, str. P	Rębowia	0374686
4923P	1+022, str. P	Ludwinowa	0374315
4923P	1+418, str. P	Ludwinowa	0374315
4923P	1+743, str. L	Ludwinowa	0374315
4923P	2+260, str. P	Ludwinowa	0374315
4923P	3+226, str. P	Ludwinowa	0374315
4923P	4+032, str. P	Ludwinowa	0374315
4923P	5+242, str. L	Kościuszkowo	0374278
4923P	6+204, str. P	Kościuszkowo	0374278
4924P	0+040, str. L	Krzyżanki	0374290
4924P	0+950, str. L	Krzyżanki	0374290
4924P	1+670, str. L	Krzyżanki	0374290
4924P	2+680, str. L	Krzyżanki	0374290
4925P	2+390, str. P	Magdalenki	0374321
4925P	2+870, str. P	Magdalenki	0374321
4925P	3+314, str. L	Magdalenki	0374321
4925P	3+ 765, str. L	Magdalenki	0374321
4925P	4+ 785, str. P	Czełusćinek	0374255
4925P	6+012, str. P/L	Czełusćin	0374249
4926P	3+885, str. P	Chwałkowo	0372003
4926P	6+ 195, str. P	Skoraszewice	0374440
4926P	6+949, str. P	Skoraszewice	0374440
4926P	8+104, str. P	Skoraszewice	0374440
4926P	11+823, str. P	Wilkonice	0374456
4926P	12+ 764, str. L	Wilkonice	0374456
4926P	12+818, str. P	Pasierby	0374338
4926P	13+681, str. P	Pasierby	0374338
4927P	1+ 110, str. L	Bruczków	0369283
4927P	2+516, str. L	Bruczków	0369283
4927P	2+562, str. P	Bruczków	0369283

Droga	Kilometraż [m] Strona drogi	Nazwa przystanku	Nr ewidencyjny miejscowości
4928P	0+413, str. L	Drzewce	0375036
4928P	0+461, str. P	Drzewce	0375036
4928P	8+410, str. L	Pudliszki, ul. Wjazdowa	0372167
4928P	8+698, str. P	Kuczynka	0372090
4929P	1+885, str. L	Grodnica	0369343
4929P	2+001, str. P	Grodnica	0369343
4929P	3+557, str. P	Dąbrówka	0369320
4929P	4+476, str. L	Zalesie	0369604
4929P	5+698, str. P	Zalesie	0369604
4929P	6+153, str. L	Zalesie	0369604
4929P	8+335, str. P	Wygoda	0369627
4929P	13+102, str. L	Siedmiorogów Drugi	0369484
4929P	14+057, str. L	Celestynów	0369308
4930P	1+659, str. L	Pijanowice	0371989
4931P	1+454, str. P	Bukownica	0371972
4932P	1+485, str. L	Stara Krobia	0372180
4932P	2+910, str. P	Domachowo	0372032
4933P	0+590, str. P	Domachowo	0372032
4933P	1+070, str. P	Domachowo	0372032
4933P	1+607, str. P	Rębowa	0374686
4934P	0+071, str. L	Godurowo	0374551
4934P	1+055, str. P	Michałowo	0374634
4934P	1+642, str. P	Michałowo	0374634
4934P	2+551, str. L	Drogoszewo	0374634
4936P	0+478, str. P	Żychlewo	0372227
4936P	0+811, str. L	Wymysłowo	0372204
4936P	1+705, str. P	Wymysłowo	0372204
4937P	1+089, str. L	Sułkowice	0372196
4937P	2+ 195, str. P	Sułkowice	0372196
4937P	3+271, str. L	Sułkowice	0372196
4938P	0+275, str. P	Grabonóg	0374568
4938P	2+034, str. L	Podrzecze	0374670
4938P	2+382, str. P	Podrzecze	0374670
4938P	3+611, str. P	Krajewice	0369857
4939P	2+230, str. P	Ziółkowo	0370033
4939P	5+127, str. P	Sułkowice	0372196
4939P	6+297, str. P	Sułkowice	0372196
4939P	7+914, str. P	Posadowa	0372138
4940P	2+416, str. P	Chwałkowo	0372003
4941P	0+008, str. P	Łęka Mała	0375094
4941P	2+316, str. P	Żytowiecko	0375243
4941P	6+470, str. L	Chumiętki	0371995
4941P	6+975, str. P	Chumiętki	0371995
4941P	7+500, str. P	Krobia, ul. Mickiewicza	0954538
4942P	7+835, str. P	Ziółkowo	0370033
4943P	0+857, str. L	Strzelce Małe	0374717
4945P	0+046, str. L	Jeżewo	0369372
4945P	2+ 729, str. L	Jawory	0369366
4945P	4+217, str. L	Wycisłowo	0369580
4946P	0+159, str. P	Koszkowo	0369461
4946P	0+183, str. L	Koszkowo	0369461
4947P	1+031, str. P	Markowe	0369768

Droga	Kilometraż [m] Strona drogi	Nazwa przystanku	Nr ewidencyjny miejscowości
4947P	3+147, str. L	Daleszyn	0369745
4947P	3+217, str. P	Daleszyn	0369745
4948P	1+994, str. P	Gola	0369780
4948P	2+469, str. P	Gola	0369780
4948P	5+595, str. P	Czajkowo	0369716
4948P	5+980, str. L	Czajkowo	0369716
4948P	6+070, str. P	Czajkowo	0369716
4949P	1+694, str. L	Sikorzyn	0369930
4949P	3+532, str. P	Sikorzyn	0369930
4950P	1+ 766, str. P	Leonów	0369277
4950P	2+358, str. P	Cielmice	0369490
4950P	6+848, str. P	Siedmiorogów Pierwszy	0369515
4951P	2+475, str. L	Elżbietków	0374835
4951P	4+634, str. L	Elżbietków	0374835
4952P	1+938, str. P	Waszkowo	0375214
4952P	2+335, str. L	Waszkowo	0375214
4952P	3+ 767, str. P	Janiszewo	0375088
4953P	0+819, str. P	Pępowo, ul. St.Nadstawek	0374344
4953P	2+159, str. L	Babkowice	0374226
4953P	2+ 176, str. P	Babkowice	0374226
4953P	3+573, str. P	Babkowice	0374226
4953P	6+921, str. L	Gumienice	0374864
4953P	7+ 745, str. L	Gumienice	0374864
4954P	1+542, str. L	Drzęczewo Pierwsze	0374545
4954P	2+866, str. L	Drzęczewo Pierwsze	0374545
4954P	3+555, str. P	Drzęczewo Pierwsze	0374545
4954P	4+260, str. P	Smogorzewo	0374692
4954P	5+ 194, str. P	Smogorzewo	0374692
4955P	0+064, str. P	Stężycza	0369981
4955P	1+221, str. P	Osowo	0369892
4955P	1+905, str. P	Osowo	0369892
4955P	2+404, str. P	Osowo	0369892
4956P	1+200, str. P/L	Dusina	0369774
4958P	0+375, str. P	Kosowo	0369828
4959P	0+239, str. L	Siedlec	0374433
4959P	0+977, str. L	Siedlec	0374433
4961P	2+108, str. P	Bułaków	0374806
4962P	1+058, str. P	Bułaków	0374806
4963P	0+008, str. P	Kuczyna	0372084
4963P	4+218, str. L	Chwałkowo	0372003
4963P	4+452, str. P	Chwałkowo	0372003
4964P	1+231, str. P	Gogolewo	0372049
4964P	2+397, str. P	Gogolewo	0372049
4965P	1+840, str. P	Strumiany	0369550
4965P	2+366, str. P	Strumiany	0369550
4965P	3+271, str. P	Strumiany	0369550
4967P	0+155, str. P	Krajewice	0369857
4967P	1+326, str. L	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395
4967P	1+453, str. P	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395
4967P	2+487, str. P	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395
4967P	2+512, str. L	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395
4967P	3+567, str. L	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395

Droga	Kilometraż [m] Strona drogi	Nazwa przystanku	Nr ewidencyjny miejscowości
4967P	3+568, str. P	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395
4967P	3+597, str. L	Gostyń, ul. Wrocławska	0954395
4968P	0+250, str. P	Gostyń, ul. Poznańska	0954395
4968P	0+250, str. L	Gostyń, ul. Poznańska	0954395
4968P	0+978, str. P	Gostyń, ul. Poznańska	0954395
4968P	0+978, str. L	Gostyń, ul. Poznańska	0954395
4975P	0+027, str. L	Poniec, ul. Krobska	0954596
4975P	0+682, str. L	Poniec, ul. Krobska Szosa	0954596
5125P	0+520, str. L	Czełuscin	0374249
5125P	1+546, str. P	Czełuscin	0374249

Źródło: Wykaz przystanków, Załącznik Nr 1 do uchwały Nr VIII/70/24 Rady Powiatu Gostyńskiego z dnia 12 grudnia 2024

Planowane inwestycje i współpraca samorządów (2025–2035)

W perspektywie najbliższych lat przewidywane są istotne projekty rozwoju transportu publicznego w powiecie gostyńskim, wymagające ścisłej współpracy powiatu i gmin. Najważniejszym z nich jest reaktywacja pasażerskiego połączenia kolejowego. W 2025 r. ruszyły prace budowlane na nieczynnej dotąd linii kolejowej nr 360 z Gostynia do Kąkolewa (koło Leszna). Inwestycja realizowana w ramach programu Kolej Plus, o wartości ok. 156 mln zł, ma zakończyć się w I kwartale 2029 roku. Powstanie 21 km zmodernizowanej linii kolejowej z nowymi przystankami w Gostyniu oraz miejscowościach Gola, Hersztupowo, Krzemieniewo i Garzyn. Stacje te będą wyposażone w wysokie perony, wiaty, oświetlenie i system informacji pasażerskiej, w pełni dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Przywrócenie pociągów umożliwi bezpośrednio podróże z Gostynia do Leszna (ok. 20 min) i dalej z przesiadką do Poznania czy Wrocławia, znacząco zwiększając zasięg i atrakcyjność transportu publicznego w regionie. Dla powiatu oznacza to konieczność zintegrowania rozkładów autobusów dowożących pasażerów do nowych stacji kolejowych, a także rozbudowy infrastruktury park-and-ride i bike-and-ride przy tych węzłach. Równolegle powiat pracuje nad strategicznym dokumentem planistycznym – Planem Zrównoważonej Mobilności (PZMM) dla całego powiatu. Dokument ten ma wyznaczyć kierunki rozwoju transportu do 2035 roku, integrując różne środki lokomocji (transport zbiorowy, rowerowy, pieszy, samochodowy). Jego opracowanie jest warunkiem koniecznym, by ubiegać się o fundusze zewnętrzne na inwestycje transportowe w przyszłości. W ramach PZMM analizowane są m.in.: możliwości usprawnienia sieci autobusowej, lepsza koordynacja między powiatem a gminami w organizacji przewozów, a także wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań typu transport na żądanie dla obszarów o rozproszonej zabudowie. Plan zakłada również rozwój infrastruktury okółotransportowej – budowę zintegrowanych centrów przesiadkowych (np. przy przyszłej stacji kolejowej Gostyń), poprawę stanu dróg dojazdowych do przystanków oraz tworzenie udogodnień dla rowerzystów (stojaki, wypożyczalnie). Ważnym elementem jest współpraca powiatu z gminami: już teraz część gmin partycypuje pośrednio w kosztach utrzymania linii (np.

udostępniając autobusy szkolne do obsługi mieszkańców lub zapewniając infrastrukturę przystankową na swoim terenie), a w kolejnych latach ma to być sformalizowane poprzez porozumienia. Przykładowo rozważa się, aby gminy dokładały się finansowo do przedłużania wybranych kursów na ich teren czy uruchamiania nowych lokalnych połączeń dowozowych do węzłów powiatowych. Takie partnerstwo zwiększy efektywność sieci i pozwoli uniknąć dublowania transportu (np. gminne autobusy szkolne mogłyby wozić również innych pasażerów, uzupełniając siatkę połączeń w godzinach pozaszkolnych). W latach 2025–2035 planowane jest także kontynuowanie i rozwijanie programu dopłat do autobusów ze środków rządowych. Powiat zamierza corocznie aplikować o środki z FRPA, co umożliwi utrzymanie dotychczasowych linii oraz ewentualne rozszerzenie ich o kursy weekendowe lub nowe relacje, jeśli pojawi się taka potrzeba społeczeństwa. Rozważa się uruchomienie dodatkowego połączenia do Jarocina lub Rawicza – to jednak uzależnione będzie od dostępności finansowania zewnętrznego i porozumień między sąsiednimi samorządami. Ogółem, wszystkie gminy powiatu (Gostyń, Krobia, Poniec, Borek Wlkp., Pogorzela, Pępowo, Piaski) deklarują chęć współdziałania przy rozwijaniu spójnej sieci transportu publicznego, co znajduje odzwierciedlenie w zapisach strategii powiatu i lokalnych planów rozwoju.

Wyzwania i perspektywy rozwoju

Mimo podjętych działań reanimujących komunikację publiczną, w powiecie gostyńskim wciąż występują istotne wyzwania. Jednym z nich jest wspomniane wykluczenie transportowe części mieszkańców – osoby pozbawione dostępu do samochodu (seniorzy, młodzież, osoby gorzej sytuowane) nadal mają utrudnione przemieszczanie się, zwłaszcza poza dniami roboczymi. Brak kursów w niedziele i święta oznacza, że np. mieszkańcy wsi nie dojadą wtedy do szpitala powiatowego czy do rodziny w mieście bez pomocy osób trzecich. Również niedostateczna częstotliwość kursów bywa problemem – pojedynczy autobus rano i popołudniu nie zawsze odpowiada na potrzeby (jeśli ktoś ma wizytę u lekarza w południe, musi czekać kilka godzin na powrót). Rozkłady jazdy powiatowych linii wymagają więc dalszej optymalizacji pod kątem częstotliwości i synchronizacji ze sobą. Kolejnym wyzwaniem jest dostosowanie infrastruktury – zarówno przystanków, jak i taboru – do standardów dostępności. Konieczne będą inwestycje w niskopodłogowe autobusy lub inne rozwiązania (np. windy, rampy), aby osoby na wózkach czy o ograniczonej sprawności mogły samodzielnie korzystać z transportu. Podobnie, przystanki powinny zostać wyposażone w czytelne informacje (tablice z rozkładami, piktogramy, ewentualnie systemy zapowiedzi dla niedowidzących). Jednocześnie powiat gostyński ma duży potencjał rozwoju komunikacji publicznej. Reaktywacja kolei stworzy szansę na budowę prawdziwie zintegrowanego układu transportowego – autobusy mogą pełnić funkcję dowozową do pociągów (tzw. „feeder services”), co zwiększy ich rację bytu i frekwencję. Planowana poprawa infrastruktury (nowe przystanki kolejowe, parkingi przy stacjach) może pociągnąć za sobą poprawę standardu w całym systemie komunikacji. Powiat,

mając gotowy Program Mobilności, będzie mógł sięgać po środki unijne na zakup ekologicznego taboru – np. autobusy elektryczne lub hybrydowe dla komunikacji miejskiej i powiatowej. Wprowadzenie takich pojazdów podniosłoby komfort i obniżyło koszty eksploatacji (np. poprzez tańsze paliwo, mniejsze zanieczyszczenie – co wpisuje się w cele zrównoważonego transportu). Współpraca między samorządami jest kluczem do pełnego wykorzystania tego potencjału. Jeśli powiat i gminy wspólnie zaplanują siatkę połączeń, uwzględniając zarówno autobusy powiatowe, gminne (dowozowe, szkolne), jak i kolej, możliwe stanie się stworzenie komplementarnego systemu. Jeden bilet miesięczny na wszystkie środki transportu w powiecie, skoordynowane przesiadki autobus–pociąg, czy choćby jednolity portal informacyjny z rozkładami – to wszystko cele, które teraz wydają się ambitne, ale mieszczą się w horyzoncie roku 2035. Ponadto, rosnąca świadomość ekologiczna i kosztowa może skłonić mieszkańców do częstszego wyboru transportu zbiorowego, o ile będzie on wiarygodny i dostępny. Warunkiem jest utrzymanie wysokiej wiarygodności (punktualność, stałość kursów) oraz poprawa informacji pasażerskiej. Już teraz powiat publikuje w internecie aktualne rozkłady i komunikaty, ale w przyszłości przydałaby się aplikacja mobilna lub system GPS w autobusach informujący o ich położeniu w czasie rzeczywistym.

Podsumowując, komunikacja publiczna w powiecie gostyńskim przeszła w ostatnich latach znaczącą reaktywację – z kompletnego zaniku do funkcjonującej podstawowej sieci połączeń. Wyzwaniem pozostaje dalszy rozwój i modernizacja tej sieci, tak aby stała się pełnoprawną alternatywą dla samochodu na obszarach wiejskich. Planowane działania na lata 2025–2035 – inwestycje kolejowe, współpraca gmin z powiatem, pozyskanie funduszy na transport – wskazują, że samorząd jest świadomy potrzeb i konsekwentnie zmierza ku poprawie mobilności mieszkańców. Jeśli uda się zrealizować zamierzone projekty, powiat gostyński może stać się przykładem dobrze zorganizowanej komunikacji publicznej w regionie typowo wiejskim, łączącej efektywnie różne środki transportu dla dobra społeczności lokalnej.

Dowozy dzieci szkolnych

Charakterystyka ogólna systemu dowozów

W powiecie gostyńskim organizacja dowozów dzieci i młodzieży do szkół podstawowych i specjalnych realizowana jest przez poszczególne gminy: Borek Wielkopolski, Gostyń, Krobia, Pępowo, Piaski, Pogorzela i Poniec. Obowiązek ten wynika z ustawy Prawo oświatowe i obejmuje uczniów, którzy spełniają określone kryteria odległości od szkoły lub posiadają orzeczenia o potrzebie kształcenia specjalnego. Dowozami objęte są dzieci z terenów wiejskich i peryferyjnych, w tym także uczniowie niepełnosprawni, dla których zapewniono indywidualny transport lub opiekę w drodze do szkół specjalnych i integracyjnych.

Dane o dowozach w poszczególnych gminach (rok szkolny 2024/2025)

Gmina Borek Wielkopolski

Organizacja dowozów: dowozami uczniów do szkół zajmuje się gmina Borek Wielkopolski we współpracy z kilkoma operatorami: LUDWICZAK BUS, SKR BUS, RADWAN oraz własnym transportem gminnym.

System dowozów obejmuje dzieci uczęszczające do:

- Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Borku Wielkopolskim,
- Przedszkola Samorządowego "Pod Dębem" w Karolewie,
- Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Zimnowodzie,
- oraz dzieci dowożone do szkół specjalnych w Brzeziu i Borzęciczkach.

Liczba dowożonych uczniów:

- ZSP Borek Wlkp.: 292 uczniów (w tym 2 dzieci dowożone do Przedszkola w Zalesiu),
- Przedszkole w Karolewie: 60 dzieci,
- ZSP Zimnowoda: 118 uczniów,
- Szkoły specjalne (Brzezie i Borzęciczki): około 23 uczniów.

Obsługiwane miejscowości (przykładowe trasy):

- Autobus SKR i RADWAN: Bruczków, Bruczków Huby, Trzecianów, Strumiany, Jeżewo, Skokówko, Skoków.
- Autobus LUDWICZAK i RADWAN: Wycisłowo, Dąbrówka, Zalesie, Wygoda, Ustronie, Jawory, Liż.
- Bus Gmina: Siedmiorogów Pierwszy, Siedmiorogów Drugi, Brzezie, Grodnica, Koszkowo.
- ZSP Zimnowoda: Głoginin, Celestynów, Leonów, Bolesławów, Walerianów, Wyrębin, Góreczki, Maksymilianów.

Obsługa dzieci z niepełnosprawnościami:

- Organizowany jest dowóz specjalny do szkół specjalnych w Brzeziu i Borzęciczkach dla ok. 23 uczniów.
- Uczniowie ci przewożeni są busami dostosowanymi do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, z zapewnieniem opieki podczas przejazdu.

Łączna liczba dowożonych dzieci: około 493 uczniów (dowozy regularne i specjalne łącznie).

Ocena organizacji dowozów:

- **Punktualność:** Przejrzyste rozkłady i harmonogramy (z podaniem godzin na każdy przystanek) wskazują na dobrze zaplanowaną logistykę. Wprowadzono obowiązek oczekiwania na przystankach 5 minut przed odjazdem, co poprawia płynność operacji.
- **Bezpieczeństwo:** Pojazdy wyposażone w pasy bezpieczeństwa, dowozy dzieci młodszych oraz niepełnosprawnych realizowane z opiekunami. Stosowany jest regulamin przewozów, a uczniowie mają obowiązek przestrzegać zasad bezpiecznego korzystania z transportu.
- **Dostępność:** System obejmuje wszystkie miejscowości gminy, w tym nawet bardzo małe przysiółki (np. Bruczków Huby, Wygoda, Jeżewo), zapewniając dostęp do edukacji również dzieciom z terenów oddalonych od głównych dróg.

Wnioski:

- System dowozów w gminie Borek Wlkp. jest dobrze zorganizowany, stabilny i zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa.
- Wyzwania na przyszłość to dalsze dostosowywanie taboru do standardów niskoemisyjnych oraz możliwość wdrażania bardziej elastycznych modeli dowozów dla uczniów z rozproszonych miejscowości.
- Szczególnie istotne będzie także dalsze dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb uczniów młodszych i osób z niepełnosprawnościami.

Gmina Gostyń:**Organizacja dowozów:**

- Dowozy realizowane są przez firmę zewnętrzną wyłonioną w przetargu (transport autobusowy oraz busy szkolne).
- System obejmuje dowozy do wszystkich szkół podstawowych na terenie miasta i gminy Gostyń, w tym:

Dowożone miejscowości i obszary:

- Krajewice, Ziółkowo, Czachorowo, Sikorzyn, Pijanowice, Bukownica, Brzezie (dowóz do ZSS),
- Dusina, Daleszyn, Malewo, Stężyca, Osowo, Markowo, Stankowo, Stary Gostyń,
- Ostrowo, Kunowo, Szczodrochowo, Dalabuszki, Tworzymirki,
- Siemowo, Kosowo, Czajkowo, Gola, Otówko,
- Bronisławki, Bogusławki.

Obsługa dzieci z niepełnosprawnościami:

Dowozy specjalne dla uczniów z orzeczeniem o potrzebie kształcenia specjalnego, w tym:

- Dowóz do Zespołu Szkół Specjalnych w Brzeziu,
- Dowóz do Ośrodka Rewalidacyjno-Wychowawczego (OREW) w Lesznie,
- Dowóz do Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Borzęcizkach,
- Dowóz do Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Owińskach,
- Transport dzieci do szkół z zespołami rewalidacyjno-wychowawczymi w Chwałkowie i Górznie.

Łączne obciążenie transportowe:

- Dziennie przejeżdżanych jest ok. 424 km w dowozach regularnych (dzieci bez niepełnosprawności),
- Dodatkowo realizowany jest transport na basen dla uczniów różnych szkół podstawowych (średnio 168 km tygodniowo).

Przewozy specjalne (dowóz uczniów niepełnosprawnych) generują kolejne:

- ok. 255–260 km dziennie (dowóz do ZSS w Brzeziu i innych placówek),
- oraz dodatkowe trasy specjalistyczne (do Leszna, Rydzyny, Owińsk).

Ocena organizacji dowozów:

- **Punktualność:** Trasy są dostosowane do planów lekcji w poszczególnych szkołach, uwzględniając także zajęcia dodatkowe (np. basen),
- **Bezpieczeństwo:** Przewozy specjalne odbywają się z opieką w pojazdach; busy i autobusy spełniają wymogi bezpieczeństwa,
- **Dostępność:** Dowozy obejmują wszystkie miejscowości w gminie oddalone powyżej 3 km od szkół; dzieci z niepełnosprawnościami mają zapewniony indywidualny transport dostosowany do ich potrzeb.

Wyzwania:

- Bardzo rozległy obszar gminy wymusza konieczność długich tras (często 30–50 km dziennie na jednej trasie),
- Wysokie koszty dowozów specjalnych (trasy do ośrodków poza powiatem),
- Potrzeba systematycznego odnawiania taboru i rozważenia wprowadzenia busów niskoemisyjnych.

Gmina Krobia

Organizacja dowozów:

- Gmina Krobia organizuje kompleksowe dowozy dzieci do szkół podstawowych i przedszkoli na swoim terenie oraz do placówek specjalnych poza gminą,
- Transport realizowany jest przy użyciu pojazdów zapewnionych przez gminę oraz poprzez usługi przewoźników wyłonionych w przetargu.

Liczba dowożonych dzieci: łącznie: 480 dzieci (uczniowie szkół podstawowych i przedszkoli).

Dowożone miejscowości: Ciołkowo, Niepart, Gogolewo, Rogowo, Chwałkowo, Krobia (ul. Jutrosińska, Powstańców Wlkp., Kobylińska, Św. Ducha), Pudliszki, Domachowo, Stara Krobia, Pijanowice, Karzec, Ziemiń, Posadowo.

Szkoły docelowe na terenie gminy:

- Szkoły w Krobi,
- Szkoły w Pudliszkach,
- Szkoła w Starej Krobi,
- Przedszkola gminne.

Obsługa dzieci z niepełnosprawnościami:

- Dowóz specjalny obejmuje:
 - 20 dzieci do Zespołu Szkół Specjalnych w Brzeziu,
 - 2 dzieci do Domu Pomocy Społecznej w Chwałkowie,
 - Dzieci do Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Rydzynie,
 - Dzieci do Niepublicznej Szkoły Podstawowej Totus Tuus w Lesznie.

Trasy dowozów specjalnych:

- ZSS Brzezie – trasa przez Ciołkowo, Niepart, Gogolewo, Rogowo, Chwałkowo, Krobia (ul. Jutrosińska, Powstańców Wlkp., Kobylińska, Św. Ducha), Pudliszki, Domachowo, Stara Krobia, Pijanowice.
- DPS Chwałkowo – trasa Karzec → Krobia (ul. Kwiatowa) → DPS Chwałkowo.
- SOSW Rydzyna – trasa Krobia (ul. Powstańców Wlkp.) → Ziemiń → Posadowo → Stara Krobia → Rydzyna.
- Totus Tuus Leszno – trasa jak powyżej, kontynuowana do Leszna.

Łączna liczba dowożonych dzieci ze specjalnymi potrzebami: co najmniej ~24 uczniów (dowożonych codziennie do placówek specjalnych w Brzeziu, Chwałkowie, Rydzynie, Lesznie).

Ocena organizacji dowozów:

- Punktualność: Harmonogramy dostosowane są do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć w szkołach i przedszkolach oraz w ośrodkach specjalnych. Przewozy dzieci niepełnosprawnych mają indywidualne trasy i odpowiednio zaplanowane godziny.
- Bezpieczeństwo: Dowozy realizowane są zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa (autobusy wyposażone w pasy, dowozy specjalne z opieką w pojazdach). Organizacja przewozów uwzględnia specyfikę uczniów z niepełnosprawnościami.

- Dostępność: System dowozów obejmuje wszystkie wsie gminy Krobia, zapewniając uczniom łatwy dostęp do edukacji na poziomie podstawowym i przedszkolnym, a także do specjalistycznych placówek edukacyjnych w sąsiednich gminach.

Wnioski:

- Gmina Krobia posiada dobrze rozbudowany i kompleksowo zorganizowany system dowozów dzieci do szkół i przedszkoli.
- Wyjątkowo silnie rozwinięte są dowozy uczniów z niepełnosprawnościami, z uwzględnieniem transportu do ośrodków specjalnych poza terenem gminy.
- Kluczowe wyzwania na przyszłość to utrzymanie wysokiej jakości usług przy rosnących kosztach oraz ewentualne dostosowanie taboru do standardów niskoemisyjnych i potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Gmina Pogorzela

Organizacja dowozów:

- Dowozy dzieci do szkół na terenie gminy Pogorzela organizowane są przy użyciu gminnych autobusów szkolnych oraz usług zewnętrznych przewoźników.
- Dowozy realizowane są w ramach stałych tras autobusowych, dostosowanych do rozkładu zajęć w szkołach podstawowych i przedszkolach.

Łączna liczba dowożonych dzieci: 264 uczniów (łącznie przedszkolaki i uczniowie szkół podstawowych).

Dowożone miejscowości i liczba uczniów:

- Autobus nr 1:
 - o Kromolice – 36 uczniów,
 - o Paradów – 6 uczniów,
 - o Wziąchów – 5 uczniów,
 - o Głuchówek – 2 uczniów,
 - o Głuchów Bloki – 5 uczniów,
 - o Elżbietków II – 8 uczniów,
 - o Bielawy Pogorzelskie – 4 uczniów,
 - o Elżbietków I – 13 uczniów.
- Autobus nr 2:
 - o Małgów Stawy – 2 uczniów,
 - o Małgów – 23 uczniów,
 - o Wziąchów Nowiny – 1 uczeń,
 - o Wziąchów – 18 uczniów,

- o Pogorzela – 3 uczniów (dowóz do PS Głuchów),
- o Ochla – 8 uczniów,
- o Łukaszew – 8 uczniów,
- o Głuchów – 28 uczniów.
- Autobus nr 3:
 - o Bułaków – 32 uczniów,
 - o Kaczagórka – 18 uczniów,
 - o Międzyborze – 4 uczniów,
 - o Gumienice – 38 uczniów,
 - o Dobrapomoc – 2 uczniów.

Placówki docelowe:

- Szkoła Podstawowa w Pogorzeli,
- Przedszkola na terenie gminy (w tym filia przedszkola w Głuchowie).

Ocena organizacji dowozów:

- Punktualność: Kursy są zaplanowane w sposób pozwalający na dotarcie uczniów do szkół przed rozpoczęciem zajęć, z uwzględnieniem drugiej tury odwozu po zakończeniu lekcji.
- Bezpieczeństwo: Autobusy szkolne są standardowo wyposażone, a dzieci, szczególnie młodsze, są objęte opieką podczas przejazdów.
- Dostępność: System dowozów obejmuje wszystkie miejscowości gminy, w tym przysiółki i osady o niewielkiej liczbie mieszkańców, zapewniając powszechny dostęp do edukacji.

Wnioski:

- Gmina Pogorzela skutecznie zapewnia dowozy szkolne w całym swoim obszarze administracyjnym.
- Struktura dowozów została dobrze dopasowana do rozmieszczenia miejscowości i wielkości poszczególnych sołectw.
- Warto w przyszłości rozważyć systematyczną modernizację floty transportowej (np. pojazdy niskoemisyjne) oraz ewentualne wdrożenie dodatkowych rozwiązań dla uczniów ze specjalnymi potrzebami.

Brak danych dla pozostałych gmin.

Większość dzieci uczęszcza do szkół w miejscu swojego zamieszkania. GUS prezentuje dane dla przepływów dzieci pomiędzy gminami (Tabela 2.8.).

Tabela 2.8. Macierz przepływów związana z edukacją w powiecie gostyńskim, w roku szkolnym 2022/2023

Kod gminy zamieszkania	Kod gminy szkoły	Gmina zamieszkania	Gmina szkoły	Uczniowie
3004013	3004023	Borek Wielkopolski (3)	Gostyń (3)	19
3004013	3004052	Borek Wielkopolski (3)	Piaski (2)	18
3004023	3004033	Gostyń (3)	Krobia (3)	11
3004023	3004052	Gostyń (3)	Piaski (2)	18
3004033	3004023	Krobia (3)	Gostyń (3)	45
3004042	3004033	Pępowo (2)	Krobia (3)	5
3004052	3004023	Piaski (2)	Gostyń (3)	54
3004052	3004033	Piaski (2)	Krobia (3)	16
3004052	3004042	Piaski (2)	Pępowo (2)	3
3004073	3004023	Poniec (3)	Gostyń (3)	9
3004073	3004033	Poniec (3)	Krobia (3)	12
3006013	3004013	Jaraczewo (3)	Borek Wielkopolski (3)	6
3011043	3004023	Krzywiń (3)	Gostyń (3)	3
3012023	3004042	Kobylin (3)	Pępowo (2)	8
3012033	3004013	Koźmin Wielkopolski (3)	Borek Wielkopolski (3)	27
3013012	3004023	Krzemieniewo (2)	Gostyń (3)	5
3022013	3004073	Bojanowo (3)	Poniec (3)	4
3022033	3004033	Miejska Górka (3)	Krobia (3)	31
3022033	3004042	Miejska Górka (3)	Pępowo (2)	3
3026023	3004013	Dolsk (3)	Borek Wielkopolski (3)	5
3026023	3004023	Dolsk (3)	Gostyń (3)	8

Źródło: Dane GUS, Bank Danych Lokalnych, 2025

Wnioski

System dowozów dzieci do szkół w powiecie gostyńskim jest dobrze zorganizowany i spełnia podstawowe potrzeby mieszkańców. Współpraca z prywatnymi przewoźnikami oraz organizacja własnych linii szkolnych umożliwiają zapewnienie dojazdu do wszystkich placówek edukacyjnych na terenie powiatu. Jednocześnie w kontekście rozwoju mobilności w powiecie, istotne będzie w przyszłości:

- dalsze zwiększanie dostępności w sołectwach peryferyjnych,
- integracja dowozów szkolnych z systemem komunikacji publicznej (np. wspólny rozkład, bilety miesięczne dla uczniów),
- inwestowanie w modernizację floty autobusowej (niskoemisyjne pojazdy) oraz rozwój usług dla dzieci z niepełnosprawnościami.

2.5.3. Transport rowerowy

W styczniu 2024 roku, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego upubliczniło dokument Polityka Rowerowa Województwa Wielkopolskiego. Podstawą opracowania dokumentu były zapisy Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku, gdzie w ramach celu

strategicznego 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, wskazano potrzebę sporządzenia polityki rowerowej, która określi warunki i potrzeby do wygodnego i bezpiecznego poruszania się rowerem po Wielkopolsce.

Zgodnie z zapisami dokumentu, długość sieci dróg rowerowych w Wielkopolsce systematycznie wzrasta co stwarza korzystne warunki dla rozwoju ruchu rowerowego. Jednak niepokojące są częste braki spójności odcinków dróg rowerowych, w szczególności w obszarach zamiejskich, niski poziom separacji ruchu rowerowego od pieszego, czy zły stan techniczny infrastruktury. Negatywnym zjawiskiem jest także wzrost odsetku wypadków z udziałem rowerzystów w ogólnej liczbie wypadków drogowych w ostatnich latach co prawdopodobnie spowodowane jest rosnącym ruchem rowerowym i nienadążającym za nim rozwojem infrastruktury.

Jednym z głównych rezultatów jej opracowania było stworzenie dwóch powiązanych opracowań planistycznych: **Koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych** oraz **Koncepcji korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych**. Dokument Polityki Rowerowej nie ogranicza się jednak jedynie do kwestii infrastruktury – formułuje także szereg kierunków interwencji dotyczących m.in. poprawy bezpieczeństwa ruchu, integracji transportu oraz promocji aktywnej mobilności.

Główne cele regionalnej polityki rowerowej koncentrują się na:

- **Rozbudowie spójnej sieci tras rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym, łączącej gminy i powiaty w jeden system.** Polityka zakłada systematyczny wzrost długości dróg rowerowych w regionie oraz ich odpowiednie oznakowanie i wyposażenie (np. miejsca odpoczynku, informacje turystyczne). Integralną częścią tej koncepcji jest rozwój turystycznych szlaków rowerowych, które mają ułatwić odkrywanie atrakcji Wielkopolski na rowerze.
- **Integracji transportu rowerowego z transportem publicznym.** W dokumencie podkreślono potrzebę tworzenia węzłów przesiadkowych (integracyjnych) wyposażonych w infrastrukturę typu Bike&Ride, czyli parkingi pozwalające bezpiecznie zostawić rower i kontynuować podróż pociągiem czy autobusem. Ma to zachęcić mieszkańców do łączenia różnych środków transportu i ułatwić dojazd rowerem do stacji kolejowych.
- **Zwiększeniu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli rowerzystów i pieszych.** Polityka postuluje wprowadzanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych poprawiających bezpieczeństwo – np. separację ruchu rowerowego od samochodowego, uspokojenie ruchu w miastach czy zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniach – co ma przełożyć się na zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Ważną rolę odgrywa też edukacja (od najmłodszych lat) oraz kampanie promujące kulturalne i ostrożne zachowania na drodze.

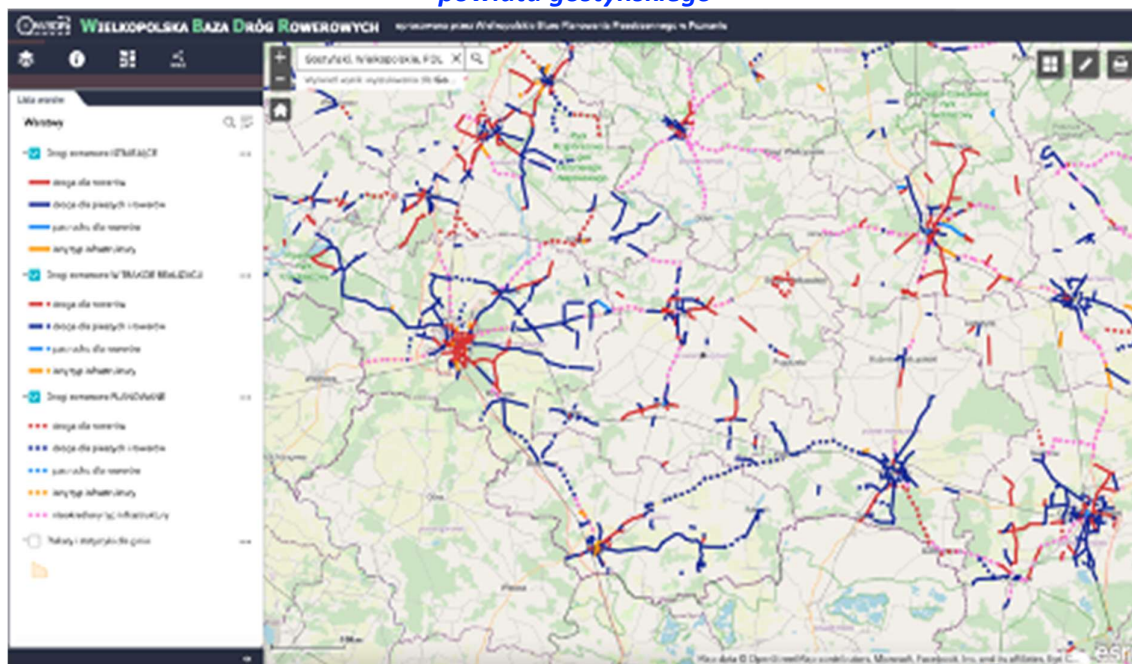
- **Popularyzacji ruchu rowerowego w codziennym życiu i rekreacji.** Rower jest traktowany jako ekologiczny środek transportu przyjazny klimatowi, wspierający zdrowy tryb życia i atrakcyjny turystycznie. Polityka przewiduje akcje promocyjne, eventy oraz współpracę z organizacjami pozarządowymi w celu zachęcania mieszkańców do częstszych podróży rowerem.

Realizacja tych celów wymaga współdziałania wielu podmiotów. Samorząd Województwa pełni rolę koordynatora i lidera wdrażania polityki, ale aktywne zaangażowanie samorządów powiatowych i gminnych jest kluczowe. To właśnie na poziomie lokalnym realizowana będzie większość infrastruktury – powiaty i gminy odpowiadają za budowę dróg dla rowerów oraz szlaków turystycznych na swoim terenie. Władze województwa wyraźnie postulują nawiązanie ścisłej współpracy między samorządami celem skonsolidowania planów rozwoju sieci. Tylko takie podejście zapewni spójną i bezpieczną sieć dróg rowerowych we wszystkich częściach regionu. Co istotne, lokalne samorządy są też głównymi beneficjentami funduszy zewnętrznych (np. unijnych) przeznaczonych na rozwój infrastruktury – ich aktywność w pozyskiwaniu środków będzie decydująca dla powodzenia całej polityki. Podsumowując, regionalna polityka rowerowa Wielkopolski tworzy ramy strategiczne, w których powinien znaleźć się także powiat gostyński. Oznacza to, że działania podejmowane w powiecie (dotyczące zarówno transportu rowerowego, jak i pieszego) powinny wpisywać się w powyższe cele: rozbudowywać sieć w sposób spójny z planem wojewódzkim, poprawiać bezpieczeństwo i dostępność, integrować różne formy transportu oraz korzystać z możliwości wsparcia finansowego i merytorycznego oferowanego przez region.

Infrastruktura dróg rowerowych w powiecie gostyńskim

Na podstawie analizy mapy z Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych (WBDR), przedstawiającej stan infrastruktury rowerowej w regionie (Rysunek 2.9.), można sformułować kilka kluczowych wniosków dotyczących powiatu gostyńskiego. Obrazuje ona aktualny rozkład istniejących, realizowanych oraz planowanych dróg rowerowych, co pozwala ocenić spójność sieci, intensywność inwestycji oraz fragmentaryczność infrastruktury.

Rysunek 2.9. Drogi rowerowe istniejące, budowane i planowane do budowy na terenie powiatu gostyńskiego



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Główne obserwacje:

1. Znaczna fragmentaryczność istniejącej sieci:

- Większość istniejących tras rowerowych (kolor ciemnoniebieski i czerwony) w powiecie gostyńskim nie tworzy ciągłej, spójnej sieci. To przede wszystkim pojedyncze, krótkie odcinki, często zlokalizowane w miastach (Gostyń, Krobia, Poniec) lub na ich obrzeżach.
- Widoczne są rozproszone fragmenty dróg rowerowych, które nie łączą się wzajemnie, a tym bardziej nie prowadzą do sąsiednich miejscowości czy gmin. Przykładowo:
 - w Gostyniu skupiska tras wewnątrz miasta nie są dobrze powiązane z trasami prowadzącymi na zewnątrz,
 - odcinki w rejonie Pogorzeli, Piasków czy Borku Wlkp. nie tworzą korytarzy ponadlokalnych,
 - wiele tras „urwana” jest w szczerym polu lub kończy się na granicy miejscowości.

2. Luki pomiędzy gminami:

- Brakuje ciągów rowerowych pomiędzy gminami powiatu. Sieć nie zapewnia dziś możliwości bezpiecznego i wygodnego poruszania się między ośrodkami gminnymi – np. z Pogorzeli do Gostynia czy z Borku do Piasków.
- Odcinki „łączące” (intergminne) są w dużej mierze planowane, a nie istniejące lub realizowane. Ich brak wpływa negatywnie na codzienną mobilność (dojazdy do szkół, pracy, urzędów) oraz na potencjał turystyczny.

3. Braki integracji z koleją:

- Poza krótkimi planowanymi odcinkami do stacji w Pępowie, Krobi i Poniecu, brakuje kompleksowych rozwiązań typu „bike & ride”. Odcinki prowadzące do stacji kolejowych są dopiero w fazie planowania i nie funkcjonują jako realne alternatywy dla dojazdu samochodem.
- Dostęp rowerem do przystanków kolejowych jest ograniczony lub niewygodny, co osłabia potencjał dla podróży multimodalnych w powiecie.

4. Duże dysproporcje w zagęszczeniu sieci:

- Zachodnia część powiatu (Poniec, Krobia, granice z pow. leszczyńskim i rawickim) ma więcej odcinków, zarówno istniejących, jak i planowanych.
- Północno-wschodnia część (Gostyń, Borek Wlkp., Pogorzela) jest zdecydowanie słabiej rozwinięta pod względem infrastruktury rowerowej. Wiele gmin nie posiada żadnej spójnej sieci wewnętrznej ani połączeń z sąsiadami.
- Centralny węzeł rowerowy w Gostyniu jest mało funkcjonalny – chociaż w mieście występują ścieżki, brakuje im kontynuacji poza granicami miejscowości, co utrudnia wykorzystanie roweru w codziennej mobilności.

5. Wyraźna dominacja infrastruktury miejskiej:

- Najwięcej dróg rowerowych (istniejących) znajduje się wewnątrz miejscowości lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie – wskazuje to na miejską orientację inwestycji.
- Obszary wiejskie, stanowiące znaczny udział powierzchni powiatu, pozostają wykluczone rowerowo, mimo że tam również generowane są liczne podróże (szkoły, zakupy, kościół, praca sezonowa).

Wnioski strategiczne dla powiatu gostyńskiego:

- a) Priorytetem musi być likwidacja fragmentaryczności sieci – nie wystarczy inwestować w kolejne miejskie odcinki. Należy realizować korytarze łączące gminy i wsie z większymi ośrodkami, tak aby umożliwić bezpieczne dojazdy na dłuższe dystanse.
- b) Potrzebne są działania na rzecz spójności przestrzennej – obecna mapa pokazuje wiele „wysp infrastrukturalnych”. Warto planować ścieżki jako element sieci – nie jako pojedyncze inwestycje. Dobrą praktyką byłoby opracowanie lokalnego planu tras rowerowych (np. uchwała rady powiatu).
- c) Współpraca międzygminna i między powiatami jest kluczowa – planowane odcinki nie mogą się kończyć na granicy administracyjnej. Wspólne projekty (np. Gostyń–Dolsk, Borek–Jaraczewo) mogą zostać szybciej zrealizowane i lepiej ocenione przy aplikacji o fundusze zewnętrzne.
- d) Należy wykorzystać planowane odcinki jako bazę do aplikowania o środki zewnętrzne – np. KPO, RPO, fundusze krajowe. Mapa WBDR jest punktem wyjścia do zidentyfikowania, które trasy są już uzgodnione i wymagają tylko dokumentacji.

