

Projekt

z dnia 8 września 2025 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY POWIATU GOSTYŃSKIEGO**

z dnia 2025 r.

**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) w związku z art. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 198), Rada Powiatu Gostyńskiego uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wraz Prognozą oddziaływania na środowisko Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Gostyńskiego.

§ 3. Traci moc uchwała nr XV/116/25 Rady Powiatu Gostyńskiego z dnia 26 czerwca 2025 r. w sprawie przyjęcia Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik nr 1 do uchwały nr
Rady Powiatu Gostyńskiego
z dnia 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 pieszny	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 środowiskową** – 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 różnicowane 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 uwzględniał 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 Pępowo 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 Pępowo. 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 inkluzywnych 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 umożliwi 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.

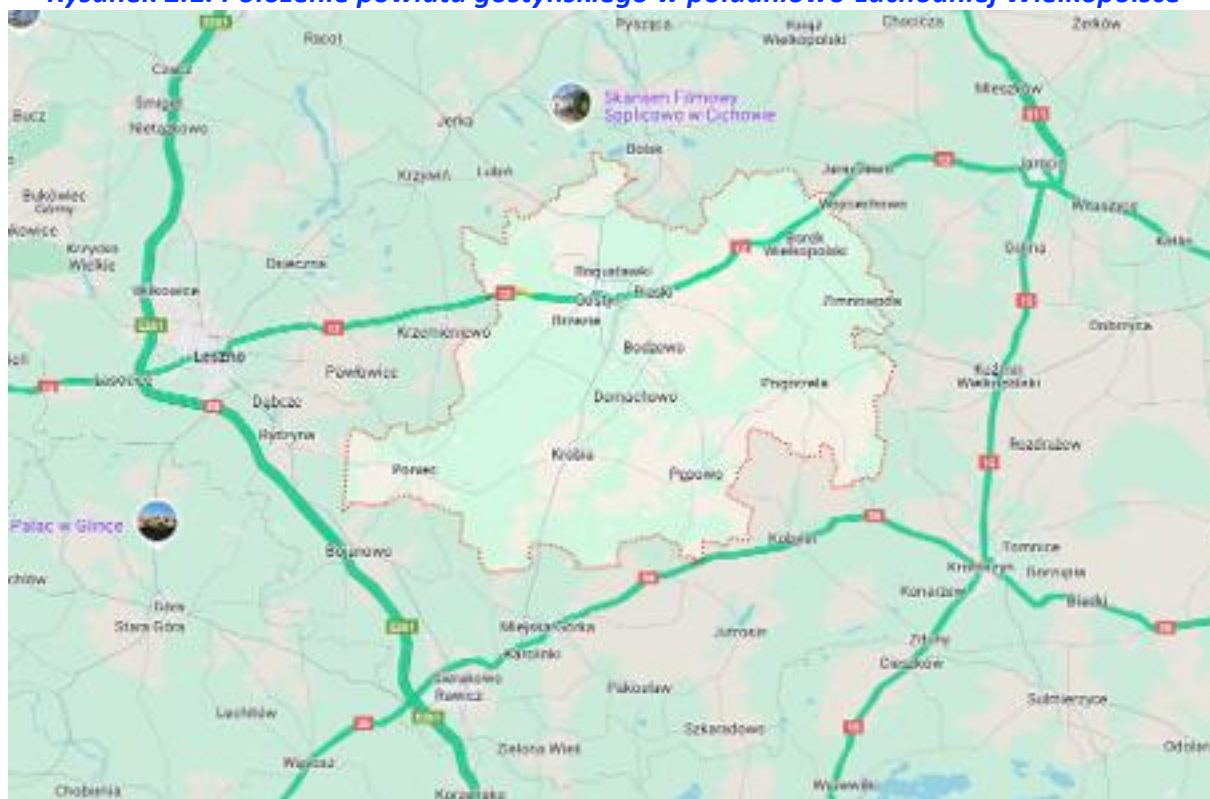
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru Funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 został opracowany dla obszaru funkcjonalnego, który pokrywa swoim zasięgiem obszar powiatu Gostyńskiego. Centrum obszaru funkcjonalnego jest miasto Gostyń, będące siedzibą władz powiatu.