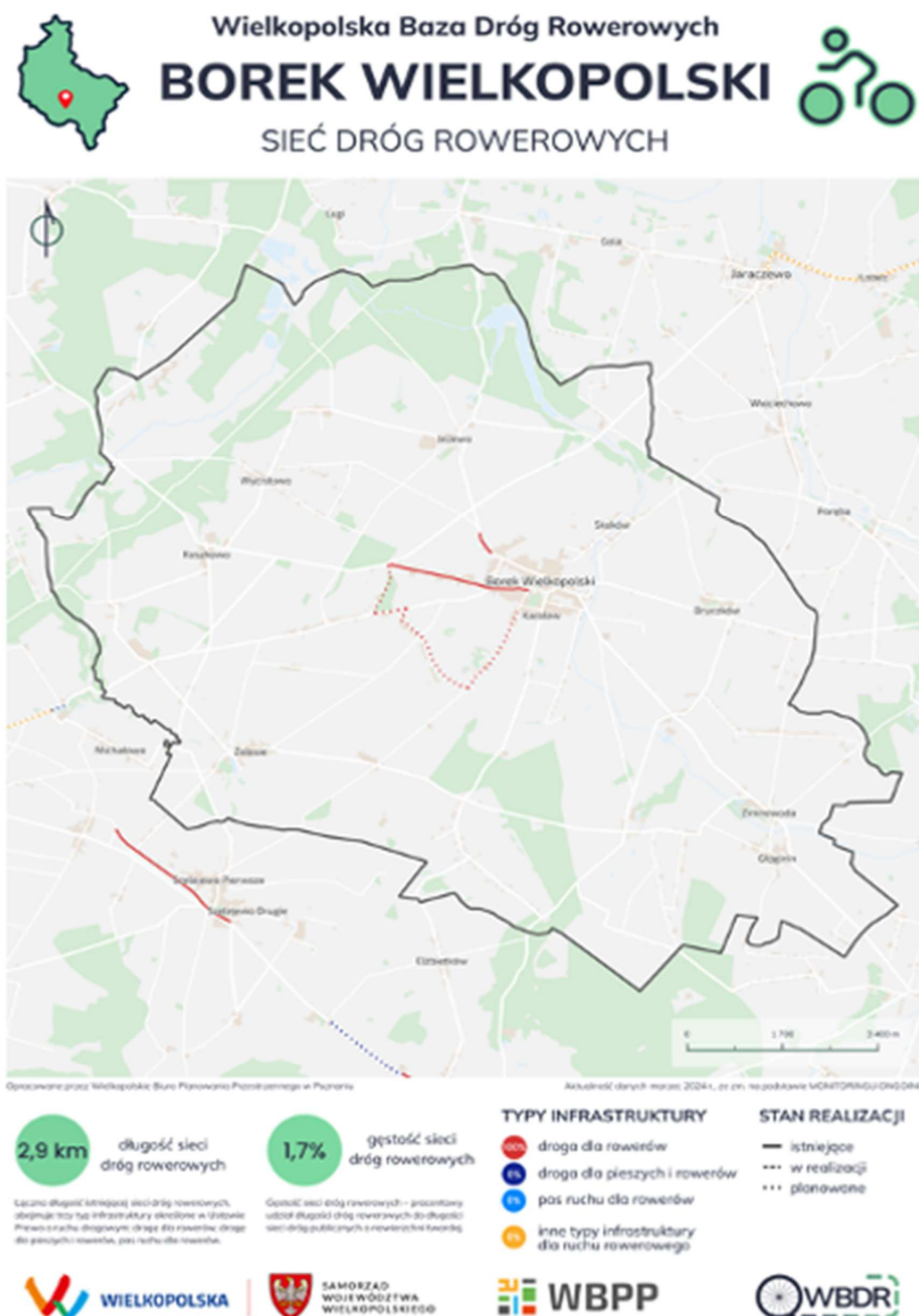
- e) Ruch pieszy musi być zintegrowany z ruchem rowerowym – zwłaszcza w gminach wiejskich, gdzie wiele z planowanych dróg to ciągi pieszo-rowerowe. Warto dążyć do uniwersalnych rozwiązań infrastrukturalnych, które obsługują więcej niż jedną grupę użytkowników.

Ponadlokalna sieć dróg rowerowych a powiat gostyński

Jednym z kluczowych dla powiatu dokumentów jest „Koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego” (opracowana przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego). Zawiera ona plan docelowej sieci głównych tras rowerowych łączących poszczególne powiaty i gminy. Dla powiatu gostyńskiego opracowano szczegółowy fragment koncepcji – określono przebieg tras rowerowych o znaczeniu ponadgminnym oraz ich priorytety. Obecny stan infrastruktury w powiecie gostyńskim (według zaktualizowanej mapy drogowej) to blisko 90 km dróg rowerowych, w tym:

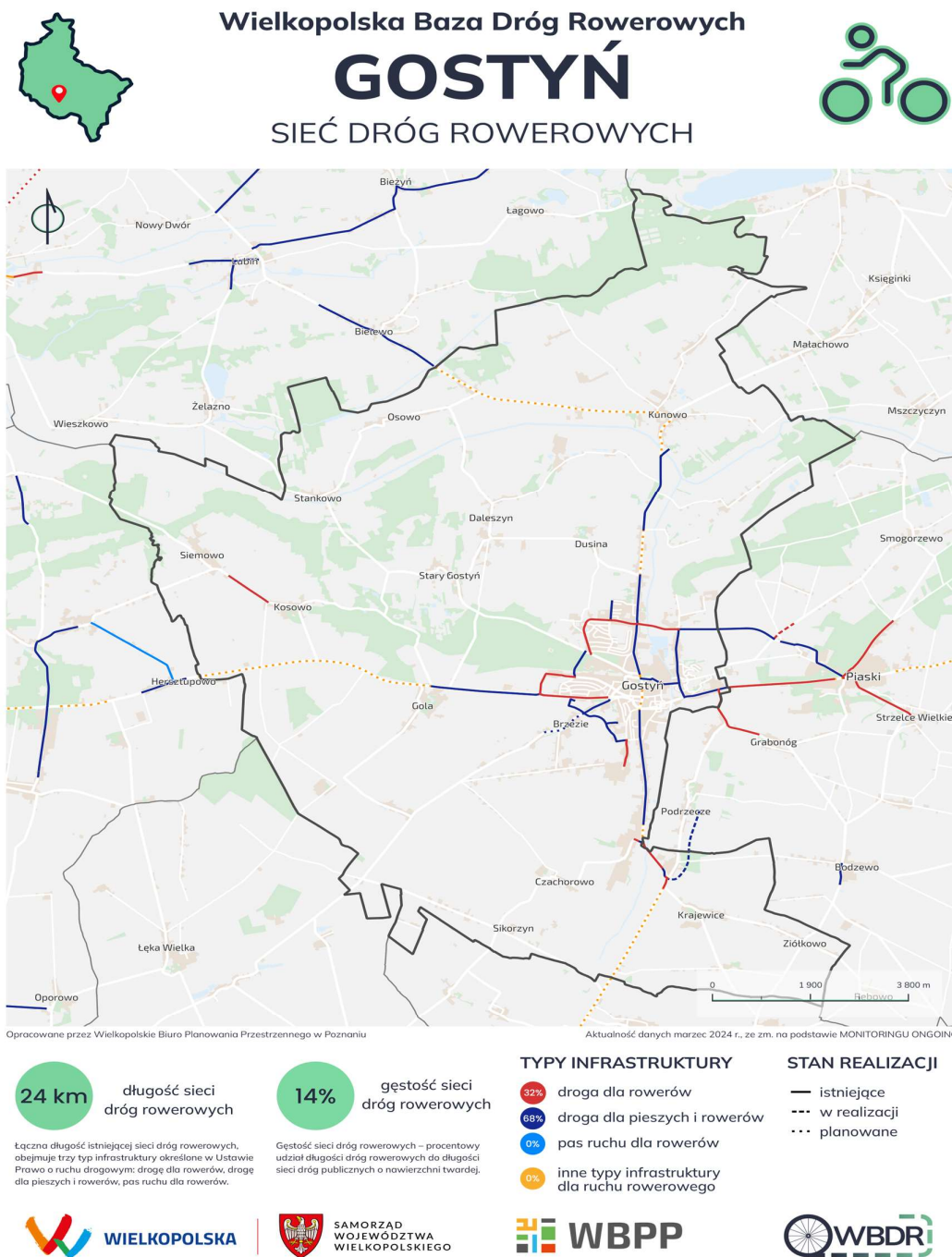
- a) Gmina Borek Wielkopolski – 2,9 km dróg rowerowych i 1,7% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.10.),
- b) Gmina Gostyń – 24,0 km dróg rowerowych i 14,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.11.),
- c) Gmina Krobia – 13,0 km dróg rowerowych i 8,7% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.12.),
- d) Gmina Pępowo – 11,0 km dróg rowerowych i 9,6% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.13.),
- e) Gmina Piaski – 12,0 km dróg rowerowych i 8,4% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.14.),
- f) Gmina Pogorzela – 1,2 km dróg rowerowych i 1,2% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.15.),
- g) Gmina Poniec – 4,3 km dróg rowerowych i 3,7% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.16.),

Rysunek 2.10. Sieć dróg rowerowych w Gminie Borek Wielkopolski



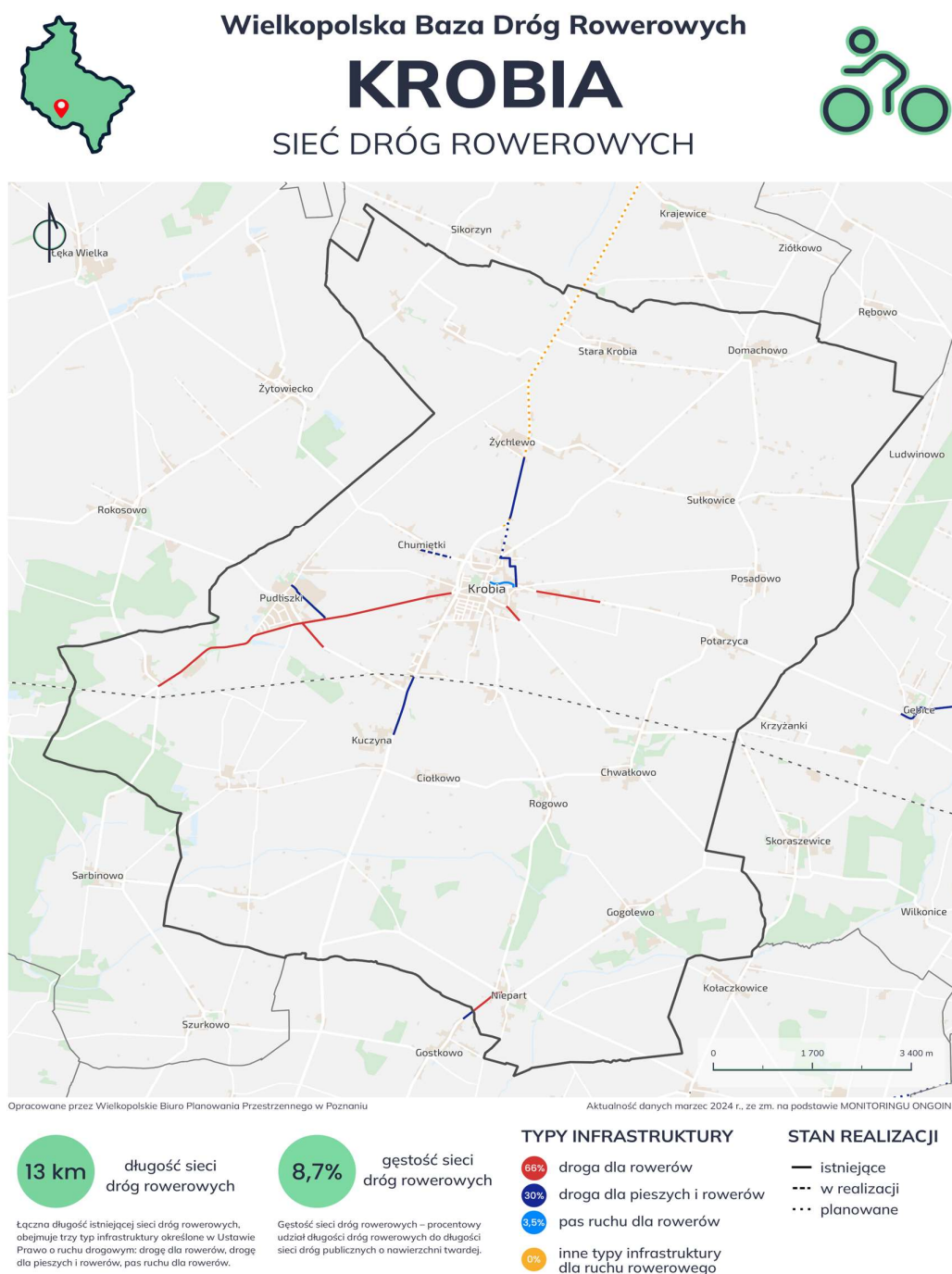
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.11. Sieć dróg rowerowych w Gminie Gostyń



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.12. Sieć dróg rowerowych w Gminie Krobia



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

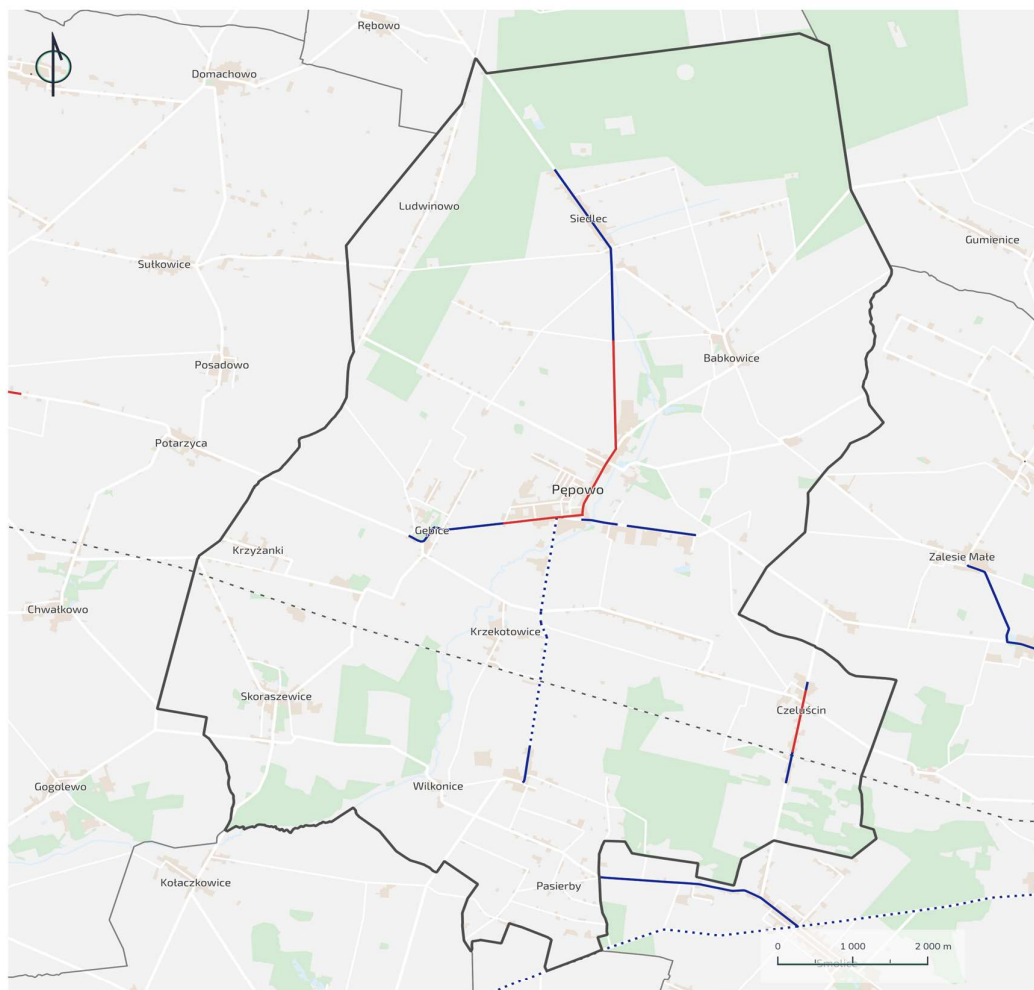
Rysunek 2.13. Sieć dróg rowerowych w Gminie Pępowo



Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

PĘPOWO

SIEĆ DRÓG ROWEROWYCH



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2024 r., ze zm. na podstawie MONITORINGU ONGOING

11 km

długość sieci
dróg rowerowych

Łączna długość istniejącej sieci dróg rowerowych, obejmuje trzy typy infrastruktury określone w Ustawie Prawo o ruchu drogowym: drogę dla rowerów, drogę dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów.

9,6%

gęstość sieci
dróg rowerowych

Gęstość sieci dróg rowerowych – procentowy udział długości dróg rowerowych do długości sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej.

TYPY INFRASTRUKTURY

- 40% droga dla rowerów
- 60% droga dla pieszych i rowerów
- 0% pas ruchu dla rowerów
- 0% inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

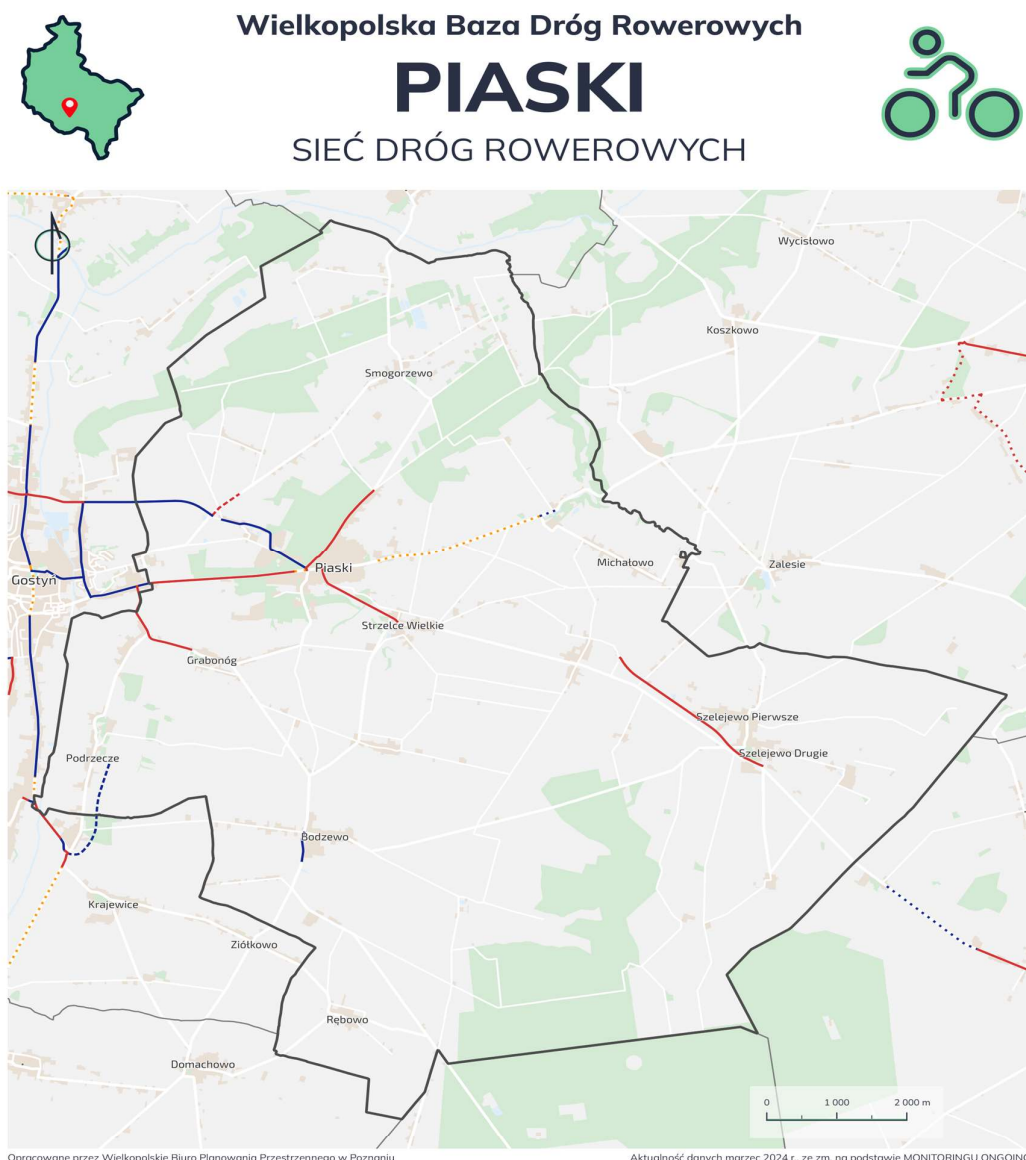
STAN REALIZACJI

- istniejące
- - - w realizacji
- ... planowane



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.14. Sieć dróg rowerowych w Gminie Piaski



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2024 r., ze zm. na podstawie MONITORINGU ONGOING

12 km długość sieci dróg rowerowych

Łączna długość istniejącej sieci dróg rowerowych, obejmuje trzy typy infrastruktury określone w Ustawie Prawo o ruchu drogowym: drogę dla rowerów, drogę dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów.

8,4% gęstość sieci dróg rowerowych

Gęstość sieci dróg rowerowych – procentowy udział długości dróg rowerowych do długości sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej.

TYPY INFRASTRUKTURY

- 74% droga dla rowerów
- 26% droga dla pieszych i rowerów
- 0% pas ruchu dla rowerów
- 0% inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

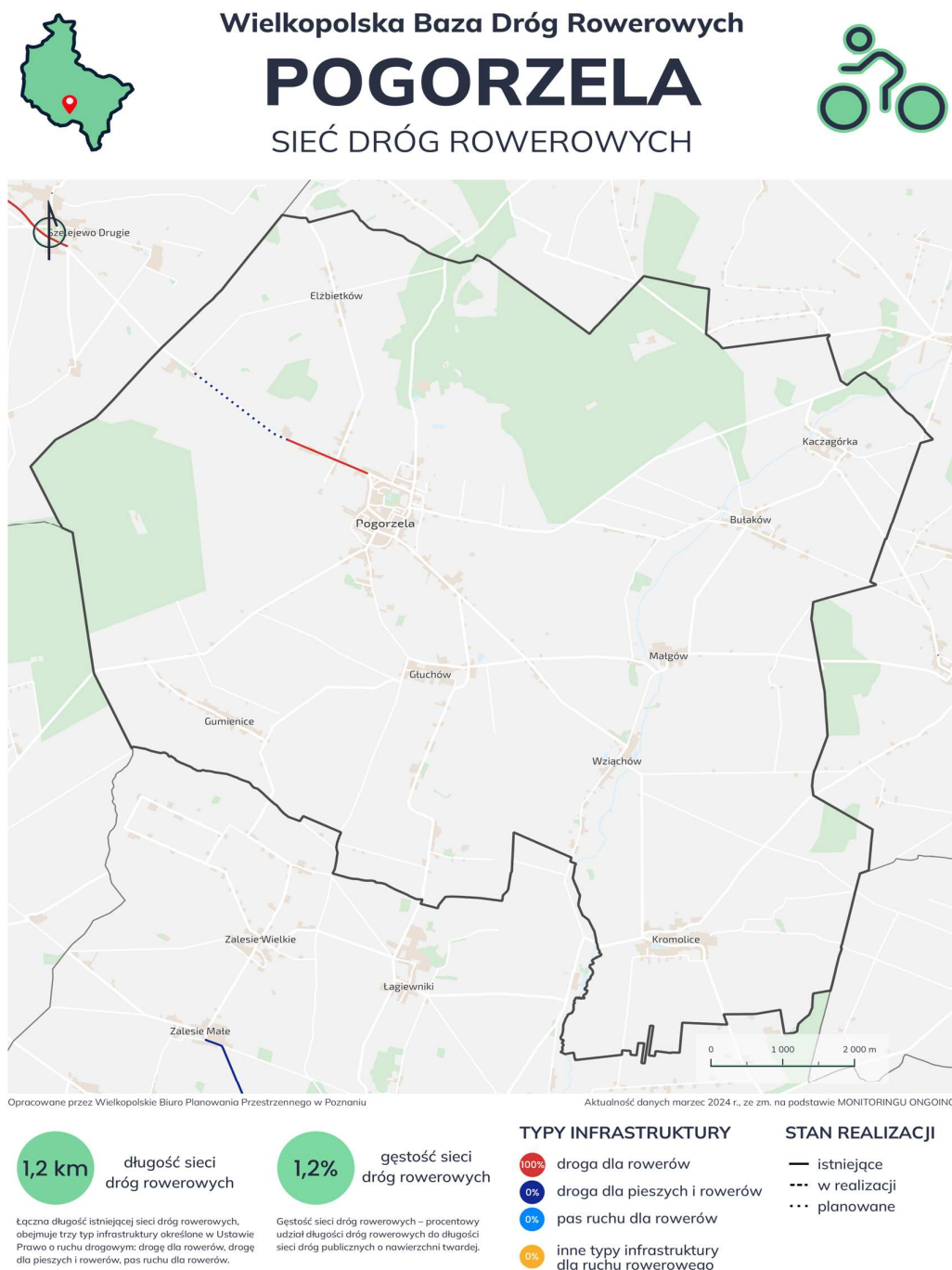
STAN REALIZACJI

- istniejące
- - - w realizacji
- ... planowane



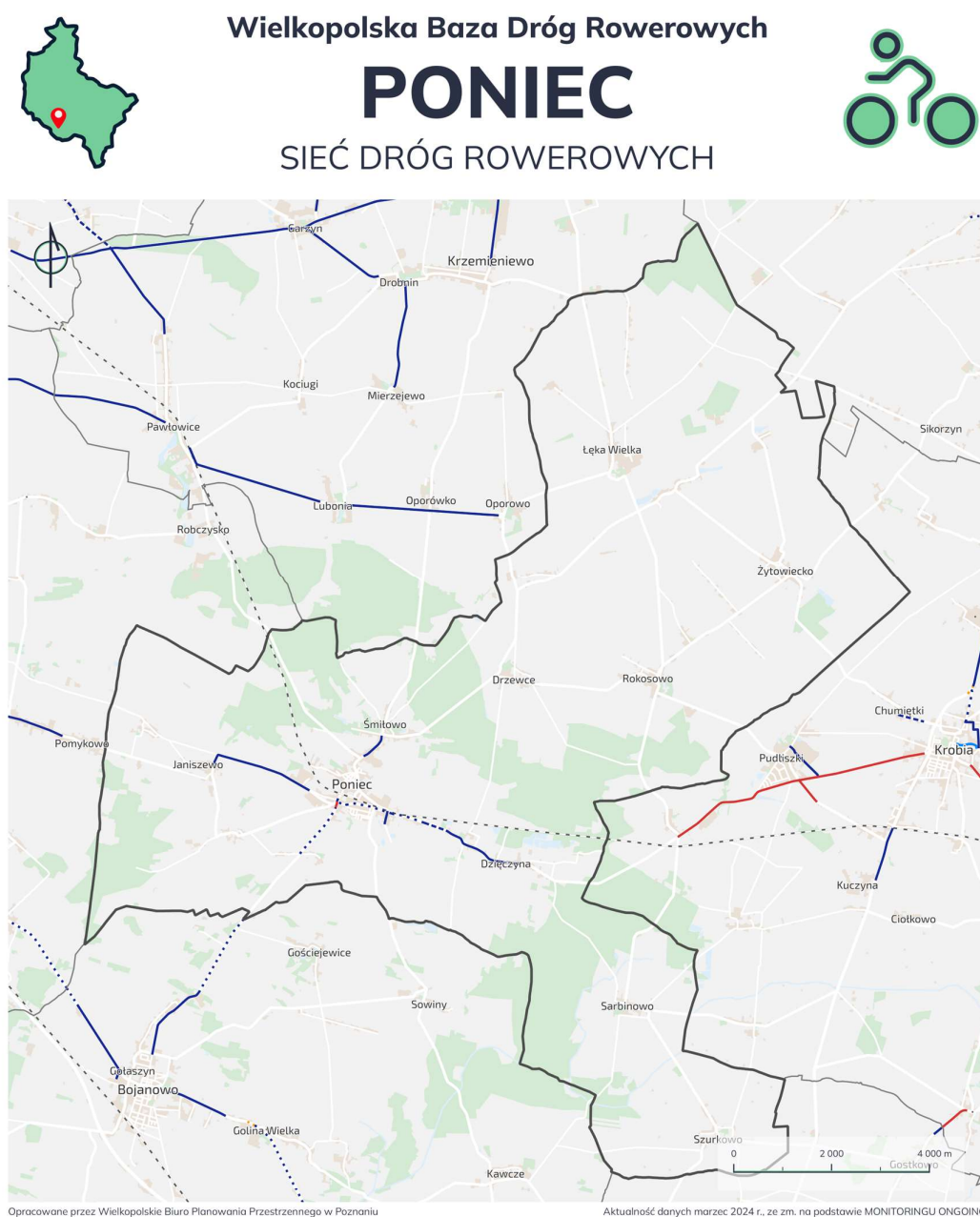
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.15. Sieć dróg rowerowych w Gminie Pogorzela



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.16. Sieć dróg rowerowych w Gminie Poniec



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2024 r., ze zm. na podstawie MONITORINGU ONGOING

4,3 km

długość sieci
dróg rowerowych

Łączna długość istniejącej sieci dróg rowerowych, obejmuje trzy typy infrastruktury określone w Ustawie Prawo o ruchu drogowym: drogę dla rowerów, drogę dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów.

3,7%

gęstość sieci
dróg rowerowych

Gęstość sieci dróg rowerowych – procentowy udział długości dróg rowerowych do długości sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej.

TYPY INFRASTRUKTURY

- 2% droga dla rowerów
- 98% droga dla pieszych i rowerów
- 0% pas ruchu dla rowerów
- 0% inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

STAN REALIZACJI

- istniejące
- - - w realizacji
- ... planowane



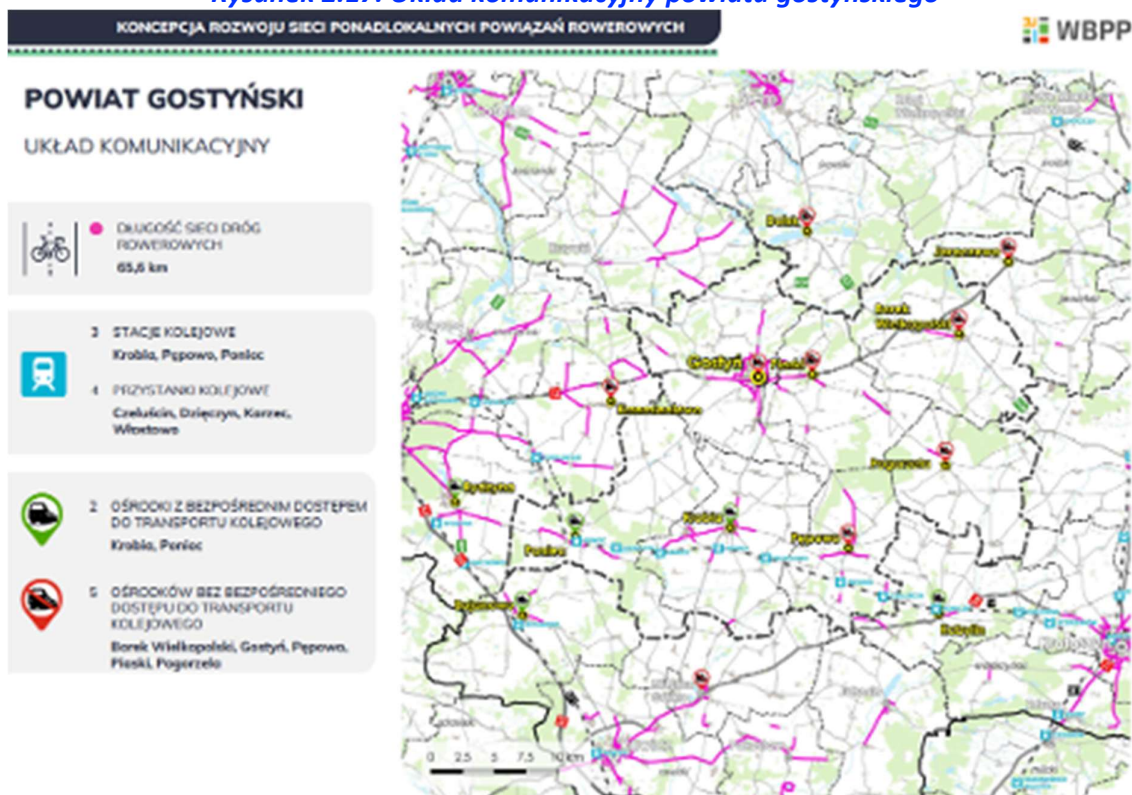
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Obecna sieć dróg rowerowych w powiecie gostyńskim, nie jest imponująca. Koncepcja zakłada więc znaczne zwiększenie długości tras. Łącznie zaproponowano ok. 225 km powiązań rowerowych na terenie powiatu (w tym główne ciągi oraz trasy uzupełniające). Obejmuje to:

- 16 tras podstawowych (kluczowy szkielet sieci), w tym 4 trasy łączące gminy z miastem powiatowym Gostyniem oraz 12 tras międzygminnych łączących ważne ośrodki w powiecie i poza nim. Przykładowe odcinki z tej kategorii to m.in. Gostyń – Piaski (łączący stolicę powiatu z sąsiednią gminą, o najwyższym wskaźniku potencjału ruchu) oraz Gostyń – Krobia (wiążący Gostyń z drugim największym miastem powiatu). Zgodnie z koncepcją wszystkie miasta-gminy powiatu mają zyskać połączenie z Gostyniem lub siecią powiatową – bezpośrednio lub poprzez inne gminy – co stworzy układ pozwalający dojechać rowerem z każdej gminy do miasta powiatowego.
- 2 trasy uzupełniające – stanowiące dodatkowe połączenia w układzie sieci, ważne lokalnie (np. krótsze odcinki poprawiające dostępność konkretnych miejscowości lub atrakcji).
- 1 trasę łącznikową – specyficzny odcinek spinający sieć powiatu z sąsiednim regionem lub dużym szlakiem (w przypadku Gostyńskiego chodzi o połączenie Krobia – Miejska Górka, które łączy sieć powiatu z drogami powiatu rawickiego).
- 1 trasę multimodalną – czyli połączenie rowerowe zapewniające dogodny dojazd do węzła transportu publicznego. W powiecie gostyńskim wskazano tutaj odcinek Pępowo – PKP Pępowo (ok. 2,4 km), który ma umożliwić bezpieczny dojazd rowerem do stacji kolejowej Pępowo.

Mapa planowanych tras (wg koncepcji) kreśli obraz powiatu opleczonego siecią kilkunastu promienistych i obwodowych połączeń. Główne trasy ponadlokalne prowadzić mają m.in. z Gostynia w kierunku: północnym (do Borku Wlkp. i dalej do Jaraczewa w pow. jarocińskim), wschodnim (do Pogorzeli i dalej w stronę pow. krotoszyńskiego), południowym (do Pępowa i Kobylina w pow. krotoszyńskim) oraz zachodnim (do Ponieca i dalej Rydzyny w pow. leszczyńskim). Ponadto, wewnątrz powiatu trasy połączą poszczególne miasta gminne między sobą (np. Poniec – Krobia, Pogorzela – Pępowo, Piaski – Borek Wlkp. itp.). Taki układ zapewni, że nawet jeśli dana gmina nie sąsiaduje bezpośrednio z Gostyniem, to przez sieć powiązań i tak będzie skomunikowana z powiatem i regionem. Istotnym elementem koncepcji jest integracja z koleją. Powiat gostyński posiada obecnie 3 stacje kolejowe (Krobia, Pępowo, Poniec) oraz kilka przystanków (m.in. w mniejszych miejscowościach takich jak Dzięczyn czy Włostowo) – Rysunek 2.17.).

Rysunek 2.17. Układ komunikacyjny powiatu gostyńskiego



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Jednak nie wszystkie gminy mają dostęp do czynnych linii kolejowych – Gostyń, Borek Wlkp. czy Pogorzela są pozbawione takiej możliwości. Koncepcja sieci przewiduje więc dedykowane połączenia rowerowe do stacji dla obszarów pozbawionych transportu szynowego. Wspomniana trasa Pępowa–PKP Pępowa to jeden przykład, a oprócz niej co najmniej 3 inne planowane odcinki w powiecie pełnić mają funkcję dowozu do kolei (łącznie ok. 27,6 km tras rowerowych stanowiących dojazdy do stacji).

Uzupełnieniem tego jest propozycja WBPP utworzenia infrastruktury Bike&Ride przy kluczowych stacjach: w Krobi, Pępowie i Poniecu (Rysunek 2.18).

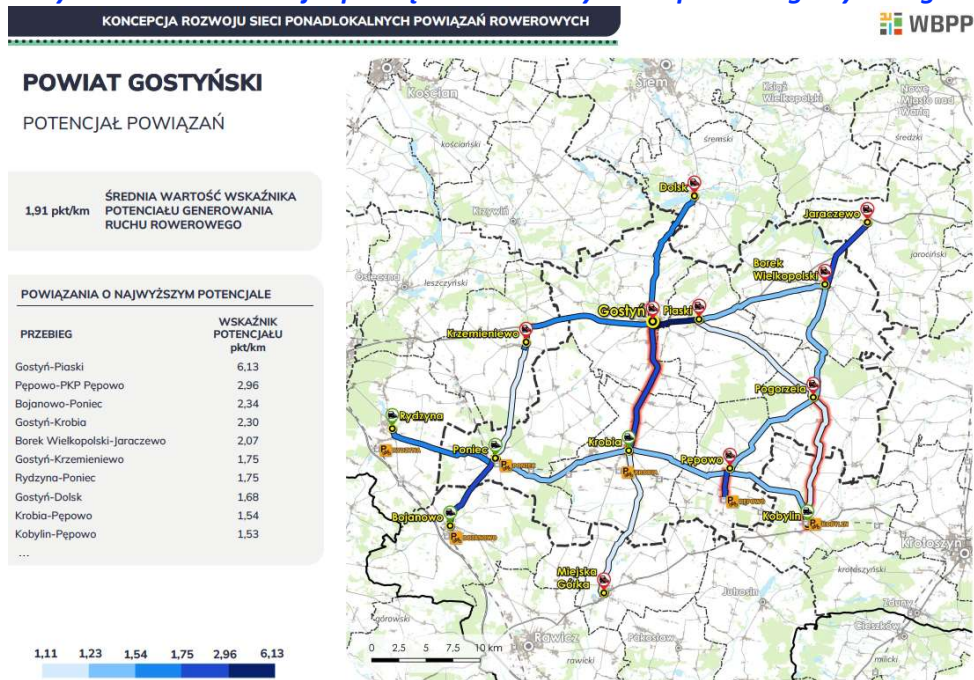
KONCEPCJA ROZWOJU SIECI PONADLOKALNYCH POWIĄZAŃ ROWEROWYCH



Dla powiatu oznacza to potrzebę zaplanowania parkingów rowerowych przy tych dworcach oraz zapewnienia, że dojazd do nich będzie komfortowy (np. przez separację ruchu rowerowego od ruchu samochodowego na drodze do stacji). Analiza koncepcji wskazuje również, które trasy w powiecie gostyńskim mogą liczyć na najwyższe natężenie ruchu i powinny mieć priorytet.

- Gostyń – Piaski – oceniony najwyżej (6,13 pkt/km), co potwierdza, że jest to kluczowe brakujące połączenie tuż obok miasta powiatowego.
- Pępowo – PKP Pępowo – również wysoki potencjał (2,96 pkt/km), jako że łączy sporą wieś ze stacją i potencjalnie może obsługiwać zarówno dojazdy codzienne, jak i turystów przyjeżdżających pociągiem.
- Bojanowo (pow. rawicki) – Poniec (2,34 pkt/km) oraz Gostyń – Krobia (2,30 pkt/km) – ważne trasy łączące większe ośrodki miejskie.

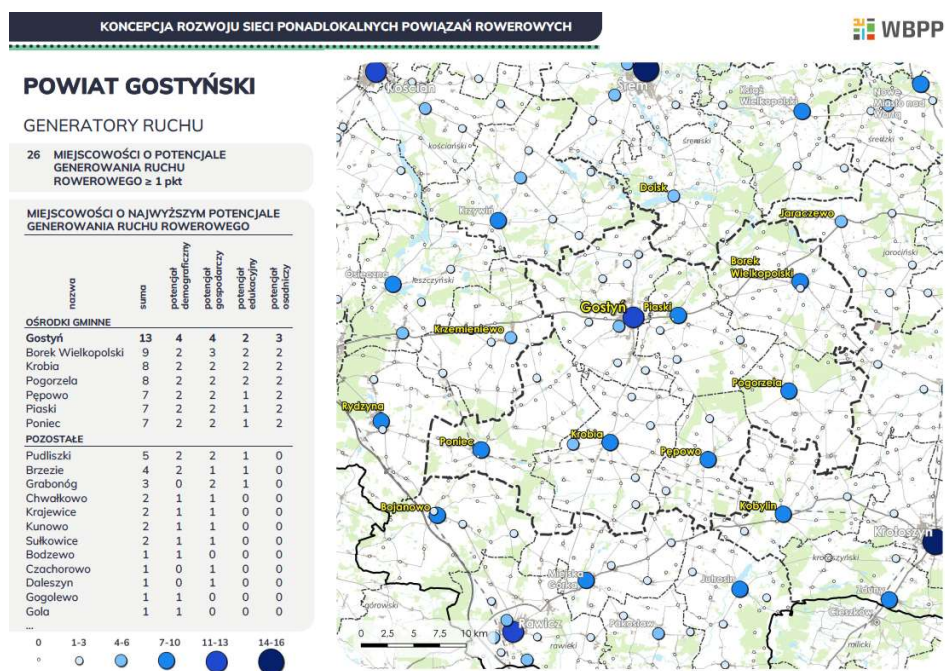
Rysunek 2.19. Potencjał powiązań rowerowych dla powiatu gostyńskiego



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Do największych generatorów ruchu należą oczywiście większe miejscowości – ośrodki gminne (Rysunek 2.20).

Rysunek 2.20. Największe generatory ruchu rowerowego dla powiatu gostyńskiego



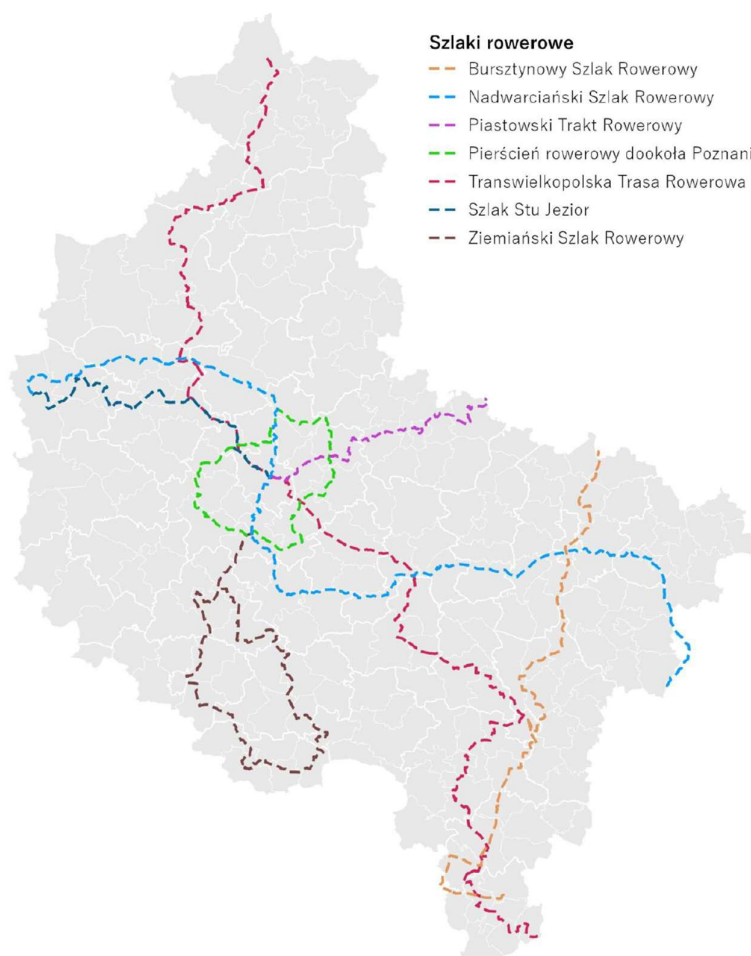
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Dane te sugerują, które inwestycje mogą przynieść najszybszy wzrost ruchu rowerowego – dla powiatu jest to cenna wskazówka odnośnie priorytetów inwestycyjnych. W pierwszej kolejności warto skupić się na odcinkach o najwyższym potencjale (zwłaszcza tam, gdzie brak dziś jakiegokolwiek infrastruktury i ruch rowerowy odbywa się po ruchliwych drogach).

Rowerowe szlaki turystyczne na terenie powiatu gostyńskiego

Częściowo przez obszar powiatu gostyńskiego prowadzi Ziemiański Szlak Rowerowy (Rysunek 2.21). Ziemiański Szlak Rowerowy (ZSR 245 km) – szlak tworzy pętlę w południowej części regionu łącząc liczne zabytkowe dwory i pałace. Szlak biegnie od Mosiny i rozdziela się na dwa kierunki przez Leszno albo przez Gostyń. Szlak prowadzi przez m.in.: Park Krajobrazowy im. Dezyderego Chłapowskiego, Racot, Kościan, Osieczna, Leszno, Rydzynę, Pakośław, Turew, Krzywiń, Lubień, Gostyń, Świętą Górę, Pępowo, Rawicz.

Rysunek 2.21. Szlaki rowerowe systemu BIKE w Wielkopolsce i w powiecie gostyńskim



Źródło: Polityka rowerowa województwa Wielkopolskiego, WBPP, 2024, s. 50

Koncepcja ponadlokalnej sieci wytycza dla powiatu gostyńskiego jasny kierunek działań infrastrukturalnych: należy dążyć do wybudowania zaproponowanych tras, które włączą lokalne gminy w szerszy układ regionalny. Gostyń i okoliczne miejscowości mają stać się częścią zintegrowanej sieci Wielkopolski, co oznacza lepsze skomunikowanie z sąsiadami (6 sąsiadujących powiatów: kościańskim, jarocińskim, rawickim, śremskim, leszczyńskim i krotoszyńskim) oraz możliwość płynnej podróży rowerem na dłuższych dystansach. Dla mieszkańców powiatu będzie to realna alternatywa transportowa, a dla władz – wyzwanie organizacyjne, by te plany przełożyć na konkretne projekty.

2.5.4. Polityka parkingowa

Polityka parkingowa w powiecie gostyńskim różni się w zależności od miasta.

W **Gostyniu** od ponad dekady funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania (SPP) obejmująca centrum miasta – m.in. ulice Kolejową, Powstańców Wlkp., Witosa oraz wybrane place. Opłaty obowiązują od poniedziałku do piątku w godz. 9:00–17:00 (weekendy są wolne od opłat). Stawki pozostają niezmienione od 2009 r. – pierwsza godzina kosztuje 2,20 zł, a dostępne są także miesięczne abonamenty (90 zł) uprawniające do parkowania w całej SPP. Zarząd strefy (ZGKiM Gostyń) nie planował znaczących zmian ani rozszerzenia obszaru strefy w ostatnich latach. Udogodnieniem dla kierowców jest możliwość wnoszenia opłat mobilnych (np. aplikacje ePark, moBilet), co usprawnia parkowanie w Gostyniu. W 2024 r. miasto oddało do użytku nowy parking przy ul. Sądowej (ok. 10 miejsc) – jest on na razie bezpłatny, aby poprawić dostępność postojów w rejonie szkoły.

W **Krobi** strefę płatnego parkowania wprowadzono w 2016 r. – obejmuje rynek (Plac T. Kościuszki) i przyległe ulice (m.in. Jutrosińską, Powstańców Wlkp.). Korzystanie z niej wymagało dotąd biletów z parkomatów (5 urządzeń); w 2023 r. podjęto działania, by zastąpić je nowoczesnymi parkomatami z płatnością bezgotówkową (kartą, telefonem NFC). Po rewitalizacji krobkiego rynku zmniejszyła się liczba miejsc parkingowych (z 49 do 33), co wywołuje problemy z parkowaniem zwłaszcza w soboty (dzień targowy, gdy opłaty w SPP nie obowiązują). Część kierowców pozostawia wtedy auta poza wyznaczonymi miejscami, na płycie rynku, co kończy się interwencjami policji. Władze gminy, powołując się na zalecenia konserwatorskie, ograniczyły parkowanie tylko do wyznaczonych stref na obrzeżach rynku, by zachować historyczny charakter placu.

W **Borku Wlkp.** nie ma klasycznej płatnej strefy, ale od lipca 2021 r. obowiązuje strefa ograniczonego postoju na rynku. Od poniedziałku do piątku w godz. 6:30–16:00 parkowanie jest bezpłatne, lecz ograniczone czasowo do 60 minut – kierowca musi pobrać z parkomatu bezpłatny bilet i umieścić za szybą. Rozwiązanie to wprowadzono, by wymusić rotację pojazdów – wcześniej zdarzało się, że wokół rynku całymi dniami (a nawet miesiącami) stały

te same samochody, często wystawione na sprzedaż. Po godzinie postoju można pobrać kolejny bilet na następną godzinę. Gmina podkreśla, że celem nie jest zysk, ale uporządkowanie parkowania w centrum.

Pozostałe miasta powiatu (Poniec, Pogorzela, Piaski, Pępowo) nie posiadają wydzielonych stref płatnego parkowania z uwagi na mniejszy ruch. Parkowanie na ogół jest tam regulowane przepisami ogólnymi. W razie potrzeb wprowadza się lokalnie ograniczenia (np. zakazy postoju w określonych miejscach lub czasach). Samorządy powiatu dostrzegają jednak rosnącą liczbę pojazdów – na koniec 2023 r. zarejestrowanych było ok. 80,5 tys. pojazdów na 75,9 tys. mieszkańców powiatu (średnio 1,25 pojazdu na osobę), w tym blisko 60,0 tys. pojazdów osobowych – co przekłada się na większe zapotrzebowanie na miejsca postojowe. Stąd wszędzie tam, gdzie to możliwe, tworzone są nowe parkingi (jak inicjatywy Gostynia przy remontach dróg) lub udostępnia się istniejące place do parkowania. Polityka parkingowa zmierza do godzenia potrzeb kierowców (dostępność miejsc) z porządkiem przestrzennym i rotacją pojazdów w centrach miast.

2.5.5. Ruch pieszy

Infrastruktura dla ruchu pieszego na terenie powiatu gostyńskiego rozwija się, choć wciąż występują luki. W centrach miast i miasteczek (Gostyń, Krobia, Borek Wlkp. itd.) zasadniczo istnieją chodniki przy większości ulic, co zapewnia pieszym względnie bezpieczne poruszanie się. Problemem pozostają jednak mniejsze miejscowości i obszary pozamiejskie, gdzie historycznie brakowało wydzielonych chodników wzdłuż dróg powiatowych. Piesi w wielu wsiach byli zmuszeni do korzystania z poboczy jezdni, co stwarza ryzyko wypadków. Wysoki poziom zmotoryzowania (ponad 116 pojazdów na 100 mieszkańców powiatu) oznacza duży ruch samochodowy, z którym piesi muszą współdzielić przestrzeń. Dodatkowym utrudnieniem bywa nieprzestrzeganie przepisów przez kierowców – np. zdarzają się przypadki parkowania aut na chodnikach i w bramach, co ogranicza miejsce dla pieszych. Tego typu zachowania, choć karalne, wciąż występują i budzą negatywne emocje mieszkańców. Aby poprawić warunki ruchu pieszego, samorząd powiatowy oraz gminy realizują szereg inwestycji w infrastrukturę chodnikową. Budowa brakujących chodników przy drogach powiatowych jest priorytetem – każdego roku udaje się zrealizować kolejne odcinki. W ostatnich latach zrealizowano wiele inwestycji w zakresie infrastruktury chodnikowej. Miejsca szczególnie istotne, jak okolice szkół, kościołów czy ośrodków zdrowia, są traktowane priorytetowo przy planowaniu nowych trotuarów. Przejścia dla pieszych stanowią inny ważny element infrastruktury. W powiecie dąży się do poprawy ich bezpieczeństwa poprzez odpowiednie oznakowanie i doświetlenie najbardziej uczęszczanych “zebr”. W Gostyniu newralgiczne przejścia (np. na ul. Wrocławskiej, ul. Kolejowej) wyposażono w azyle dla pieszych lub dodatkowe sygnalizatory ostrzegawcze. Niemniej nadal zdarzają się wypadki z udziałem pieszych (omówione szerzej w rozdz. 2.5.7), co wskazuje na potrzebę dalszych usprawnień – być może instalacji aktywnych znaków,

redukcji prędkości pojazdów w terenie zabudowanym oraz edukacji kierowców i pieszych. Główne wyzwania w obszarze ruchu pieszego to zatem: domknięcie sieci chodników w ciągach dróg powiatowych (zwłaszcza łączących osiedla mieszkaniowe z centrami i przystankami), likwidacja punktów kolizyjnych (niebezpiecznych przejść, skrzyżowań bez wydzielonych azylów) oraz utrzymanie istniejących traktów w dobrym stanie (remonty nawierzchni, odśnieżanie, usuwanie przeszkód). Systematyczne inwestycje ostatnich lat dowodzą, że poprawa warunków dla pieszych jest istotnym elementem polityki mobilności powiatu.

Ruch pieszy w mniejszych miejscowościach – polityka wojewódzka

Choć wojewódzka polityka skupia się na ruchu rowerowym, transport pieszy jest równorzędnym elementem zrównoważonej mobilności i również zyskuje pośrednio na realizacji założeń polityki. Wszędzie tam, gdzie mowa o poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (czyli nie tylko rowerzystów, ale i pieszych), działania infrastrukturalne będą służyć obu tym grupom. Przykładowo, wprowadzanie stref uspokojonego ruchu, ograniczeń prędkości czy rozwiązań typu traffic calming w centrach miejscowości – postulowane w ramach zwiększania bezpieczeństwa – poprawi komfort poruszania się pieszo lokalnymi ulicami. Polityka wojewódzka zakłada podniesienie standardu istniejących dróg m.in. poprzez separację ruchu rowerowego od samochodowego, co często oznacza budowę ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg. Takie ciągi służą jednocześnie pieszym (chodnik) i rowerzystom (ścieżka), zapewniając im wydzielone miejsce obok jezdni. Dla powiatu gostyńskiego może to być najlepszy model rozwijania infrastruktury przy drogach powiatowych – zamiast osobno planować chodnik i ścieżkę, łączone ciągi pieszo-rowerowe mogą efektywnie zaspokoić potrzeby obu grup. W mniejszych miejscowościach i wsiach powiatu, gdzie ruch pieszy odbywa się głównie na krótkich dystansach (do sklepu, kościoła, szkoły), kluczowe jest zagwarantowanie podstawowej infrastruktury: chodników, przejść dla pieszych i oświetlenia. Niestety, często pobocza dróg powiatowych przebiegających przez wsie nie są dostosowane do bezpiecznego ruchu pieszego – brak wydzielonych chodników zmusza mieszkańców do poruszania się skrajem jezdni. Powiat, analizując wytyczne polityki mobilności, powinien uwzględnić te braki jako priorytetowe luki do uzupełnienia. Zwłaszcza okolice szkół, przystanków czy innych miejsc generujących pieszy ruch wymagają szczególnej uwagi (np. budowy chodnika w ciągu drogi, by dzieci mogły bezpiecznie dojść do szkoły). Kampanie edukacyjne adresowane do kierowców i pieszych – np. dotyczące noszenia elementów odblaskowych, ostrożności na przejściach – również wpisują się w cel poprawy bezpieczeństwa i mogą być prowadzone lokalnie w ramach realizacji założeń polityki. Promocja transportu pieszego w małych miejscowościach często sprowadza się do zapewnienia ludziom atrakcyjnej i bezpiecznej alternatywy dla samochodu na bardzo krótkich dystansach. Powiat może tu odegrać rolę koordynatora między gminami w realizacji programów typu „Bezpieczna droga do szkoły”, „Piesz po zdrowie” czy lokalnych dni bez

samochodu w miasteczkach. Choć działania te wykraczają poza wąsko rozumianą „politykę rowerową”, są one komplementarne – im więcej osób wybierze spacer lub rower, tym mniejszy ruch aut, czystsze powietrze i większe bezpieczeństwo w lokalnej społeczności. Dlatego w strategii powiatu warto umieścić zapisy o priorytetowym traktowaniu ruchu pieszego w centrówkach wsi i małych miast (np. poprzez tworzenie stref „tempo 30”, modernizację chodników, poprawę dostępności dla osób o ograniczonej mobilności). Takie podejście jest w duchu polityki wojewódzkiej promującej zrównoważoną mobilność i dbałość o najsłabszych uczestników ruchu.

Luki w infrastrukturze i wyzwania do przewyżczenia

Realizacja ambitnej koncepcji sieci rowerowej oraz poprawa warunków ruchu pieszego wiąże się z licznymi wyzwaniami dla powiatu gostyńskiego. Kluczowe z nich to:

- **Braki w podstawowej infrastrukturze** – Obecnie wiele odcinków dróg łączących gminy nie ma żadnej infrastruktury rowerowej ani poboczy dla pieszych. Rowerzyści muszą poruszać się po ruchliwych czasem drogach o dużym natężeniu ruchu ciężarowego. Uzupełnienie tych luk infrastrukturalnych poprzez budowę wydzielonych ścieżek jest niezbędne, ale wymaga dokładnego planowania (np. wzdłuż których dróg poprowadzić trasy, czy potrzebne są wykupy gruntów). Podobnie w małych miejscowościach – brak chodników przy drogach powiatowych stanowi zagrożenie dla pieszych. Identyfikacja „czarnych punktów” (miejsc szczególnie niebezpiecznych lub często uczęszczanych bez infrastruktury) powinna poprzedzić fazę projektowania nowych ciągów.
- **Wysokie koszty inwestycji** – Rozbudowa sieci o kilkaset kilometrów tras to ogromne przedsięwzięcie finansowe. Nawet przy wsparciu zewnętrznym (o którym niżej), powiat będzie musiał zabezpieczać wkład własny i utrzymanie. Każdy kilometr ścieżki to koszt setek tysięcy złotych (w zależności od standardu i ukształtowania terenu). Konieczne będzie fazowanie inwestycji w czasie – wyznaczenie, które odcinki realizować w pierwszej kolejności (np. te o najwyższym potencjale ruchu lub kluczowe z punktu widzenia spójności sieci), a które mogą poczekać. Również utrzymanie istniejących i nowych dróg dla rowerów (odśnieżanie, naprawy nawierzchni) będzie generować koszty, które spadną na samorządy lokalne po realizacji inwestycji.
- **Koordinacja wielu interesariuszy** – Jak wspomniano, sukces zależy od współpracy różnych podmiotów. W praktyce oznacza to konieczność uzgadniania projektów między powiatem a gminami, a także z sąsiednimi powiatami, przez które przebiegają wspólne trasy. Każda inwestycja wymaga też uzgodnień z zarządcami dróg: część tras będzie biegła w pasach dróg wojewódzkich lub krajowych, gdzie decydującą rolę mają instytucje takie jak Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich czy GDDKiA. Powiat musi więc pełnić rolę mediatora i inicjatora partnerstw, tak by odcinki po obu stronach granicy gmin/powiatów powstawały równolegle i łączyły się ze sobą. Wyzwanie organizacyjne

stanowi również synchronizacja standardów – ustalenie jednolitego oznakowania, parametrów technicznych dróg rowerowych czy lokalizacji infrastruktury towarzyszącej (ławki, stojaki itp.), aby na granicy gmin nie następowały zmiany obniżające jakość ciągłości trasy.

- **Akceptacja społeczna i zmiana nawyków** – Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej to także kwestia kulturowa. W powiecie o charakterze w dużej mierze wiejskim, gdzie przez lata dominował transport samochodowy, może pojawić się sceptycyzm co do zasadności inwestowania w drogi dla rowerów. Konieczne będzie prowadzenie dialogu z mieszkańcami i lokalnymi liderami opinii, by wykazać korzyści (poprawa bezpieczeństwa, atrakcyjność dla inwestorów i turystów, zdrowie mieszkańców). W początkowym okresie po budowie nowych tras wyzwaniem może być zachęcenie ludzi do korzystania z nich – tu pomogą działania promocyjne (np. wydarzenia kolarskie, rajdy rodzinne nowo otwartymi ścieżkami) oraz edukacja w szkołach. Ważne jest również, by projektować infrastrukturę w sposób odpowiadający na realne potrzeby (np. prowadzić trasy tam, gdzie rzeczywiście ludzie chcą jeździć/przechodzić, zapewnić zacienienie, miejsca odpoczynku), inaczej ryzykujemy, że pozostanie niewykorzystana.
- **Uwarunkowania terenowe i prawne** – Pewne odcinki planowanych tras mogą napotkać utrudnienia: tereny chronione przyrodniczo, prywatne grunty, które trzeba wykupić, kolizje z innymi planami zagospodarowania (np. przebudowa dróg, melioracje). Proces inwestycyjny wymaga uzyskania szeregu pozwoleń (budowlanych, środowiskowych) – to wydłuża czas realizacji. Powiat musi przygotować się na ewentualne opóźnienia i zapewnić sprawną obsługę administracyjną projektów (np. dedykowany zespół ds. inwestycji rowerowych, który będzie monitorował harmonogramy, kompletował dokumentację i reagował na problemy). Wyzwanie prawne to także utrzymanie wybudowanych tras – należy ustalić jasno, kto będzie ich zarządcą (np. w przypadku ciągów wzdłuż dróg wojewódzkich, formalnie mogą one zostać przekazane gminom/powiatowi). Trzeba zawczasu zaplanować środki i model współpracy w tym zakresie.

Mimo powyższych trudności, wyzwania te są możliwe do przezwyciężenia poprzez rzetelne planowanie i korzystanie z doświadczeń innych regionów. Wiele powiatów w Wielkopolsce stoi przed podobnymi problemami – wymiana wiedzy (np. poprzez Związek Powiatów Polskich, czy warsztaty organizowane przez Urząd Marszałkowski) może pomóc znaleźć rozwiązania. Najważniejsze, by powiat gostyński nie pozostawał bierny – brak działań oznaczałby pozostanie w tyle wobec zmian zachodzących w mobilności na poziomie województwa.

2.5.6. Transport towarów

Transport towarów w powiecie gostyńskim odbywa się niemal w całości transportem drogowym, gdyż infrastruktura kolejowa jest ograniczona i brak tu terminali przeładunkowych. Przez powiat nie przebiega żadna droga ekspresowa ani autostrada, a główny ciężar ruchu ciężarowego spoczywa na drogach wojewódzkich i powiatowych. Kluczowe znaczenie ma droga wojewódzka DW434 (łącząca m.in. Gostyń z Rawiczem i Śremem) oraz DW308 (relacji m.in. Kunowo – Poniec – Gostyń). To nimi poruszają się pojazdy ciężarowe zaopatrujące lokalny przemysł i rolnictwo, a także tranzyt omijający oddalone trasy krajowe. Niestety, przejazd tirów i busów dostawczych przez centra miast (Gostyń, Krobia, Borek Wlkp.) powoduje uciążliwości – hałas, emisje oraz niszczenie nawierzchni dróg nieprzystosowanych do tak dużych obciążeń. Policja odnotowuje również przypadki łamania przepisów przez firmy transportowe, np. przeładowywania pojazdów ponad dopuszczalną masę. Kontrole w 2025 r. ujawniły busy ważące nawet 6 ton przy limicie 3,5 t (przewóz drewna w rejonie Borku) czy dostawczaki przeciążone o 1,5 tony (na ul. J. Pawła II w Gostyniu) – w obu przypadkach kierowców ukarano mandatami. Takie przeładowane pojazdy stanowią zagrożenie dla innych uczestników ruchu i przyspieszają degradację infrastruktury. Infrastruktura kolejowa potencjalnie mogłaby odciążyć drogi, lecz obecnie nie spełnia tej roli. Przez powiat przebiega jednotorowa linia kolejowa nr 360 (Jarocin – Gostyń – Kąkolewo), wykorzystywana sporadycznie w ruchu towarowym (brak tu regularnych pociągów pasażerskich). Nie istnieją bocznice przemysłowe obsługujące duże zakłady ani terminal kontenerowy – najbliższe takie obiekty znajdują się poza powiatem (np. w Lesznie, Poznaniu). W praktyce zatem wszelkie zaopatrzenie przedsiębiorstw, dystrybucja towarów rolno-spożywczych (np. cukrownia, młyny, magazyny zbożowe) oraz wywóz produktów odbywają się ciężarówkami. To rodzi problemy, takie jak wzmożony ruch ciężarowy w sezonach kampanii rolnych (np. transport buraków cukrowych, zboża), korki na wąskich drogach wlotowych do miast oraz niszczenie krawędzi jezdni i chodników przez pojazdy o dużym tonażu. Główne potrzeby w zakresie transportu towarów to modernizacja i rozbudowa infrastruktury drogowej oraz wykorzystanie alternatywnych środków transportu. Priorytetowym projektem jest budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12, która ma przejąć ruch tranzytowy ze środka miasta. Inwestycja ta jest w trakcie realizacji – powstają już wiadukty i łączniki drogowe w ramach przyszłej obwodnicy. Ukończenie obwodnicy (planowane w najbliższych latach) wyeliminuje przejazdy ciężarówek przez centrum Gostynia, skróci czasy przejazdu i poprawi warunki na drogach lokalnych. W ślad za tym powiat postuluje budowę obwodnic także dla innych miejscowości przy najbardziej obciążonych trasach (np. dla Borku Wlkp. na DW308), choć takie plany znajdują się na wczesnym etapie dyskusji. Równie istotna jest poprawa infrastruktury towarzyszącej – przykładem jest strefa gospodarcza w Czachorowie koło Gostynia, gdzie lokalizuje się coraz więcej firm. Władze gminy wybudowały tam nową drogę

dojazdową z pełnym uzbrojeniem terenu oraz planują duży parking dla pojazdów ciężarowych. Już teraz przy nowej szosie wydzielono miejsca postojowe: po jednej stronie dla samochodów osobowych pracowników, po drugiej dla tirów obsługujących zakłady. Tego typu parkingi dla ciężarówek są niezbędne, gdyż dotąd firmy radziły sobie indywidualnie (małe place na własnym terenie), co bywa niewystarczające wobec rosnącego transportu.

W perspektywie kilku lat szansą na usprawnienie transportu towarów jest rewitalizacja linii kolejowej nr 360 (o czym szerzej w rozdz. 2.5.8). Jeśli linia Jarocin–Gostyń–Leszno zostanie zmodernizowana i włączona do regularnego ruchu, możliwe będzie przywrócenie także pewnych przewozów towarowych koleją (np. transportu kruszyw, produktów rolnych na większe odległości), co odciąży drogi. Na razie jednak działania na rzecz transportu towarowego skupiają się na drogach: remontach nawierzchni, wzmacnianiu konstrukcji jezdni na odcinkach z najcięższym ruchem oraz poprawie bezpieczeństwa (o czym niżej).

2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w powiecie gostyńskim, szczególnie bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, jest monitorowane przez policję i władze samorządowe. Statystyki zdarzeń z udziałem niechronionych uczestników ruchu pokazują w ostatnich latach umiarkowaną poprawę, choć wciąż dochodzi do groźnych wypadków. Wypadki z pieszymi: w 2022 roku na drogach powiatu odnotowano 3 wypadki z udziałem pieszych, w których 1 osoba zginęła, a 2 zostały ranne. Dodatkowo doszło do 9 kolizji (stłuczek) z pieszymi. W 2023 roku liczba wypadków spadła do 2 (żadna z ofiar nie zginęła), rannych pozostało 2 pieszych, a kolizji odnotowano 5. Wstępne dane za rok 2024 wskazują na 4 wypadki z udziałem pieszych (0 zabitych, 4 rannych) oraz 12 kolizji.

Zdarzenia drogowe z udziałem pieszych w 2022 roku:

1. Pępowo ul. Powstańców Wlkp., x 2 (w tym 1 wypadek)
2. Gostyń ul. Bojanowskiego
3. Gostyń ul. Zielona x 2
4. Gostyń ul. Witosa
5. Gostyń Rondo Solidarności
6. Gostyń ul. Hutnika
7. Żytowiecko wypadek
8. Gostyń ul. Poznańska wypadek
9. Krobia ul. Rynek
10. Gostyń ul. Wrocławska

Zdarzenia drogowe z udziałem pieszych w 2023 roku:

1. Piaski ul. Gostyńska
2. Gostyń ul. Wrocławska
3. Borek Wlkp., ul. Dworcowa
4. Gostyń ul. Bojanowskiego x 2
5. Stary Gostyń – Stankowo wypadek
6. Gostyń – Krajewice wypadek

Zdarzenia drogowe z udziałem pieszych w 2024 roku:

1. Krobia ul. Powstańców Wlkp.,
2. Gostyń ul. Sportowa
3. Bułaków
4. Niepart
5. Gostyń ul. Hutnika
6. Krobia ul. Powstańców Wlkp., x 2
7. Poniec ul. Rynek
8. Siedlec
9. Piaski ul. Drzeczewska
10. Bodzewo II
11. Gostyń ul. Pl. K. Marcinkowskiego
12. Gostyń ul. Kolejowa x 2 wypadek
13. Gostyń ul. Witosa wypadek
14. Gostyń ul. Powstańców Wlkp., wypadek

Wypadki z rowerzystami: w 2022 roku było ich 5 (0 zabitych, 5 rannych), w 2023 – 2 wypadki (0 zabitych, 2 rannych), a w 2024 – 1 wypadek (na szczęście bez ofiar śmiertelnych, 1 ranny rowerzysta).

Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w 2022 roku:

1. Gostyń ul. Wrocławska x 7
2. Gostyń ul. Zielona
3. Gostyń ul. Polna
4. Gostyń ul. Wielkopolska
5. Gostyń ul. J. Pawła II
6. Gostyń ul. Kolejowa
7. Gola – Hersztupowo
8. Gostyń ul. Bojanowskiego
9. Gostyń ul. Olejniczaka

10. Gostyń – Brzezie wypadek
11. Gostyń ul. Powstańców Wlkp., wypadek
12. Poniec ul. Krobska Szosa wypadek
13. Stary Gostyń wypadek
14. Pogorzela ul. Krotoszyńska wypadek

Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w 2023 roku:

1. Gostyń ul. Witosza
2. Gostyń ul. Wrocławska x 3
3. Karolew
4. Gostyń ul. Bojanowskiego
5. Pępowo ul. Nadstawek
6. Krobia ul. Sportowa
7. Krobia ul. Mickiewicza
8. Gostyń ul. Pl. K. Marcinkowskiego
9. Elżbietków
10. Gostyń ul. Nad Kanią wypadek
11. Krobia ul. M. Konopnickiej wypadek

Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w 2024 roku:

1. Zawada
2. Maksymilianów
3. Borek Wlkp., ul. Dworcowa
4. Gostyń ul. Leszczyńska
5. Krobia ul. Jutrosińska
6. Borek wlkp., ul. Zdzieszka
7. Piaski – Lipiec
8. Pępowo – Potarzyca
9. Otówko – Gola
10. Piaski ul. Drzeczewska
11. Gostyń ul. Wrocławska
12. Piaski ul. Strzelecka
13. Krobia ul. Powstańców Wlkp., wypadek

Te statystyki sugerują spadek liczby najpoważniejszych zdarzeń z rowerzystami na przestrzeni ostatnich lat. W żadnym z trzech analizowanych lat (2022–2024) nie zginął cyklista ani pieszy na drogach powiatu, co należy odnotować jako pozytywny trend. Analiza miejsc zdarzeń wskazuje, że najbardziej niebezpieczne miejsca koncentrują się w Gostyniu i okolicach. W 2022

r. większość incydentów z rowerzystami miała miejsce na terenie miasta Gostynia, zwłaszcza na głównych ulicach – ul. Wrocławska odnotowała aż 7 zdarzeń z udziałem rowerzystów. Również ulice takie jak Bojanowskiego, Kolejowa czy Zielona pojawiają się kilkakrotnie w rejestrach wypadków z pieszymi i rowerzystami. Są to przeważnie ruchliwe ciągi komunikacyjne o dużym natężeniu ruchu i licznych skrzyżowaniach. Z kolei poza Gostyniem do wypadków z pieszymi dochodziło m.in. w rejonie wsi (przykładowo Żytowiecko, Niepart – zdarzenia w 2022 i 2024 r.), co można wiązać z brakiem chodników i słabym oświetleniem tych odcinków. Główne czynniki wypadków to wymuszanie pierwszeństwa (np. na przejściach dla pieszych), nadmierna prędkość pojazdów oraz ograniczona widoczność po zmroku. Policja podkreśla też problem kierujących pod wpływem alkoholu i tzw. niechronionych uczestników bez odbłasków poza obszarem zabudowanym. Aby poprawić bezpieczeństwo, podejmowane są działania wielokierunkowe. Inżynieryjnie wdraża się usprawnienia infrastruktury: montaż wysepek i aktywnych znaków na przejściach, doświetlenie newralgicznych przejść LED-ami, budowę chodników i ścieżek (jak opisano w 2.5.5) oddzielających pieszych i rowerzystów od jezdni. Przykładem mogą być azyle dla pieszych na ul. Powstańców Wlkp. w Gostyniu czy nowe chodniki wzdłuż dróg powiatowych w Daleszynie i Goli (realizowane w 2022–23). Kontrola i egzekwowanie przepisów to drugi filar poprawy bezpieczeństwa. W komendzie powiatowej policji utworzono specjalną grupę „Speed”, która patroluje drogi pod kątem agresywnych zachowań kierowców – zwłaszcza przekraczania dopuszczalnej prędkości. Kierowcy jadący z tzw. „ciężką nogą” muszą liczyć się z wysokimi mandatami i zatrzymaniem prawa jazdy. Regularne kontrole trzeźwości oraz stanu technicznego pojazdów również przekładają się na eliminowanie zagrożeń (np. wycofywanie z ruchu niesprawnych aut ciężarowych czy autobusów szkolnych). Edukacja i profilaktyka stanowią uzupełnienie działań – lokalne instytucje organizują prelekcje w szkołach („Bezpieczna droga do szkoły”), akcje rozdawania odbłasków pieszym i rowerzystom, a także kampanie informacyjne w mediach społecznościowych powiatu. Starostwo we współpracy z gminami analizuje każde zdarzenie śmiertelne lub z ciężkimi obrażeniami, aby wyciągać wnioski i zapobiegać podobnym wypadkom w przyszłości. Podsumowując, bezpieczeństwo ruchu drogowego w powiecie poprawia się stopniowo dzięki inwestycjom i działaniom prewencyjnym. Mimo to konieczna jest dalsza czujność – nawet pojedynczy tragiczny wypadek to o jeden za dużo. Utrzymanie trendu „Vision Zero” (zerowej liczby ofiar śmiertelnych) dla pieszych i rowerzystów poprzez kompleksowe działania pozostaje nadrzędnym celem polityki mobilności powiatu.

2.5.8. Intermodalność

Intermodalność, rozumiana jako możliwość płynnego łączenia różnych środków transportu, w powiecie gostyńskim jest obecnie ograniczona, ale planowane inwestycje mogą znacząco ją wzmocnić. Brak czynnych połączeń kolejowych dla pasażerów sprawia, że mieszkańcy powiatu

polegają głównie na samochodach osobowych i autobusach w codziennych podróżach. Transport kolejowy w chwili obecnej nie odgrywa roli w przewozach pasażerskich – linia kolejowa nr 360 (Leszno/Gostyń – Jarocin) została zamknięta dla pasażerów w 2012 r. i do tej pory nie kursują tędy pociągi pasażerskie. Sytuacja ta jednak ulegnie zmianie: w listopadzie 2023 r. PKP PLK podpisały umowę na rewitalizację linii kolejowej na odcinku Kąkolewo – Gostyń w ramach programu Kolej Plus. Inwestycja warta 125 mln zł ma na celu przywrócenie ruchu pasażerskiego do końca 2028 r. – po modernizacji mieszkańcy Gostynia i okolic znów zyskają dostęp do kolei. Oznacza to, że w perspektywie kilku lat pojawi się możliwość dojazdu pociągiem np. do Leszna (włączenie w linię E59 Poznań–Wrocław) i dalej do innych dużych ośrodków. Rewitalizacja linii kolejowej obejmie zapewne również modernizację stacji i przystanków (np. Gostyń, Krobia), co stworzy warunki pod rozwój systemu Parkuj & Jedź. Już teraz samorząd Gostynia planuje zagospodarowanie terenu przy dworcu kolejowym – tak, aby po uruchomieniu pociągów było tam miejsce na parking dla samochodów i stojaki dla rowerów, ułatwiające przesiadkę na kolej. Transport autobusowy pełni obecnie kluczową rolę w publicznym przewozie osób w powiecie. Funkcjonuje sieć połączeń autobusowych łączących wsie i miasteczka z Gostyniem oraz z sąsiednimi powiatami. Obsługę zapewniają prywatni przewoźnicy regionalni, tacy jak firma Milla z Leszna czy lokalne przedsiębiorstwa (m.in. Dol-Trans-Tour, Andrzej Matuszewski) wykonujące przewozy regularne i szkolne. Autobusy dowożą mieszkańców do szkół, pracy i na zakupy, jednak ich oferta bywa ograniczona – część linii kursuje tylko w dni nauki szkolnej, a w weekendy wiele połączeń jest zawieszonych. Brak zintegrowanego biletu powiatowego oraz rozproszenie przewoźników utrudnia pełną koordynację rozkładów. Niemniej główne ciągi mają względnie dogodne połączenia (np. Gostyń–Krobia–Pogorzela, Gostyń–Poniec–Leszno, Gostyń–Borek Wlkp. itd.). Integracja autobus–pociąg obecnie jest szczątkowa – z racji braku pociągów pasażerskich, nie ma skomunikowań „drzwi w drzwi”. W przyszłości, po powrocie kolei, konieczne będzie dostosowanie rozkładów autobusów dowożących do stacji w Gostyniu czy Bodzewie, by ułatwić przesiadki na pociąg. Transport rowerowy może stanowić istotne ogniwo intermodalności na krótkich dystansach. W powiecie działa kilka organizacji i klubów rowerowych (m.in. Gostyński Klub Rowerowy „Cyklista”, Towarzystwo Rowerowe Piaski), które popularyzują turystykę i dojazdy rowerem. Powstają nowe odcinki dróg dla rowerów – przykładowo wspomniany ciąg pieszo-rowerowy w Krobi czy 1,3 km ścieżka z Piasków do Smogorzewa w ciągu drogi powiatowej. Nadal jednak brakuje spójnej sieci pozwalającej swobodnie i bezpiecznie dojechać rowerem np. z pobliskich wsi do Gostynia. Istniejące ścieżki są często fragmentaryczne. Integracja roweru z innymi środkami transportu realizuje się głównie poprzez infrastrukturę parkingową – przy wielu szkołach, urzędach i na osiedlach montowane są stojaki rowerowe, z których mogą korzystać dojeżdżający. W planach jest wyposażenie dworca w Gostyniu w zadaszoną wiatę rowerową przed uruchomieniem połączeń kolejowych, by umożliwić formułę Bike & Ride (zostawiam rower – jadę pociągiem).

Już obecnie część mieszkańców stosuje taką praktykę dojeżdżając rowerem do przystanku autobusowego czy centrum miasta, a dalej kontynuując podróż busem lub okazją. Parkingi „Parkuj i Jedź” (P&R) w formalnym sensie nie występują jeszcze na terenie powiatu. Niemniej, rolę naturalnych parkingów przesiadkowych pełnią niektóre duże, bezpłatne place na obrzeżach Gostynia – np. parking po dawnym markecie Tesco czy plac przy ul. Starogostyńskiej. Kierowcy z okolicznych wsi zostawiają tam auta, by dalej pieszo załatwiać sprawy w centrum. Podobnie w mniejszych miejscowościach, mieszkańcy sołectw dojeżdżają samochodem do miasta gminnego (np. do Krobi czy Borku), parkują przy rynku i przesiadają się na dalszy transport (choćby autokar do miasta wojewódzkiego) lub poruszają się na miejscu pieszo. Wyzwaniem pozostaje zorganizowanie tych praktyk w formalny system – planowanie parkingów P&R w pobliżu przystanków autobusowych czy przyszłych stacji kolejowych, oznakowanie ich i promocja wśród mieszkańców. Dzięki temu więcej osób mogłoby łączyć różne środki transportu w jednej podróży, ograniczając użycie samochodu tam, gdzie są dostępne alternatywy. Podsumowanie: Powiat gostyński stoi u progu ważnych zmian sprzyjających intermodalności. Kluczowym krokiem będzie powrót kolei pasażerskiej do Gostynia, co stworzy realną oś integrującą transport samochodowy, autobusowy i rowerowy z koleją. Równolegle konieczne jest wzmacnianie istniejących elementów systemu – rozwój połączeń autobusowych, budowa bezpiecznych dróg dla rowerów, przygotowanie infrastruktury P&R/B&R. Aktualnie intermodalność opiera się głównie na łączeniu samochodu z dalszym pieszym poruszaniem się (parkowanie na skraju centrum) oraz na prywatnych inicjatywach mieszkańców. W nadchodzących latach, wraz z inwestycjami w kolej i infrastrukturę, możliwe jest stworzenie spójnego systemu transportowego, w którym różne środki lokomocji uzupełniają się, zwiększając wygodę i ograniczając negatywne skutki nadmiernej zależności od samochodu. Wyzwanie stanowi koordynacja tych działań na poziomie powiatu i gmin, jednak pierwsze inicjatywy (Kolej Plus, plany parkingów przy strefach i dworcach) wskazują na podjęcie właściwego kierunku ku zrównoważonej mobilności.

2.5.9. Zarządzanie mobilnością

W powiecie gostyńskim zarządzanie mobilnością opiera się głównie na tradycyjnym podejściu ukierunkowanym na infrastrukturę drogową. Zarząd Dróg Powiatowych odpowiada za utrzymanie i rozbudowę dróg powiatowych, natomiast poszczególne gminy (m.in. Gostyń, Krobia, Borek Wlkp., Poniec) zarządzają siecią dróg gminnych oraz realizują lokalne inwestycje (chodniki, ścieżki rowerowe itp.). Starostwo powiatowe pełni rolę koordynatora – nadzoruje strategiczne projekty transportowe i uczestniczy we współpracy z samorządem województwa przy większych inwestycjach. Niestety, brak dotychczas zintegrowanego podejścia do mobilności – działania jednostek bywały rozproszone, a koordynacja między powiatem a gminami napotykała trudności organizacyjne. Przykładowo, różne kategorie dróg (gminne,

powiatowe, wojewódzkie) przebiegające przez ten sam obszar wymagały uzgadniania planów remontów i organizacji ruchu pomiędzy różnymi zarządcami, co nie zawsze przebiegało sprawnie. Charakterystyczna dla powiatu gostyńskiego jest wysoka motoryzacja i dominacja transportu samochodowego w codziennej mobilności mieszkańców. W 2024 roku zarejestrowanych było blisko 60 tys. samochodów osobowych – aż 814,6 pojazdu na 1000 mieszkańców, co przewyższa średnią wojewódzką i krajową. Wskaźnik ten obrazuje silne uzależnienie od prywatnych aut i stosunkowo niskie wykorzystanie alternatywnych form transportu. Jednocześnie wiele pojazdów jest wyeksploatowanych (przeciętny wiek auta osobowego przekracza 20 lat), co potęguje problemy środowiskowe (emisje spalin, hałas). Kultura mobilności w regionie wciąż jest podporządkowana samochodom – ruch pieszy i rowerowy, choć obecny, ma mniejsze znaczenie, a transport publiczny odgrywa ograniczoną rolę. Świadczy o tym m.in. niewielka infrastruktura dla transportu zrównoważonego: na koniec 2023 r. w powiecie istniało 64 km ścieżek rowerowych, natomiast nie funkcjonowały żadne wydzielone pasy autobusowe ani parkingi typu „Parkuj i Jedź”. Mieszkańcy chętnie poruszają się własnymi autami, co przekłada się na duże natężenie ruchu nawet w obszarach wiejskich i małych miastach. W ostatnich latach zauważalne są jednak pierwsze kroki w kierunku zrównoważonej mobilności. Poszczególne gminy podejmują działania promujące transport niezmotoryzowany i publiczny. Gmina Gostyń wprowadziła bezpłatną komunikację miejską i podmiejską, zachęcając mieszkańców do korzystania z autobusów. Mimo ograniczonej liczby linii i kursów, darmowy transport zbiorowy stanowi istotny element zarządzania mobilnością – zmniejsza bariery dostępu i może przyczyniać się do redukcji ruchu samochodowego. Inicjatywy promocyjne (np. udział w Europejskim Tygodniu Mobilności czy lokalne akcje propagujące jazdę rowerem) dotąd miały charakter incydentalny, ale rośnie świadomość potrzeby takich działań. Powiat i gminy zaczynają też sięgać po fundusze zewnętrzne na rozwój zrównoważonego transportu – rozbudowują sieć dróg dla rowerów, wprowadzają usprawnienia dla pieszych (o czym szerzej w rozdziałach dot. bezpieczeństwa). Przełomową zmianą w podejściu jest niniejszy Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla powiatu gostyńskiego. Dokument ten ma stać się strategiczną mapą drogową rozwoju transportu w regionie na najbliższe lata. Celem PZMM jest integracja działań wszystkich szczebli samorządu w obszarze mobilności oraz wyznaczenie kierunków do osiągnięcia celów zrównoważonego transportu, takich jak redukcja zanieczyszczeń powietrza, ograniczenie hałasu i korków czy poprawa bezpieczeństwa ruchu. Można zatem stwierdzić, że powiat gostyński wkracza w nowy etap zarządzania mobilnością – bardziej strategiczny, skoordynowany i ukierunkowany na zrównoważony rozwój. W przyszłości zaleca się kontynuację tego podejścia: powołanie międzygminnego zespołu ds. mobilności w celu bieżącej koordynacji działań, systematyczne badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz wdrażanie programów edukacyjnych promujących kulturę mobilności (np. kampanie na rzecz jazdy rowerem, dni bez samochodu, szkolenia z ecodrivingu). Takie

kompleksowe działania pomogą stopniowo zmienić nawyki transportowe społeczeństwa i poprawić jakość życia w powiecie.

2.5.10. Logistyka miejska

Charakterystyka dostaw i transportu towarów. W miastach i miasteczkach powiatu gostyńskiego (Gostyń, Krobia, Borek Wielkopolski, Poniec i in.) logistyka miejska staje się coraz większym wyzwaniem. Miejscowości te, mimo niewielkiej skali w porównaniu do dużych aglomeracji, borykają się z problemami typowymi dla dostaw „ostatniej mili” oraz tranzytu ciężarowego. Historyczne układy ulic (wąskie drogi, ciasne centra) nie były projektowane z myślą o współczesnym natężeniu ruchu dostawczego. W godzinach porannych na głównych ulicach Gostynia czy Krobi można zaobserwować wzmożony ruch samochodów dostawczych zaopatrujących sklepy i przedsiębiorstwa. Parkowanie tych pojazdów na chwilę w rejonie rynku lub przy wąskich chodnikach często utrudnia ruch innych uczestników – powoduje krótkotrwałe zatory, utrudnia przejście pieszym oraz bywa źródłem zagrożeń (ograniczona widoczność). Odbiór przesyłek kurierskich również wpływa na logistykę – dynamiczny wzrost zakupów internetowych sprawił, że na terenie powiatu powstała gęsta sieć automatów paczkowych i punktów odbioru przesyłek. To częściowo odciąża tradycyjne doręczenia do drzwi, ale generuje nowy typ ruchu – pojazdy kurierskie obsługujące paczkomaty oraz zwiększony ruch prywatnych aut podjeżdżających po odbiór paczek. Lokalni samorządowcy dostrzegają te zjawiska, jednak kompleksowe zarządzanie logistiką miejską (np. wyznaczanie specjalnych stref dostaw czy godzin okien czasowych dla zaopatrzenia) dopiero raczkuje. Wpływ transportu ciężarowego na miasta. Najbardziej odczuwalnym problemem jest ruch ciężkich pojazdów ciężarowych (TIR) przejeżdżających przez miasta powiatu. Gostyń jako największy ośrodek przez lata zmagał się z tranzytem przebiegającym przez centrum – dopiero niedawno oddana obwodnica znacząco zmieniła sytuację. Otwarcie obwodnicy Gostynia w ciągu DW434 (4 grudnia 2023 r.) wyprowadziło ruch tranzytowy poza miasto, spełniając wieloletnie postulaty mieszkańców. Dzięki nowej drodze pojazdy zmierzające w kierunku Poznania czy Wrocławia omijają zabytkowe śródmieście, co zmniejszyło hałas i zanieczyszczenia w centrum oraz ryzyko wypadków z udziałem pieszych. Obwodnica o długości 8,4 km usprawniła też dojazd do lokalnych stref przemysłowych Gostynia i sąsiedniej gminy Piaski. Podobny pozytywny efekt przyniosła już wcześniej obwodnica Borku Wielkopolskiego (oddana do użytku w 2007 r. w ciągu DK12), która wyeliminowała konieczność pokonywania przez ciężarówki krętych uliczek Borku Wlkp. oraz kolizyjnych przejazdów kolejowych w mieście. Od kilkunastu lat ruch tranzytowy odbywa się obecnie nową trasą o odpowiednich parametrach, co poprawiło bezpieczeństwo i komfort życia w centrum Borku. Niestety, nie wszędzie problem został już rozwiązany. W Krobi brak pełnej obwodnicy skutkuje wciąż obecnością ciężkiego transportu w obrębie miasta. Część ruchu

tranzytowego, szczególnie w relacji północ-południe, kieruje się ulicami Polną i Sportową, które pełnią funkcję łącznika dla ciężarówek. Drogi te są wąskie i mają ostre zakręty, co w połączeniu z dużymi pojazdami generuje zagrożenia – mieszkańcy odnotowali uszkodzenia ogrodzeń posesji przez tiry, hałas oraz obniżone poczucie bezpieczeństwa. Władze Krobi tłumaczą, że nie mają alternatywnej trasy, dlatego nie wprowadziły dotąd ograniczeń ruchu ciężarówek w tym rejonie. Jednocześnie podjęto działania długofalowe – rozpoczęto prace planistyczne nad wschodnią obwodnicą Krobi. Na przełomie 2024/2025 ogłoszono przetarg na opracowanie koncepcji i uzyskanie decyzji środowiskowej dla nowej trasy, co ma być „dużym krokiem w kierunku wyprowadzenia ruchu ciężarowego poza centrum”. Inwestycja ta jest realizowana we współpracy z samorządem województwa (podział kosztów przygotowania dokumentacji po połowie), co pokazuje zaangażowanie różnych szczebli w rozwiązanie problemu. Zanim jednak obwodnica powstanie, mieszkańcy Krobi muszą znosić uciążliwości – stąd apele o choćby tymczasowe środki zaradcze (progi zwalniające, bariery ochronne), które jak dotąd nie zostały wdrożone. Działania samorządów na rzecz usprawnienia logistyki. Samorządy powiatu gostyńskiego podejmują szereg kroków, by złagodzić negatywne skutki transportu towarowego w miastach. Najważniejszym z nich jest budowa obwodnic i dróg objazdowych. Obok wspomnianych inwestycji w Gostyniu, Borku i planowanej Krobi, trwa właśnie kolejna duża inwestycja – obwodnicy Gostynia w ciągu drogi krajowej nr 12, przewidziana do zakończenia w IV kwartale 2025 roku. Ma ona uzupełnić układ obwodniczy regionu, przejmując ruch ciężarowy na osi wschód-zachód (Leszno–Jarocin) i łącząc się z już istniejącą siecią dróg omijających miasta. Według zapowiedzi GDDKiA nowa obwodnica DK12 obejmie teren gmin Gostyń, Piaski i Borek Wlkp., tworząc kompleksowe rozwiązanie komunikacyjne dla całego powiatu. Równolegle, na poziomie lokalnym wprowadza się ograniczenia tonażowe na wrażliwych odcinkach dróg. Przykładem jest droga powiatowa z Gostynia przez Stary Gostyń do Daleszyna, gdzie od 2022 r. obowiązuje zakaz ruchu pojazdów cięższych niż 10 ton. Znak B-18 ustawiono tam w związku z obawami o stan nawierzchni i bezpieczeństwo budynków przydrożnych – ciężarówki muszą wybierać inne trasy o lepszej nośności. Takie punktowe zakazy pojawiają się też w centrach miast (często z wyjątkiem dojazdu do lokalnych firm), aby chronić staromiejskie rynki przed nadmiernym ruchem ciężkim. Samorządy starają się również wyznaczać miejsca do załadunku i rozładunku (tzw. zatoki dostawcze) tam, gdzie jest to możliwe – np. w Gostyniu przy rynku wydzielono krótkoterminowe miejsca parkingowe dla zaopatrzenia sklepów, co uporządkowało częściowo zatrzymywanie się dostawczaków. Niemniej, brakuje na razie sformalizowanych „okien czasowych” dla dostaw – większość dostaw odbywa się w godzinach porannych na podstawie zwyczajów i wewnętrznych ustaleń sklepów, a nie narzuconego harmonogramu miejskiego. W kontekście logistyki miejskiej w powiecie gostyńskim warto odnotować też podejmowane inicjatywy proekologiczne i planistyczne, które mogą przynieść korzyści w przyszłości. Już teraz samorząd powiatu w ramach modernizacji dróg dba o infrastrukturę ułatwiającą ruch

ciężarowy poza obszarami gęsto zabudowanymi – modernizowane są drogi dojazdowe do obwodnic i stref przemysłowych (np. w 2023 r. zainwestowano rekordowe 30 mln zł w przebudowę ciągów prowadzących do obwodnicy DW434). Rekomenduje się kontynuację tych działań i ich rozwinięcie o politykę logistyczną miast: sporządzenie audytów dostaw w centrach Gostynia i innych miasteczek, wdrożenie systemu identyfikatorów dla pojazdów zaopatrzenia (co ułatwi egzekwowanie zakazów wjazdu poza wyznaczonymi godzinami), a także promocję rozwiązań takich jak wspólne punkty przeładunkowe (micro-hubs) obsługujące drobny transport towarów z korzyścią dla ograniczenia liczby wjazdów do śródmieść. Dzięki temu logistyka miejska stanie się bardziej efektywna i mniej uciążliwa dla społeczności lokalnej.