Powiat gostyński zlokalizowany jest w południowej części województwa wielkopolskiego. Graniczy z sześcioma powiatami: kościańskim, jarocińskim, krotoszyńskim, rawickim, śremskim oraz leszczyńskim, co czyni go ważnym ogniwem przestrzennej i komunikacyjnej struktury południowej Wielkopolski (Rysunek 2.1.).

Rysunek 2.1. Położenie powiatu gostyńskiego w południowo-zachodniej Wielkopolsce

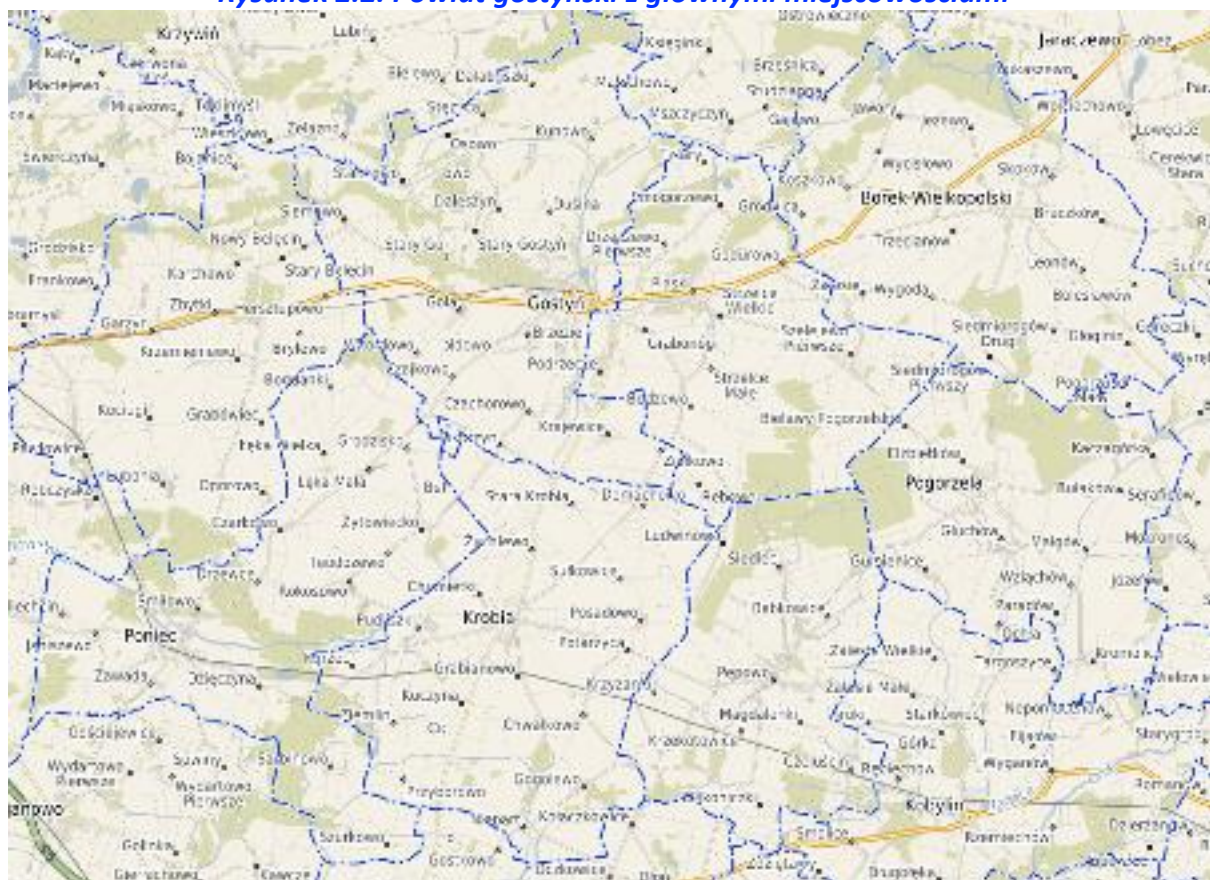


Źródło: google maps, 2025

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 Dzieżczynę). 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 wzmacniają 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