2.5.11. Inteligentne systemy transportowe

Wdrożenie zaawansowanych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w powiecie gostyńskim znajduje się we wczesnym etapie. Obecnie funkcjonują głównie pojedyncze elementy ITS nakierowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast brak jest rozbudowanych, zintegrowanych systemów zarządzania ruchem znanych z dużych miast. Mimo to, pewne inteligentne rozwiązania zostały już zastosowane i są stopniowo rozwijane przez samorząd powiatowy i gminy. Najbardziej widoczne są instalacje związane z kontrolą prędkości i bezpieczeństwem pieszych. Na drogach powiatowych pojawiły się radarowe wyświetlacze prędkości – elektroniczne tablice z czujnikami radarowymi informujące kierowców o ich aktualnej prędkości. Przykładowo, w ramach przebudowy trasy Siedlec–Pępowo zainstalowano dwie takie tablice z zasilaniem solarnym. Urządzenia te nie służą karaniu, lecz prewencji – wyświetlając komunikaty (np. uśmiechnięta lub smutna buźka w zależności od przestrzegania ograniczenia) skutecznie przypominają o zdjęciu nogi z gazu. Lokalne władze zauważają, że wyświetlacze przyczyniają się do redukcji liczby kolizji, dlatego planuje się ich montaż w kolejnych newralgicznych punktach (zwłaszcza przy wjazdach do miejscowości i w pobliżu szkół). Uzupełnieniem tych działań są stacjonarne fotoradary – choć powiat sam nie instaluje ich bezpośrednio (zadanie to realizuje Główny Inspektorat Transportu Drogowego w ramach sieci CANARD), na terenie Gostynia funkcjonuje od lat stacjonarny fotoradar na ul. Poznańskiej (wylot w kierunku Śremu). Ponadto w 2025 r. zapowiedziano montaż nowoczesnych fotoradarów na drogach krajowych w Wielkopolsce, z czego jeden znajdzie się w Kuklinowie (ok. 30 km od Gostynia, na DK36) – urządzenia te będą nie tylko mierzyć prędkość, ale i rozpoznawać numery rejestracyjne oraz typ pojazdu. Choć bezpośrednio nie zlokalizowane w powiecie gostyńskim, wpłynie to na bezpieczeństwo na trasach dojazdowych (np. kierunek Krotoszyn przez Pogorzelę). Generalnie, automatyczny nadzór prędkości w regionie opiera się na kilku punktowych fotoradarach i mobilnych patrolach policji (grupa „Speed” w gostyńskiej komendzie regularnie kontroluje główne ciągi komunikacyjne). Monitoring ruchu w postaci kamer CCTV jest stosowany przede wszystkim

w celach porządku publicznego – w Gostyniu i większych miejscowościach działa miejski monitoring wizyjny (kamery na rynku, przy newralgicznych skrzyżowaniach), który pośrednio pomaga również w ocenie sytuacji drogowej (np. umożliwia służbom podgląd natężenia ruchu czy wykrycie zdarzeń drogowych). Nie jest to jednak rozbudowany system zarządzania ruchem, a raczej typowy monitoring miejski. Innym obszarem implementacji ITS w powiecie są inteligentne przejścia dla pieszych. W 2022 roku powiat gostyński zrealizował projekt doświetlenia i modernizacji kilkunastu przejść na drogach powiatowych, instalując na nich nowoczesne rozwiązania. Wszystkie oznakowane „zebry” objęte projektem zyskały dodatkowe oświetlenie LED i tzw. pasy akustyczne (dudniące) na dojeździe, aby zwiększyć czujność kierowców. Co ważne, na jednym z przejść – przy ul. Kobylińskiej w Krobi, obok szkoły – zamontowano aktywną sygnalizację świetlną z czujnikami indukcyjnymi. Działa ona w ten sposób, że gdy pieszy zbliża się do przejścia, detektor ruchu uruchamia pulsujące światła ostrzegawcze, zwracając uwagę kierowców na obecność pieszego. Takie inteligentne przejście znacząco poprawia bezpieczeństwo, szczególnie po zmroku lub w miejscach o ograniczonej widoczności. W planach jest wyposażanie kolejnych newralgicznych przejść (np. przy szkołach w Gostyniu, Poniecu) w podobne systemy aktywnego oznakowania. Równolegle gminy we własnym zakresie doświetlają przejścia lampami LED o wysokiej luminancji – choć nie jest to zaawansowany ITS, to element „smart” polegający na zastosowaniu nowoczesnej technologii oświetleniowej sterowanej zegarami astronomicznymi (intensywność oświetlenia dostosowana do pory dnia i nocy). Planowane inwestycje ITS. Wraz z opracowywaniem powiatowego planu mobilności pojawiają się koncepcje szerszego wdrożenia ITS w zarządzaniu transportem. Rozważa się utworzenie systemu informacji dla podróżnych – np. tablic zmiennej treści przy drogach wyjazdowych z Gostynia, które mogłyby informować o objazdach, utrudnieniach czy dostępności parkingów. W kontekście transportu zbiorowego, choć obecnie komunikacja autobusowa jest ograniczona, w przyszłości możliwe jest wprowadzenie monitoringu GPS autobusów i udostępnienie ich lokalizacji w aplikacji dla pasażerów (co stało się standardem w większych miastach). Powiat, we współpracy z gminami, może ubiegać się o dofinansowanie na wdrożenie zintegrowanego systemu sterowania ruchem na głównych skrzyżowaniach Gostynia – inteligentne sygnalizacje świetlne skoordynowane w „zieloną falę” poprawiłyby płynność ruchu w godzinach szczytu. Pojawiają się również inicjatywy montażu czujników środowiskowych przy drogach (pomiar hałasu, jakości powietrza) oraz liczników ruchu przesyłających dane do centralnej bazy – takie dane mogą zasilić platformę open data powiatu i posłużyć lepszemu planowaniu transportu. Wreszcie, w zakresie bezpieczeństwa, planowane jest dalsze rozwijanie sieci urządzeń rejestrujących wykroczenia (kamery na skrzyżowaniach rejestrujące przejazd na czerwonym świetle czy odcinkowe pomiary prędkości na dłuższych prostych odcinkach dróg powiatowych). Wyzwania wdrożeniowe. Realizacja inteligentnych systemów transportowych w powiecie napotyka jednak wyzwania. Po pierwsze, koszty – zaawansowane technologie są

kosztowne, a budżety niewielkich samorządów często priorytetowo traktują podstawową infrastrukturę zamiast elektronicznych systemów. Konieczne jest więc pozyskiwanie zewnętrznych funduszy (np. z programów unijnych dedykowanych cyfryzacji i smart city) lub współpraca z sektorem prywatnym. Po drugie, utrzymanie i integracja – nawet zakupione urządzenia ITS wymagają profesjonalnej obsługi, serwisu i aktualizacji. Powiat będzie musiał zadbać o przeszkolenie kadr (np. w starostwie lub zarządzie dróg) obsługujących te systemy oraz o infrastrukturę telekomunikacyjną (łączność sieciowa, oprogramowanie do analizy danych). Kolejnym wyzwaniem jest dostosowanie rozwiązań do skali ruchu – np. czy wdrażanie skomplikowanych systemów sterowania ruchem jest opłacalne w małym mieście? Dlatego ważne jest wybieranie rozwiązań adekwatnych: często prostsze, ale niezawodne systemy (jak lokalne wyświetlacze prędkości, czujniki na przejściach, proste aplikacje informacyjne) przyniosą lepszy stosunek efektu do kosztu niż rozbudowane centra sterowania ruchem. Podsumowując, inteligentne systemy transportowe w powiecie gostyńskim dopiero się rozwijają. Dotychczas wprowadzono szereg elementów punktowych ITS – od radarowych wyświetlaczy prędkości, przez doświetlone i aktywne przejścia dla pieszych, po monitoring i automatyczny nadzór prędkości. Ich funkcjonowanie już teraz pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo i świadomość uczestników ruchu. Kolejne lata przyniosą zapewne bardziej zintegrowane inwestycje, zgodne z planem mobilności i ideą smart city. Rekomenduje się, by powiat kontynuował stopniowe wdrażanie ITS, rozpoczynając od najpilniejszych obszarów (bezpieczeństwo na drogach – np. więcej „inteligentnych przejść”, informacje dla kierowców o objazdach podczas remontów) i wykorzystując przy tym doświadczenia innych miast. Dzięki temu nowinki technologiczne staną się narzędziem wsparcia zarządzania transportem w powiecie, poprawiając jego efektywność, bezpieczeństwo i przyjazność dla użytkowników. Wszystkie te działania – w połączeniu z inwestycjami infrastrukturalnymi i miękkimi działaniami edukacyjnymi – wpisują się w dążenie do nowoczesnego, zrównoważonego systemu transportowego na terenie powiatu gostyńskiego.

2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

Wiosną 2025 roku przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców powiatu gostyńskiego w celu zbadania ich zachowań transportowych oraz oceny lokalnego systemu transportu. W badaniu uczestniczyło ok. 700 osób reprezentujących zróżnicowane grupy mieszkańców. Ankieta objęła m.in. częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, czas trwania dojazdów do typowych celów (praca, szkoła, zakupy itp.), motywacje wyboru środka transportu, a także opinie na temat jakości komunikacji publicznej, infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa ruchu. Na podstawie zebranych danych przedstawiono poniżej szczegółową analizę preferencji komunikacyjnych mieszkańców, zidentyfikowano główne bariery korzystania

z transportu zbiorowego i rowerowego oraz sformułowano oczekiwania co do zmian i kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w powiecie.

Badanie zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego jest kluczowym krokiem w planowaniu mobilności miejskiej. W celu przeprowadzenia takiej oceny, stosuje się różnorodne metody badawcze, takie jak ankiety, wywiady oraz analizę danych z systemów monitoringu ruchu. W tych badaniach szczególną uwagę przykładą się do sprawdzania, jak często mieszkańcy korzystają z różnych środków transportu, jakie preferencje mają w zakresie podróży (np. czy używają samochodów osobowych, transportu publicznego, rowerów czy chodzenia pieszo), oraz na identyfikację głównych problemów i wyzwań, z którymi się borykają (takich jak korki, dostępność transportu publicznego czy bezpieczeństwo na drogach).

Analiza tych zebranych danych pozwala zrozumieć, w jaki sposób mieszkańcy obecnie korzystają z istniejącej infrastruktury transportowej, jakie są ich potrzeby i oczekiwania, oraz jakie obszary wymagają ulepszenia. Te informacje są niezbędne do stworzenia efektywnej strategii mobilności, który będzie odpowiedzią na rzeczywiste potrzeby mieszkańców i przyczyni się do poprawy jakości życia na danym obszarze funkcjonalnym.

Ankieta przeprowadzona przyniosła następujące wnioski:

- Wyniki ankiety jednoznacznie wskazują na dominację samochodu jako podstawowego środka transportu w powiecie (Tabela 2.9). Aż 71% badanych zadeklarowało, że codziennie prowadzi samochód, a dodatkowe 17% korzysta z auta kilka razy w tygodniu. Oznacza to, że niemal 9 na 10 mieszkańców regularnie przemieszcza się własnym samochodem. Dla porównania, rola transportu zbiorowego jest marginalna – jedynie 2,5% ankietowanych korzysta z autobusu codziennie, a łącznie tylko ok. 6% robi to choć raz w tygodniu. Ponad 60% mieszkańców w ogóle nie korzysta z autobusów, przy czym 15% deklaruje, że chciałoby z nich korzystać, ale obecnie tego nie robi. Podobnie kolej jest używana codziennie tylko przez <1% badanych, a ponad połowa (53%) nigdy nie jeździ pociągiem – aż 25% chciałoby korzystać z kolei, lecz obecnie nie ma takiej możliwości. Rower stanowi środek transportu uzupełniający: 12% respondentów jeździ rowerem codziennie, 25% kilka razy w tygodniu, a dalsze 8% co najmniej raz w tygodniu. łącznie prawie 80% mieszkańców używa roweru przynajmniej sporadycznie, choć tylko mniejszość czyni to bardzo często. Ruch pieszy odgrywa istotną rolę w codziennej mobilności na krótkich dystansach – 45% badanych chodzi pieszo codziennie, a kolejne 25% kilka razy w tygodniu. Zaledwie 4% ankietowanych w ogóle nie porusza się na piechotę. Inne formy transportu mają niewielkie znaczenie: motocykle i skutery są używane regularnie tylko przez ok. 3% mieszkańców (ponad 83% nigdy z nich nie korzysta), a hulajnogi elektryczne – przez ok. 4% (ponad 83% nie korzysta). Również jako pasażerowie samochodów mieszkańcy podróżują rzadziej – codziennie jedynie 9%

(częściej w tej roli są to młodzież i osoby nieprowadzące auta), zaś niemal połowa (45%) bywa pasażerem samochodu tylko sporadycznie. Powyższe dane wskazują na bardzo silną zależność od transportu indywidualnego w powiecie gostyńskim oraz niewykorzystany potencjał alternatywnych form mobilności.

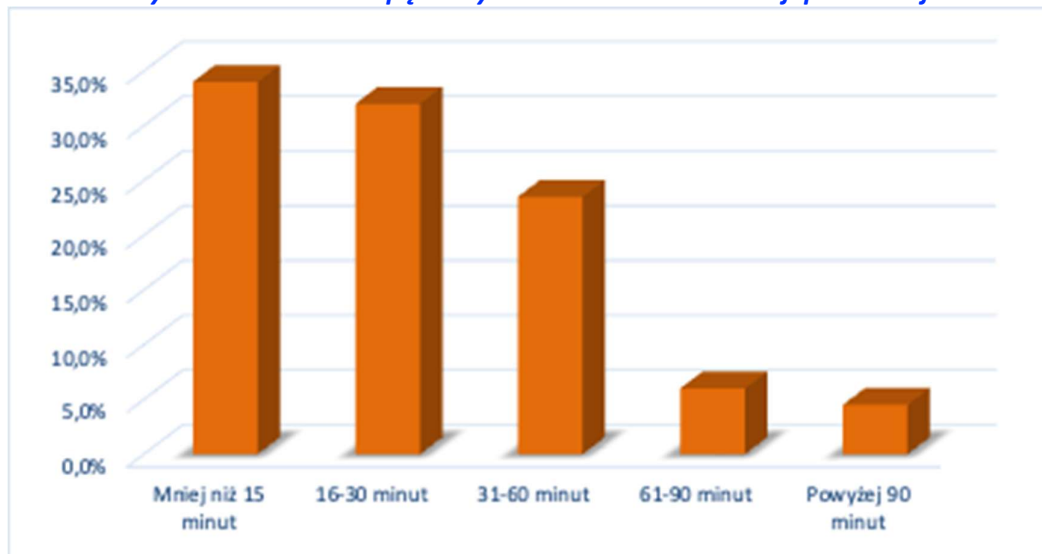
Tabela 2.9. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie powiatu gostyńskiego

	Codziennie		Kilka razy w tygodniu		Raz w tygodniu		Sporadycznie		Nie korzystam		Nie korzystam, ale chciałbym	
Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych sposobów przemieszczania się?	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Samochodem jako kierowca	71,26%	496	16,67%	116	1,44%	10	1,87%	13	5,03%	35	3,74%	26
Samochodem jako pasażer	9,08%	61	23,36%	157	11,76%	79	45,09%	303	8,48%	57	2,23%	15
Skuterem/motocyklem	0,30%	2	2,41%	16	0,75%	5	5,87%	39	83,43%	554	7,23%	48
Rowerem	12,06%	83	24,56%	169	8,14%	56	34,74%	239	11,48%	79	9,01%	62
Hulajnogą elektryczną	1,06%	7	2,26%	15	0,60%	4	4,22%	28	83,26%	552	8,60%	57
Piesz	44,54%	306	24,75%	170	5,97%	41	17,90%	123	3,93%	27	2,91%	20
Autobusem	2,51%	17	2,37%	16	1,78%	12	17,01%	115	60,95%	412	15,38%	104
Koleją	0,74%	5	0,30%	2	0,59%	4	19,38%	131	53,40%	361	25,59%	173
W inny sposób - jaki?	1,18%	2	1,18%	2	1,18%	2	4,71%	8	81,76%	139	10,00%	17

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Komunikacja publiczna używana jest głównie na krótkich tarasach – zdecydowana większość mieszkańców nie spędza w niej więcej niż 30 minut (Rysunek 2.22.)** – dotyczy wyłącznie 200 ankietowanych (na 707), którzy zadeklarowali korzystanie z komunikacji publicznej.

Rysunek 2.22. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Większość mieszkańców powiatu wykonuje swoje codzienne podróże na stosunkowo krótkich dystansach, co przekłada się na niedługi czas dojazdu do celu. Dla osób dojeżdżających do pracy ponad 60% wskazało czas dojazdu nie dłuższy niż 20 minut (w tym 26% do 10 min), a tylko ok. 11% musi poświęcić na drogę do pracy powyżej 30

minut. Podobnie urzędy i administracja są dla większości mieszkańców dostępne w czasie do pół godziny – aż 56% załatwia sprawy urzędowe po maksymalnie 15 minutach jazdy, a zaledwie 5% potrzebuje na dojazd więcej niż pół godziny. Zakupy również realizowane są lokalnie – około 65% ankietowanych dociera do sklepów w ciągu kwadransa, nieliczni (8%) jadą ponad 30 minut. Większe zróżnicowanie występuje w przypadku dojazdów do szkół: spośród tych, którzy uczą się poza miejscem zamieszkania, część ma blisko (28% dociera w maks. 15 min), jednak znaczna grupa (ponad 25%) dojeżdża na zajęcia ponad pół godziny – dotyczy to głównie uczniów szkół ponadpodstawowych dojeżdżających do Gostynia lub studentów. Najdłużej trwają przejazdy w celach rozrywkowych i rekreacyjnych – prawie 42% mieszkańców wybierających się do kina, restauracji czy na inne atrakcje rozrywkowe musi poświęcić na podróż ponad 20 minut (w tym 28% powyżej 30 min). Również w przypadku dojazdu do terenów rekreacyjnych poza miejscem zamieszkania 30% ankietowanych potrzebuje co najmniej 21–30 minut, a 18% – więcej niż pół godziny. Pokazuje to, że dla zapewnienia sobie rozrywki czy wypoczynku wielu mieszkańców zmuszonych jest do dalszych wyjazdów (np. do większych miast lub atrakcyjnych miejsc poza powiatem). Ogólnie jednak codzienne aktywności życiowe (praca, zakupy, usługi publiczne) odbywają się na ograniczonym obszarze – podróże są dość krótkie, co sprzyja potencjalnie korzystaniu z form innych niż samochód, o ile dostępna jest atrakcyjna oferta transportu alternatywnego (Tabela 2.10).

Tabela 2.10. Czas dotarcia do różnych destynacji

Ile czasu zabiera Pani/Panu podróż do wyznaczonego celu?	do 5 min.		6-10 min.		11-15 min.		16-20 min.		21-30 min.		Powyżej 30 min.		Nie korzystam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	9,35%	66	17,00%	120	18,98%	134	16,01%	113	12,89%	91	10,91%	77	14,87%	105
Miejsce nauki	2,13%	15	5,26%	37	4,55%	32	4,83%	34	2,56%	18	6,68%	47	74,01%	521
Urzędy i administracja	9,10%	64	20,77%	146	25,32%	178	16,64%	117	11,52%	81	5,26%	37	11,38%	80
Zakupy	15,32%	108	24,82%	175	25,11%	177	16,45%	116	7,66%	54	8,37%	59	2,27%	16
Ośrodki zdrowia	12,48%	88	23,83%	168	26,81%	189	16,60%	117	9,79%	69	6,81%	48	3,69%	26
Tereny rekreacyjne	10,07%	71	15,18%	107	18,01%	127	16,60%	117	11,35%	80	18,16%	128	10,64%	75
Miejsca rozrywki	3,69%	26	9,36%	66	17,16%	121	13,90%	98	14,47%	102	28,23%	199	13,19%	93

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Cele podróży a wybór środka transportu.** Z analizy wynika, że samochód jest preferowany praktycznie we wszystkich typach podróży użytkowych (Tabela 2.11.). W dojazdach do pracy aż ok. 72% osób zmotoryzowanych wybiera samochód (jako kierowca), podczas gdy tylko 8,4% dochodzi do pracy pieszo, 7,8% dojeżdża rowerem, a jedynie 1,7% korzysta z autobusu. Nieliczni docierają do pracy skuterem lub hulajnogą (<1%). Urzędy, sklepy, placówki zdrowia – te cele podróży także najczęściej realizowane są samochodem (70–82% wskazań na auto jako środek dotarcia). Pewna część mieszkańców załatwia sprawy pieszo (np. do urzędu 17% chodzi na piechotę, na zakupy ~10%, do przychodni ~13%) lub na rowerze (5–6% w ww. kategoriach), ale są to głównie

osoby mieszkające w samym Gostyniu lub w pobliżu tych obiektów. Komunikacja autobusowa odgrywa minimalną rolę nawet w dojazdach do instytucji publicznych – rzędu 1–2% odpowiedzi. Wyjątkiem są dojazdy do terenów rekreacyjnych (parki, tereny zielone) – tutaj tylko połowa mieszkańców jedzie autem (49%), natomiast aż 24% wybiera spacer, a 23% dojeżdża rowerem. Można to tłumaczyć tym, że rekreacja sama w sobie bywa celem spacerów czy wycieczek rowerowych, a atrakcyjne tereny często znajdują się w zasięgu tych form mobilności. Również przy dojazdach do miejsc rozrywki (np. odwiedzin znajomych, restauracje, kultura) nieco częściej niż w celach służbowych wybierany jest marsz lub rower (łącznie ~25% wskazań), choć i tak dominują auta (~64% podróży rozrywkowych odbywa się samochodem). Podsumowując, samochód jest podstawowym środkiem transportu mieszkańców powiatu we wszystkich sytuacjach wymagających przemieszczenia – nawet tam, gdzie odległości nie są duże.

Tabela 2.11. Środek transportu mieszkańców powiatu gostyńskiego

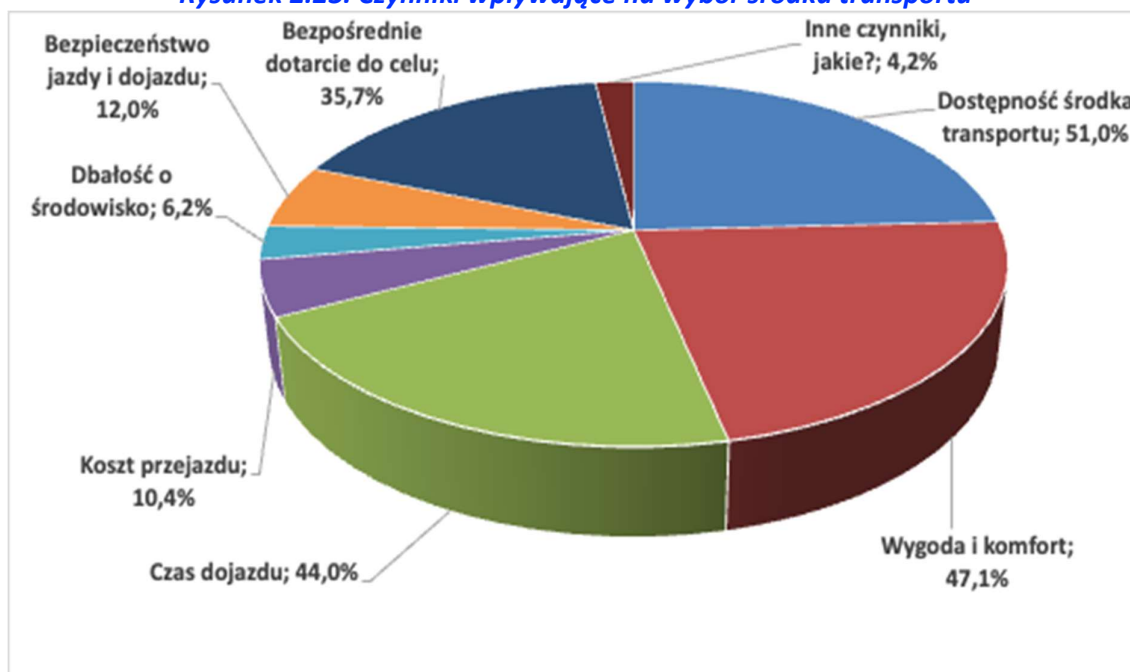
Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Samochodem		Nie korzystam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	8,37%	59	7,80%	55	0,28%	2	0,28%	2	1,70%	12	72,20%	509	9,36%	66
Miejsce nauki	3,41%	24	2,84%	20	0,14%	1	0,28%	2	5,97%	42	16,76%	118	70,60%	497
Urzędy i administracja	16,57%	117	5,67%	40	0,00%	0	0,14%	1	1,98%	14	69,69%	492	5,95%	42
Zakupy	9,79%	69	6,38%	45	0,14%	1	0,14%	1	1,28%	9	81,84%	577	0,43%	3
Ośrodki zdrowia	13,17%	93	5,24%	37	0,28%	2	0,14%	1	1,84%	13	77,62%	548	1,70%	12
Tereny rekreacyjne	22,13%	156	21,13%	149	0,14%	1	0,43%	3	0,85%	6	48,65%	343	6,67%	47
Miejsca rozrywki	15,72%	111	9,07%	64	0,14%	1	0,28%	2	0,85%	6	64,45%	455	9,49%	67

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Mieszkańcy powiatu gostyńskiego często wybierają środki transportu kierując się wygodą, dostępnością i czasem podróży (Rysunek 2.23).** Mieszkańcy powiatu zostali zapytani o czynniki decydujące o wyborze głównego środka transportu (mogli zaznaczyć wiele odpowiedzi). Wyniki pokazują, że decyzje transportowe są zdeterminowane głównie względami pragmatycznymi – dominują wygoda, dostępność i szybkość. Najczęściej wskazywanym czynnikiem okazała się dostępność środka transportu (51% odpowiedzi), rozumiana np. jako posiadanie samochodu do dyspozycji lub dostęp do autobusu w okolicy. Niewiele mniej osób kieruje się wygodą i komfortem podróży (47%) oraz czasem dojazdu do celu (44%). Istotna dla wielu jest również możliwość bezpośredniego dotarcia do celu bez przesiadek – czynnik ten wskazało 36% badanych. Znacznie rzadziej mieszkańcy biorą pod uwagę kwestię bezpieczeństwa podróży (12%) czy koszt przejazdu (10%) przy wyborze środka lokomocji. Co znamienne, na samym końcu listy znalazły się motywy ekologiczne – dbałość o środowisko zadeklarowało zaledwie 6% respondentów. Świadczy to o niskiej świadomości ekologicznej w kontekście transportowym lub o tym, że względy praktyczne zdecydowanie dominują nad chęcią ograniczenia emisji. Podsumowując, posiadanie dostępnego pojazdu, wygoda oraz oszczędność czasu są kluczowe w decyzjach mieszkańców. Niski odsetek osób zwracających uwagę na koszty i ekologię sugeruje, że np. ceny biletów czy kwestie

klimatyczne nie stanowią obecnie silnych bodźców do zmiany nawyków transportowych – dominują przyzwyczajenia i kalkulacja wygody.

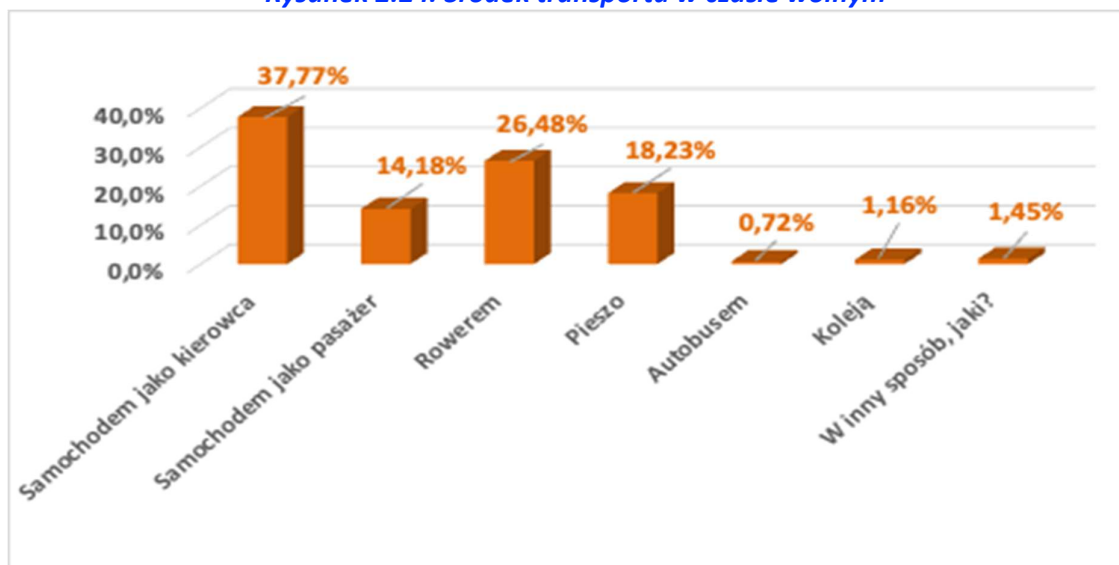
Rysunek 2.23. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Mobilność w czasie wolnym.** Interesująco kształtują się preferencje środków lokomocji w czasie wolnym, dla celów rekreacyjnych niezwiązanych z dojazdami obowiązkowymi. Zapytano mieszkańców, jak najczęściej przemieszczają się w czasie wolnym (np. wycieczki, odwiedziny, rekreacja). Okazało się, że również w tej kategorii najczęściej wskazań otrzymał samochód, choć przewaga nie jest tak miażdżąca. Jako kierowca auta podróżuje w wolnym czasie 38% ankietowanych, a dodatkowe 14% jako pasażer, co łącznie daje ok. 52% korzystających z samochodu dla rekreacji. Jednak aż 26% wybiera w czasie wolnym rower jako środek lokomocji, zaś 18% stawia na spacer. łącznie więc prawie 44% mieszkańców spędza czas wolny aktywnie, przemieszczając się pieszo lub rowerowo, co kontrastuje z ich zachowaniami w dojazdach do pracy/szkoły. Znikomy odsetek osób wypoczywa, jeżdżąc komunikacją publiczną (autobusem – 0,7%, pociągiem – 1,2%), co wskazuje, że transport zbiorowy nie jest postrzegany jako atrakcyjny ani potrzebny w celach rekreacyjnych. Powyższe wyniki sugerują, że mieszkańcy chętnie korzystaliby z alternatywnych form mobilności (zwłaszcza roweru i chodzenia), gdyby istniały ku temu sprzyjające warunki i gdy nie są ograniczeni sztywnym harmonogramem – świadczy o tym relatywnie duży udział tych form w czasie wolnym (Rysunek 2.24).

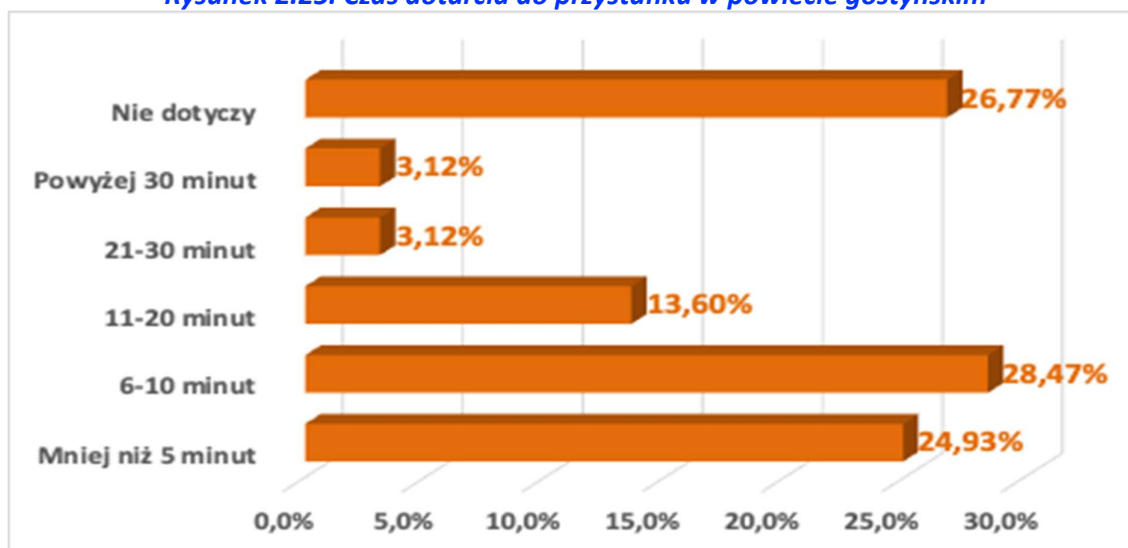
Rysunek 2.24. Środek transportu w czasie wolnym



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Lokalizacja przystanków nie utrudnia korzystania z komunikacji publicznej** – Jak wspomniano, tylko niewielka część mieszkańców regularnie korzysta z komunikacji publicznej. Warto przyjrzeć się, na ile jest to efektem braku dostępności usług, a na ile wyborów preferencyjnych. Z danych ankiety wynika, że geograficzna dostępność komunikacji autobusowej nie jest najgorsza – ponad połowa respondentów (53%) mieszka na tyle blisko przystanku, że może do niego dojść w mniej niż 5 minut (Rysunek 2.25). W sumie około 67% ocenia, że dojście na najbliższy przystanek zajmuje im do 20 minut pieszo. Tylko 6% badanych musiałoby pokonać pieszo ponad 20–30 minut, aby dotrzeć do przystanku, co oznacza, że stosunkowo niewiele osób jest fizycznie bardzo daleko od jakiegokolwiek komunikacji. Z drugiej strony aż 27% mieszkańców stwierdziło, że pytanie o czas dojścia na przystanek ich nie dotyczy – można interpretować to w ten sposób, że te osoby nie korzystają wcale z transportu publicznego, być może z powodu braku połączeń w sensownym kierunku lub braku potrzeby. Wyniki te wskazują, że choć przystanki jako takie istnieją na większości obszaru, to jednak oferta przewozowa może być niedopasowana lub niewystarczająca, skoro co czwarty mieszkaniec nawet nie rozważa komunikacji zbiorowej przy planowaniu podróży. Rzeczywiście, w powiecie gostyńskim wiele wsi i przysiółków jest transportowo wykluczonych – komunikacja autobusowa ogranicza się głównie do kilku linii łączyjących największe miejscowości, często ukierunkowanych na dowóz młodzieży szkolnej czy pracowników do dużych zakładów. Osoby mieszkające poza głównymi trasami nie mają praktycznie możliwości dojazdu bez własnego auta. To strukturalne wykluczenie komunikacyjne jest istotną barierą, którą mieszkańcy sygnalizują poprzez niski udział transportu publicznego w swoich podróżach.

Rysunek 2.25. Czas dotarcia do przystanku w powiecie gostyńskim



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Bezpieczeństwo ruchu i problematyczne miejsca - Subiektywne poczucie bezpieczeństwa** (Tabela 2.12). Anketowani ocenili, na ile czują się bezpiecznie, poruszając się po powiecie gostyńskim w różnych rolach (jako kierowca, pasażer, pieszy, rowerzysta itd.). Wyniki pokazują wyraźny podział: użytkownicy samochodów czują się dość bezpiecznie, natomiast osoby piesze i szczególnie rowerzyści – znacznie mniej. W roli kierowcy samochodu aż 78% badanych czuje się bezpiecznie (17% „zdecydowanie tak” i 62% „raczej tak”), tylko 12% ma poczucie zagrożenia, a ~10% nie ma zdania. Podobnie jako pasażer auta ~74% czuje się bezpiecznie, przeciwnego zdania jest 12%. Sytuacja diametralnie się zmienia dla rowerzystów – tutaj większość deklaruje brak bezpieczeństwa: 33% czuje się raczej niebezpiecznie, a 23% zdecydowanie niebezpiecznie, razem 56% odczuwa zagrożenie na drogach. Tylko niespełna 34% rowerzystów czuje się bezpiecznie, reszta nie ma zdania lub nie jeździ rowerem wcale. Również piesi mają mieszane odczucia: większość (60%) czuje się raczej bezpiecznie, jednak aż 36% ocenia, że chodzenie po okolicy nie należy do bezpiecznych (13% czuje się zdecydowanie niebezpiecznie). To stosunkowo wysoki odsetek jak na ruch pieszy, który zwykle odbywa się na chodnikach – najwyraźniej tam, gdzie chodników brak lub są one zajęte, piesi odczuwają realne ryzyko. Wreszcie bardzo niskie poczucie bezpieczeństwa dotyczy osób korzystających z hulajnóg elektrycznych czy motocykli/skuterów, jednak tutaj ponad 79% ankietowanych wybrało opcję „nie mam zdania” – co oznacza, że większość po prostu nie korzysta z tych form i nie oceniła (spośród oceniających zdania były podzielone). Ogólnie, dane te wskazują, że najbardziej zagrożeni na drogach czują się niechronieni uczestnicy ruchu – rowerzyści i piesi, podczas gdy użytkownicy

samochodów mają relatywnie wysokie poczucie bezpieczeństwa osobistego. Jest to typowa sytuacja w miejscach, gdzie infrastruktura drogowa faworyzuje ruch samochodowy, a brakuje wydzielonych, bezpiecznych tras dla rowerów i pieszych.

Tabela 2.12. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców powiatu gostyńskiego

Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po Powiecie Gostyńskim jako:	Zdecydowanie tak		Raczej tak		Raczej nie		Zdecydowanie nie		Nie mam zdania	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Kierowca samochodu	16,62%	117	61,65%	434	8,95%	63	3,27%	23	9,52%	67
Pasażer samochodu	15,18%	107	59,15%	417	9,22%	65	2,55%	18	13,90%	98
Rowerzysta	3,68%	26	29,60%	209	33,00%	233	23,09%	163	10,62%	75
Pieszy	7,10%	50	52,84%	372	22,59%	159	13,35%	94	4,12%	29
Użytkownik hulajnogi elektrycznej	0,99%	7	4,40%	31	6,39%	45	7,67%	54	80,54%	567
Kierowca skutera/motocyklu	0,85%	6	9,23%	65	5,68%	40	4,83%	34	79,40%	559
Pasażer autobusu	6,25%	44	25,85%	182	4,26%	30	2,27%	16	61,36%	432
Pasażer pociągu	7,81%	55	13,78%	97	2,84%	20	2,56%	18	73,01%	514

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Ocena jakości usług autobusowych** (Tabela 2.13). Uczestnicy badania dokonali szczegółowej oceny różnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej w powiecie. Ogólny obraz tych opinii jest umiarkowanie negatywny – większość elementów została oceniona co najwyżej jako przeciętne. Dopasowanie rozkładu jazdy autobusów do potrzeb pasażerów oceniono słabo: tylko 27% ankietowanych uznało je za dobre lub bardzo dobre, podczas gdy prawie 29% oceniło je źle lub bardzo źle. Najwięcej, bo 44% określiło dopasowanie rozkładu jako "przeciętne", co sugeruje, że obecne godziny kursów często mijają się z potrzebami mieszkańców (np. brak kursów w wymaganych porach dnia, brak synchronizacji z godzinami pracy czy zajęć). Podobnie częstotliwość kursowania autobusów jest uważana za niewystarczającą – tylko ok. 21% respondentów chwali częstotliwość, za to aż 36% ocenia ją negatywnie (pozostali ~43% jako przeciętną). Innymi słowy, wiele osób uważa, że autobusy jeżdżą zbyt rzadko, by stanowić realną alternatywę dla samochodu. Te dwie kategorie – rozkład jazdy i częstotliwość – zdają się być najślabszym punktem lokalnej komunikacji zbiorowej. W nieco lepszym świetle mieszkańcy widzą punktualność i komfort podróży autobusami. Ponad połowa respondentów (ok. 51%) oceniła punktualność jako dobrą lub bardzo dobrą (tylko 8% wskazało opóźnienia jako poważny problem). Komfort jazdy – rozumiany zapewne jako wygoda pojazdów, dostępność miejsc siedzących, tłok – również uzyskał ok. 52% ocen pozytywnych i tylko ~7% negatywnych. Świadczy to, że tam, gdzie autobusy kursują, standard taboru i punktualność są na akceptowalnym poziomie. Również bezpieczeństwo podróży autobusem jest wysoko oceniane – aż 61% pasażerów uważa, że jazda jest bezpieczna, i niemal nikt nie zgłasza poważnych obaw w tym zakresie. Koszt przejazdu komunikacją publiczną również nie został zidentyfikowany jako duży problem: 47% ocenia ceny biletów jako przystępne, tylko ~11% jako złe. Można

zatem wnioskować, że ceny biletów i komfort podróży nie stanowią głównej bariery – problemem jest raczej dostępność połączeń wtedy, kiedy są potrzebne. Warto zauważyć, że **infrastruktura przystankowa oraz informacja pasażerska** otrzymały oceny umiarkowane. Lokalizacja przystanków względem potrzeb mieszkańców została dobrze oceniona przez 43% badanych (17% źle) – wynika to pewnie z faktu, że w każdej gminie przynajmniej w głównych ciągach komunikacyjnych przystanki istnieją i są w miarę dostępne. Jednak przyjazność przystanków (ich wyposażenie, wiaty, ławki, oświetlenie, oznakowanie) już tylko 38% uznało za dobrą, a 18% za złą. To samo dotyczy wygody przesiadek – ponad 47% określiło ją jako przeciętną lub gorszą (tylko 35% pozytywnie), co zapewne wiąże się z brakiem zintegrowanych węzłów przesiadkowych i słabą koordynacją rozkładów różnych linii. Znaczącym mankamentem okazała się dostosowanie transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – aż 25% oceniło ten aspekt źle, a tylko 29% dobrze. Oznacza to, że np. brak niskopodłogowych autobusów na wszystkich trasach, niedostosowane przystanki czy inne bariery utrudniają osobom o ograniczonej mobilności korzystanie z komunikacji. Krytyce poddano również dostępność informacji o rozkładach i połączeniach – 22% pasażerów ocenia ją negatywnie (np. brak czytelnych rozkładów, kiepska komunikacja zmian), przy 32% ocen pozytywnych. Podsumowując, mieszkańcy postrzegają komunikację publiczną w powiecie gostyńskim jako niedostatecznie rozwiniętą i niedopasowaną do ich potrzeb, choć stosunkowo bezpieczną, punktualną i wygodną tam, gdzie jest dostępna. Główne wyzwania to ulepszenie oferty przewozowej – częstsze kursy, lepsze rozplanowanie tras i godzin – oraz poprawa dostępności (więcej miejscowości skomunikowanych, lepsza informacja). W przeciwnym razie mieszkańcy nadal będą skazani na własne samochody, zwłaszcza że w wielu przypadkach nie mają realnej alternatywy transportowej.

Tabela 2.13. Ocena komunikacji publicznej w powiecie gostyńskim

	Bardzo dobrze		Dobrze		Przeciętnie		Źle		Bardzo źle	
Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w Powiecie Gostyńskim?	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb	3,27%	23	24,04%	169	44,10%	310	15,79%	111	12,80%	90
Częstotliwość kursowania	2,27%	16	18,61%	131	43,18%	304	19,03%	134	16,90%	119
Punktualność pojazdów	4,98%	35	46,09%	324	40,68%	286	3,84%	27	4,41%	31
Komfort podróży	5,26%	37	46,80%	329	40,97%	288	3,56%	25	3,41%	24
Bezpieczeństwo podróży	6,83%	48	55,05%	387	32,01%	225	3,27%	23	2,84%	20
Koszt przejazdu	16,93%	119	29,59%	208	42,25%	297	6,97%	49	4,27%	30
Lokalizację przystanków	6,12%	43	37,13%	261	40,83%	287	9,82%	69	6,12%	43
Przyjazność przystanków	5,13%	36	33,05%	232	44,16%	310	11,54%	81	6,13%	43
Wygodę przesiadek	3,70%	26	32,05%	225	47,29%	332	10,54%	74	6,41%	45
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami	3,85%	27	25,36%	178	45,58%	320	18,09%	127	7,12%	50
Dostępność informacji o przejazdach	3,28%	23	29,10%	204	45,36%	318	15,12%	106	7,13%	50

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Ocena stanu infrastruktury** (Tabela 2.14). Ankieta wykazała, że obecny stan infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (rowerzystów i pieszych) budzi spore

niezadowolenie mieszkańców. Infrastruktura rowerowa została oceniona najgorzej ze wszystkich – ponad połowa respondentów (ok. 53%) uznała ją za złą lub bardzo złą. Tylko 18% wystawiło drogom rowerowym ocenę dobrą, reszta określiła je co najwyżej jako zadowalające. Świadczy to o niedostatku ścieżek i pasów rowerowych w powiecie oraz ich niskiej jakości lub spójności. Dla porównania, infrastruktura piesza (chodniki, przejścia dla pieszych) wypadła nieco lepiej, ale wciąż daleko od ideału: blisko 34% oceniło ją źle, 31% dobrze, a największa grupa (36%) jako zadowalającą. Można wnioskować, że chodniki w centrach miejscowości istnieją i spełniają swoją rolę, lecz problemem jest ich brak lub zły stan poza centralnymi obszarami oraz na łączeniach między wsiami. Wyniki te pokrywają się z licznymi uwagami zgłoszonymi przez mieszkańców w pytaniu otwartym o niebezpieczne miejsca na drogach. Brak ścieżek rowerowych i chodników przy ruchliwych drogach lokalnych pojawiał się bardzo często w odpowiedziach – np. wskazywano, że „mało ścieżek rowerowych czy do spacerowania”, „poruszanie się pieszo i rowerem po poboczach jezdni tam, gdzie brak ścieżek” stanowi poważny problem. Jako przykłady zagrożeń podawano konkretne odcinki dróg powiatowych łączących miejscowości, gdzie infrastruktura dla pieszych i rowerzystów się urywa lub w ogóle nie istnieje (np. Brzezine – Poniec, Bodzewo – [Borek], Bielawy Pogorzelskie – Pogorzela – wszędzie tam „brak chodnika uniemożliwia bezpieczne poruszanie się jako pieszy”). W efekcie piesi i rowerzyści zmuszeni są do korzystania z wąskich poboczy ruchliwych dróg, co stwarza niebezpieczeństwo. Niewystarczająca infrastruktura rowerowa odbija się też na niskim poczuciu bezpieczeństwa cyklistów (co omówiono dalej). Ogólnie stan istniejących dróg dla rowerów oceniono słabo również dlatego, że nie tworzą one spójnej sieci – często kończą się w przypadkowych miejscach lub nie łączą się ze sobą, przez co rowerzyści i tak muszą włączać się w ruch samochodowy.

Tabela 2.14. Ocena stanu infrastruktury w powiecie gostyńskim

Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury?	Bardzo dobry		Dobry		Zadowalający		Zły		Bardzo zły	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Drogowej	1,70%	12	21,16%	149	45,88%	323	25,14%	177	6,11%	43
Rowerowej	2,27%	16	16,19%	114	27,98%	197	37,07%	261	16,48%	116
Pieszkiej	5,13%	36	25,64%	180	35,61%	250	24,79%	174	8,83%	62
Komunikacji publicznej	2,84%	20	26,17%	184	42,96%	302	20,91%	147	7,11%	50

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Posiadanie samochodów a potrzeba ścieżek - około 13,5% ankietowanych nie zrezygnuje z podróżowania samochodem!** Kluczowym pytaniem z punktu widzenia zrównoważonej mobilności jest: co skłoniłoby mieszkańców do ograniczenia codziennego używania samochodu osobowego na rzecz innych środków transportu? Respondenci mogli wybrać maksymalnie trzy najważniejsze działania. Wyniki wskazują

jasno na dwa główne kierunki: poprawę oferty transportu publicznego oraz rozbudowę infrastruktury dla rowerów. Najwięcej osób za czynnik mogący skłonić ich do zostawienia auta w domu uznało zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej – częstsze autobusy (a może i pociągi) spowodowałyby, że rozkład byłby wygodniejszy i nie wymuszał długiego czekania. Drugim ważnym postulatem była poprawa jakości podróży komunikacją zbiorową, m.in. zmniejszenie zatłoczenia w autobusach i modernizacja taboru (co przekłada się na wygodę). Równie silnie wybrzmiał postulat darmowej komunikacji publicznej – wiele osób uznało, że zniesienie opłat lub znaczące ich obniżenie mogłoby ich przekonać do przesiadki. To pokazuje, że choć koszt biletu nie był najczęściej wskazywaną wadą obecnej komunikacji, to jednak wizja całkowicie bezpłatnego transportu zbiorowego jest atrakcyjna i mogłaby przyciągnąć nowych pasażerów. Kolejnym bodźcem, który skłoniłby część mieszkańców do rezygnacji z auta, jest wzrost kosztów eksploatacji samochodu (np. droższe paliwo, opłaty parkingowe) – jednak jest to czynnik negatywny, nie „oczekiwanie” sensu stricto, a raczej warunek zewnętrzny. Część respondentów wprost zaznaczyła opcję „nic mnie nie skłoni do rezygnacji z podróżowania samochodem” – ta grupa najbardziej zagorzałych kierowców stanowi jednak mniejszość (można szacować kilkanaście procent). Zdecydowana większość wyraża gotowość zmiany, jeśli poprawią się warunki transportu alternatywnego. Dowodem jest wspomniane wcześniej wysokie poparcie dla budowy sieci dróg rowerowych i deklaracje korzystania z roweru, a także oczekiwanie lepszej komunikacji autobusowej. Warto podkreślić, że mieszkańcy zwracają uwagę również na rozwiązania integracyjne: postulowano m.in. większą dostępność parkingów typu Park&Ride, co świadczy o chęci łączenia samochodu (pozostawionego na obrzeżach) z dalszą podróżą np. autobusem. Tego typu zintegrowane podejście mogłoby być skuteczną zachętą w powiecie, gdzie wiele osób dojeżdża z wiosek do miasta – wygodny parking i przesiadka na sprawny transport publiczny zmniejszyłoby ruch w centrum, o co upomina się m.in. Gostyń.

Wysoka zależność od samochodu jako środka transportu wynika po części właśnie z braku bezpiecznych alternatyw. W powiecie gostyńskim jest bardzo wysoki wskaźnik motoryzacji – aż 815 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (na koniec 2023 roku). To jeden z najwyższych poziomów w kraju i znacznie powyżej średniej europejskiej (~500 aut na 1000 mieszkańców). Przekłada się to na duży ruch pojazdów na drogach lokalnych oraz problemy z bezpieczeństwem i zatłoczeniem. Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej jest kluczowy, aby odciążyć drogi od części ruchu i zapewnić alternatywę dla tych, którzy dziś również posiadają samochód, ale byłiby skłonni przesiąść się na rower czy chodzić pieszo przy sprzyjających warunkach. Co ważne, mieszkańcy wyrażają silne poparcie dla rozbudowy infrastruktury rowerowej: aż 84% ankietowanych uważa, że budowa dróg rowerowych to zadanie władz samorządowych

i że należy zwiększyć nakłady finansowe na ten cel. Tylko 4,5% jest temu przeciwna, reszta nie ma zdania. Istnieje więc społeczne przyzwolenie (wręcz oczekiwanie) na inwestycje w sieć tras rowerowych. Ponadto 83% mieszkańców deklaruje, że stworzenie spójnego systemu dróg rowerowych w powiecie skłoniłoby ich do wyboru roweru jako sposobu dotarcia do pracy lub szkoły. To niezwykle wysoki odsetek – wskazuje, że potencjalnie bardzo wiele osób przesiadłoby się na rower, gdyby tylko czuli się bezpiecznie i mieli wygodną drogę. Te deklaracje korespondują z codziennymi zachowaniami – mieszkańcy już teraz chętnie korzystają z roweru rekreacyjnie, ale boją się lub nie mogą robić tego w dojazdach obowiązkowych ze względu na braki infrastrukturalne.

- **Postulaty usprawnienia ruchu rowerowego:** W ankiecie zapytano także, jakie działania zachęciłyby mieszkańców do częstszego korzystania z roweru. Wśród proponowanych rozwiązań największe poparcie zyskała oczywiście rozbudowa sieci dróg rowerowych – zarówno w miastach, jak i poza nimi, na trasach łączących miejscowości. Respondenci oczekują budowy nowych ścieżek, które umożliwią bezpieczną jazdę między domem, pracą, szkołą czy sklepem bez konieczności wjeżdżania na ruchliwą szosę. Ważnym postulatem jest również poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego poprzez uspokojenie ruchu samochodowego – np. wprowadzenie ograniczenia prędkości aut tam, gdzie nie ma miejsca na wydzielenie drogi rowerowej. Mieszkańcy wskazują też na potrzebę rozwijania infrastruktury towarzyszącej: liczne stojaki na rowery w przestrzeni publicznej (zwłaszcza przy szkołach, urzędach, sklepach) oraz możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy lub nauki (parkingi rowerowe, zadaszenia, monitoring). Pojawił się nawet pomysł tworzenia parkingów przesiadkowych Bike&Ride, co świadczy o chęci łączenia podróży rowerowych z innymi środkami transportu. Reasumując, mieszkańcy oczekują kompleksowych działań wspierających ruch rowerowy: od ciągłych ścieżek łączących wszystkie kluczowe punkty, przez zmiany w organizacji ruchu poprawiające bezpieczeństwo, po infrastrukturę ułatwiającą korzystanie z roweru (stojaki, parkingi).
- **Uciążliwości i problemy drogowe** (Tabela 2.15). Ankieta mierzyła także postrzeganą uciążliwość różnych negatywnych zjawisk związanych z transportem w powiecie. Wyniki dopełniają obraz bezpieczeństwa i jakości życia przy drogach. Największym problemem zdaniem mieszkańców jest zbyt szybka, brawurowa jazda kierowców – aż 73% badanych uznaje ją za bardzo lub raczej uciążliwą w swojej okolicy. Nadmierna prędkość na lokalnych drogach przekłada się bezpośrednio na poczucie zagrożenia pieszych i rowerzystów. Podobnie nieprawidłowe parkowanie, np. na chodnikach czy trawnikach, doskwiera 73% mieszkańców. Korki i zatory drogowe również stanowią problem – 71% uznało je za uciążliwe, choć warto zauważyć, że korki w warunkach powiatu zapewne mają mniejszą skalę czasową niż w dużych miastach (wskazuje to jednak na niedrożność

np. centrum Gostynia w godzinach szczytu). Zanieczyszczenie powietrza spalinami z pojazdów dokucza 68% ankietowanych, co nie dziwi przy tak dużej liczbie aut i ciężarówek przejeżdżających przez powiat (biegną tędy m.in. ruchliwe drogi wojewódzkie). Nieco mniejszym, ale wciąż większościowo zauważalnym problemem jest nadmierny hałas drogowy – skarży się na niego 58% mieszkańców. Co ciekawe, brak oświetlenia ulicznego został uznany za bardzo uciążliwy przez aż 78% badanych. Potwierdza to wcześniejsze uwagi o nieoświetlonych drogach poza miastami – dla ludzi wracających po zmroku pieszo/rowerem lub nawet prowadzących auto, brak latarni stanowi poważne zagrożenie i dyskomfort. Powyższe problemy wskazują na potrzebę działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu (ograniczanie prędkości, egzekwowanie przepisów parkowania), organizacji ruchu (upłynnienie ruchu na skrzyżowaniach, być może obwodnice omijające centra miejscowości) oraz ochrony środowiska i jakości życia (redukcja emisji i hałasu poprzez rozwój transportu zbiorowego i alternatywnego).

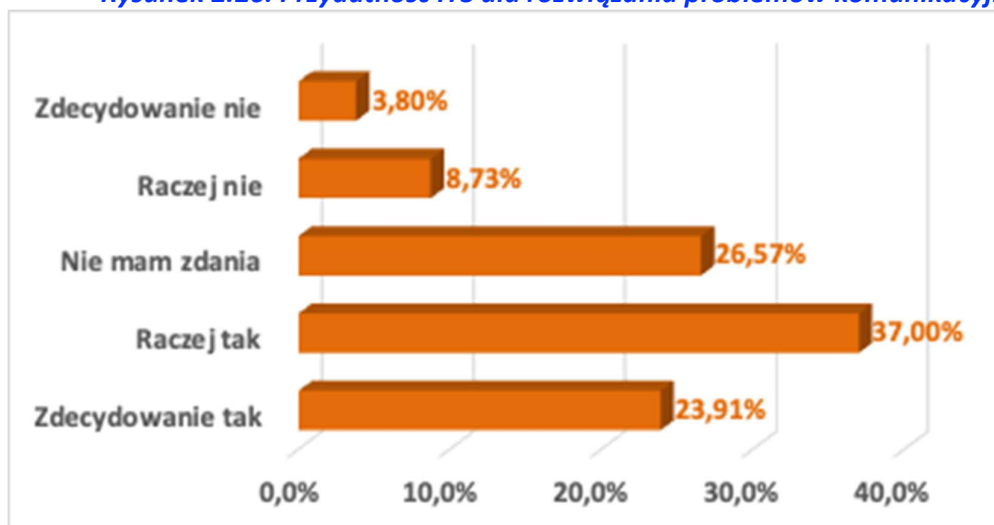
Tabela 2.15. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców powiatu gostyńskiego

Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Powiatu Gostyńskiego?	Bardzo uciążliwe		Raczej uciążliwe		Raczej nieuciążliwe		Wcale nieuciążliwe	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodowa	28,87%	194	44,35%	298	22,47%	151	4,32%	29
Zanieczyszczenie spalinami	21,50%	146	46,83%	318	25,63%	174	6,04%	41
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodniku)	34,07%	230	38,52%	260	25,19%	170	2,22%	15
Korki na drogach	29,10%	197	41,65%	282	26,00%	176	3,25%	22
Nadmierny hałas	19,67%	133	38,61%	261	37,87%	256	3,85%	26
Brak oświetlenia	41,56%	283	36,56%	249	20,12%	137	1,76%	12
Inne aspekty, jakie?	55,43%	51	15,22%	14	11,96%	11	17,39%	16

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Większość mieszkańców (blisko 72,5%) nie słyszała wcześniej o Inteligentnych Systemach Transportowych, stąd też nie ma zdania o ich użyteczności dla poprawy warunków transportowych (Rysunek 2.26)

Rysunek 2.26. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Niebezpieczne miejsca i infrastruktura:** Niebezpieczne miejsca i infrastruktura. Respondenci mieli możliwość wskazania konkretnych miejsc w okolicy, które uważają za szczególnie niebezpieczne pod względem ruchu drogowego. W odpowiedziach pojawiło się kilkadziesiąt lokalizacji, jednak wyłaniają się powtarzające motywy. Najczęściej wskazywano ruchliwe skrzyżowania i ulice w Gostyniu, m.in. skrzyżowanie *ul. Wrocławskiej z Wielkopolską* (ograniczona widoczność, duży ruch), okolice *ul. Fabrycznej, Nad Kanią, Polnej, Leszczyńskiej* – czyli główne wloty/wyloty z miasta, gdzie kumuluje się ruch z różnych kierunków. Kolejną grupą niebezpiecznych miejsc są drogi powiatowe poza miastem, pozbawione chodników i ścieżek. Mieszkańcy wielokrotnie wymieniali odcinki: *Brzezie – Poniec, Bodzewo – Ziółkowo – Borek, Domachowo – Kunowo, Bielawy Pogorzelskie – Pogorzela i inne podobne*, gdzie „droga jest wąska, praktycznie brak pobocza, a ruch samochodowy jest dość duży”. Poruszanie się tam pieszo lub rowerem jest niezwykle niebezpieczne z powodu rozpędzonych aut i braku wydzielonej przestrzeni dla niechronionych uczestników ruchu. Wskazywano również na „*otoczenie szkoły podstawowej w Borku Wlkp.*” jako miejsce niebezpieczne – zapewne ze względu na korki i parkowanie podczas dowozu dzieci. Pojawiły się skargi na „chodniki zablokowane przez samochody” (nieprawidłowe parkowanie zmuszające pieszych do wchodzenia na jezdnię), co potwierdza problem przestrzegania przepisów i kultury jazdy. Kilka osób wspomniało o braku oświetlenia na pewnych odcinkach pozamiejskich, co po zmroku zwiększa ryzyko wypadków („*odcinek z Dzięczyzny do Karca, szczególnie w warunkach zimowych*”). Ogółem, mapa wskazanych zagrożeń pokrywa się z wcześniej omówionymi brakami infrastrukturalnymi: tam, gdzie brakuje chodnika czy ścieżki, mieszkańcy czują się zagrożeni; tam, gdzie jest niebezpieczne skrzyżowanie bez sygnalizacji lub o ograniczonej widoczności – dochodzi do częstych „wymuszeń

pierwszeństwa” i sytuacji kolizyjnych (np. *skrzyżowanie ul. Nad Kanią z Fabryczną w Gostyniu*). Uciążliwości i problemy drogowe. Ankieta mierzyła także postrzeganą uciążliwość różnych negatywnych zjawisk związanych z transportem w powiecie. Wyniki dopełniają obraz bezpieczeństwa i jakości życia przy drogach. Największym problemem zdaniem mieszkańców jest zbyt szybka, brawurowa jazda kierowców – aż 73% badanych uznaje ją za bardzo lub raczej uciążliwą w swojej okolicy. Nadmierna prędkość na lokalnych drogach przekłada się bezpośrednio na poczucie zagrożenia pieszych i rowerzystów. Podobnie nieprawidłowe parkowanie, np. na chodnikach czy trawnikach, doskwiera 73% mieszkańców. Korki i zatory drogowe również stanowią problem – 71% uznało je za uciążliwe, choć warto zauważyć, że korki w warunkach powiatu zapewne mają mniejszą skalę czasową niż w dużych miastach (wskazuje to jednak na niedrożność np. centrum Gostynia w godzinach szczytu). Zanieczyszczenie powietrza spalinami z pojazdów dokucza 68% ankietowanych, co nie dziwi przy tak dużej liczbie aut i ciężarówek przejeżdżających przez powiat (biegną tędy m.in. ruchliwe drogi wojewódzkie). Nieco mniejszym, ale wciąż większościowo zauważalnym problemem jest nadmierny hałas drogowy – skarży się na niego 58% mieszkańców. Co ciekawe, brak oświetlenia ulicznego został uznany za bardzo uciążliwy przez aż 78% badanych. Potwierdza to wcześniejsze uwagi o nieoświetlonych drogach poza miastami – dla ludzi wracających po zmroku pieszo/rowerem lub nawet prowadzących auto, brak latarni stanowi poważne zagrożenie i dyskomfort. Powyższe problemy wskazują na potrzebę działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu (ograniczanie prędkości, egzekwowanie przepisów parkowania), organizacji ruchu (upłynnienie ruchu na skrzyżowaniach, być może obwodnice omijające centra miejscowości) oraz ochrony środowiska i jakości życia (redukcja emisji i hałasu poprzez rozwój transportu zbiorowego i alternatywnego).

- **Blisko 3/4 mieszkańców posiada więcej niż 1 samochód!!! Ale, zaledwie 2,7% ankietowanych zadeklarowało, że nie posiada roweru, a blisko 90% posiadało więcej niż 1 sztukę roweru!** (Tabela 2.16) – powiat ma potencjał, aby zwiększać zakres komunikacji rowerowej.

Tabela 2.16. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym

	1 szt.		2 szt.		3 szt.		4 szt.		5 szt. i więcej		Nie posiadam	
Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Rower	7,71%	40	26,59%	138	19,27%	100	26,97%	140	16,76%	87	2,70%	14
Hulajnogę elektryczną	9,46%	49	2,32%	12	0,77%	4	0,39%	2	0,39%	2	86,68%	449
Skuter/Motocykl	17,34%	90	3,08%	16	2,12%	11	0,19%	1	0,39%	2	76,88%	399
Samochód spalinowy	20,27%	105	44,59%	231	18,92%	98	8,88%	46	2,32%	12	5,02%	26
Samochód elektryczny	1,16%	6	0,39%	2	0,19%	1	0,19%	1	0,00%	0	98,07%	509

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Wyniki ankiety przeprowadzonej w powiecie gostyńskim w 2025 roku dostarczają istotnych informacji, które mogą stanowić cenną podstawę do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności. Analiza oczekiwań mieszkańców oraz zidentyfikowanych problemów wskazuje na kilka priorytetowych kierunków działań dla władz samorządowych, aby poprawić zrównoważenie systemu transportowego powiatu:

- **Rozbudowa i usprawnienie komunikacji publicznej:** Mieszkańcy oczekują więcej połączeń autobusowych, kursujących częściej i w dogodniejszych godzinach. Konieczne jest przeanalizowanie obecnej siatki połączeń i dopasowanie rozkładów do realnych potrzeb – tak, by autobusy docierały nie tylko na 8:00 do szkół, ale też umożliwiały dojazd do pracy na różne zmiany oraz powroty w godzinach popołudniowych i wieczornych. Warto rozważyć uruchomienie nowych linii lub wariantów tras tak, by skomunikować dziś wykluczone miejscowości (nawet mniejszymi busami, jeśli popyt jest niewielki). Równolegle należy dbać o komfort podróży – nowoczesny tabor, czyste i niezatłoczone pojazdy – choć akurat te aspekty są oceniane całkiem dobrze. Obniżenie kosztów dla pasażerów, choć wiąże się z wydatkami z budżetu, mogłoby znacząco zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego; rozważenie darmowej komunikacji przynajmniej dla uczniów, studentów czy seniorów mogłoby przełożyć się na wzrost frekwencji. Poprawy wymaga też informacja pasażerska – czytelne rozkłady na przystankach, aktualizacje online, a docelowo być może wdrożenie elementów Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), jak dynamiczna informacja o odjazdach. Warto zauważyć, że obecnie świadomość społeczna na temat ITS jest bardzo niska – aż 72% ankietowanych nigdy nie słyszało o Inteligentnych Systemach Transportowych. Istnieje zatem pole do edukacji mieszkańców, czym są np. inteligentne sygnalizatory, priorytety dla autobusów, systemy informacji o ruchu – i jak mogą poprawić ich codzienne podróże. Wdrażanie takich rozwiązań (np. aplikacja z rozkładami i lokalizacją autobusów w czasie rzeczywistym) mogłoby przyciągnąć nowych użytkowników, zwłaszcza młodszych, podnosząc konkurencyjność transportu publicznego względem samochodu.
- **Inwestycje w infrastrukturę rowerową:** To niewątpliwie najwyższy priorytet wskazywany przez społeczność. Należy opracować spójny plan sieci tras rowerowych w skali powiatu, łączących główne miejscowości z Gostyniem oraz miejscowości między sobą (zwłaszcza na krótszych dystansach 5–10 km, idealnych dla roweru). Priorytetem powinna być budowa ciągłych ścieżek wzdłuż dróg powiatowych o dużym natężeniu ruchu, tam, gdzie obecnie rowerzyści i piesi nie mają żadnej ochrony (wymieniane wcześniej odcinki do Ponieca, Borku, Pogorzeli itd.). Równocześnie w samym Gostyniu i innych miasteczkach należy uzupełnić infrastrukturę rowerową w centrum – tak, by stworzyć bezpieczne korytarze przez miasto (np. kontrapasy na ulicach

jednokierunkowych, śluzę rowerowe na skrzyżowaniach). Ważnym elementem jest zapewnienie bezpiecznych przejazdów przez skrzyżowania – być może poprzez sygnalizację świetlną lub wyniesione przejazdy – tak aby rowerzyści nie obawiali się przecinania głównych dróg. Niezbędna jest też poprawa oznakowania i stanu nawierzchni istniejących ścieżek. Poza samymi trasami, władze powinny zadbać o infrastrukturę pomocniczą: stojaki rowerowe w miejscach publicznych (urzędy, szkoły, biblioteki, obiekty sportowe), zadaszone parkingi rowerowe przy zakładach pracy i centrach przesiadkowych, a także o oświetlenie tych tras. Inwestycje rowerowe przyniosą wielostronne korzyści – zwiększą bezpieczeństwo (oddzielając cyklistów od ruchu aut), poprawią jakość powietrza i hałas (bo więcej ludzi zostawi auta), a także wpiszą się w trendy prozdrowotne. Mieszkańcy są świadomi profitów zdrowotnych – wielu już używa roweru rekreacyjnie – potrzeba więc stworzyć warunki, by mogli go używać także na co dzień, redukując tym samym ruch samochodów.

- **Poprawa bezpieczeństwa i infrastruktury dla pieszych:** Chodniki i przejścia dla pieszych wymagają uwagi zwłaszcza poza centrum Gostynia. Należy kontynuować program doświetlania przejść dla pieszych i newralgicznych odcinków dróg (szczególnie w rejonie szkół, przystanków, sklepów). Brak oświetlenia drogowego został wyraźnie wskazany jako problem – montaż lamp ulicznych na obszarach zabudowanych powinien być priorytetem, aby po zmroku piesi czuli się bezpiecznie. Tam, gdzie budowa chodnika wzdłuż drogi jest utrudniona (np. wąski przekrój między zabudowaniami), warto rozważyć alternatywne środki uspokojenia ruchu: ograniczenie prędkości do 30 km/h, progi zwalniające, wyznaczenie stref pieszo-rowerowych. Konieczne jest także egzekwowanie przepisów parkowania, by chodniki nie były tarasowane przez samochody – mieszkańcy sygnalizowali takie problemy, co zagraża pieszym (zwłaszcza osobom z wózkami, niepełnosprawnym). Wreszcie, edukacja kierowców w zakresie kulturalnej jazdy i poszanowania niechronionych uczestników ruchu (ustępowanie na przejściach, zachowanie odstępu wyprzedzając rowerzystę) powinna uzupełniać działania infrastrukturalne. Poprawa bezpieczeństwa zachęci więcej osób do chodzenia pieszo – już teraz wiele spraw ułatwiają pieszo, ale powinno to być możliwe wszędzie bez obaw o własne życie i zdrowie.
- **Zarządzanie ruchem i integracja transportu:** W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z ruchem aut (korki, emisje, hałas) władze powiatu we współpracy z gminami mogą rozważyć wprowadzenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem (elementy ITS). Na głównych skrzyżowaniach w Gostyniu mogłyby pojawić się sygnalizatory akomodacyjne dostosowujące cykl do natężenia ruchu, co ograniczy tworzenie się zatorów. Rozbudowa obwodnic i dróg alternatywnych (np. planowana obwodnica drogi wojewódzkiej 434) odciąży centra miast od tranzytu, poprawiając warunki dla lokalnego ruchu i bezpieczeństwo. Parkingi Park&Ride na obrzeżach Gostynia, z dogodnym

dojazdem autobusowym do centrum, mogłyby skłonić kierowców z okolicznych wsi do zostawienia auta wcześniej. Ponadto warto promować car-pooling (wspólne dojazdy) wśród pracowników dużych zakładów – zmniejszy to liczbę aut na drogach w godzinach szczytu. Te miękkie działania, wspierane kampaniami informacyjnymi, mogą pomóc w zmianie nawyków. Należy wykorzystać fakt, że badani nie są całkowicie przeciwni zmianom, tylko potrzebują stworzenia realnych alternatyw. W dłuższej perspektywie, inwestycje w transport zeroemisyjny (np. autobusy elektryczne czy stacje ładowania dla prywatnych e-aut) wpiszą się w krajowe i unijne cele klimatyczne, a jednocześnie podniosą jakość życia lokalnej społeczności, redukując zanieczyszczenia.

Zebrane w 2025 roku dane pokazują, że mieszkańcy powiatu gostyńskiego są dziś mocno przywiązani do transportu samochodowego – co potwierdzają zarówno deklaracje użytkownika, jak i obiektywne wskaźniki (ponad 800 samochodów na 1000 mieszkańców. Jednocześnie istnieje duży potencjał zmiany tej sytuacji: wiele osób chciałoby korzystać z autobusów czy rowerów częściej, gdyby zapewniono ku temu lepsze warunki. Główne bariery to słaba dostępność komunikacji publicznej (linie, częstotliwość, rozkład niedostosowany do potrzeb) oraz braki infrastruktury – szczególnie bezpiecznych dróg dla rowerów i pieszych. Konsekwencją status quo są problemy z bezpieczeństwem niechronionych użytkowników, nadmierna prędkość i tłok na drogach, a także negatywne skutki środowiskowe (hałas, smog samochodowy). Mieszkańcy oczekują od władz konkretnych działań: inwestycji w ścieżki rowerowe, poprawy jakości i dostępności transportu zbiorowego, poprawy bezpieczeństwa na drogach poprzez oświetlenie, chodniki i egzekwowanie przepisów. Gotowi są częściowo zrezygnować z aut, jeśli dostaną atrakcyjną alternatywę. Realizacja tych postulatów wpisuje się w ideę zrównoważonej mobilności – zmniejszy wykluczenie transportowe, poprawi stan środowiska i bezpieczeństwo, a także jakość życia w powiecie. Powiat gostyński dysponuje obecnie wyraźnym sygnałem od społeczności, że kierunek zmian powinien prowadzić ku bardziej zrównoważonemu transportowi. Najbliższe lata (2025–2035) to czas na wykorzystanie tego potencjału poprzez skoordynowane inwestycje infrastrukturalne i działania promocyjne, tak aby deklaracje mieszkańców mogły przełożyć się na trwałą zmianę ich zachowań transportowych, z korzyścią dla całej lokalnej wspólnoty.

3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego

Analiza SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), czyli analiza mocnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń, to strategiczne narzędzie wykorzystywane do oceny i planowania w różnorodnych dziedzinach, w tym w polityce transportowej. Jej zastosowanie pozwala na kompleksowe spojrzenie na obecny stan systemu transportowego powiatu, identyfikując kluczowe czynniki, które mogą wpłynąć na jego przyszły rozwój i efektywność. W kontekście polityki transportowej, analiza SWOT umożliwia dokładne zrozumienie wewnętrznych zasobów i ograniczeń (mocnych i słabych stron) oraz zewnętrznych możliwości i wyzwań (szans i zagrożeń). Jest to szczególnie istotne w obszarach, gdzie transport stanowi kluczowy element rozwoju społeczno-gospodarczego, wpływając na jakość życia mieszkańców, dostępność usług, a także na zrównoważony rozwój.

Głównym celem analizy SWOT w kontekście polityki transportowej jest stworzenie solidnej podstawy do planowania strategicznego. Pozwala ona na identyfikację obszarów wymagających uwagi, jak również na wykorzystanie dostępnych szans dla poprawy i rozwoju systemu transportowego. Dzięki niej możliwe jest wypracowanie zrównoważonych rozwiązań odpowiadających na konkretne potrzeby powiatu, co przyczynia się do podniesienia jakości życia mieszkańców oraz wspierania zrównoważonego rozwoju.

Zdiagnozowano następujące silne strony:

- **Rozwinięta sieć drogowa i nowe inwestycje** – Przez powiat gostyński przebiegają ważne trasy, m.in. droga krajowa DK12 (wschód–zachód przez Gostyń, Piaski, Borek Wlkp.) oraz drogi wojewódzkie DW434 (północ–południe przez Gostyń i Krobię) i DW308/437/438 (łącznie powiat z sąsiednimi regionami). Realizowane są strategiczne projekty drogowe: obwodnica Gostynia w ciągu DW434 (już oddana do użytku) oraz obwodnica w ciągu DK12 (w budowie). Inwestycje te znacząco zmniejszają ruch tranzytowy w centrach miejscowości (szacowane odciążenie Gostynia i Piasków od ciężarówek o ~70–80% po ukończeniu DK12) i poprawiają płynność ruchu. Umożliwiają również odzyskanie przestrzeni miejskiej – tranzyt kierowany jest poza zwarte zabudowania, co podnosi bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców.

- **Lokalne centra osadnicze** – Powiat ma policentryczną strukturę osadniczą z jednym średnim miastem (Gostyń ~20 tys. mieszkańców) oraz siecią mniejszych miasteczek pełniących funkcje lokalnych centrów: Krobia, Poniec, Pogorzela, Borek Wlkp. (każde po kilka tysięcy mieszkańców) oraz większych wsi gminnych (Piaski, Pępowo). Rozmieszczenie to sprawia, że podstawowe usługi publiczne są dostępne w każdej części powiatu, a mieszkańcy odleglejszych gmin nie są całkowicie pozbawieni dostępu do ośrodków miejskich. Układ osadniczy sprzyja też organizacji transportu – Gostyń stanowi naturalny węzeł przesiadkowy i główny punkt docelowy codziennych dojazdów, zaś pozostałe miasta powiatowe stanowią węzły pomocnicze rozpraszające ruch w skali lokalnej.
- **Funkcjonująca komunikacja autobusowa** – Mimo braku kolei, w powiecie działa sieć połączeń autobusowych łączących wsie i miasta z Gostyniem (głównym węzłem komunikacyjnym) oraz z ościennymi powiatami. Prywatni przewoźnicy regionalni obsługują regularne linie na kluczowych ciągach, m.in. Gostyń–Krobia–Pogorzela, Gostyń–Poniec–Leszno i Gostyń–Borek Wlkp., zapewniając dojazdy do szkół, pracy, urzędów i sklepów. Główne trasy są dość dobrze obsługiwane w dni robocze, co gwarantuje podstawową mobilność mieszkańców nawet bez własnego auta. Pozytywnym przykładem jest uruchomiona przez gminę Gostyń bezpłatna komunikacja miejsko-podmiejska na terenie tej gminy. Mimo ograniczonej skali (kilka linii i kursów dziennie), darmowe autobusy znacznie ułatwiają dojazd do miasta, eliminując barierę kosztową – to model dobrej praktyki, który w miarę możliwości finansowych może być naśladowany także w innych gminach.
- **Rozbudowa infrastruktury rowerowej** – W ostatnich latach samorządy powiatu kładą nacisk na rozwój tras rowerowych. Obecnie istnieje ok. 90 km wydzielonych dróg dla rowerów w powiecie. Najbardziej rozbudowaną sieć posiada gmina Gostyń – w samym mieście i okolicach powstał spójny układ ścieżek ułatwiający przemieszczanie się na rowerze. Znaczącą infrastrukturę rowerową rozwinięto też w gminach Krobia, Piaski i Pępowo (po kilkanaście km tras każda). Ścieżki te poprawiają bezpieczeństwo rowerzystów na głównych ciągach (np. w Krobi zbudowano ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Powstańców Wlkp., a w 2022 r. ukończono 1,3 km ścieżkę Piaski–Smogorzewo). Inwestycje rowerowe potwierdzają priorytet zrównoważonej mobilności w polityce lokalnej i tworzą podstawy do dalszej rozbudowy sieci.
- **Atrakcyjne walory turystyczno-krajobrazowe** – Powiat gostyński wyróżnia się bogatym dziedzictwem kulturowym i przyrodniczym, które sprzyja rozwojowi mobilności rekreacyjnej. Na terenie powiatu znajduje się m.in. barokowe sanktuarium Bazylika na Świętej Górze pod Gostyniem – cel licznych pielgrzymek i wycieczek. W okolicach Borku Wlkp. i Ponieca zachowały się zabytkowe drewniane kościołki, a w Poniecu – zabytkowy klasycystyczny pałac. Małe miasta powiatu mają historyczne rynki i układy

urbanistyczne, a wiejskie pejzaże urozmaicają Pagórki Gostyńskie (falisty teren morenowy). Te atuty stanowią mocną stronę regionu – już obecnie przyciągają odwiedzających, a przy odpowiedniej promocji i infrastrukturze mogą stać się podstawą rozwoju turystyki aktywnej (rowerowej i pieszej).

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

- **Brak czynnych połączeń kolejowych** – Powiat nie posiada obecnie pasażerskiego transportu kolejowego. Linia nr 360 (Gostyń–Kąkolewo–Jarocin) została zamknięta dla pociągów pasażerskich w 2012 roku. W efekcie mieszkańcy muszą korzystać z transportu drogowego, by dotrzeć do kolei – odległości do najbliższych stacji poza powiatem są znaczne (Leszno ~30 km, Kościan ~40 km, Jarocin ~35 km). Brak kolei ogranicza dostępność komunikacyjną Gostynia w skali regionu (utrudnia dojazdy np. do Poznania czy Wrocławia) oraz zwiększa uzależnienie od samochodu i autobusów.
- **Ograniczona i nieskoordynowana komunikacja publiczna** – Oferta transportu zbiorowego opiera się wyłącznie na autobusach i jest niewystarczająca. Połączenia autobusowe, choć istnieją na głównych trasach, mają ograniczoną częstotliwość i zasięg. Wiele linii kursuje tylko w dni nauki szkolnej, a w weekendy duża część połączeń nie funkcjonuje wcale. Brakuje zintegrowanego systemu – każdy przewoźnik działa osobno, rozkłady nie są ze sobą skoordynowane, a przesiadki bywają niedogodne. Nie ma także wspólnego biletu okresowego obejmującego różne środki transportu (np. autobusy regionalne i komunikację gminną). Powoduje to niedogodności dla pasażerów i obniża atrakcyjność transportu publicznego względem własnego auta.
- **Rozproszone osadnictwo wiejskie** – Znaczna część ludności mieszka w małych wsiach o rozległej, rozproszonej zabudowie (dotyczy to szczególnie gmin Piaski i Pępowo, gdzie dominują osady o charakterze rolniczym). Taki układ osadniczy utrudnia organizację efektywnej komunikacji – przy rozproszonych domostwach tradycyjne linie autobusowe mają niski wskaźnik wypełnienia lub musiałyby pokonywać duże odległości z niewielką liczbą pasażerów. Mieszkańcy peryferyjnych wsi często muszą pokonywać kilkukilometrowe dystanse, by dotrzeć do przystanku czy drogi głównej. Rozproszenie zabudowy oznacza też większe koszty jednostkowe utrzymania infrastruktury (więcej dróg lokalnych do utrzymania w przeliczeniu na mieszkańca) i sprzyja wykluczeniu transportowemu osób nieposiadających własnego środka transportu.
- **Niekorzystne trendy demograficzne** – Powiat boryka się z ujemnymi wskaźnikami demograficznymi. Liczba mieszkańców spadła z ok. 76,2 tys. (2014) do 73,5 tys. (2023), co oznacza spadek o 3,5% w ciągu dekady. Jednocześnie społeczeństwo gwałtownie się starzeje – udział osób w wieku poprodukcyjnym wzrósł z 16,7% do 21,3%, a odsetek seniorów 65+ sięga już ~18%. Spada natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym. Depopulacja i starzenie się społeczności lokalnej oznacza mniejszą liczbę potencjalnych

pasażerów transportu publicznego (zwłaszcza wśród młodzieży i dorosłych dojeżdżających do pracy), a zarazem rosnące potrzeby przewozowe osób starszych (mniej mobilnych, wymagających transportu dostosowanego). Kurczenie się bazy podatników może też utrudnić finansowanie inwestycji komunikacyjnych w przyszłości.

- **Wysoka zależność od transportu samochodowego** – Struktura podróży mieszkańców powiatu jest zdominowana przez samochody prywatne. Aż ~90% mieszkańców deklaruje regularne korzystanie z auta w codziennych dojazdach. Skutkiem jest duże obciążenie sieci drogowej ruchem nawet na obszarach wiejskich. Przy braku alternatyw wiele rodzin posiada po 2–3 samochody, co generuje koszty i przekłada się na zatory drogowe w godzinach szczytu (przed oddaniem obwodnic przez centrum Gostynia przejeżdżało bardzo dużo ciężarówek i aut osobowych, powodując korki i problemy z bezpieczeństwem). Wysoka motoryzacja indywidualna negatywnie wpływa też na środowisko (emisja spalin, hałas) oraz zajmuje przestrzeń w miastach (parkowanie). Kultura mobilności w powiecie nadal nastawiona jest na samochód, co stanowi wyzwanie przy próbach promowania transportu zbiorowego czy rowerowego.
- **Niekompletna infrastruktura dla pieszych i rowerzystów** – Mimo postępów w rozbudowie dróg rowerowych, ich spójność przestrzenna jest niewystarczająca. Istniejące ścieżki tworzą fragmenty niełącznie się w sieć – często urywają się na granicach gmin lub na przedmieściach, uniemożliwiając odbycie dłuższej trasy w całości bezpiecznie na rowerze. Przykładowo dojazd z wielu okolicznych wsi do Gostynia wciąż wymaga poruszania się odcinkami po ruchliwej szosie ze względu na brak ciągłych ścieżek. Część gmin (Pogorzela, Borek Wlkp.) dopiero zaczyna budowę infrastruktury rowerowej – istnieje tam poniżej 3 km ścieżek, co nie zabezpiecza potrzeb lokalnych. Podobnie infrastruktura pieszka poza miastami jest niedostateczna – w małych miejscowościach brakuje chodników i oświetlonych przejść dla pieszych, szczególnie w otoczeniu szkół i przystanków. Przekłada się to na niższe bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu i ogranicza możliwość poruszania się inaczej niż samochodem na terenach wiejskich.

Szanse dla rozwoju mobilności w powiecie gostyńskim zostały scharakteryzowane w następujący sposób:

- **Rewitalizacja połączeń kolejowych (Program Kolej+)** – Ogromną szansą dla powiatu jest trwająca inwestycja przywracająca połączenie kolejowe Gostyń–Poznań. W ramach rządowego programu Kolej+ rozpoczęto w 2025 r. odbudowę linii nr 360 na odcinku Gostyń–Kąkolewo. Inwestycja warta ~156 mln zł obejmuje kompleksową wymianę torów na 21 km trasy oraz budowę nowych przystanków kolejowych: Gostyń, Gola, Hersztupowo, Krzemieniewo i Garzyn. Zakończenie prac planowane jest do I kwartału 2029 roku. Dzięki temu, po blisko dwóch dekadach od zamknięcia linii, pociągi

pasażerskie znów dotrą do Gostynia. Projekt zakłada uruchomienie ~10 par pociągów na dobę z Gostynia do Poznania (przez Kąkolewo i Leszno), co diametralnie poprawi dostępność powiatu. Powrót kolei stworzy alternatywę dla dojazdów samochodem, skróci czas podróży do stolicy regionu i innych dużych miast oraz włączy Gostyń w regionalny system kolejowy (Poznańska Kolej Metropolitalna). To także szansa na nowe przystanki bliżej mieszkańców (Gola, Hersztupowo i in.) oraz rozwój terenów w ich sąsiedztwie.

- **Lepsza integracja z systemem transportowym regionu** – Pojawienie się kolei otworzy możliwość pełnej integracji różnych środków transportu. Powiat gostyński będzie mógł współpracować z samorządem województwa oraz sąsiednimi powiatami nad skoordynowaniem rozkładów jazdy pociągów i autobusów (dowóz pasażerów do stacji, synchronizacja „drzwi w drzwi”). Ponowne przyłączenie Gostynia do sieci kolejowej Wielkopolski ułatwi też wprowadzenie wspólnych ofert biletowych – np. biletu zintegrowanego na pociąg+autobus, co zachęci do korzystania z komunikacji publicznej. Istnieje szansa, że wraz z Kolej+ samorząd województwa zwiększy dofinansowanie przewozów autobusowych w powiecie (np. z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych), aby zapewnić dojazd do nowych pociągów z mniejszych miejscowości. Ponadto powiat może wejść w partnerstwa z ościennymi jednostkami (Leszno, Śrem, Kościan, Jarocin) celem uruchamiania między-powiatowych linii autobusowych lub rowerowych szlaków turystycznych, łączących atrakcje sąsiadujących regionów. Integracja transportowa w skali ponadlokalnej wzmocni pozycję Gostyńskiego jako ważnego węzła komunikacyjnego na mapie południowej Wielkopolski.
- **Dokończenie obwodnic i uspokojenie ruchu w miastach** – Uwolnienie Gostynia i okolic od ciężkiego ruchu tranzytowego (dzięki obwodnicom DK12 i DW434) stwarza możliwość przebudowy układu drogowego w centrach miejscowości. To szansa na wdrożenie rozwiązań z zakresu calming traffic – zwężanie jezdni, nowe ronda lub strefy z ograniczoną prędkością, dodatkowe przejścia dla pieszych i drogi rowerowe na dotychczasowych trasach tranzytowych. Mniejsze natężenie ruchu w Gostyniu, Piaskach czy Krobi pozwoli przeznaczyć odzyskaną przestrzeń uliczną na cele społeczne (chodniki, zieleńce, parkingi rowerowe) i poprawić estetykę oraz funkcjonalność śródmieść. Dzięki temu miasta w powiecie staną się bardziej przyjazne pieszym i rowerzystom, co może zachęcić mieszkańców do korzystania z alternatyw wobec samochodu na krótkich dystansach. Ponadto uspokojenie ruchu i modernizacja skrzyżowań poprawią bezpieczeństwo drogowe – mniej wypadków i kolizji w zatłoczonych dotąd punktach (jak centra Gostynia i skrzyżowania dróg wojewódzkich). Samorząd może wykorzystać ten moment także na wdrożenie polityki parkingowej (np. wytyczenie stref ograniczonego parkowania w rynku Gostynia) i dalsze inwestycje w infrastrukturę pieszo-rowerową, które wcześniej były utrudnione przez duży ruch tranzytowy.

- **Rozwój infrastruktury rowerowej i turystyki aktywnej** – Realizacja spójnej polityki rowerowej stwarza szereg możliwości rozwojowych. Powiat posiada walory, które – odpowiednio wypromowane i powiązane siecią szlaków – mogą przyciągać turystów na rowerach oraz zachęcać mieszkańców do rekreacji. Planowane jest dalsze łączenie istniejących odcinków dróg rowerowych w kompletne trasy między miejscowościami. Pozwoli to wytyczyć atrakcyjne szlaki tematyczne: np. pielgrzymkowy (do Bazyliki na Świętej Górze), historyczny (śladami Powstania Wielkopolskiego, które toczyło się także na terenie powiatu), czy przyrodniczy (łączący rezerваты i pomniki przyrody w okolicy). Tego typu trasy – przebiegające wśród malowniczych pagórków, przez wsie i obok zabytków – mogą stać się markowym produktem turystycznym regionu. Wzrost ruchu turystycznego przełoży się na rozwój lokalnej gospodarki: popyt na usługi noclegowe (agroturystyka, pensjonaty), gastronomię, lokalne produkty i przewodniki. Turyści rowerowi staną się, obok mieszkańców, ważnymi użytkownikami rozbudowywanej infrastruktury, co zwiększy zasadność ekonomiczną tych inwestycji. Szansą jest też wykorzystanie funduszy zewnętrznych (np. Unii Europejskiej, programów regionalnych) na rozwój sieci tras rowerowych o znaczeniu ponadgminnym – powiat może pełnić rolę koordynatora takiego projektu, łącząc gminy we wspólnym celu.
- **Innowacje w transporcie i ecomobilność** – Dynamiczny rozwój technologii transportowych oraz dostępność nowych źródeł finansowania stwarzają szanse na skok jakościowy w mobilności powiatu. Istnieje możliwość wdrożenia elastycznych form transportu dostosowanych do obszarów słabo zaludnionych – np. autobusów lub busów „na żądanie”, które dowoziłyby mieszkańców z rozproszonych wsi do centrów gmin czy na stacje kolejowe w wybranych godzinach. Takie rozwiązania, wsparte aplikacjami mobilnymi i systemami rezerwacji przejazdów, mogą znacząco zmniejszyć wykluczenie komunikacyjne tam, gdzie regularna linia autobusowa jest nieopłacalna. Szansą jest także rozwój elektromobilności: powiat i gminy mogą sięgać po fundusze na zakup elektrycznych autobusów lub montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W perspektywie najbliższych lat, wymiana taboru autobusowego na zeroemisyjny (przynajmniej w części kursów, np. w Gostyniu) poprawiłaby jakość powietrza i obniżyła koszty paliwa. Dodatkowo, rosnąca popularność pojazdów współdzielonych (car-sharing, elektryczne hulajnogi, rowery publiczne) w większych miastach może z czasem dotrzeć i tutaj – samorządy mogą tworzyć warunki do pojawienia się takich usług (wyznaczone parkingi, dofinansowanie pilotaży). Wreszcie, szansą jest edukacja i promocja zrównoważonej mobilności – organizacja kampanii (np. Europejski Dzień Bez Samochodu, rowerowy maj), które zwiększą świadomość mieszkańców i stopniowo zmieniają ich nawyki transportowe na bardziej ekologiczne.

Zagrożenia dla mobilności w powiecie gostyńskim z kolei widziane są w sposób następujący:

- **Opóźnienia lub rezygnacja z kluczowych inwestycji** – Realizacja ambitnych planów transportowych zależy od czynników zewnętrznych (decyzji rządowych, sytuacji gospodarczej, przetargów). Istnieje ryzyko opóźnień w projektach takich jak odbudowa linii kolejowej do Gostynia – choć prace ruszyły, ewentualne problemy wykonawcze lub ograniczenia finansowe mogłyby przesunąć termin oddania połączenia poza 2029 rok. Każdy dodatkowy rok bez kolei to utrwalenie wykluczenia komunikacyjnego regionu i utrata części potencjalnych pasażerów (którzy w międzyczasie znajdą alternatywy lub wyprowadzą się). Zagrożeniem jest też niewykorzystanie pełnego potencjału nowych inwestycji – np. jeśli po uruchomieniu pociągów zabraknie skomunikowania ich z autobusami czy parkingami „Parkuj i Jedź”, frekwencja może okazać się niższa od zakładanej. To z kolei mogłoby być argumentem dla decydentów do ograniczenia liczby kursów. Podobnie, nieprzeprowadzenie zmian organizacji ruchu w Gostyniu po otwarciu obwodnic (np. pozostawienie tranzytowego charakteru ulic) byłoby zmarnowaniem szansy na poprawę bezpieczeństwa – a nawet mogłoby przyciągnąć dodatkowy ruch, niwecząc korzyści z obwodnicy.
- **Utrwalenie dominacji samochodu w mobilności** – Jednym z największych wyzwań jest zmiana nawyków transportowych mieszkańców. Istnieje ryzyko, że mimo pojawienia się nowych możliwości (kolei, lepszych autobusów czy ścieżek rowerowych), znaczna część społeczności nadal będzie wybierać samochód jako podstawowy środek transportu. Wysoki odsetek zmotoryzowania (90% korzysta z auta codziennie) jest trudny do obniżenia w krótkim okresie. Jeżeli transport publiczny i alternatywny nie przyciągnie dostatecznej liczby użytkowników, korki i zanieczyszczenia będą nadal utrapieniem – zwłaszcza w Gostyniu i na dojazdach do miasta. Np. po otwarciu obwodnic może się okazać, że ruch ciężarowy ominie centrum, ale ruch samochodów osobowych mieszkańców nie zmaleje, a wręcz wzrośnie (efekt indukcji popytu – bardziej płynny ruch zachęci do częstszych podróży autem). Taki scenariusz zagraża realizacji celów zrównoważonej mobilności i może prowadzić do dalszego pogarszania stanu środowiska (emisje CO₂) oraz zdrowia publicznego. Wysokie ceny paliw w przyszłości lub restrykcje klimatyczne mogą dodatkowo uderzyć w społeczność uzależnioną od aut, powodując wzrost kosztów życia lub konieczność kosztownych zmian (np. wymiany pojazdów na elektryczne) – to ryzyko dla mieszkańców i lokalnej gospodarki.
- **Postępująca depopulacja i starzenie się społeczeństwa** – Kontynuacja obecnych trendów demograficznych stanowi zagrożenie dla systemu transportowego. Odptyw młodych, aktywnych zawodowo mieszkańców do większych miast (ujemne saldo migracji) oznacza mniejszy popyt na usługi komunikacji zbiorowej w przyszłości – szkoły notują niż demograficzny, spada liczba dojeżdżających uczniów, ubywa pasażerów w wieku produkcyjnym. Jednocześnie rośnie liczba seniorów, którzy często mają

ograniczoną zdolność prowadzenia samochodu i wymagają specjalnych udogodnień (niskopodłogowe autobusy, transport door-to-door). Jeśli te procesy będą się nasilać, powiat może stanąć przed koniecznością utrzymywania nierentownych połączeń (np. wożących głównie osoby starsze) przy coraz mniejszym wsparciu ze strony młodszych podatników. W skrajnym wypadku może dojść do zaniku lokalnych połączeń – przewoźnicy zawieszą kursy z braku pasażerów, co napędzi dalszą emigrację młodych (błędne koło). Starzejące się społeczeństwo to także wyzwanie infrastrukturalne – jeśli zabraknie środków na dostosowanie chodników, przystanków i taboru do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, pogłębi się wykluczenie tych grup.

- **Ograniczenia finansowe samorządów** – Realizacja polityki mobilności wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych i bieżących. Istnieje ryzyko, że budżety gmin i powiatu nie udźwigną wszystkich zaplanowanych działań. Już teraz koszty budowy infrastruktury rosną (inflacja cen materiałów, robocizny), a utrzymanie istniejącej sieci drogowej i transportowej pochłania sporą część wydatków. W przypadku powiatu gostyńskiego, który ma rozbudowaną sieć dróg lokalnych i planuje nowe przedsięwzięcia (ścieżki, tabor autobusowy, system informatyczny itp.), niedobór środków może spowolnić wdrażanie zmian. Cięcia lub opóźnienia inwestycji mogą wynikać też ze zmiany priorytetów polityki krajowej (np. ograniczenia dotacji) lub konieczności przesunięcia funduszy na inne cele (np. opiekę społeczną w starzejącym się społeczeństwie). Ponadto, jeśli frekwencja w transporcie publicznym nie wzrośnie, gminy mogą nie być skłonne dalej dopłacać do nierentownych linii – co grozi ich likwidacją. Krótko mówiąc, czynnik finansowy stanowi istotne ryzyko dla trwałości i pełnego wdrożenia programu mobilności.
- **Rozwój chaotycznej suburbanizacji** – Atrakcyjność terenów podmiejskich wokół Gostynia i innych miast (tańsze działki, przestrzeń) może powodować nasilenie zjawiska rozlewania się zabudowy. Jeśli nowe osiedla będą powstawać poza zwartą strukturą urbanistyczną, w znacznej odległości od istniejących centrów i bez planu zapewnienia komunikacji zbiorowej, powiększy to problemy transportowe. Chaotyczna suburbanizacja oznacza więcej rozproszonych mieszkańców zależnych od samochodu, generujących dodatkowy ruch na dojazdach do miasta. Rozrost stref podmiejskich może też przeciążyć lokalne drogi, które nie są przystosowane do obsługi zwiększonego ruchu, oraz wymusić kosztowne inwestycje (przedłużanie mediów, budowa nowych dróg, dowóz dzieci do szkół). To z kolei może pogłębić spiralę transportową: im dalej od miasta powstają domy, tym więcej kilometrów wszyscy muszą pokonać, aby załatwić codzienne sprawy, co znów napędza ruch samochodowy. Bez odpowiedniego planowania przestrzennego i zabezpieczenia terenów pod infrastrukturę transportu zbiorowego, suburbanizacja stanowi poważne zagrożenie dla zrównoważonej mobilności w perspektywie kilkunastu lat.

Wnioski strategiczne

Działania strategiczne dla powiatu gostyńskiego powinny koncentrować się na wykorzystaniu atutów i szans przy jednoczesnym niwelowaniu zdiagnozowanych słabości i zagrożeń. Poniżej przedstawiono kluczowe rekomendacje:

- **Przywrócenie i integracja transportu kolejowego** – Powrót pociągów do Gostynia należy uczynić kręgosłupem systemu mobilności. Zaleca się utworzenie centrum przesiadkowego w rejonie stacji Gostyń, z dogodnymi dojazdami pieszymi, parkingiem Park&Ride dla dojeżdżających spoza miasta oraz parkingiem rowerowym (Bike&Ride). Konieczna będzie integracja rozkładów autobusów dowozowych z godzinami odjazdów/przyjazdów pociągów (szczególnie z kierunku Krobi, Ponieca, Pogorzeli) – tak, aby pasażerowie mogli płynnie przesiadać się „drzwi w drzwi”. Powiat powinien we współpracy z przewoźnikami i sąsiednimi samorządami wyznaczyć linie autobusowe dowożące do nowych przystanków kolejowych (np. w Goli czy Hersztupowie) i zabiegać o ich dofinansowanie w początkowym okresie funkcjonowania. Długofalowo warto dążyć do włączenia połączenia Gostyń–Poznań w system Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) – co może oznaczać m.in. wspólną promocję, taryfę (bilet aglomeracyjny) i zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursów. Kolej jako szybki i wygodny środek transportu na większe odległości, powinna stać się osią, wokół której zorganizowane będą inne usługi przewozowe w regionie.
- **Zintegrowany system komunikacji autobusowej** – Niezależnie od kolei, powiat musi usprawnić funkcjonowanie transportu autobusowego, aby wypełnić luki w sieci połączeń. Rekomenduje się utworzenie powiatowego planu transportu zbiorowego, który zintegruje ofertę różnych przewoźników. W ramach tego planu należy dążyć do wprowadzenia wspólnego biletu lub choćby skoordynowanej taryfy (np. miesięczny bilet powiatowy honorowany przez wszystkich operatorów na danym obszarze). Powinien powstać jednolity rozkład jazdy dla całego powiatu – np. portal internetowy lub aplikacja prezentująca wszystkie kursy autobusowe i gminne w jednym miejscu, co ułatwi pasażerom planowanie podróży. Powiat we współpracy z gminami może rozważyć dopłaty do nierentownych, lecz społecznie potrzebnych połączeń (zwłaszcza poza godzinami szczytu i w weekendy) – tak aby zapewnić minimalną ofertę transportową nawet dla najmniejszych wsi i zapobiec ich odcięciu od świata. Warto kontynuować i rozwijać dobre praktyki – np. rozszerzać zasięg bezpłatnej komunikacji gminnej Gostynia na tereny podmiejskie lub inspirować inne gminy (Krobia, Poniec) do uruchomienia podobnych linii lokalnych tam, gdzie popyt jest stabilny (dowóz do szkół, do ośrodków zdrowia itp.). Ostatecznym celem powinno być stworzenie spójnego systemu autobusowego, w którym różni operatorzy współpracują zamiast konkurować,

uzupełniając się nawzajem terytorialnie i godzinowo – tak, by mieszkaniom dowolnej miejscowości miał możliwość dojazdu do centrum powiatu o różnych porach dnia i powrotu również w godzinach popołudniowych i weekendowych.

- **Elastyczne formy mobilności dla obszarów rozproszonych** – W odpowiedzi na wyzwania rozproszonego osadnictwa, strategią może być wdrożenie innowacyjnych usług transportowych. Zaleca się przeprowadzenie pilotażowego programu transportu na żądanie (dial-a-ride) w gminach o największym rozproszeniu (np. Pępowo, Piaski). Polegałby on na uruchomieniu mikrobusek kursujących po elastycznych trasach, zamawianych telefonicznie lub przez aplikację przez mieszkańców małych wsi. Taki system mógłby działać np. w wybrane dni tygodnia, dowożąc ludzi do najbliższego miasta gminnego czy powiatowego (na targ, do lekarza) i z powrotem. Uzupełnieniem mogą być inicjatywy car-sharingu sąsiedzkiego – np. platforma kojarząca kierowców z wolnym miejscem w aucie z pasażerami z okolicy jadącymi w tym samym kierunku (do pracy, szkoły). Powiat mógłby promować takie rozwiązania poprzez kampanie informacyjne lub wsparcie organizacyjne (np. uruchomienie lokalnej aplikacji do wspólnych przejazdów). Celem tych działań jest zmniejszenie wykluczenia transportowego osób mieszkających poza głównymi szlakami i zapewnienie im mobilności niezależnie od posiadania własnego samochodu.
- **Rozbudowa i łączenie infrastruktury rowerowej** – Strategicznym wnioskiem jest kontynuacja inwestycji w sieć tras rowerowych z naciskiem na spójność międzygminną. Należy zidentyfikować kluczowe brakujące ogniwa – odcinki łączące istniejące ścieżki w jednolite ciągi. Priorytetem powinno być połączenie Gostynia z ościennymi miejscowościami powiatowymi bezpiecznymi drogami dla rowerów (np. trasy: Gostyń–Krobia, Gostyń–Piaski–Borek Wlkp., Gostyń–Poniec). W miarę możliwości nowe ścieżki powinny powstawać wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich o największym ruchu, aby stworzyć realną alternatywę dla poruszania się po jezdni. Rekomenduje się też standaryzację infrastruktury między gminami – jednolite oznakowanie szlaków, spójny system informacji turystycznej (tablice, mapy) i wspólna promocja najciekawszych tras. Powiat może koordynować projekt wytyczenia oficjalnych szlaków rowerowych (np. we współpracy z PTTK) przebiegających przez wiele gmin, wykorzystując atuty regionu (szlak Świętogórski, szlak Zabytków Drewnianych, szlak Przyrodniczy). Niezbędne jest również rozwijanie infrastruktury towarzyszącej: parkingów rowerowych (przy urzędach, szkołach, sklepach), stacji naprawczych, miejsc odpoczynku na trasach. Kompleksowe podejście do transportu rowerowego sprawi, że stanie się on realną opcją nie tylko rekreacyjną, ale i komunikacyjną – dla dojeżdżających do pracy czy szkół na odległość kilku kilometrów. To zaś odciąży drogi i poprawi stan zdrowia mieszkańców.
- **Poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych** – Strategicznym kierunkiem jest uczynienie miast i wsi powiatu bardziej przyjaznymi pieszym. Po ukończeniu obwodnic

należy przeprojektować układ drogowy Gostynia i innych miejscowości, tak by priorytet uzyskali mieszkańcy poruszający się na piechotę. Konkretnym zaleceniem jest budowa brakujących chodników wzdłuż dróg powiatowych na terenach zabudowanych (zwłaszcza tam, gdzie dzieci chodzą do szkół i na przystanki). Należy też konsekwentnie doświetlać i oznakowywać przejścia dla pieszych – szczególnie na obszarach przejazdu dróg krajowych i wojewódzkich przez miasta (np. ul. Poznańska i ul. Powstańców Wlkp. w Gostyniu). Uspokojenie ruchu (strefy 30 km/h, progi zwalniające) w centrach mniejszych miejscowości poprawi bezpieczeństwo i zachęci do przemieszczania się pieszo przy lokalnych sprawach. W Gostyniu i innych miastach warto rozwijać strefy piesze lub woonerfy – fragmenty ulic wyłączone z ruchu tranzytowego, z pierwszeństwem pieszych, co ożywi przestrzeń publiczną i sprzyja lokalnemu handlowi. Równie istotne jest zapewnienie dostępności infrastruktury dla osób o ograniczonej mobilności: obniżone krawężniki, podjazdy dla wózków, sygnalizacja dźwiękowa. Wszystkie te działania wpisują się w cel poprawy jakości życia i są szczególnie ważne w kontekście starzejącego się społeczeństwa (przyjazna przestrzeń dla seniorów).

- **Zarządzanie popytem na transport samochodowy** – Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom nadmiernej motoryzacji, strategia powinna wprowadzać narzędzia zarządzania popytem na transport indywidualny. Zaleca się opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej w Gostyniu (i ewentualnie innych zatłoczonych lokalizacjach, jak rejony rynków gminnych). Może to obejmować wprowadzenie opłat za parkowanie w ścisłym centrum, ograniczenie liczby miejsc postojowych na rzecz zieleni i chodników, budowę wyznaczonych parkingów na obrzeżach centrum oraz egzekwowanie zakazu dzikiego parkowania. Celem jest zniechęcenie do wjazdu autem tam, gdzie są dostępne alternatywy. Równolegle należy rozwijać system Park&Ride – poza wspomnianym głównym parkingiem przesiadkowym przy stacji kolejowej, można utworzyć mniejsze parkingi przy wlotach do Gostynia (od strony dróg wojewódzkich), skąd kursowałyby wahadłowe mikrobusy do centrum. W ten sposób osoby spoza miasta mogłyby zostawić samochód i wygodnie dostać się do pracy czy urzędu transportem zbiorowym. Niezbędne są również działania informacyjne i promocyjne – kampanie uświadamiające koszty (czasowe, finansowe) stania w korkach, promujące korzyści zdrowotne jazdy rowerem czy chodzenia pieszo. W szkołach warto prowadzić programy edukacyjne zachęcające młodzież do wybierania ekologicznych form mobilności, co może wpłynąć na zmianę przyzwyczajeń całych rodzin. Sumarycznie, ograniczanie ruchu samochodowego w miastach i jednocześnie oferowanie atrakcyjnych alternatyw transportowych doprowadzi do bardziej zrównoważonego balansu – drogi będą mniej obciążone, środowisko czystsze, a mieszkańcy zyskają bezpieczniejszą i przyjemniejszą przestrzeń do życia.

Realizacja powyższych wniosków strategicznych wymaga współpracy na poziomie powiatu i gmin, a także wsparcia ze strony władz regionalnych. Powiat gostyński dysponuje znacznym potencjałem (infrastrukturalnym, społecznym i przyrodniczym), aby przejść transformację w kierunku zrównoważonej mobilności. Konsekwentne wdrażanie proponowanych działań pozwoli poprawić dostępność transportową każdej gminy, zwiększyć bezpieczeństwo na drogach oraz wzmocnić atrakcyjność regionu – zarówno dla mieszkańców (jako miejsce do życia), jak i inwestorów czy turystów. Dzięki temu Gostyńskie będzie mogło przeciwdziałać niekorzystnym trendom (depopulacji, wykluczeniu komunikacyjnemu) i wykorzystać swoje atuty (nową kolej, sieć dróg, walory lokalne) do zapewnienia zrównoważonej mobilności w horyzoncie 2035 i kolejnych latach.

Wnioski

Dzięki dobrze zaplanowanym inwestycjom oraz zaangażowaniu społeczności, powiat gostyński może skutecznie przejść w kierunku zrównoważonej mobilności, poprawiając jakość życia mieszkańców oraz przyczyniając się do ochrony środowiska.

Szanse i potencjał rozwoju dla powiatu gostyńskiego w zakresie polityki rowerowej

Pomimo wymienionych wyzwań, realizacja polityki rowerowej stwarza dla powiatu gostyńskiego szereg szans i możliwości rozwojowych:

- **Rozwój turystyki rowerowej:** Gostyń i okolice mają walory, które odpowiednio wypromowane mogą przyciągać turystów na rowerach. Przez powiat przebiegają malownicze trasy wśród pól i niewielkich wzgórz (Pagórki Gostyńskie), znajdują się tu zabytki o znaczeniu regionalnym – np. Bazylika na Świętej Górze pod Gostyniem (barokowe sanktuarium), zabytkowe drewniane kościołki w okolicach Borku i Ponieca, czy pałace (np. klasycystyczny pałac w Poniecu). Stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych pozwoli zaplanować tematyczne szlaki turystyczne, np. szlak pielgrzymkowy do Świętej Góry, szlak historyczny śladami XIX-wiecznych powstań (w okolicy toczyły się działania Powstania Wielkopolskiego), czy szlak przyrodniczy łączący rezerваты i pomniki przyrody. Turyści rowerowi – zarówno lokalni, jak i zewnątrzni – staną się obok mieszkańców jednymi z głównych beneficjentów rozbudowanej infrastruktury. Dla lokalnej gospodarki może to oznaczać ożywienie: większy popyt na usługi noclegowe (agroturystyka), gastronomię, serwisy i wypożyczalnie rowerów. Koncepcja regionalna zakłada promocję turystycznych tras w skali całej Wielkopolski, więc włączenie swoich atrakcji w tę sieć da powiatowi dodatkową reklamę.

- **Poprawa jakości życia mieszkańców:** Inwestycje w infrastrukturę rowerowo-pieszą mają bezpośredni wpływ na codzienny komfort mieszkańców. Bezpieczne ścieżki umożliwią dojazd do pracy, szkoły czy sklepu na rowerze zamiast samochodem, co może oznaczać oszczędności (mniejsze wydatki na paliwo) i korzyści zdrowotne. Dla dzieci i młodzieży nowe trasy to szansa na samodzielność w przemieszczaniu się (np. do szkoły w sąsiedniej miejscowości) bez konieczności odwożenia przez rodziców. Seniorom czy osobom bez samochodu drogi dla rowerów i chodniki dają możliwość niezależnego załatwiania spraw. Badania pokazują też, że obecność infrastruktury sprzyjającej spacerom i jeździe na rowerze podnosi atrakcyjność osiedleńczą danego miejsca – powiat może więc dzięki temu stać się bardziej atrakcyjny dla nowych mieszkańców (np. osób szukających spokojnej lokalizacji z dobrą jakością życia, skąd w razie potrzeby dojadą rowerem do stacji i dalej do miasta). Lepsze zdrowie i integracja społeczna (bo mieszkańcy częściej spędzają czas na zewnątrz, spotykają się na ścieżkach) to trudno mieralne, ale realne pozytywne skutki.
- **Wykorzystanie zewnętrznych funduszy i programów:** Wielkopolska polityka rowerowa jasno wskazuje, że istnieje wiele możliwości finansowania zielonej mobilności. Po pierwsze, w regionie funkcjonuje specjalny Program Budowy Ścieżek Rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich, zainicjowany w 2018 r., w ramach którego to samorząd województwa dokłada się w 50% do budowy dróg dla rowerów przy drogach wojewódzkich. Powiat gostyński może skorzystać z tego programu, zwłaszcza że przez jego obszar przebiegają ważne drogi wojewódzkie (np. nr 434 Gostyń – Krobia – Rawicz, nr 437 Gostyń – Kunowo – do granic powiatu kościańskiego, nr 491 w okolicy Pogorzeli). Budowa ścieżki przy tych drogach w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim odciąży budżet powiatu o połowę kosztów, a po realizacji infrastruktura przejdzie pod zarząd lokalny. Po drugie, dostępne są środki unijne: Regionalny Program Operacyjny 2021–2027 przewiduje dofinansowania na niskoemisyjny transport i infrastrukturę rowerową dla samorządów (powiat, we współpracy z gminami, może przygotować projekty konkursowe). Również krajowe programy, jak Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych), coraz częściej uwzględniają komponenty poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów przy przebudowie dróg lokalnych – co daje szansę dobudowania chodnika czy ścieżki w ramach większej inwestycji drogowej. Wreszcie, pojawiają się nowe źródła jak Krajowy Plan Odbudowy (KPO), gdzie jedna z inwestycji (B3.4.1) zakłada wsparcie budowy spójnych sieci dróg rowerowych i infrastruktury towarzyszącej w miastach i ich otoczeniu. Jeśli środki z KPO zostaną uruchomione, powiat – choć sam nie jest miastem – może wraz z gminami ubiegać się o wsparcie na projekty w obrębie swoich miejscowości. Skorzystanie z tych wszystkich możliwości finansowych pozwoli znacznie szybciej zrealizować założenia koncepcji bez nadmiernego obciążania własnego budżetu.

- **Partnerstwa i efekt skali:** Wspólna realizacja projektów z innymi jednostkami samorządu terytorialnego może przynieść obopólne korzyści. Na przykład budowa trasy łączącej Gostyń z Dolskim (powiat śremski) może być sfinansowana w partnerstwie obu powiatów i przy udziale środków wojewódzkich – każda ze stron ma interes w zrealizowaniu brakującego ogniwa. Podobnie wielostronne partnerstwa mogą dotyczyć dłuższych szlaków turystycznych przecinających kilka powiatów – wspólna promocja takiego szlaku (np. Wielkopolski Szlak Powstańczy) zwiększy jego rozpoznawalność, a koszty podzielone na partnerów będą łatwiejsze do udźwignięcia. Polityka wojewódzka silnie zachęca do takiej współpracy wskazując, że skonsolidowanie lokalnych planów jest konieczne dla spójności sieci w skali regionu. Powiat gostyński może stać się liderem mikroregionu południowej Wielkopolski w zakresie mobilności – inicjując np. forum współpracy gmin i powiatów w południowej części województwa, poświęcone wymianie doświadczeń i koordynacji inwestycji. Taka aktywność podniesie prestiż powiatu i zapewni mu dostęp do szerszej wiedzy oraz wsparcia (np. wspólne wystąpienia do Marszałka o pewne zmiany czy udogodnienia).
- **Wsparcie ze strony mieszkańców i organizacji:** Społeczny oddolny potencjał również można zaliczyć do szans. W powiecie działają zapewne lokalne organizacje rowerowe lub grupy miłośników turystyki (np. sekcje przy oddziałach PTTK, stowarzyszenia sportowe organizujące rajdy). Polityka rowerowa uznaje je za ważnych interesariuszy mogących promować kulturę rowerową i edukować resztę społeczeństwa. Jeśli powiat włączy te organizacje w proces planowania (np. konsultacje społeczne tras, zbieranie opinii co do potrzeb), zyska sojuszników, którzy później pomogą w popularyzacji korzystania z powstałej infrastruktury. Również zwykli mieszkańcy, widząc efekty (np. bezpieczniejsza droga dziecka do szkoły, możliwość weekendowej przejażdżki z rodziną nową ścieżką do lasu), staną się orędownikami dalszych zmian. To wszystko tworzy pozytywny cykl: dobra infrastruktura – większe użycie – poparcie dla dalszych inwestycji.

Reasumując, powiat gostyński ma szansę nie tylko nadrobić zaległości infrastrukturalne, ale wręcz zbudować swoją markę jako miejsce przyjazne rowerzystom i pieszym. Może to przełożyć się na korzyści gospodarcze (turystyka, handel), społeczne (zdrowsze, bardziej aktywne społeczeństwo) i środowiskowe (mniej zanieczyszczeń, ochrona klimatu). Warunkiem skorzystania z tych możliwości jest jednak proaktywne podejście i dobra strategia działania.

Partnerstwa samorządowe i współpraca regionalna

Wdrożenie założeń polityki wojewódzkiej w powiecie gostyńskim będzie wymagało rozległych partnerstw. Już na etapie dokumentu założono, że współdziałanie między różnymi szczeblami samorządu jest koniecznością – województwo koordynuje, ale powiaty i gminy realizują konkretne przedsięwzięcia. Dla powiatu gostyńskiego oznacza to konieczność ścisłej

współpracy z siedmioma gminami wchodzącymi w jego skład oraz z władzami sześciu powiatów ościennych. Przede wszystkim, powiat powinien zintegrować swoje plany z planami gminnymi. Każda gmina (Borek Wlkp., Gostyń, Krobia, Pępowo, Piaski, Pogorzela, Poniec) ma własne potrzeby i pomysły dotyczące infrastruktury pieszo-rowerowej – rolą władz powiatowych jest pomóc je skorelować z siecią ponadlokalną. Może to przybrać formę wspólnego programu czy porozumienia: np. forum konsultacyjnego, gdzie cyklicznie spotykają się przedstawiciele powiatu i gmin, by omawiać postępy i planować kolejne projekty. Dzięki temu uniknie się sytuacji, że gmina wybuduje ścieżkę „donikąd” – inwestycje będą planowane tak, aby łączyły się na granicach administracyjnych. Partnerstwo powiatu z gminami jest też ważne w kontekście finansowym: często projekty infrastrukturalne mogą być zgłaszane wspólnie przez kilka samorządów, co zwiększa ich wagę i szanse dofinansowania. Współpraca musi wykroczyć poza granice powiatu. Koncepcja ponadlokalnej sieci wskazała konkretne połączenia transgraniczne (między powiatami), jak Gostyń–Dolsk, Borek–Jaraczewo, Poniec–Bojanowo czy Pogorzela–Kobylin. Dla każdego z tych odcinków warto nawiązać kontakt z odpowiednim sąsiednim powiatem (śremskim, jarocińskim, rawickim, krotoszyńskim) i uzgodnić wspólny plan działania. Przykładowo, można podpisać porozumienie między powiatami określające, że obie strony zobowiązują się do wykonania swojej części trasy w uzgodnionym standardzie i terminie. Takie partnerstwa zwiększają wiarygodność projektów (np. w oczach instytucji dofinansowujących – widzą, że inicjatywa ma zasięg ponadlokalny). Ponadto wspólne zamówienia publiczne na dokumentację czy wykonawstwo mogą obniżyć koszty dzięki efektowi skali. Partnerstwa to nie tylko samorządy. Ważnym graczem jest Województwo Wielkopolskie – poprzez swoje jednostki (Departament Transportu w UMWW, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich) może ono wspierać merytorycznie i organizacyjnie powiat. Warto korzystać z tej pomocy, np. zapraszać ekspertów z województwa na spotkania planistyczne, zgłaszać uwagi do kolejnych aktualizacji Polityki Rowerowej (która jest dokumentem „otwartym” i będzie monitorowana oraz uaktualniana). Województwo sygnalizowało też gotowość powołania Zespołu ds. polityki rowerowej – powiaty powinny aktywnie uczestniczyć w pracach takiego zespołu, dzieląc się swoimi potrzebami. Nie można zapomnieć o innych partnerach: zarządcach dróg krajowych (oddział GDDKiA) – gdy planujemy ścieżki wzdłuż dróg krajowych jak DK12 czy DK15; PKP PLK i przewoźnikach kolejowych – w kwestii infrastruktury przy stacjach i przewozu rowerów pociągami; Lasach Państwowych – gdy trasy przebiegają przez tereny leśne (uzyskanie zgód, współpraca przy utrzymaniu); czy nawet sektorze prywatnym (np. lokalne firmy mogłyby objąć patronatem fragmenty szlaków, sponsorować stacje naprawcze). Wszystkie te podmioty muszą być zaangażowane, bo od ich dobrej woli i koordynacji zależy spójność całego systemu. Współpraca między samorządami bywa wyzwaniem (różne priorytety, ograniczone zasoby), ale daje też wymierne korzyści. Powiat gostyński, podejmując rolę inicjatora takich partnerstw, może wypracować najkorzystniejszą ścieżkę rozwoju mobilności nie tylko u siebie,

ale i w szerszym subregionie południowej Wielkopolski. Działając wspólnie z innymi, łatwiej będzie osiągnąć cele, które pojedynczo mogłyby być poza zasięgiem.

Szanse i potencjał rozwoju polityki rowerowej w powiecie gostyńskim

Dzięki dobrze zaplanowanym inwestycjom i zaangażowaniu lokalnej społeczności, powiat gostyński ma realną szansę, by stać się regionem wzorcowo wdrażającym ideę zrównoważonej mobilności. Infrastruktura rowerowa i pieszka może odegrać tu kluczową rolę, poprawiając codzienną jakość życia mieszkańców, wzmacniając potencjał turystyczny i przyczyniając się do ochrony środowiska.

Rozwój turystyki rowerowej i aktywnej mobilności

Powiat gostyński posiada wyjątkowe walory krajobrazowe i kulturowe: pagórkowaty teren (Pagórki Gostyńskie), historyczne miasta z zabytkowymi rynkami oraz perły architektury sakralnej i świeckiej, takie jak Bazylika na Świętej Górze czy klasycystyczny pałac w Poniecu. Odpowiednio zaprojektowana sieć tras rowerowych może połączyć te atrakcje tematycznymi szlakami (pielgrzymkowym, historycznym, przyrodniczym), tworząc ofertę zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. To nie tylko zwiększy rozpoznawalność regionu w skali województwa i kraju, ale również przełoży się na rozwój usług: agroturystyki, gastronomii, punktów serwisowych i wypożyczalni rowerów.

Poprawa codziennej mobilności mieszkańców

Inwestycje w infrastrukturę rowerową i pieszą to nie tylko impuls turystyczny, ale przede wszystkim zmiana codziennych wzorców mobilności. Bezpieczne drogi dla rowerów umożliwią wygodny dojazd do pracy, szkół, sklepów czy urzędów bez konieczności użycia samochodu. Dla dzieci i młodzieży oznacza to większą samodzielność, dla seniorów – utrzymanie aktywności, a dla wszystkich mieszkańców – oszczędność i korzyści zdrowotne. Dodatkowo, miasta i wsie wyposażone w dobrą infrastrukturę pieszo-rowerową zyskują na atrakcyjności osiedleńczej, przyciągając nowych mieszkańców szukających spokojnego, przyjaznego środowiska życia.

Dostęp do źródeł finansowania

Rozwój infrastruktury może zostać znacząco przyspieszony dzięki szerokiemu wachlarzowi dostępnych funduszy. Program Budowy Ścieżek Rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich umożliwia dofinansowanie 50% kosztów inwestycji, co szczególnie istotne w kontekście dróg DW434, DW437 i DW491 przebiegających przez powiat. Ponadto, środki z Regionalnego Programu Operacyjnego 2021–2027 oraz krajowych programów, jak Fundusz Rozwoju Dróg czy Krajowy Plan Odbudowy, oferują wsparcie na projekty związane z niskoemisyjnym

transportem. Skorzystanie z tych źródeł pozwoli na szybszą rozbudowę sieci bez nadmiernego obciążania budżetów lokalnych.

Współpraca i efekt skali

Kluczem do sukcesu będzie ścisła współpraca pomiędzy powiatem a gminami: Borek Wlkp., Gostyń, Krobia, Pępowo, Piaski, Pogorzela i Poniec. Koordynacja inwestycji oraz wspólne aplikowanie o środki umożliwi realizację spójnych tras przekraczających granice administracyjne. Partnerstwa z sąsiednimi powiatami (np. śremskim, rawickim, krotoszyńskim) dodatkowo zwiększą efekt skali i rangę projektów, czyniąc je bardziej konkurencyjnymi w walce o środki zewnętrzne. Inicjatywa stworzenia forum współpracy w południowej Wielkopolsce może też wzmocnić pozycję powiatu jako regionalnego lidera mobilności aktywnej.

Zaangażowanie mieszkańców i organizacji społecznych

Oddolne wsparcie społeczne to kolejny atut. Organizacje rowerowe, sekcje turystyczne, stowarzyszenia lokalne i zwykli mieszkańcy mogą odegrać ogromną rolę w popularyzacji nowych tras, organizacji wydarzeń promujących ruch aktywny oraz w zgłaszaniu realnych potrzeb dotyczących infrastruktury. Aktywne włączenie społeczności w procesy planowania i wdrażania projektów zwiększy ich akceptację i przyczyni się do szybszego upowszechnienia korzystania z alternatywnych form transportu.

Partnerstwa samorządowe i współpraca regionalna

Realizacja ambitnych założeń polityki rowerowej w powiecie gostyńskim wymaga partnerskiego podejścia na wszystkich szczeblach administracji.

Na poziomie lokalnym powiat powinien koordynować działania gmin, tworząc wspólną mapę priorytetowych inwestycji i uzgadniając standardy techniczne budowy dróg rowerowych. Regularne forum konsultacyjne z udziałem przedstawicieli powiatu i gmin pomoże unikać niespójnych inwestycji i zwiększy efektywność wydatkowania środków.

W skali ponadlokalnej konieczna jest współpraca z sąsiednimi powiatami. Projekty tras łączących Gostyń z Dolskim, Borek z Jaraczewem czy Poniec z Bojanowem powinny być przygotowywane w ścisłym partnerstwie, przy wspólnym planowaniu, składaniu wniosków i realizacji.

Na poziomie województwa powiat powinien aktywnie uczestniczyć w konsultacjach Polityki Rowerowej Wielkopolski, zgłaszać potrzeby i korzystać z pomocy jednostek wojewódzkich (Urząd Marszałkowski, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego, WZDW). Integracja działań lokalnych z polityką regionalną zapewni większe szanse na pozyskanie funduszy oraz lepszą promocję powiatu w skali całego województwa.

Wnioski i rekomendacje strategiczne

- **Aktualizacja dokumentów strategicznych** – uwzględnienie celów rowerowych w strategii rozwoju powiatu i gmin, programach transportowych i środowiskowych.
- **Wyznaczenie priorytetowych tras** – Gostyń–Piaski, Gostyń–Krobia, Pępowo–stacja PKP, Krobia–Pępowo, Borek–Piaski.
- **Integracja inwestycji pieszo-rowerowych** – projektowanie ciągów pieszo-rowerowych i program uzupełniania chodników.
- **Aktywne aplikowanie o fundusze** – korzystanie z programów wojewódzkich, RPO, Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, KPO.
- **Budowa partnerstw i koordynacja działań** – forum współpracy międzygminnej, partnerstwa z powiatami ościennymi.
- **Promocja i edukacja** – kampanie informacyjne, rajdy rowerowe, akcje szkolne na rzecz bezpieczeństwa i ruchu aktywnego.
- **Stały monitoring postępów** – coroczne raportowanie efektów, elastyczna korekta planów w razie potrzeby.

4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w powiecie gostyńskim

Planowanie rozwoju mobilności w perspektywie roku 2035 wymaga uwzględnienia niepewności co do przyszłych warunków społecznych, ekonomicznych i technologicznych. Dlatego w opracowaniu przyjęto podejście scenariuszowe – przedstawiono alternatywne wizje rozwoju transportu i mobilności w powiecie gostyńskim. Scenariusze te nie są jednoznacznymi prognozami, lecz raczej narzędziem analitycznym: pomagają zrozumieć konsekwencje różnych decyzji i wybrać optymalny kierunek działań. Każdy scenariusz zakłada inny zestaw założeń dotyczących polityki transportowej, inwestycji oraz zachowań mieszkańców, co prowadzi do odmiennych obrazów sytuacji w roku 2035. Dzięki temu możliwe jest porównanie ich wpływu na zrównoważoną mobilność – w kategoriach społecznych (dostępność transportu, bezpieczeństwo, jakość życia), środowiskowych (emisje, hałas, klimat) oraz gospodarczych (koszty, korzyści ekonomiczne dla regionu). Dla powiatu gostyńskiego – obejmującego miasta i gminy Gostyń, Krobia, Poniec, Borek Wielkopolski, Pogorzela, Pępowo oraz okoliczne obszary wiejskie (w tym gminy wiejskie jak Piaski) – opracowano trzy scenariusze rozwoju mobilności. Pierwszy z nich to scenariusz zachowawczy, opisujący kontynuację obecnych trendów (tzw. business as usual). Drugi to scenariusz „zielonej mobilności”, zakładający dynamiczny rozwój transportu zdrowego, dostępnego i niskoemisyjnego. Trzeci – scenariusz pragmatycznej zmiany – przedstawia ewolucyjną ścieżkę pośrednią, w której wprowadza się usprawnienia stopniowo, łącząc elementy obu poprzednich podejść. W kolejnych częściach rozdziału opisano szczegółowo założenia każdego z tych scenariuszy, a następnie dokonano ich oceny porównawczej (m.in. za pomocą analizy radarowej), wskazując preferowany kierunek dla powiatu gostyńskiego.

4.1. Scenariusz zachowawczy (bazowy - kontynuacja obecnych trendów)

Scenariusz zachowawczy zakłada utrzymanie dotychczasowych tendencji w zakresie mobilności na terenie powiatu. Oznacza to, że transport indywidualny samochodowy pozostaje dominującym środkiem przemieszczania się mieszkańców. Do 2035 roku nie zostają podjęte znaczące nowe inicjatywy poprawiające ofertę transportu publicznego ani infrastruktury pieszo-rowerowej, poza kontynuacją już rozpoczętych lub zaplanowanych na dziś inwestycji w minimalnym zakresie. Powiat gostyński charakteryzuje rozproszona sieć osadnicza z licznymi wioskami oddalonymi od głównych ośrodków – w scenariuszu zachowawczym ten układ przestrzenny nadal przekłada się na silną zależność od samochodu, zarówno w codziennych dojazdach do pracy i szkół, jak i w dostępie do usług. W praktyce oznacza to, że poziom motoryzacji indywidualnej utrzymuje się na wysokim poziomie, a nawet

rośnie wraz ze wzrostem liczby samochodów w gospodarstwach domowych. Mieszkańcy takich miejscowości jak Pępowo czy odleglejsze wsie gminy Piaski, pozbawieni dogodnej alternatywy, w dalszym ciągu zmuszeni są polegać na własnych autach przy dojazdach do Gostynia czy innych miast. Komunikacja zbiorowa funkcjonuje w ograniczonym kształcie: nadal działają przede wszystkim istniejące linie autobusowe obsługiwane przez lokalnych przewoźników prywatnych (jak np. firmy z Leszna czy przewoźnicy szkolni), koncentrujące się na dowozie młodzieży do szkół oraz podstawowych połączeniach między większymi miejscowościami (np. trasa Gostyń – Krobia – Pogorzela, Gostyń – Poniec – Leszno, Gostyń – Borek Wlkp.). Nie dochodzi jednak do rozszerzenia ich oferty. Rozkłady jazdy autobusów pozostają niedopasowane do potrzeb pozaszkolnych – wiele kursów odbywa się tylko w dni nauki szkolnej, a w weekendy połączenia są nieliczne lub nieobecne. Brak integracji taryfowej i biletów okresowych obejmujących cały powiat nadal stanowi barierę; każdy przewoźnik działa osobno, co utrudnia przesiadki i planowanie podróży. Mimo planów krajowych, w scenariuszu zachowawczym nie powstaje jednolity system komunikacji powiatowej – ewentualne dofinansowania z zewnętrznych funduszy (np. rządowego funduszu autobusowego) są wykorzystywane tylko w niewielkim stopniu, nie zmieniając zasadniczo układu sieci połączeń. Infrastruktura drogowa i rowerowa rozwija się jedynie w sposób wynikający z już zabezpieczonych środków i projektów. Realizowane są pojedyncze inwestycje poprawiające bezpieczeństwo, np. krótkie odcinki chodników przy drogach powiatowych w obrębie wsi lub miasteczek, czy budowa wydzielonego ciągu pieszo-rowerowego na wybranych fragmentach, które były przygotowane wcześniej dokumentacyjnie. Przykładem może być dokończenie zaplanowanego odcinka ścieżki pieszo-rowerowej w Krobi (ul. Jutrosińska) lub fragment trasy rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 4803P między Poniecem a Krobią. Jednak brakuje spójnego systemu tras rowerowych: nowe ścieżki powstają incydentalnie i pozostają niepołączone w sieć obejmującą cały powiat. W rezultacie korzystanie z roweru poza terenem zabudowanym wciąż jest utrudnione – cykliści muszą poruszać się po ruchliwych drogach z samochodami, co ogranicza atrakcyjność roweru jako środka codziennego transportu (pozostaje on wykorzystywany głównie rekreacyjnie przez najbardziej zdeterminowanych użytkowników, np. członków lokalnych klubów rowerowych). Planowane systemy Bike&Ride i Park&Ride (parkingi dla rowerów i samochodów przy węzłach przesiadkowych) w tym scenariuszu nie zostają zrealizowane – albo pozostają na etapie koncepcji, albo ich wdrożenie ogranicza się do symbolicznych działań (np. ustawienie kilku stojaków rowerowych koło urzędu czy niestrzeżonego placu parkingowego bez dodatkowych usług). Nie powstają również nowe zintegrowane węzły przesiadkowe ani centra mobilności – infrastruktura przystankowa (wiaty, oświetlenie, informacje pasażerskie) utrzymuje istniejący standard, bez znaczącej poprawy jakości. Powrót połączeń kolejowych wynikający z realizacji rządowego programu Kolej Plus również nie zostaje w pełni wykorzystany. Zakłada się, że do końca dekady zgodnie z planem zostanie przywrócony ruch pociągów pasażerskich na

zrewitalizowanej linii kolejowej nr 360 z Gostynia do Kąkolewa (Leszno). Jednak w scenariuszu zachowawczym lokalne władze i operatorzy nie podejmują działań towarzyszących, by zintegrować kolej z innymi środkami transportu. Owszem, w Gostyniu w 2028 roku ponownie ruszają pociągi – mieszkańcy miasta uzyskują dostęp do kolei w kierunku Leszna i dalej Poznania – ale brakuje skoordynowanych dojazdów do nowego dworca. Parking przy stacji w Gostyniu pozostaje niewielki i niewystarczający, ponieważ planowany większy parking Park&Ride nie doszedł do skutku. Podobnie przystanek kolejowy Bodzewo (obsługujący okolice Krobi) nie jest odpowiednio skomunikowany z resztą gminy: nie uruchomiono dowozowej linii autobusowej z Krobi czy Pępowa zsynchronizowanej z rozkładem pociągów, przez co potencjał kolei dla mieszkańców tych miejscowości jest słabo wykorzystany. W efekcie udział kolei w obsłudze podróży pozostaje marginalny, a większość osób wciąż wybiera samochód, nawet mając teoretycznie możliwość przejazdu pociągiem. Podsumowując, scenariusz zachowawczy to obraz minimalnych zmian. Społeczność lokalna nie doświadcza istotnej poprawy warunków mobilności: ulice w Gostyniu i innych miastach powiatu nadal wypełnione są głównie samochodami, z wszystkimi tego konsekwencjami. Negatywne zjawiska utrzymują się lub nasilają – emisje z transportu drogowego nie maleją, co przekłada się na jakość powietrza (zwłaszcza w centrach Gostynia czy Borku Wlkp., gdzie koncentruje się ruch) oraz na emisję gazów cieplarnianych. Problemy z parkowaniem w centrum Gostynia pozostają nierozwiązane, zatoki przy głównych ulicach są wypełnione samochodami mieszkańców dojeżdżających do pracy i petentów urzędów. Bezpieczeństwo ruchu drogowego poprawia się jedynie nieznacznie – pewne niebezpieczne przejścia dla pieszych mogą zostać doświetlone lub wyposażone w znaki aktywne, ale brak szerszych działań sprawia, że nadal dochodzi do wypadków z udziałem niechronionych użytkowników (pieszych i rowerzystów) na drogach powiatu. Przykładowo, przejazdy przez główne drogi w mniejszych miejscowościach (jak Rynek w Poniecu czy ul. Powstańców Wlkp. w Krobi) wciąż wiążą się z ryzykiem dla pieszych z powodu dużego ruchu i braku uspokojenia ruchu. Wykluczenie transportowe nie zmniejsza się – osoby starsze, młodzież oraz ci, którzy nie dysponują autem, mają utrudniony dostęp do edukacji, pracy, opieki zdrowotnej czy kultury, zwłaszcza poza głównymi miastami. W konsekwencji może utrzymywać się trend migracji młodych ludzi do większych ośrodków (poza powiat), gdzie dostęp do transportu i usług jest łatwiejszy. Scenariusz zachowawczy jest więc wygodny krótkoterminowo (nie wymaga dużych nakładów finansowych ani wysiłku organizacyjnego), lecz długofalowo oznacza stagnację i rosnącą lukę rozwojową względem obszarów wdrażających zasady zrównoważonej mobilności.

Kluczowe cechy scenariusza zachowawczego:

- **Utrzymanie dominującej roli samochodu prywatnego w podróżach** – modal split praktycznie nie ulega zmianie na korzyść transportu publicznego czy rowerów.

- **Brak znaczącej rozbudowy komunikacji zbiorowej** – pozostaje ona ograniczona do obecnej oferty (kursy szkolne i podstawowe połączenia), bez nowych linii, bez poprawy częstotliwości ani integracji biletowej; w weekendy oferta nadal jest znikoma.
- **Fragmentaryczny rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej** – realizowane są tylko nieliczne, wcześniej przygotowane odcinki ścieżek i chodników. Nie powstaje spójna sieć tras rowerowych łącząca główne miasta powiatu (Gostyń, Krobia, Poniec, Borek Wlkp., Pogorzela, Piaski itd.), co ogranicza wykorzystanie roweru.
- **Niewykorzystana integracja transportu** – powrót kolei do Gostynia nie przekłada się na zmianę nawyków transportowych poza samym Gostyniem; brak systemu „Parkuj i Jedź” czy „Bike&Ride”, brak skoordynowanych przesiadek autobus-pociąg. Mieszkańcy gmin jak Krobia czy Pępowo nie zyskują realnej alternatywy dla samochodu w postaci sprawnego dojazdu do stacji.
- **Konsekwencje społeczne, środowiskowe i gospodarcze:** utrzymują się problemy emisji spalin i hałasu (brak redukcji CO₂, pyłów komunikacyjnych), wypadki drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów nie spadają znacząco. Osoby bez samochodu nadal mają utrudnione życie codzienne (potencjalne pogłębianie się wykluczenia społecznego na terenach wiejskich). Gospodarczo powiat nie wykorzystuje szans związanych z lepszą mobilnością (np. atrakcyjność inwestycyjna obszaru pozostaje na tym samym poziomie, a koszty zewnętrzne transportu – zdrowotne, środowiskowe – obciążają lokalną społeczność).

4.2. Scenariusz zielonej mobilności (zdrowa, dostępna i niskoemisyjna)

Scenariusz „zielonej mobilności” przedstawia wizję dynamicznej transformacji systemu transportowego powiatu gostyńskiego w kierunku zrównoważonym, prozdrowotnym i niskoemisyjnym. W tym wariantcie, do roku 2035 lokalne władze (powiat we współpracy z gminami) podejmują zdecydowane działania inwestycyjne i organizacyjne, aby zapewnić mieszkańcom atrakcyjne alternatywy wobec samochodu prywatnego. Mobilność staje się bardziej zintegrowana, dostępna dla wszystkich grup społecznych i przyjazna środowisku. Scenariusz ten zakłada pełne wykorzystanie szans (np. środków zewnętrznych, programów krajowych) oraz maksymalną determinację we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań transportowych. W roku 2035, według tego scenariusza, powiat gostyński dysponuje rozbudowaną siecią transportu publicznego obejmującą wszystkie gminy. Zostaje powołana zintegrowana komunikacja powiatowa – np. poprzez stworzenie jednostki organizującej przewozy (lub porozumienie międzygminne) – dzięki czemu rozproszone dotąd linie autobusowe zostają skoordynowane w spójny system. Autobusy o ustalonych taktach kursują pomiędzy Gostyniem a pozostałymi miastami powiatu (Krobia, Pogorzela, Borkiem Wlkp., Poniecem) oraz większymi wsiami (Piaski, Pępowo), zapewniając regularne (kilka razy

dziennie) połączenia także poza godzinami szkolnymi i w weekendy. Rozkłady jazdy są ustalone tak, by umożliwić wygodne przesiadki – w Gostyniu na pociąg, a w miarę potrzeb także między liniami autobusowymi. Wprowadzono zintegrowany bilet powiatowy (miesięczny lub elektroniczną portmonetkę), honorowany przez wszystkich przewoźników w sieci, co ułatwia korzystanie z komunikacji zbiorowej bez konieczności kupowania osobnych biletów na różne odcinki trasy. Taryfa jest atrakcyjna, uwzględnia ulgi dla uczniów, studentów i seniorów, co dodatkowo zachęca do korzystania z transportu publicznego. Ponadto, dla obszarów o rozproszonej zabudowie, gdzie regularny autobus byłby niewydolny, wdrożono system transportu na żądanie – mieszkańcy mniejszych wiosek powiatu (oddalonych od głównych tras) mogą zamówić kurs mikrobusu lub busa gminnego, który dowiezie ich do najbliższego węzła (np. miasta gminnego lub stacji kolejowej) o umówionej porze. Taki elastyczny system, funkcjonujący np. poprzez aplikację mobilną lub telefonicznie, zapewnia podstawową mobilność osobom z terenów wiejskich niewielkim kosztem i bez konieczności utrzymywania stałych pustych kursów. Transport kolejowy staje się ważnym elementem układu mobilności. Rewitalizacja linii Leszno (Kąkolewo) – Gostyń – (Jarocin) została zakończona sukcesem: od 2029 roku kursują regularne pociągi pasażerskie do i z Gostynia. W scenariuszu zielonej mobilności powiat i gminy odpowiednio się do tego przygotowały. Przy stacji kolejowej w Gostyniu powstało funkcjonalne centrum przesiadkowe: rozległy parking Park&Ride umożliwia zostawienie samochodu przez dojeżdżających spoza miasta, obok zorganizowano także zadaszoną rowerownię Bike&Ride dla kilkudziesięciu rowerów. Autobusy dowożące mieszkańców z okolicznych miejscowości (np. z gminy Piaski czy Pępowo) mają zsynchronizowane godziny przyjazdów z rozkładem pociągów – tak, aby pasażerowie mogli płynnie przesiąść się na pociąg do Leszna/Poznania. Również na przystanku kolejowym obsługującym Krobię (Bodzewo) stworzono dogodne warunki przesiadki: uruchomiono wahadłowy minibus z centrum Krobi przez Pudliszki do stacji, a gmina wybudowała przy przystanku niewielki parking i stojaki rowerowe. Dzięki tym działaniom mieszkańcy południowej części powiatu (Krobia, Pępowo) zyskali realną alternatywę transportową – dojazd do Poznania czy Wrocławia możliwy jest koleją, bez potrzeby dojazdu własnym autem do odległych stacji w sąsiednich powiatach. Integracja kolei i autobusów objawia się także we wspólnej informacji dla podróżnych: wprowadzono ujednolicony system oznakowania przystanków, a pasażerowie mogą planować podróż „door-to-door” za pomocą jednej aplikacji lub portalu internetowego, gdzie dostępne są rozkłady pociągów i autobusów wraz z informacją o możliwościach przesiadek. Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej w tym scenariuszu nabiera tempa niespotykanego we wcześniejszych latach. Zrównoważona mobilność jest priorytetem inwestycyjnym – powiat, korzystając z dofinansowań unijnych i krajowych, buduje sieć spójnych tras rowerowych łączących główne ośrodki. Do 2035 r. powstają kluczowe ciągi pieszo-rowerowe w korytarzach o największym natężeniu potencjalnych podróży: m.in. trasa Gostyń – Piaski (łącząca stolicę powiatu z dużą wsią i gminą

Piaski), Gostyń – Krobia (częściowo w śladzie drogi wojewódzkiej 434, co udało się dzięki skutecznemu aplikowaniu o środki z programu wojewódzkiego 50/50), a także Pępowo – Bodzewo (stacja kolejowa) czy Borek Wlkp. – Pogorzela. Nowe ścieżki rowerowe powstają zarówno wzdłuż dróg powiatowych, jak i – tam, gdzie to możliwe – jako niezależne od ruchu samochodowego trasy (np. wykorzystując nasypy nieczynnych linii kolejowych lub pasy zieleni). Wszystkie miasta gminne powiatu zostają połączone bezpiecznymi drogami dla rowerów: można już bez obaw wybrać się rowerem z Pogorzeli do Borku Wlkp., z Ponieca do Gostynia czy z Krobi do Pępowa, korzystając z wydzielonych tras. Długość infrastruktury rowerowej rośnie wielokrotnie w porównaniu do stanu z 2023 r. Co ważne, przy projektowaniu tych tras zadbano o synergię z ruchem pieszym – w obrębie miejscowości ścieżki te pełnią jednocześnie rolę chodników (ciągi pieszo-rowerowe), co poprawiło warunki dla pieszych na obszarach wcześniej pozbawionych trotuarów. Powiat realizuje też we współpracy z gminami program uzupełniania brakujących chodników w najbardziej newralgicznych punktach (okolice szkół, ośrodków zdrowia, przystanków autobusowych). Dzięki temu do 2035 r. wiele miejsc, gdzie piesi dotąd musieli iść poboczem niebezpiecznej drogi, zyskuje bezpieczne chodniki lub przejścia. Przykładowo, w Poniecu wybudowano chodnik łączący Rynek z oddalonym osiedlem domów jednorodzinnych, wsiadający do szkoły w Siemowie mogą teraz korzystać z utwardzonego pobocza/chodnika przy drodze powiatowej, zaś w centrum Gostynia przebudowano newralgiczne skrzyżowania, skracając przejścia dla pieszych i montując sygnalizacje wzbudzone na żądanie pieszych. Integralnym elementem zielonego scenariusza jest infrastruktura wspierająca intermodalność. We wszystkich miastach gminnych powiatu powstają punkty Bike&Ride – przy głównych przystankach autobusowych lub urzędach zlokalizowano zadane parkingi rowerowe z monitoringiem, co umożliwia mieszkańcom okolicznych wiosek dojazd rowerem do węzła, zostawienie go w bezpiecznym miejscu i dalszą podróż autobusem. Z kolei w Gostyniu, jako największym ośrodku, oprócz centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym, wyznaczono też strefy „Kiss&Ride” i dodatkowe parkingi na obrzeżach centrum, by ograniczyć wjazd aut do najbardziej zatłoczonych ulic. Stopniowo wprowadza się elementy uspokojenia ruchu i priorytety dla transportu zbiorowego – np. buspasy na wlocie do Gostynia od strony południowej (dla autobusów z Krobi i Pępowa) czy strefy tempo 30 w centrach miasteczek, zwiększające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Tabor transportowy również ulega modernizacji: na głównych liniach autobusowych pojawiają się nowoczesne autobusy niskoemisyjne lub elektryczne, współfinansowane z programów wymiany taboru. Dzięki stacjom ładowania zainstalowanym w bazie w Gostyniu i przy pętlach w Krobi i Borku, możliwe jest obsłużenie części połączeń autobusami elektrycznymi, co obniża hałas i eliminuje spaliny na trasach przebiegających przez centra miejscowości. Zmiany w zachowaniach mieszkańców postępują równolegle z rozwojem infrastruktury – wspierane są przez liczne programy edukacyjne i promocyjne. W szkołach podstawowych i średnich powiatu wprowadzono zajęcia

z wychowania komunikacyjnego, kładąc nacisk na bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów oraz ekologiczne aspekty transportu. Organizowane są konkursy typu „Rowerowy maj” czy „Europejski Tydzień Zrównoważonej Mobilności”, w ramach, których uczniowie rywalizują w dojazdach do szkoły rowerem lub pieszo. Samorządy wspólnie z organizacjami pozarządowymi (np. Gostyńskim Klubem Rowerowym „Cyklista” czy stowarzyszeniami seniorów) prowadzą kampanie informacyjne: promowane jest współdzielenie samochodu (carpooling) wśród dojeżdżających do pracy (tworzone są lokalne grupy sąsiedzkie umawiające się na wspólne przejazdy), popularyzowane są korzyści zdrowotne chodzenia pieszo i jazdy na rowerze. W miastach organizuje się cykliczne wydarzenia, takie jak dni bez samochodu, masowe przejazdy rowerowe ulicami Gostynia, festyny promujące komunikację miejską – wszystko to buduje nową kulturę mobilności. Świadomość ekologiczna mieszkańców wzrasta: coraz więcej osób rozumie związek między wyborem środka transportu a jakością powietrza czy klimatem. W efekcie w 2035 r. zauważalna część społeczności wybiera transport publiczny, rower czy spacer zamiast auta, szczególnie na krótszych dystansach. Np. mieszkańcy gminy Piaski chętnie korzystają z nowej ścieżki do Gostynia – część z nich dojeżdża rowerem do pracy w mieście w sezonie wiosenno-letnim, co wcześniej było rzadko spotykane z uwagi na obawy o bezpieczeństwo na drodze. Efekty scenariusza zielonej mobilności są wielowymiarowe i pozytywne. Udział podróży wykonywanych transportem zbiorowym oraz rowerem/pieszko znacząco wzrasta, co obniża udział samochodu w modal split całego powiatu. Przekłada się to na redukcję emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych – mniej samochodów na drogach oznacza mniejsze zatory i płynniejszy ruch, a tym samym mniejsze spalanie paliw. Powietrze w miejscowościach jest czystsze, spada poziom hałasu ulicznego, szczególnie odczuwalny przy drogach tranzytowych. Poprawia się bezpieczeństwo: rozdzielenie ruchu rowerowego od samochodowego na nowych trasach oraz uspokojenie ruchu w miastach skutkuje spadkiem liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Mieszkańcy czują się pewniej poruszając się na rowerze czy idąc pieszo – widoczna jest zmiana postaw, gdzie samochód nie jest już postrzegany jako jedyny wygodny środek transportu. Spójność społeczna i dostępność również ulegają poprawie: osoby starsze i młodzież zyskują niezależność dzięki lepszej komunikacji autobusowej i kolejowej (np. senior z Pępowa może pojechać autobusem do Gostynia na wizytę w szpitalu specjalistycznym, a student z Pogorzeli dojeżdża do Leszna pociągiem, zamiast być zdanym na dowóz przez rodzinę). Wzrasta ogólna jakość życia – więcej przestrzeni w miastach odzyskują piesi (ograniczono parkowanie na rynku w Krobi na rzecz deptaka, w Gostyniu pojawiły się nowe skwery zamiast części parkingów), dzieci mogą bezpieczniej chodzić do szkoły. Długofalowo, powiat gostyński staje się atrakcyjniejszy dla inwestorów i turystów: dobra dostępność transportowa (także bez samochodu) i proekologiczny wizerunek przyciągają np. przedsiębiorców z branż ceniących jakość życia pracowników, a rozbudowana sieć tras rowerowych sprzyja rozwojowi turystyki weekendowej (np. wytyczono szlaki łączące okoliczne zabytki i atrakcje przyrodnicze, z czego korzystają

odwiedzający z regionu). Trzeba jednak zaznaczyć, że scenariusz ten wiąże się z wysokimi nakładami inwestycyjnymi i wymaganiami organizacyjnymi. Konieczne będzie pozyskanie znacznych funduszy (UE, rządowych) oraz silna koordynacja działań różnych podmiotów. Wymagał również skutecznego przekonania społeczności do zmian (np. akceptacji dla wydatkowania środków na transport publiczny czy ograniczenia pewnych przywilejów kierowców w centrach miast). Przy założeniu, że te bariery udało się pokonać, scenariusz zielonej mobilności pokazuje optymalny z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju obraz przyszłości.

Kluczowe cechy scenariusza zielonej mobilności:

- **Kompleksowy rozwój transportu publicznego** – utworzenie zintegrowanego systemu autobusowego obejmującego cały powiat (regularne połączenia między wszystkimi gminami przez 7 dni w tygodniu, wspólny bilet, synchronizacja z pociągami). Dodatkowo elastyczne usługi na żądanie dla obszarów słabo zaludnionych.
- **Rozległa sieć tras rowerowych i infrastruktury pieszej** – zbudowanie spójnych ciągów pieszo-rowerowych łączących miasta powiatu (Gostyń z gminami: Krobia, Poniec, Borek Wlkp., Pogorzela, Piaski, Pępowo), a także kluczowe wsie z węzłami transportowymi. Uzupełnienie brakujących chodników w miejscach o dużym ruchu pieszych.
- **Integracja różnych form transportu (intermodalność)** – uruchomienie systemów Park&Ride i Bike&Ride (np. duże parkingi i rowerownie przy dworcu w Gostyniu, przy przystanku kolejowym Bodzewo/Krobia oraz w centrach gmin), skoordynowanie rozkładów autobusów z pociągami, stworzenie węzłów przesiadkowych z prawdziwego zdarzenia.
- **Proaktywna polityka promocyjna i edukacyjna** – kampanie społeczne promujące zdrową i ekologiczną mobilność, programy edukacyjne w szkołach, coroczne wydarzenia (dni bez samochodu, rajdy rowerowe, pikniki komunikacyjne) budujące poparcie dla nowych rozwiązań. Zmiana nawyków: wzrost świadomości mieszkańców i akceptacji dla współdzielenia przestrzeni drogowej.
- **Znaczące korzyści środowiskowe i społeczne** – obniżenie emisji spalin i hałasu, poprawa jakości powietrza; zwiększenie bezpieczeństwa na drogach; lepsza dostępność usług dla niezmotoryzowanych (ograniczenie wykluczenia transportowego); poprawa stanu zdrowia mieszkańców dzięki większej aktywności fizycznej. Konsekwencje gospodarcze obejmują wzrost atrakcyjności regionu i potencjalnie nowe impulsy rozwojowe, choć przy istotnym wysiłku finansowym na etapie wdrożenia.

4.3. Scenariusz pragmatycznej zmiany (ewolucja krok po kroku)

Scenariusz pragmatycznej zmiany to kompromisowa ścieżka pomiędzy kontynuacją status quo a radykalną transformacją. Zakłada on, że do 2035 roku powiat gostyński wprowadza istotne

usprawnienia w obszarze mobilności, ale czyni to stopniowo i wybiórczo, koncentrując się na najbardziej pilnych potrzebach i realistycznych działaniach. Innymi słowy, jest to ewolucyjny scenariusz rozwoju mobilności, w którym wykorzystuje się istniejące zasoby i projekty jako bazę, dokładając kolejne elementy w miarę możliwości finansowych i organizacyjnych. Celem jest osiągnięcie zauważalnej poprawy dostępności transportowej i bezpieczeństwa przy umiarkowanych nakładach oraz ograniczeniu ryzyka niepowodzenia (uniknięcie zbyt ambitnych, nierealnych założeń). W ramach scenariusza pragmatycznego wiele pozytywnych zmian opisywanych w scenariuszu zielonym jest inicjowanych, lecz w mniejszej skali lub wolniejszym tempie. Transport publiczny ulega poprawie w wybranych obszarach: powiat we współpracy z gminami uruchamia np. pilotażowe nowe linie autobusowe lub rozszerza trasy istniejących tak, by połączyć miejscowości dotychczas pozbawione komunikacji. Przykładowo, od 2026 r. wprowadzono dodatkowe kursy autobusu łączącego Pępowo z Gostyniem (przez Krobie) rano i po południu, co zapewniło mieszkańcom Pępowa możliwość dojazdu do pracy i szkoły bez samochodu. Podobnie, gmina Pogorzela zdecydowała się współfinansować wraz z powiatem linię do Borku Wlkp., aby umożliwić dojazd do tamtejszej przychodni i urzędów dwa razy dziennie. Koordynacja przewozów poprawia się stopniowo – lokalni przewoźnicy zaczynają uzgadniać rozkłady (np. dowozy szkolne są udostępnione także dla innych pasażerów i skorelowane z powiatowymi kursami głównymi). Wprowadzono pierwsze elementy integracji biletowej: np. bilety miesięczne dla uczniów obowiązują na różnych liniach w obrębie powiatu, choć pełny wspólny bilet dla wszystkich pasażerów jest jeszcze w fazie przygotowań. Transport na żądanie funkcjonuje w formie szczątkowej – niektóre gminy, jak Poniec czy Piaski, organizują raz w tygodniu bus dla seniorów dowożący ich na targ czy do ośrodka zdrowia (jest to jednak rozwiązanie o ograniczonym zasięgu, a nie system powszechny). Niemniej, świadomość potrzeby zapewnienia podstawowej mobilności wszystkim mieszkańcom rośnie i samorządy testują różne modele (np. partnerstwo z firmą taksówkarską w Gostyniu oferującą zniżkowe przejazdy do wsi w ramach dotacji). Ogółem, w scenariuszu pragmatycznym sieć komunikacji zbiorowej jest nieco gęstsza i bardziej przyjazna użytkownikom niż w 2023 r., ale nie osiąga jeszcze pełnej spójności. Nadal istnieją obszary słabo obsłużone (np. najmniejsze wsie bez kursów codziennych), a częstotliwość wielu połączeń pozostaje ograniczona z powodu budżetowych ograniczeń. Jeśli chodzi o transport kolejowy, to powiat przygotowuje się do jego przywrócenia w podobnym duchu pragmatyzmu. Rewitalizacja linii kolejowej do Gostynia następuje planowo, a samorządy podejmują działania, by w podstawowym stopniu wykorzystać ten nowy środek transportu. W Gostyniu zrealizowano uproszczoną wersję centrum przesiadkowego – wytyczono parking przy dworcu (choć mniejszy niż planowano w scenariuszu zielonym) i poprawiono dojścia dla pieszych. Uruchomiono także miejską linię mikrobusową łączącą osiedla Gostynia z dworcem w godzinach odjazdów pociągów, co ułatwia mieszkańcom miasta korzystanie z kolei. W odniesieniu do reszty powiatu, postawiono na tanie rozwiązania integracyjne: rozkłady

kilku głównych linii autobusowych skorygowano tak, by autobusy z Pogorzeli i Borku przyjeżdżały do Gostynia tuż przed odjazdem pociągu porannego do Leszna/Poznania – pozwala to chętnym przesiąść się na kolej, choć wymaga zakupu osobnego biletu. W Krobi i okolicach, z uwagi na ograniczone środki, nie uruchomiono dedykowanego autobusu dowozowego do przystanku Bodzewo, ale lokalne władze promują korzystanie z prywatnych inicjatyw (np. bus przedsiębiorcy jadący do Leszna zatrzymuje się w pobliżu stacji na żądanie). Nieformalna integracja polega też na zaangażowaniu społeczności – mieszkańcy organizują się w grupy dowozów sąsiedzkich na pociąg. Scenariusz pragmatyczny zakłada więc pewne usprawnienia w dostępie do kolei, lecz nie tak kompleksowe jak w scenariuszu zielonym. Efektem jest powolny wzrost udziału kolei w podróżach – głównie wśród mieszkańców samego Gostynia oraz częściowo Borku Wlkp. (który ma dobre połączenie autobusem do stacji w Gostyniu). Krobia skorzysta mniej, z powodu braku inwestycji w dowóz, choć kilka osób dojeżdżających do pracy w Lesznie decyduje się zostawiać auto przy stacji Bodzewo. Infrastruktura rowerowa rozwija się wyraźnie, choć w sposób selektywny. Powiat identyfikuje priorytetowe brakujące ogniwa sieci i koncentruje wysiłki na ich realizacji jako pierwszych. Dzięki temu do 2035 roku udaje się zbudować kilka kluczowych odcinków tras rowerowych tam, gdzie potencjalne natężenie ruchu rowerowego jest największe. Przede wszystkim zrealizowano ciąg pieszo-rowerowy łączący Gostyń z Piaskami, który był najbardziej oczekiwany (ze względu na duży ruch między tymi miejscowościami) – inwestycja ta znacząco poprawiła bezpieczeństwo i komfort dojazdu dla mieszkańców podgostyńskich wsi do miasta powiatowego. Ponadto ukończono ścieżkę wzdłuż drogi wojewódzkiej 434 na odcinku Gostyń – Krobia (we współpracy z samorządem województwa), tworząc tym samym ciągłość trasy między tymi miastami. Inne odcinki – jak połączenie Pępowa z Krobią czy Borku z Pogorzelą – są na etapie projektowania lub częściowej realizacji: np. w jedno lato wykonano fragment ścieżki Pępowo – Skoraszewice, a w kolejnym fragment od strony Krobi do Starej Krobi, ale pełne domknięcie tych tras planowane jest po 2035 roku, gdy uda się zapewnić finansowanie. Mimo to, sieć dróg rowerowych w 2035 r. jest wyraźnie gęstsza niż w 2025 – główne ośrodki powiatu mają już między sobą przynajmniej zaczęte połączenia rowerowe. Mieszkańcy zaczynają z nich korzystać, choć jeszcze nie na masową skalę. Równolegle, powiat realizuje program budowy chodników wspólnie z gminami: co roku udaje się ułożyć kilka brakujących odcinków chodników (np. w okolicach szkół w Daleszynie, Bodzewie i Grabonogu). Bezpieczeństwo pieszych poprawia się powoli – w newralgicznych miejscach (przejścia koło szkół, przystanków) montuje się dodatkowe oświetlenie i znaki ostrzegawcze, część przejść zyskuje azyle na środku jezdni. Nie wprowadzono co prawda dużych stref uspokojonego ruchu ani innych radykalnych zmian w organizacji ruchu, ale świadomość kierowców nieco się zwiększa dzięki kampaniom informacyjnym, a obecność większej liczby rowerzystów na drogach wymusza ostrożniejszą jazdę. Pod względem integracji różnych środków transportu, scenariusz pragmatyczny wprowadza tylko podstawowe udogodnienia. W Gostyniu

i większych miasteczkach pojawiają się stojaki rowerowe przy ważnych przystankach autobusowych i instytucjach (np. urząd gminy w Borku, rynek w Krobi), co stanowi załączek systemu Bike&Ride. Niektóre z tych lokalizacji mają wiaty chroniące przed deszczem, choć nie ma jeszcze pełnego monitoringu czy dedykowanych dużych parkingów. Parkingi typu Park&Ride oficjalnie funkcjonują tylko w Gostyniu (przy dworcu) i częściowo w Krobi (niewielki parking gminny koło centrum, skąd można przesiąść się na autobus do Gostynia) – w pozostałych miejscowościach kierowcy po prostu wykorzystują istniejące place przy przystankach, które nieformalnie służą jako parkingi. Informacja pasażerska poprawia się nieco: na stronie starostwa oraz gmin publikowane są zbiorcze rozkłady połączeń, a w centrum Gostynia zawisła tablica LED pokazująca odjazdy autobusów powiatowych. To wszystko są małe kroki, ale ułatwiają mieszkańcom planowanie podróży z użyciem kilku środków transportu. W scenariuszu pragmatycznym również prowadzone są działania edukacyjno-promocyjne, choć o mniejszej skali niż w scenariuszu zielonym. Powiat inicjuje kampanie informacyjne przy okazji oddawania nowych inwestycji – np. po otwarciu ścieżki do Piasków zorganizowano rajd rowerowy dla mieszkańców, promując korzystanie z niej w dojazdach do pracy. Podczas corocznych dożynek lub dni miasta w Gostyniu stoiska informacyjne zachęcają do wypróbowania komunikacji zbiorowej (rozdawane są próbne bilety, mapki połączeń). W szkołach prowadzone są sporadyczne pogadanki o bezpieczeństwie na drodze i korzyściach z jazdy rowerem, często przy wsparciu policji i lokalnych pasjonatów. Choć nie udało się jeszcze trwale zmienić nawyków większości społeczeństwa, to pojawia się grupa tzw. early adopters – mieszkańców, którzy z własnej woli zaczynają korzystać z nowych możliwości (np. dojeżdżają hybrydowo: rowerem do przystanku, dalej autobusem do pracy). Historie ich sukcesów (oszczędność pieniędzy, zdrowy tryb życia) są nagłaśniane w mediach lokalnych, co powoli przekonuje innych. Ogólnie społeczność staje się bardziej otwarta na zagadnienia zrównoważonej mobilności, choć nadal większość podróży odbywa się samochodami. W rezultacie scenariusza pragmatycznej zmiany, obraz mobilności w 2035 r. w powiecie gostyńskim jest wyraźnie lepszy niż w wariantcie zachowawczym, choć nie tak idealny jak w scenariuszu zielonym. Udział transportu publicznego i rowerowego w podróżach wzrósł, ale umiarkowanie – samochód wciąż pozostaje często wybraną opcją, jednak jego dominacja została nieco zmniejszona. Mieszkańcy zauważają korzyści: łatwiej jest dotrzeć autobusem do pracy z niektórych miejsc, pojawiły się realne możliwości dojazdu rowerem w obrębie powiatu dla amatorów dwóch kółek, a pociąg do Leszna czy Poznania staje się popularny wśród określonych grup (np. studentów dojeżdżających na uczelnie). Środowiskowo – emisje rosną wolniej niż rosłyby bez tych działań, być może udało się nawet zahamować wzrost emisji z transportu mimo rosnącej liczby aut, dzięki częściowemu przeniesieniu ruchu na kolej i rowery. Jakość powietrza i poziom hałasu poprawiają się nieznacznie, ale każda nawet drobna zmiana w kierunku redukcji zanieczyszczeń jest cenna. Bezpieczeństwo drogowe również wykazuje poprawę: statystyki wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów spadają

w porównaniu z końcem lat 2010., co można przypisać lepszej infrastrukturze na kilku szczególnie niebezpiecznych odcinkach oraz większej ostrożności kierowców. Społecznie, scenariusz pragmatyczny przynosi pewne ograniczenie wykluczenia transportowego – część osób wcześniej pozbawionych dostępu do komunikacji teraz go ma (choćby w podstawowym zakresie), np. mieszkaniowiec małej wsi raz na kilka dni może dojechać do miasta bussem, gdy wcześniej nie było to w ogóle możliwe. Młodzież zyskała więcej niezależności (więcej kursów popołudniowych pozwala uczestniczyć w zajęciach pozalekcyjnych), a seniorzy w niektórych gminach otrzymali dedykowane usługi transportowe. Koszty finansowe poniesione na te ulepszenia były znaczące, ale rozłożone w czasie i wsparte dofinansowaniami – powiat nie przekroczył swoich możliwości budżetowych, realizując projekty etapami i korzystając z każdej okazji do uzyskania dotacji (RPO, Fundusz Dróg Samorządowych, programy ministerialne). Ważne jest, że scenariusz pragmatyczny pozostawia przestrzeń do dalszych usprawnień po 2035 r. – stworzył fundament (infrastrukturalny i organizacyjny) pod ewentualną kontynuację działań w kierunku pełnej zielonej mobilności w kolejnych latach.

Kluczowe cechy scenariusza pragmatycznej zmiany:

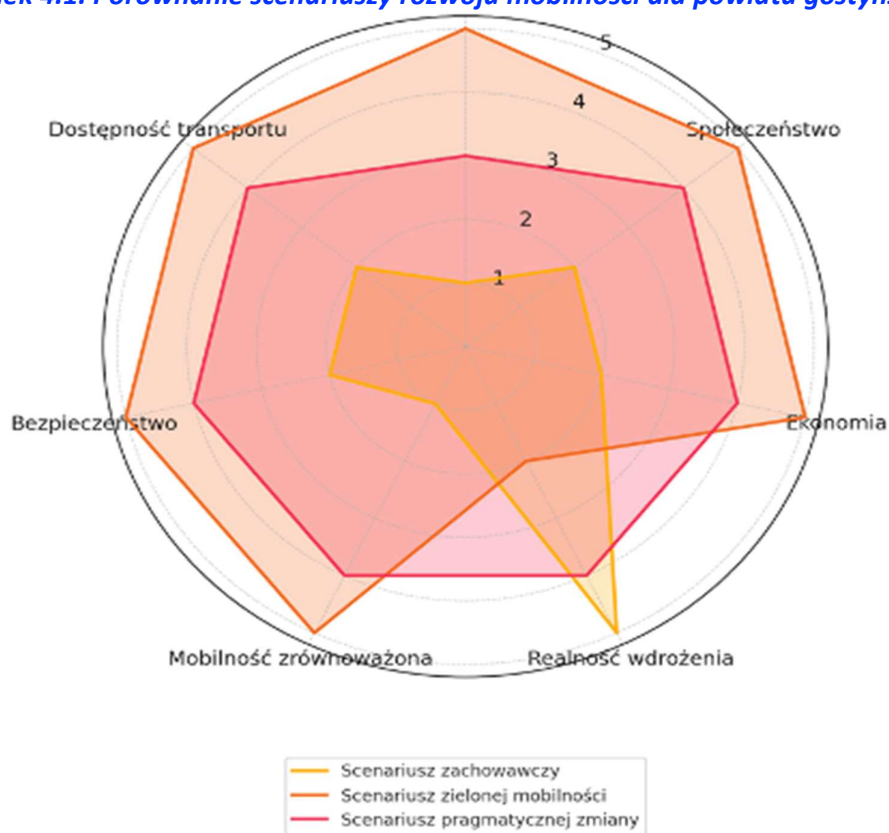
- **Stopniowa poprawa oferty transportu publicznego** – uruchomienie nowych połączeń lub dodatkowych kursów na wybranych trasach (np. Pępowo–Gostyń, Pogorzela–Borek), lepsze dostosowanie rozkładów do potrzeb mieszkańców, częściowa integracja biletowa dla stałych pasażerów. Transport na żądanie wdrożony pilotażowo w ograniczonym zakresie.
- **Realizacja priorytetowych inwestycji pieszo-rowerowych** – skoncentrowanie się na kluczowych brakujących odcinkach tras: ukończenie strategicznych ciągów (m.in. Gostyń–Piaski, Gostyń–Krobia), rozpoczęcie budowy innych ważnych połączeń (Krobia–Pępowo, Borek–Pogorzela) z perspektywą ukończenia po 2035. Równoległe uzupełnianie chodników w najbardziej potrzebujących miejscach.
- **Częściowa integracja i infrastruktura intermodalna** – wprowadzenie elementów Park&Ride i Bike&Ride w głównych ośrodkach (Gostyń, Krobia) w podstawowej formie, montaż stojaków rowerowych i małych parkingów przy wybranych przystankach. Korekta rozkładów autobusów pod kątem odjazdów pociągów z Gostynia, usprawnienie przesiadek w najważniejszych węzłach.
- **Działania miękkie i promocja** – informowanie mieszkańców o nowych możliwościach (np. kampanie przy otwarciu inwestycji), sporadyczne eventy promujące jazdę rowerem i komunikację zbiorową. Współpraca z lokalnymi liderami opinii i organizacjami (kluby rowerowe, sołtysi, szkoły) w celu stopniowego budowania zaufania do alternatywnych form transportu.
- **Zrównoważenie korzyści i kosztów** – osiągnięto umiarkowaną poprawę wskaźników zrównoważonej mobilności (nieznaczny spadek emisji na mieszkańca, poprawa bezpieczeństwa, częściowe zwiększenie dostępności transportowej) przy relatywnie

niewielkim poziomie ryzyka. Inwestycje były dostosowane do możliwości finansowych, dzięki czemu uniknięto dużego zadłużenia czy marnotrawstwa środków. Scenariusz ten jest realistyczny i akceptowalny społecznie, choć nie rozwiązuje wszystkich problemów od razu.

4.4. Wybór preferowanego scenariusza

Przedstawione powyżej trzy scenariusze ukazują szerokie spektrum możliwych ścieżek rozwoju mobilności w powiecie gostyńskim. Aby dokonać wyboru najbardziej odpowiedniego kierunku działań, przeprowadzono wielokryterialną ocenę scenariuszy. Pod uwagę wzięto kluczowe kryteria, takie jak: wpływ na środowisko (redukcja emisji zanieczyszczeń i hałasu), wpływ społeczny (poprawa dostępności transportowej, ograniczenie wykluczenia, bezpieczeństwo ruchu), aspekt ekonomiczno-finansowy (koszt wdrożenia, możliwość pozyskania funduszy, korzyści dla lokalnej gospodarki) oraz realność wdrożenia (ryzyko i wymagania organizacyjne, akceptacja społeczna, zgodność z planami wyższego szczebla). Wyniki tej oceny zilustrowano na wykresie radarowym, gdzie każdemu scenariuszowi przypisano oceny (w skali np. 1–5) dla poszczególnych kryteriów.

Rysunek 4.1. Porównanie scenariuszy rozwoju mobilności dla powiatu gostyńskiego



Źródło: Opracowanie własne

Analiza radarowa pokazała wyraźnie, że scenariusz zachowawczy wypada najgorzej pod względem korzyści społeczno-środowiskowych. Jego profil na wykresie charakteryzuje się bardzo niskimi wartościami w obszarach takich jak poprawa stanu środowiska czy dostępność transportu – kontynuacja obecnych trendów nie przyczynia się do realizacji celów zrównoważonej mobilności. Co prawda scenariusz ten otrzymał wysoką ocenę w kategorii łatwości wdrożenia (praktycznie brak ryzyka finansowego i brak konieczności trudnych zmian, co na wykresie radarowym oznacza duże pole w kryterium „realność/czas realizacji”), jednak niska efektywność w pozostałych aspektach sprawia, że nie jest on polecany jako droga rozwoju. Innymi słowy, zachowawcza opcja jest najbezpieczniejsza pod względem braku kosztów, lecz jednocześnie oznacza zaniechanie działań na rzecz poprawy, co długofalowo byłoby ze szkodą dla powiatu.

Scenariusz zielonej mobilności uzyskał oceny niemal odwrotne. Wykres radarowy dla tego wariantu wykazuje maksymalne wartości w kryteriach środowiskowych i społecznych – jest to scenariusz dający największą redukcję emisji i najwyższą poprawę jakości życia mieszkańców (dostępność, bezpieczeństwo, zdrowie). Również potencjał gospodarczy został oceniony wysoko: efekty w postaci wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej czy rozwoju turystyki lokalnej czynią ten scenariusz korzystnym dla ekonomii powiatu w długim horyzoncie. Jednak pole odpowiadające nakładom i realności wdrożenia w przypadku scenariusza zielonego jest znacznie mniejsze – innymi słowy, ryzyko i koszty są tu najwyższe. Pełna realizacja tak ambitnego planu do 2035 r. wymagałaby mobilizacji znacznych środków oraz determinacji, a także sprzyjających warunków zewnętrznych. Analiza wskazała, że choć scenariusz ten jest zgodny z politykami krajowymi i unijnymi (co również punktowano pozytywnie), to jego wykonalność w założonym czasie jest obarczona istotnymi wyzwaniami. Podsumowując, scenariusz zielonej mobilności osiąga najlepsze wyniki jakościowe, ale również najwyższy poziom wymagań – stanowi wizję docelową, do której należy dążyć, jednak jako całość może być trudny do pełnego wdrożenia w ciągu najbliższych kilku lat.

Scenariusz pragmatycznej zmiany okazał się rozwiązaniem najbardziej zrównoważonym w sensie oceny wielokryterialnej. Na wykresie radarowym jego profil jest względnie równomierny – nie osiąga wprowadzić tak wysokich wartości w kryteriach środowiskowych i społecznych jak scenariusz zielony, ale wyraźnie przewyższa scenariusz zachowawczy w tych kategoriach. Jednocześnie wypada znacznie lepiej niż scenariusz zielony pod względem realności wdrożenia i akceptowalności kosztów. Można powiedzieć, że scenariusz pragmatyczny zapewnia dobry balans: umiarkowane, lecz odczuwalne korzyści dla mieszkańców i środowiska przy umiarkowanych nakładach inwestycyjnych. Ryzyka związane z tym scenariuszem (finansowe, organizacyjne) oceniono jako relatywnie niskie – głównie dlatego, że opiera się on na etapowych działaniach i wykorzystaniu dostępnych zasobów. To czyni go wiarygodnym i osiągalnym w założonym horyzoncie czasowym. W radarze wartości

dla scenariusza pragmatycznego zajmują pozycje średnie lub dobre we wszystkich obszarach, co oznacza, że żadne z kryteriów nie jest w tym wariantcie rażąco zaniedbane. Biorąc pod uwagę powyższe wyniki jako preferowany kierunek rozwoju przyjęto scenariusz pragmatycznej zmiany. Jest on rekomendowany do realizacji w powiecie gostyńskim, ponieważ pozwala stopniowo osiągnąć cele zrównoważonej mobilności, minimalizując jednocześnie ryzyko niepowodzenia czy przeciążenia budżetu. Oznacza to, że strategia mobilności powiatu będzie zmierzać w stronę sukcesywnego wdrażania działań poprawiających transport publiczny, infrastrukturę rowerową i bezpieczeństwo – tak jak opisano w tym scenariuszu – z perspektywą ewentualnej intensyfikacji działań w miarę zdobywania doświadczeń, środków finansowych i rosnącej akceptacji społecznej. Scenariusz zielonej mobilności pozostaje wartościową wizją docelową – kierunkiem, w którym powiat chciałby podążać w dłuższej perspektywie (po 2035 roku), natomiast scenariusz zachowawczy traktowany jest jako ostrzeżenie przed kosztami zaniechania. Na podstawie scenariusza pragmatycznego zostaną opracowane dalsze szczegóły planu działań. Radarowa ocena posłużyła do wskazania priorytetów: obszary, w których nawet scenariusz pragmatyczny osiągał relatywnie niższe oceny (np. integracja kolei z innymi środkami czy pełna dostępność komunikacji w każdej wiosce) zostaną potraktowane jako wyzwania wymagające dodatkowych wysiłków, aby w miarę możliwości przybliżyć powiat gostyński do ideału zarysowanego w scenariuszu zielonym.

Tym samym, wybrany scenariusz pragmatycznej zmiany stanie się fundamentem programu mobilności na lata 2025–2035 – strategii, która łączy realizm z ambicją, i która ma szansę przynieść mieszkańcom odczuwalną poprawę warunków życia i przemieszczania się, nie narażając jednocześnie samorządu na nadmierne ryzyko. Rozwój mobilności będzie odbywał się krok po kroku, ale w jasno określonym kierunku: ku bardziej zdrowemu, dostępnemu i niskoemisyjnemu transportowi w powiecie gostyńskim.

5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

5.1. Wizja transport i mobilności do 2035 roku

Powiat gostyński ma następującą wizję zrównoważonej mobilności do 2035 roku:

W 2030 roku powiat gostyński będzie przestrzenią, gdzie zrównoważona mobilność łączy ludzi, miejsca i możliwości. Bezpieczne drogi, rozwinięta komunikacja publiczna i sieć tras rowerowych zapewnią mieszkańcom wygodę codziennych podróży, chroniąc przy tym unikalny, rolniczo-przyrodniczy charakter regionu. Transport stanie się tu narzędziem budowania zdrowego stylu życia, spójności społecznej oraz dynamicznego rozwoju lokalnej gospodarki – w harmonii z naturą i nowoczesnością.

Powiat Gostyński w roku 2035 to obszar o przyjaznej i zrównoważonej mobilności, gdzie każdy mieszkaniec – niezależnie od wieku, miejsca zamieszkania czy możliwości – może bezpiecznie i wygodnie przemieszczać się dzięki zintegrowanemu systemowi transportowemu. W wizji tej malownicze tereny wiejskie i miasteczka powiatu pozostają czyste i ciche, ponieważ transport odbywa się w sposób ekologiczny i efektywny, a rozwinięta infrastruktura sprzyja wyborowi roweru, spaceru czy komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Gostyń, Krobia, Poniec i pozostałe gminy powiatu są połączone siecią bezpiecznych dróg, ścieżek rowerowych i sprawnej komunikacji publicznej, co wzmacnia spójność społeczną i gospodarczą regionu. Zrównoważona mobilność napędza lokalny rozwój – ułatwia dojazd do pracy w zakładach przemysłowych i przetwórnictwie rolno-spożywczym, jednocześnie chroniąc walory środowiskowe wielkopolskiego krajobrazu. Powiat Gostyński staje się dzięki temu miejscem o wysokiej jakości życia, gdzie zrównoważony transport łączy ludzi, biznes i naturę.

Wizja opiera się na kilku filarach:

Filar 1: Bezpieczeństwo i Komfort – Priorytetem jest bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Infrastruktura drogowa, chodniki i ścieżki rowerowe są zaprojektowane tak, by minimalizować ryzyko wypadków. Komfort poruszania się (również dla osób o ograniczonej mobilności) sprawia, że mieszkańcy chętnie wybierają alternatywy dla samochodu.

Filar 2: Dostępność i Integracja – System transportowy łączy sprawnie wszystkie siedem gmin powiatu gostyńskiego. Mieszkańcy małych wsi mają dostęp do transportu zbiorowego porównywalny z mieszkańcami miasta Gostyń. Integracja różnych form transportu (pieszo, rower, autobus, samochód) zapewnia płynne przesiadki i ciągłość podróży.

Filar 3: Ekologia i Jakość Środowiska – Mobilność rozwija się w harmonii z przyrodą. Dzięki inwestycjom w niskoemisyjne środki transportu i rozbudowie tras rowerowych powietrze pozostaje czyste, a emisje CO₂ z transportu maleją. Ciche i ekologiczne formy transportu chronią spokojny, rolniczy charakter powiatu oraz zdrowie mieszkańców.

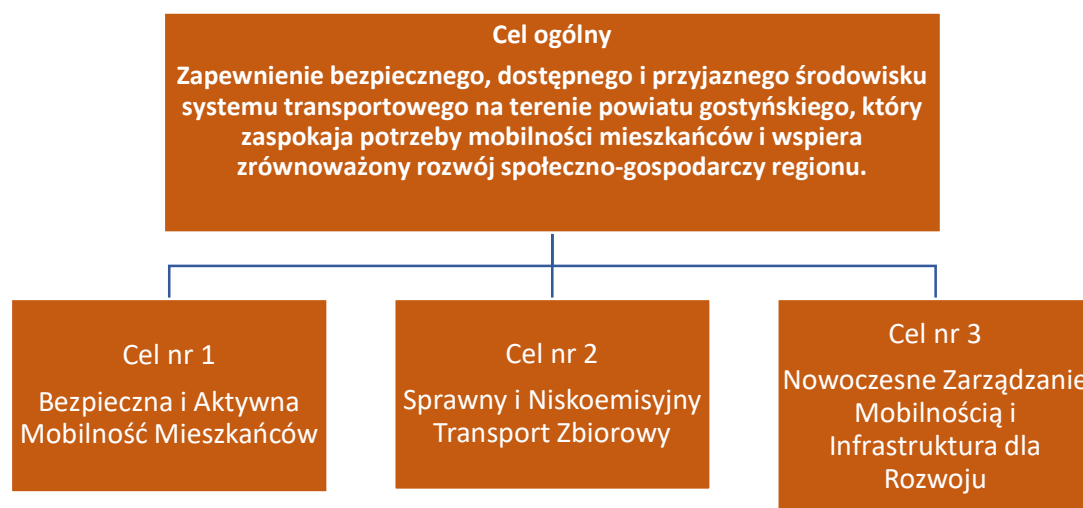
Filar 4: Efektywność i Innowacja – Transport w powiecie jest efektywny ekonomicznie i nowoczesny. Wykorzystanie innowacji (np. inteligentnych systemów transportowych) oraz dobre planowanie sprawiają, że podróże zajmują mniej czasu, a infrastruktura odpowiada na realne potrzeby społeczności. Wspólne planowanie z myślą o rolniczo-przemysłowym charakterze regionu zapewnia sprawny przepływ towarów i osób, wspierając lokalną gospodarkę.

Filar 5: Współpraca i Świadomość – Realizacja wizji opiera się na dialogu z mieszkańcami i edukacji. Społeczność powiatu jest świadoma korzyści zrównoważonej mobilności – od zdrowia po oszczędności – co przekłada się na zmianę nawyków transportowych. Samorząd powiatowy współpracuje z gminami, przedsiębiorcami (np. cukrownia, mleczarnia, zakłady przetwórcze) oraz sąsiednimi powiatami, aby wspólnie osiągnąć cele mobilności.

5.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

Dla tak zakrojonej wizji zrównoważonej mobilności w powiecie gostyńskim przygotowano następujący układ celów (Rysunek 5.1):

Rysunek 5.1. Układ celów Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego



Źródło: Opracowanie własne

Cel ogólny powiatu gostyńskiego w zakresie mobilności – bezpieczny, dostępny i ekologiczny transport dla wszystkich mieszkańców – jest osiągany poprzez trzy wzajemnie uzupełniające się cele strategiczne. Cel 1 kładzie nacisk na bezpieczeństwo i rozwój infrastruktury dla ruchu pieszo-rowerowego, Cel 2 rozwija niskoemisyjny transport zbiorowy łączący cały powiat, a Cel 3 wprowadza inteligentne zarządzanie i nowoczesne inwestycje. Razem tworzą one spójny układ: od infrastruktury lokalnej (chodniki, ścieżki, drogi) przez system usług (komunikacja publiczna) po organizację i technologię (zarządzanie ruchem). Tak zdefiniowany zestaw celów zapewnia kompleksowe podejście – każdy z filarów wizji jest odzwierciedlony w konkretnym celu strategicznym, a realizacja wszystkich trzech pozwoli w pełni urzeczywistnić wizję mobilności 2035 dla powiatu gostyńskiego.

Cel strategiczny 1: Bezpieczna i Aktywna Mobilność Mieszkańców

Zapewnienie infrastruktury i warunków sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu na terenie całego powiatu. Ten cel koncentruje się na rozwoju aktywnych form transportu – pieszych i rowerów – jako realnej alternatywy dla samochodu. W powiecie o rozproszonej zabudowie i wielu małych miejscowościach kluczowe jest stworzenie spójnej sieci chodników, przejść dla pieszych oraz ścieżek rowerowych łączących wsie z centrum gmin i powiatu. Bezpieczna infrastruktura (m.in. drogi dla rowerów wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich, oświetlone przejścia, chodniki przy szkołach) zwiększy samodzielność młodzieży i osób nieposiadających samochodu – umożliwi dojazd rowerem do szkoły w sąsiedniej wsi czy dojście pieszo do przystanku. Realizacja celu poprawi też jakość życia i zdrowie mieszkańców: więcej ruchu na świeżym powietrzu oznacza lepszą kondycję, a mniej samochodów to czystsze powietrze i mniejszy hałas. Bezpieczeństwo na drogach wzrośnie dzięki uspokojeniu ruchu w miejscowościach (np. strefy „Tempo 30”, przejścia z azylami) oraz dzięki edukacji komunikacyjnej. Cel ten jest odpowiedzią na wyzwania powiatu gostyńskiego, gdzie dotąd brakowało spójnej infrastruktury dla niezmotoryzowanych, a ruch pojazdów rolniczych i ciężarowych nieraz ograniczał komfort pieszych i rowerzystów. W 2035 r. powiat ma być przestrzenią, w której „każdy dojdzie i dojedzie bezpiecznie”, co sprzyja także atrakcyjności osiedleńczej regionu.

Cel strategiczny 2: Sprawny i Niskoemisyjny Transport Zbiorowy

Rozwój dostępnej i nowoczesnej komunikacji publicznej łączącej wszystkie gminy powiatu oraz integrującej się z transportem regionalnym. Celem jest zapewnienie mieszkańcom powiatu realnej alternatywy wobec podróży własnym samochodem na dłuższych dystansach. Mimo rolniczo-przemysłowego charakteru, powiat gostyński nie jest odizolowany – wielu mieszkańców dojeżdża do pracy czy szkół, zarówno w obrębie powiatu (np. do Gostynia czy Krobi), jak i do sąsiednich miast. Obecnie ograniczona oferta przewozów autobusowych zostanie rozbudowana: więcej połączeń między miejscowościami, synchronizacja rozkładów

(np. z pociągami w pobliskich węzłach kolejowych) oraz poprawa komfortu podróży zachęcą do korzystania z autobusów. Wprowadzenie nowoczesnego taboru (w miarę możliwości autobusy elektryczne lub niskoemisyjne) ograniczy zanieczyszczenie powietrza i hałas, szczególnie w centrach miejscowości. Transport zbiorowy stanie się dostępny finansowo – dzięki integracji biletowej między gminami i ewentualnym dopłatom samorządowym podróż autobusem będzie opłacalna. Cel ten uwzględnia również potrzeby osób wykluczonych transportowo: seniorów, młodzieży dojeżdżającej do szkół ponadpodstawowych, osób niezmotywowanych – dla nich sprawny transport publiczny to klucz do aktywności społecznej i zawodowej. Efektem będzie zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego w obszarach wiejskich powiatu. Ponadto, ograniczenie liczby samochodów na drogach (dzięki atrakcyjnej komunikacji publicznej) poprawi płynność ruchu dla tych, którzy muszą korzystać z auta lub transportu towarowego, wspierając lokalny biznes i rolnictwo. Sprawny i niskoemisyjny transport zbiorowy wpisuje powiat gostyński w nowoczesne trendy mobilności, jednocześnie wzmacniając spójność terytorialną regionu.

Cel strategiczny 3: Nowoczesne Zarządzanie Mobilnością i Infrastruktura dla Rozwoju

Wdrożenie inteligentnych rozwiązań i inwestycji transportowych, które usprawnią zarządzanie ruchem oraz wzmocnią zrównoważony rozwój gospodarczy powiatu. Ten cel obejmuje działania innowacyjne i organizacyjne zapewniające, że system transportowy będzie wydajny, a inwestycje dobrze ukierunkowane. Powiat gostyński zamierza wykorzystać nowoczesne technologie – np. Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) – aby poprawić informowanie kierowców i pasażerów oraz zarządzanie ruchem. Przykładem może być uruchomienie tablic informacyjnych przy głównych drogach (ostrzegających o utrudnieniach, wskazujących wolne parkingi) czy wdrożenie aplikacji mobilnej z rozkładami jazdy i e-biletami na autobusy. Nowoczesne zarządzanie to także lepsza koordynacja inwestycji drogowych: planowane obwodnice i modernizacje dróg (zwłaszcza tam, gdzie ruch ciężarowy z cukrowni czy zakładów przetwórczych jest duży) będą projektowane tak, by oddzielać transport ciężki od lokalnego ruchu mieszkańców, zwiększając bezpieczeństwo i chroniąc drogi przed nadmierną degradacją. W ramach tego celu powiat postawi również na infrastrukturę sprzyjającą ekologicznym pojazdom i logistyce przyszłości – powstaną np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych w Gostyniu i większych miejscowościach, ułatwiające mieszkańcom i firmom przejście na elektromobilność. Rozważane będzie wprowadzenie systemów współdzielenia transportu (car-sharing, bike-sharing) lub platform do organizacji wspólnych dojazdów pracowniczych, co dodatkowo zmniejszy liczbę aut na drogach. Cel 3 zakłada także aktywne pozyskiwanie funduszy zewnętrznych (unijnych, rządowych) i partnerstw publiczno-prywatnych na realizację inwestycji mobilnościowych – tak aby ambitne plany nie obciążały nadmiernie budżetu powiatu. Realizacja tego strategicznego celu sprawi, że powiat gostyński

będzie postrzegany jako innowacyjny i przyjazny inwestycjom, z dobrze zarządzaną infrastrukturą transportową, co przyciągnie nowych mieszkańców oraz przedsiębiorców.

Kierunki planowanych interwencji, przedstawiono w Tabeli: 5.1.

Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2035

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Bezpieczna i Aktywna Mobilność Mieszkańców	
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami).	- Długość nowych lub zmodernizowanych ścieżek rowerowych: min. 30 km (łączna długość oddanej infrastruktury).
Uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa na drogach lokalnych (strefy „Tempo 30”, azyle na przejściach, bezpieczne skrzyżowania)	– Liczba wypadków z udziałem pieszych/rowerzystów: spadek o 50% (w porównaniu do roku 2024).
Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych	Poprawa percepcji bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej i pieszej – 10 p.p.
Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży).	– Udział podróży pieszych i rowerowych w ogólnej liczbie podróży: wzrost do 20% (na podstawie badań ankietowych).
Cel nr 2 Sprawny i Niskoemisyjny Transport Zbiorowy	
Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu).	– Liczba uruchomionych lub zmodernizowanych linii autobusowych: min. 5 (łączących wszystkie gminy z Gostyniem i sobą nawzajem).
Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego)	Wzrost odsetka mieszkańców korzystających ze zintegrowanych rozwiązań transportowych – 10%
Integracja taryfowo-biletowa i informacyjna transportu (wspólny bilet powiatowy, publikacja rozkładów w jednej aplikacji/platformie).	– Liczba pasażerów komunikacji publicznej: wzrost o 50% (w porównaniu do roku 2024, na podstawie danych przewoźników).
Modernizacja taboru i infrastruktury przystankowej (zakup autobusów niskoemisyjnych, poprawa komfortu przystanków i dworców, budowa węzłów przesiadkowych)	– Udział autobusów niskoemisyjnych w flocie przewoźnika powiatowego: 50% (np. poprzez zakup 5 nowych autobusów elektrycznych lub CNG).
Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride)	Odsetek mieszkańców korzystających z punktów przesiadkowych – 10%
Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu	Wzrost liczby użytkowników pojazdów elektrycznych – 5%

Cel nr 3 Nowoczesne Zarządzanie Mobilnością i Infrastruktura dla Rozwoju	
Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) do zarządzania ruchem i informowania podróżnych (tablice zmiennej treści, system GPS i aplikacja dla komunikacji autobusowej).	– Wdrożone systemy ITS: co najmniej 3 (np. liczba uruchomionych tablic informacyjnych lub funkcjonalności aplikacji mobilnej).
Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.	– Długość zmodernizowanych dróg powiatowych: min. 20 km (objętych inwestycjami poprawiającymi bezpieczeństwo i płynność ruchu).
Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).	– Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych: min. 10 (uruchomionych na terenie powiatu we współpracy z sektorem prywatnym).

Źródło: Opracowanie własne

5.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 5.2.

Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Programie Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Nazwa zadania	Lata realizacji i orientacyjna wartość zadania
Budowa ścieżek rowerowych (odcinki):	
• dr nr 4803P Pomykowo – Poniec – Krobia – Pępowo – Sroki	2025 - 2035
• dr nr 4907P Grabonóg – Bodzewo – Siedlec,	2025 - 2035
• 4087P Borek Wlkp. – Pogorzela - Kromolice	2025 - 2035
• 4791P Poniec - Osieczna	2025 - 2035
• 4792P Poniec – Krzemieniewo	2025 - 2035
• 4906P Gostyń – Poniec – Bojanowo	2025 - 2035
• 4908P Piaski – Pogorzela - Borzęciczki	2025 - 2035
• 4920P Pogorzela – Kobylin	2025 - 2035
• 4953P Pępowo – Pogorzela	2025 - 2035
• 4938P Grabonóg - Podrzecze - Krajewice	2025 - 2035
• 4956P Gostyń – Dusina - Daleszryn	2025 - 2035
• 4947P Daleszryn – Stary Gostyń	2025 - 2035
• 4949P Sikorzyn – Stara Krobia	2025 - 2035
Budowa systemu Bike&Ride w lokalizacjach:	
• m. Gostyń	Do ustalenia
• m. Krobia	Do ustalenia
• m. Pępowo	Do ustalenia

• m. Poniec	Do ustalenia
• m. Piaski	Do ustalenia
• m. Borek Wlkp.	Do ustalenia
• m. Pogorzela	Do ustalenia
Budowa systemu Park&Ride w lokalizacjach:	
• m. Gostyń	Do ustalenia
• m. Krobia	Do ustalenia
• m. Pępowo	Do ustalenia
• m. Poniec	Do ustalenia
• m. Piaski	Do ustalenia
• m. Borek Wlkp.	Do ustalenia
• m. Pogorzela	Do ustalenia
Budowa oświetlenia	
• Budowa oświetlenia na terenie powiatu	2025-2030
Budowa przejść dla pieszych:	
• Budowa przejść dla pieszych na terenie powiatu	2025-2030
Budowa parkingów:	
• Budowa parkingów na terenie powiatu	Do ustalenia
Budowa wiat przystankowych w następujących miejscach:	
• Budowa wiat przystankowych na terenie powiatu	Do ustalenia
Modernizacja sieci drogowej w następujących miejscach:	
• dr nr 4803P Pomykowo – Poniec – Krobia – Pępowo – Sroki	2025 - 2035
• dr nr 4907P Grabonóg – Bodzewo – Siedlec,	2025 - 2035
• 4087P Borek Wlkp. – Pogorzela - Kromolice	2025 - 2035
• 4791P Poniec - Osieczna	2025 - 2035
• 4792P Poniec – Krzemieniewo	2025 - 2035
• 4906P Gostyń – Poniec – Bojanowo	2025 - 2035
• 4908P Piaski – Pogorzela - Borzęciczki	2025 - 2035
• 4920P Pogorzela – Kobylin	2025 - 2035
• 4953P Pępowo – Pogorzela	2025 - 2035
• 4938P Grabonóg - Podrzecze - Krajewice	2025 - 2035
• 4956P Gostyń – Dusina - Daleszyn	2025 - 2035
• 4947P Daleszyn – Stary Gostyń	2025 - 2035
• 4949P Sikorzyn – Stara Krobia	2025 - 2035
Modernizacja sieci kolejowej, połączenia – zwiększenie siatki połączeń	
• Linia kolejowa nr 360 Jarocin - Kąkolewo	Do ustalenia
Zwiększenie liczby i jakości połączeń komunikacji publicznej	
• Zwiększenie liczby i jakości połączeń komunikacji publicznej	Do ustalenia
Kampanie edukacyjne	
• Aktualizacja strony internetowej w zakresie organizacji komunikacji	Do ustalenia
• Kampania edukacyjna	Do ustalenia
• Inne	Do ustalenia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych powiatu

6. System wdrażania Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

6.1. Podmioty zaangażowane w realizację Programu

Sprawny system instytucjonalny jest warunkiem koniecznym dla efektywnej realizacji zapisów strategii rozwoju. System taki tworzy ramy prawne i funkcjonalne niezbędne do zaplanowania i rozdzielania zadań, śledzenia postępów w ich wdrażaniu, okresowej oceny, ewaluacji, nanoszenia korekt i uzupełnień oraz wprowadzania do dokumentu nowych propozycji. System ten wyglądać będzie następująco:

Rysunek 6.1 System instytucjonalny Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Ramy prawne	• Rada Powiatu Gostyńskiego • Starosta Powiatu • Ustawodawstwo ponadkrajowe, krajowe i regionalne
Zarządzanie operacyjne	• Koordynator Strategii • Wydziały i jednostki Starostwa Powiatowego w Gostyniu
Montaż finansowy	• Koordynator Planu • Skarbnik Powiatu Gostyńskiego • Partnerzy ponadlokalni i różni interesariusze
Zbieranie i dostarczanie danych	• Wydziały Starostwa Powiatowego i pozostałe powiatowe oraz gminne jednostki organizacyjne • Eksperti zewnętrzni
Monitoring i ewaluacja	• Koordynator Strategii • Rada Powiatu w Gostyniu • Starostwa Powiatu Gostyńskiego
Otwarte rządzenie	• Mieszkańcy • Organizacje społeczne • Partnerzy ponadlokalni

Źródło: Opracowanie własne

6.2. Zasady realizacji i wdrażania Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Proponuje się następujące zasady implementacji Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego:

- **Integracja i współpraca:** Współdziałanie różnych sektorów i instytucji w celu osiągnięcia spójności działań związanych z mobilnością,

- **Partycypacja społeczna:** Aktywne włączanie mieszkańców w proces planowania i realizacji, zapewniając transparentność i przyjmując feedback,
- **Zrównoważony rozwój:** Dążenie do rozwoju mobilności w sposób zrównoważony, minimalizujący negatywne wpływy na środowisko,
- **Innowacyjność i adaptacja:** Wykorzystanie nowych technologii i rozwiązań, dostosowanie strategii do zmieniających się warunków i potrzeb,
- **Monitorowanie i ewaluacja:** Regularna ocena postępów i efektywności wdrożonych działań, umożliwiającą bieżące dostosowania strategii,
- **Zapewnienie finansowania:** Zabezpieczenie niezbędnych środków finansowych i optymalne zarządzanie zasobami,
- **Edukacja i świadomość:** Podejmowanie działań edukacyjnych i informacyjnych dla zwiększenia świadomości mieszkańców na temat zrównoważonej mobilności.

Te zasady mają na celu zapewnienie, że strategia będzie realizowana efektywnie, z korzyścią dla mieszkańców i środowiska.

6.3. Wdrażanie zapisów Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Wspólny wysiłek wielu osób, które przyczyniły się do opracowania Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego zostanie zmarnowany, jeżeli zaproponowane w niniejszym dokumencie projekty nie będą realizowane.

PMMPG jako dokument o charakterze strategicznym powinien być dokumentem żywym – wyznaczającym kluczowe kierunki przedsięwzięć różnych podmiotów z obszaru powiatu i wskazującym sposoby ich osiągnięcia.

Aby zaakceptowane przez Radę Powiatu zapisy PMMPG były realizowane, potrzebny jest organ, który będzie odpowiedzialny za rozdzielanie zadań, śledzenie postępów w ich wdrażaniu, okresową ocenę, nanoszenie korekt i uzupełnień oraz wprowadzanie do dokumentu nowych propozycji. W przypadku powiatu gostyńskiego organem tym będzie Starosta Powiatu Gostyńskiego, który będzie realizował powyższe zadania w dużej mierze poprzez pracowników wydziałów Starostwa Powiatowego w Gostyniu oraz Urzędów Gminnych poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu.

Pracownicy odpowiedzialni za wdrażanie PMMPG będą corocznie (do końca marca) przygotowywać sprawozdanie z realizacji Programu w poprzednim roku, zawierające informacje o zadaniach ukończonych, zadaniach będących w trakcie wykonywania oraz zadaniach nie rozpoczętych wraz z wyjaśnieniem przyczyn ewentualnych opóźnień.

Konsekwencją wniosków, zawartych w sprawozdaniu, może być propozycja nanoszenia zmian w dokumencie, polegających na przykład na zmianach terminów, usuwaniu, czy też dodawaniu określonych zapisów. Prowadzone będą także zbieranie danych w zakresie wskaźników osiągnięcia celów, mierników rezultatów, przeszkód, które napotkano podczas realizacji działań.

W następnej kolejności sprawozdanie będzie prezentowane przez Starostę Powiatu na posiedzeniu Rady Powiatu.

6.4. Monitoring Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Monitoring to proces regularnego zbierania i analizowania informacji, dotyczących wdrażania PMMPG, prowadzony w trakcie jej realizacji. Ma on odpowiedzieć na pytanie, czy coś, co zostało zaplanowane, faktycznie zostało zrobione. Monitoring jest rodzajem alarmu, który informuje, gdy wdrażanie przebiega niezgodnie z planem. Dzięki niemu można:

- podjąć działania zaradcze,
- skorygować plany,
- zminimalizować skutki nieprzewidzianych zdarzeń.

Proces monitorowania powinien objąć następujące etapy:

- zdobycie wiedzy na temat tego, co w danym momencie powinno zostać już osiągnięte,
- sprawdzenie, co faktycznie już zrobiono,
- porównanie obydwu informacji i przygotowanie wniosków, czy możliwa jest terminowa realizacja planów,
- w zależności od osiągniętych wyników – przygotowanie propozycji korekt,
- dokonanie zmian w planach.

Planując system monitoringu należy pamiętać, że plany to tylko prognozy i nie gwarantują one pełnego wykonania. Trzeba zdawać sobie sprawę, że mogą się zdarzyć odchylenia i określić, jaka skala tych odchyleń będzie dla nas akceptowalna.

Zasady monitorowania

Ustalono, że monitorowanie, by stać się skutecznym narzędziem w procesie wdrażania strategii, powinno charakteryzować się następującymi zasadami:

- **Wiarygodność** – Informacja musi być bardzo wiarygodna i musi opierać się na niepodważalnych danych. Niedokładne dane systemu monitorowania mogą spowodować podjęcie niewłaściwych działań korygujących,

- **Aktualność** – Informacje muszą być zbierane, przekazywane i oceniane w sposób ciągły, który umożliwi podjęcie na czas działań korygujących oraz stosownych korekt w momencie aktualizacji strategii,
- **Obiektywność** – Monitorowanie prowadzone w oparciu o analizę wskaźników porównawczych daje możliwość prowadzenia obiektywnej oceny, niezakłóconej subiektywnością, wynikającą z przywiązania do własnych pomysłów,
- **Skupienie się na strategicznych punktach** – Monitorowanie koncentrować się będzie na dziedzinach, w których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia największych odchyień, mogących wywoływać zahamowania w realizacji danego projektu lub jego zatrzymanie,
- **Realizm** – Monitorowanie musi być zgodne z realiami projektu. Wdrażający Strategię powinien dostrzegać przede wszystkim te elementy procesu, które świadczą o wydajności i jakości dostarczanych produktów,
- **Koordinacja informacji** – Monitorowanie musi być skoordynowane z tokiem pracy tak, aby nie wpływało na ich zahamowanie, ani też nie przeszkadzało w realizacji podejmowanych działań. Monitorowanie każdego z etapów projektu powinno wpływać na powodzenie całego projektu. Oceny, których dokonuje się w trakcie jego realizacji, powinny być znane członkom zespołu sterującego realizacją strategii, a w przypadku ujawnienia uchybień, należy podjąć działania, których celem będzie naprawienie błędów oraz zapobieżenie powstaniu podobnych sytuacji w przyszłości. Informacje płynące z prowadzonego monitoringu powinny docierać do wszystkich członków zespołu tak, aby umożliwić im właściwe podejmowanie decyzji dotyczących realizacji projektu,
- **Elastyczność monitorowania** – Mechanizm i sam proces monitorowania muszą być na tyle elastyczny, aby mógł szybko reagować na zachodzące zmiany. Również w przypadku dokonywania zmian i korekt projektu należy dbać o to, aby modyfikować system oceny w sposób dostosowany do zmieniających się oczekiwań w późniejszych etapach projektu.
- **Normatywność i operacyjność monitorowania** – Skuteczny system monitorowania w przypadku wykrycia uchybień i odchyień od przyjętych norm powinien wskazywać, jakie należy podjąć działania korygujące. W sposobie raportowania powinno być zastrzeżone, jakie działania należy podjąć w przypadku, kiedy zakładane w projekcie rezultaty nie zostają osiągnięte bądź ich jakość budzić będzie wątpliwość. W każdym projekcie należy wskazać, jakie działanie może podjąć odbiorca projektu, aby wyrównać dysproporcje i doprowadzić do realizacji założonego celu.

Monitoringiem w przypadku powiatu gostyńskiego zajmować się będą pracownicy Starostwa Powiatowego. W przypadku identyfikacji poważnych problemów w realizacji któregoś z projektów (mogących skutkować całkowitym lub częściowym niezrealizowaniem, albo

opóźnieniem), pracownicy będą zgłaszać ten fakt Zarządowi w celu omówienia zaistniałej sytuacji i podjęcia środków zaradczych.

Po to, aby niniejszy dokument pełnił faktyczną rolę podstawowego narzędzia zarządzania ograniczeniem emisji, powinien on być zaopatrzony w mierniki, za pomocą których będzie można śledzić, czy realizowane zadania faktycznie przyczyniają się do osiągnięcia pożądanego docelowego stanu.

6.5. Ocena skutków realizacji Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego (ewaluacja)

Ocena (ewaluacja) to spojrzenie na realizację PMMPG z punktu widzenia osiągnięcia rezultatów, wpływów i potrzeb, które miały być osiągnięte. Ma ona odpowiedzieć na pytanie, czy coś zostało zrobione dobrze.

Ocena powinna być prowadzona przez cały okres wdrażania PMMPG. Konsekwencjami negatywnej oceny w trakcie realizacji Programu może być:

- zakończenie danego zadania wcześniej,
- zmiana celów,
- zmiana sposobów realizacji,
- zmiana poziomu założonych mierników,
- zmiana wykonawcy,
- dodatkowa akcja informacyjna,
- wprowadzenie dodatkowych zachęt.

Z kolei ocena końcowa nie wpływa na PMMPG w trakcie jego realizacji, ale może skutkować nowymi projektami w nowym Programie na dalsze lata. Służy ona zbieraniu doświadczeń i wyciąganiu wniosków na przyszłość.

W trakcie dokonywania oceny należy odpowiedzieć na poniższe pytania:

1. Czy poszczególne zadania zostały wdrożone na czas, w ramach założonego budżetu i czy zostały osiągnięte zaplanowane efekty? Jeżeli nie, to:
 - dlaczego tak się stało?
 - co można zrobić w przyszłości, aby uniknąć błędów?
2. Czy osiągnięto zaplanowane rezultaty (skuteczność)? Czy założony poziom redukcji emisji został osiągnięty? Jeżeli nie, to:
 - dlaczego tak się stało?
 - co można zrobić, aby zapewnić lepszą realizację w przyszłości?
 - co można zrobić, aby zwiększyć skuteczność naszych działań?

3. Czy rezultaty zostały osiągnięte przy założonych kosztach (efektywność działań)? Czy zasoby użyte do realizacji działania nie przekroczyły założonych poziomów? Jeżeli nie, to:

- dlaczego tak się stało?
- co można coś zrobić, aby działania były bardziej efektywne?

4. Czy realizacja Programu przyczyniła się do osiągnięcia naszych celów strategicznych? Czy osiągnięte rezultaty i ich wpływ na cele strategiczne mają długoterminowy charakter? Jeżeli nie, to:

- dlaczego tak się stało?
- co można zrobić, aby osiągnąć bardziej długoterminowy charakter wyników i lepszą ocenę ich wpływu?
- co można zrobić, aby zwiększyć długoterminowy charakter osiągniętych rezultatów?

Za ewaluację skutków wdrażania Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego będą odpowiadać pracownicy Starostwa Powiatowego, przekazując raport do Zarządu Powiatu, a następnie Radzie Powiatu Gostyńskiego.

6.6. Korekty Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego

Zapisane w PMMPG zadania nie powinny być zatwierdzone raz na zawsze – co jakiś czas powinny być one przeglądane i ewentualnie korygowane bądź uzupełniane stosownie do zmieniających się uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych. Równocześnie do dokumentu PMMPG powinny być wprowadzane nowe projekty i zadania, wynikające z pojawiających się możliwości (na przykład pozyskanie dodatkowych środków), bądź zgłaszanych potrzeb.

7. Spis Rysunków

Rysunek 2.1. Położenie powiatu gostyńskiego w południowo-zachodniej Wielkopolsce	27
Rysunek 2.2. Powiat gostyński z głównymi miejscowościami.....	28
Rysunek 2.3. Mapa interesariuszy Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego	35
Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w rejonie ulicy Kolejowej w Gostyniu.....	52
Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w obszarze miasta Gostyń.....	53
Rysunek 2.6. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w gminie Piaski	53
Rysunek 2.7. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych na DK12 w okolicach gminy Piaski	54
Rysunek 2.8. Sieć komunikacyjna powiatu gostyńskiego	79
Rysunek 2.9. Drogi rowerowe istniejące, budowane i planowane do budowy na terenie powiatu gostyńskiego.....	102
Rysunek 2.10. Sieć dróg rowerowych w Gminie Borek Wielkopolski	105
Rysunek 2.11. Sieć dróg rowerowych w Gminie Gostyń.....	106
Rysunek 2.12. Sieć dróg rowerowych w Gminie Krobia.....	107
Rysunek 2.13. Sieć dróg rowerowych w Gminie Pępowo	108
Rysunek 2.14. Sieć dróg rowerowych w Gminie Piaski	109
Rysunek 2.15. Sieć dróg rowerowych w Gminie Pogorzela	110
Rysunek 2.16. Sieć dróg rowerowych w Gminie Poniec	111
Rysunek 2.17. Układ komunikacyjny powiatu gostyńskiego.....	113
Rysunek 2.18. Proponowane przez WBPP lokalizacje infrastruktury B&R	114
Rysunek 2.19. Potencjał powiązań rowerowych dla powiatu gostyńskiego.....	115
Rysunek 2.20. Największe generatory ruchu rowerowego dla powiatu gostyńskiego	115
Rysunek 2.21. Szlaki rowerowe systemu BIKE w Wielkopolsce i w powiecie gostyńskim.....	116
Rysunek 2.22. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej	136
Rysunek 2.23. Czynniki wpływające na wybór środka transportu	139
Rysunek 2.24. Środek transportu w czasie wolnym.....	140
Rysunek 2.25. Czas dotarcia do przystanku w powiecie gostyńskim.....	141
Rysunek 2.26. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych	148
Rysunek 4.1. Porównanie scenariuszy rozwoju mobilności dla powiatu gostyńskiego.....	183
Rysunek 5.1. Układ celów Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego.....	187
Rysunek 6.1 System instytucjonalny Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego	193

8. Spis Tabel

Tabela 2.1. Podstawowe dane demograficzne pomiędzy 2014 i 2023 rokiem	30
Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2014-2024.....	31
Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego	33
Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drogach krajowych (pomiar 2020/2021)	47
Tabela 2.5. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)	48
Tabela 2.6. Wykaz przystanków na terenie powiatu gostyńskiego przy drogach wojewódzkich	84
Tabela 2.7. Wykaz przystanków na terenie powiatu gostyńskiego przy drogach powiatowych	85
Tabela 2.8. Macierz przepływów związana z edukacją w powiecie gostyńskim, w roku szkolnym 2022/2023	99
Tabela 2.9. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie powiatu gostyńskiego ..	136
Tabela 2.10. Czas dotarcia do różnych destynacji.....	137
Tabela 2.11. Środek transportu mieszkańców powiatu gostyńskiego.....	138
Tabela 2.12. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców powiatu gostyńskiego.....	142
Tabela 2.13. Ocena komunikacji publicznej w powiecie gostyńskim.....	143
Tabela 2.14. Ocena stanu infrastruktury w powiecie gostyńskim	144
Tabela 2.15. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców powiatu gostyńskiego	147
Tabela 2.16. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym.....	149
Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2035	190
Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Programie Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego	191

9. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy

ANKIETA

dla mieszkańców powiatu gostyńskiego

Szanowni Państwo,

W imieniu Starosty Gostyńskiego zwracam się z uprzejmą prośbą o wypełnienie ankiety, której wyniki pozwolą na opracowanie **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla obszaru Powiatu Gostyńskiego**. Dokument ten ma kluczowe znaczenie dla poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej, ograniczenia emisji CO₂ oraz ochrony środowiska na terenie naszego powiatu.

Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest także niezbędne, aby umożliwić powiatowi ubieganie się o środki unijne, między innymi na budowę ścieżek rowerowych i inne inwestycje transportowe na terenie powiatu.

Ankieta jest w pełni anonimowa, a wszystkie zebrane odpowiedzi będą wykorzystywane wyłącznie do określenia kluczowych problemów komunikacyjnych powiatu, opracowania PZMM oraz przygotowania studium wykonalności inwestycji transportowych. Wyniki zostaną zaprezentowane wyłącznie w formie zbiorczych zestawień i wniosków z analizy zebranych danych, bez ujawniania pojedynczych odpowiedzi.

Serdecznie dziękujemy za poświęcenie czasu i udział w tworzeniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który przyczyni się do poprawy jakości życia w naszym powiecie.

Kwestionariusz

1. Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych sposobów przemieszczania się? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Sporadycznie	Nie korzystam	Nie korzystam, ale chciałbym
Samochodem jako kierowca						
Samochodem jako pasażer						
Skuterem/motocyklem						
Rowerem						

Hulajnogą elektryczną						
Pieszo						
Autobusem						
Koleją						
W inny sposób						

2. Ile czasu dziennie (średnio) spędza Pani/Pan w środkach komunikacji publicznej? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Mniej niż 15 minut
☐ 16-30 minut
☐ 31-60 minut
☐ 61-90 minut
☐ Powyżej 90 minut
☐ Nie korzystam

3. Ile czasu zabiera Pani/Panu podróż do celu podróży (tylko jedna odpowiedź)

Wyszczególnienie	do 5 min	6-10 min	11-15 min	16-20 min	21-30 min	Powyżej 30 min	Nie korzystam
Praca	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsce nauki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Urzędy i administracja	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zakupy	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ośrodki zdrowia	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tereny rekreacyjne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsca rozrywki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży (możliwe wiele odpowiedzi)

Wyszczególnienie	Pieszo	Rowery	Hulajnogą elektryczną	Skuterym/Motocyklem	Autobusem	Koleją	Samochodem	Nie korzystam
Praca	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsce nauki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Urzędy i administracja	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zakupy	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Ośrodki zdrowia	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tereny rekreacyjne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsca rozrywki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. Jakie czynniki decydują o wyborze przez Panią/Pana głównego środka transportu?
(możliwe wiele odpowiedzi)

- ☐ Dostępność środka transportu
- ☐ Wygoda i komfort
- ☐ Czas dojazdu
- ☐ Koszt przejazdu
- ☐ Dbłość o środowisko
- ☐ Bezpieczeństwo jazdy i dojazdu
- ☐ Bezpośrednie dotarcie do celu
- ☐ Inne, jakie?

6. W jaki sposób najczęściej przemieszcza się Pani/Pan w czasie wolnym? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Samochodem jako kierowca
- ☐ Samochodem jako pasażer
- ☐ Rowerem
- ☐ Piesz
- ☐ Autobusem,
- ☐ Kolej
- ☐ W inny sposób, jaki?

7. Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie na przystanek komunikacji publicznej? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Mniej niż 5 minut
- ☐ 6-10 minut
- ☐ 11-20 minut
- ☐ 21-30 minut
- ☐ Powyżej 30 minut
- ☐ Nie dotyczy

8. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po powiecie gostyńskim jako (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu):

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie	Nie mam zdania
Kierowca samochodu					
Pasażer samochodu					
Rowerzysta					

Pieszy					
Użytkownik hulajnogi elektr.					
Kierowca skutera/motocyklu					
Pasażer autobusu					
Pasażer pociągu					

9. Jakie miejsce w swojej okolicy uważa Pani/Pan za szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu? (Proszę o wpisanie nazwy miasta/miejscowości)

.....

10. Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w powiecie gostyńskim? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo dobrze	Dobrze	Przeciętnie	Źle	Bardzo źle
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb					
Częstotliwość kursowania					
Punktualność pojazdów					
Komfort podróży					
Bezpieczeństwo podróży					
Koszt przejazdu					
Lokalizację przystanków					
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami					
Dostępność informacji o przejazdach					

11. Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo dobry	Dobry	Zadowalający	Zły	Bardzo zły
Drogowej					
Rowerowej					
Pieszej					
Komunikacji publicznej					

12. Jakie działania skłoniłyby Panią/Pana do rezygnacji z codziennego podróżowania samochodem? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

Rozbudowa sieci dróg rowerowych	
---------------------------------	--

Stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych	
Większa dostępność parkingów typu Park&Ride (Park & Ride (P&R) to system parkingów przy węzłach transportu publicznego, umożliwiający kierowcom zostawienie samochodu i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową, co zmniejsza korki i emisję spalin.)	
Zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej	
Bezpłatna komunikacja publiczna	
Wzrost kosztów eksploatacji samochodu	
Większa integracja środków komunikacji publicznej	
Nic nie skłoni mnie do rezygnacji z podróżowania samochodem	
Nie podróżuję samochodem	
Inne (jakie?)	

13. Jakie działania Pani/Pana zdaniem skłoniłyby Panią/Pana do korzystania z roweru?
(Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

Rozbudowa dróg rowerowych w mieście	
Rozbudowa dróg rowerowych poza miastem	
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej	
Montaż licznych stojaków rowerowych	
Lepsza dostępność systemu Roweru Miejskiego	
Rozbudowa parkingów Bike & Ride (Bike & Ride (B&R) to system łączący jazdę rowerem z transportem publicznym poprzez parkingi rowerowe przy stacjach i przystankach, ułatwiający ekologiczne podróżowanie)	
Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki	
Inne (jakie?)	

14. Czy stworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych w powiecie gostyńskim może skłonić Panią/Pana do wyboru roweru jako sposobu na dotarcie do miejsca pracy lub nauki?

- ☐ Tak
☐ Nie

15. Czy uważa Pani/Pan, że budowa ścieżek rowerowych to zadanie władz samorządowych i że powinny zostać zwiększone nakłady finansowe na ten cel?

- ☐ Tak
☐ Nie
☐ Nie mam zdania

16. Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do powiatu gostyńskiego? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo uciążliwe	Raczej uciążliwe	Raczej nieuciążliwe	Wcale nieuciążliwe
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów				
Zanieczyszczenie spalinami				
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach, zieleni)				
Korki na drogach				
Nadmierny hałas				
Brak oświetlenia				
Inne, jakie				

17. Czy kiedykolwiek słyszała/słyszał Pani/Pan o Inteligentnych Systemach Transportowych? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Tak
☐ Nie

PYTANIE 18 i 19 zaznacz proszę jako nieobowiązkowe -prośba powiatu

18. Jak ocenia Pani/Pan potencjalne znaczenie poszczególnych podsystemów wchodzących w skład Inteligentnego Systemu Transportowego w odniesieniu do powiatu gostyńskiego? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

(Inteligentny system transportowy (ITS) to zaawansowane rozwiązania technologiczne, które poprawiają efektywność, bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego poprzez wykorzystanie czujników, sztucznej inteligencji oraz systemów komunikacji. ITS obejmuje m.in. inteligentne sygnalizacje świetlne, systemy informacji dla kierowców oraz automatyczne pobieranie opłat, przyczyniając się do redukcji korków i emisji spalin).

	Bardzo duże	Duże	Średnie	Małe	Bardzo małe
zintegrowany system zarządzania ruchem (zmniejszenie zatorów na drogach, bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej oraz nadzór nad funkcjonowaniem poszczególnych elementów systemu transportowego)					
zintegrowany system informacji transportowej (przekazywanie informacji pasażerom komunikacji publicznej na temat rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdu za pomocą elektronicznych tablic zmiennej treści umieszczonych przy przystankach)					

zintegrowany system zarządzania służbami ratowniczymi (zintegrowany system obsługi wywołań alarmowych, który pozwala na natychmiastowe i równoczesne powiadomienie wszystkich służb, zarządzanie taborem pojazdów uprzywilejowanych)					
--	--	--	--	--	--

19. Czy Pani/Pana zdaniem usługi oferowane w ramach Inteligentnych Systemów Transportowych mogłyby pomóc naszemu powiatowi rozwiązać jego główne problemy transportowe? (tylko jedna odpowiedź)

- ☐ Zdecydowanie tak
☐ Raczej tak
☐ Nie mam zdania
☐ Raczej nie
☐ Zdecydowanie nie

20. Które z ulic/dróg położonych na terenie powiatu gostyńskiego powinny być w pierwszej kolejności zmodernizowane? (Proszę wymienić maksymalnie 3 postulaty)

21. Na jakich odcinkach (w których miejscach) na terenie powiatu gostyńskiego w pierwszej kolejności powinny być wybudowane drogi rowerowe? (Proszę wymienić maksymalnie 3 postulaty)

22. Gdzie na terenie powiatu gostyńskiego powinny być wybudowane nowe parkingi Bike&Ride? (Proszę wymienić maksymalnie 3 postulaty)

23. Gdzie na terenie powiatu gostyńskiego powinny być wybudowane nowe miejsca parkingowe dla samochodów? (Proszę wymienić maksymalnie 3 postulaty)

- 24. Gdzie na terenie powiatu gostyńskiego powinny być wybudowane nowe przystanki autobusowe? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)**

- 25. Jakie zmiany należy wprowadzić w funkcjonującym obecnie systemie transportu publicznego powiatu gostyńskiego, aby był bardziej efektywny? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)**

Metryczka

1	Płeć
☐ Kobieta	☐ Mężczyzna

2	Miejsce zamieszkania
☐ Miasto	☐ Obszar wiejski

3	Miejsce zamieszkania - gmina	
☐ Gmina Gostyń	☐ Gmina Krobia	☐ Gmina Borek Wielkopolski
☐ Gmina Pogorzela	☐ Gmina Poniec	
☐ Gmina Pępowo	☐ Gmina Piaski	

3	Wiek			
☐ Poniżej 18 lat	☐ 26-35 lat	☐ 46 – 55 lat	☐ Powyżej 65 lat	
☐ 19-25 lat	☐ 36-45 lat	☐ 56-65 lat		

4	Status zawodowy		
☐ Uczeń/student	☐ Pracuję dorywczo	☐ Emeryt	
☐ Pracuję na stałe	☐ Zajmuję się domem	☐ Rencista	
☐ Bezrobotny	☐ Przedsiębiorca	☐ Inny	

5	Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym					
Wyszczególnienie	1 szt.	2 szt.	3 szt.	4 szt.	5 szt. i więcej	Nie posiadam
Rower	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hulajnoga elektryczna	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skuter/Motocykl	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Samochód spalinowy	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Samochód elektryczny	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6	Jeśli ma Pan/Pani jakieś inne uwagi, prosimy je wpisać poniżej.

Uzasadnienie

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego stanowi dokument o charakterze strategicznym, którego celem nadrzędnym jest opracowanie działań długofalowych, ukierunkowanych na poprawę mobilności mieszkańców w sposób zrównoważony, tj. z uwzględnieniem aspektów społecznych, środowiskowych oraz gospodarczych.

Zgodnie ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198), jednostki samorządu terytorialnego prowadzą politykę rozwoju w sposób zintegrowany i zgodny z dokumentami strategicznymi, uwzględniając potrzeby mieszkańców oraz cele zrównoważonego rozwoju. Jednym z narzędzi tej polityki, służącym poprawie mobilności mieszkańców i ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko, jest Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego.

Przygotowanie dokumentu miało na celu zidentyfikowanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, wskazanie działań inwestycyjnych i organizacyjnych poprawiających efektywność transportu publicznego oraz rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszej. Dokument ten będzie stanowić podstawę do ubiegania się o środki zewnętrzne, w szczególności w ramach funduszy Unii Europejskiej.

W ramach prac nad dokumentem przeprowadzono działania konsultacyjne, które miały na celu poznanie opinii mieszkańców oraz użytkowników różnych form transportu. Konsultacje te miały charakter ankietowy – udostępniono formularze ankiet, w których respondenci mogli wypowiedzieć się na temat warunków transportowych, potrzeb komunikacyjnych oraz oczekiwań względem rozwoju mobilności w powiecie. W badaniu uczestniczyło ok. 700 osób reprezentujących zróżnicowane grupy mieszkańców. Ankieta objęła m.in. częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, czas trwania dojazdów do typowych celów (praca, szkoła, zakupy itp.), motywacje wyboru środka transportu, a także opinie na temat jakości komunikacji publicznej, infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa ruchu

Powyższe działania stanowią formę partycypacji społecznej, odpowiadają wymogom transparentności i otwartości procesu planowania oraz zapewniają uwzględnienie potrzeb mieszkańców w podejmowanych działaniach strategicznych.

W związku z powyższym, przyjęcie uchwały jest zasadne i celowe.