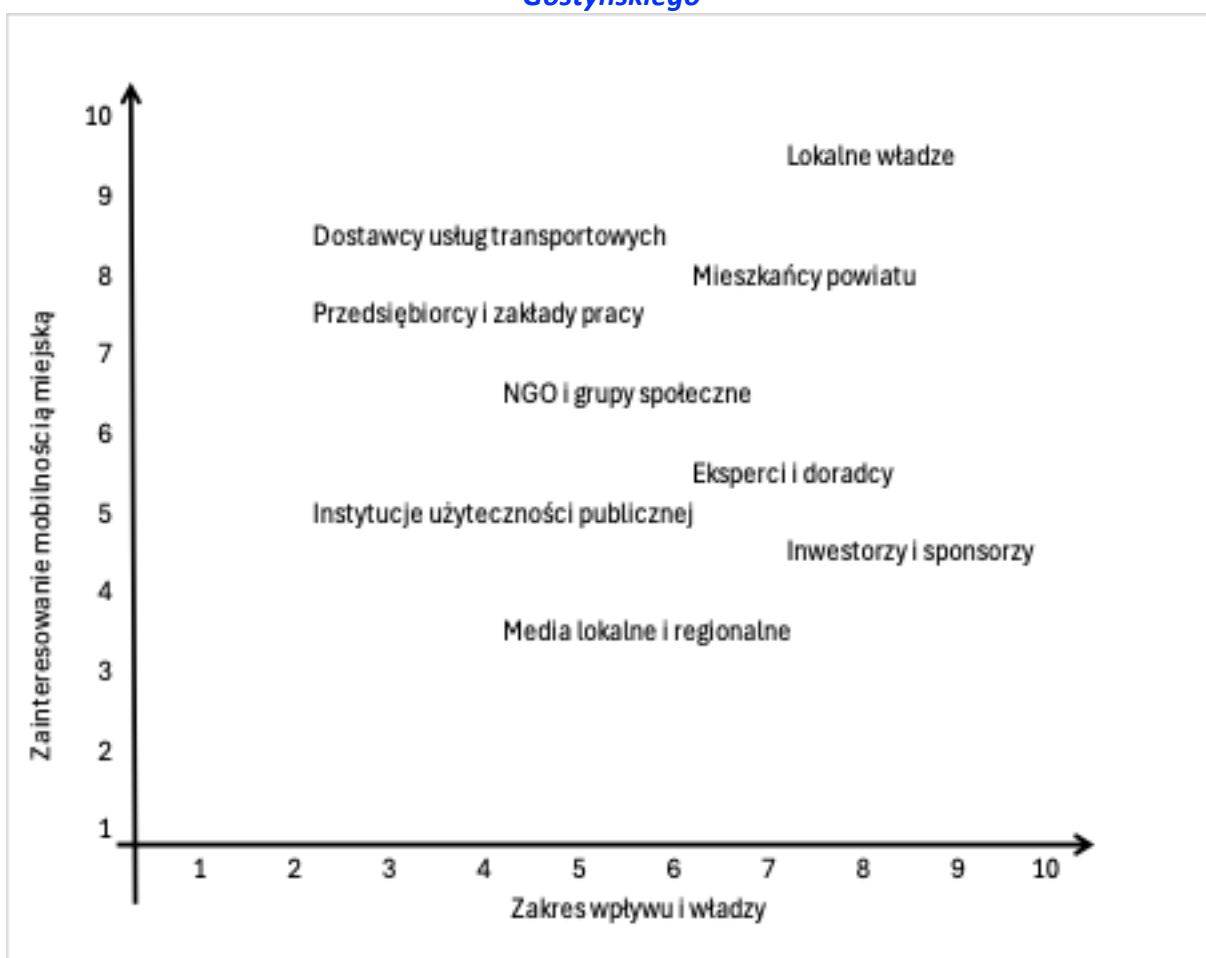
Lokalni przedsiębiorcy i akłady pracy	dostępność i widoczność dla klientów, dostawy, parkingi	wsparcie finansowe (np. sponsoring), opinie na temat potrzeb biznesowych	korzyści z lepszej dostępności i atrakcyjności powiatu; wysoka rola w aktywizacji gospodarczej oraz w kształtowaniu mobilności pracowniczej
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 dojazdu 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, lobbing, 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 napotykają 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. Odbývają 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, umożliwiając 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 najsłabszym 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) bywało 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 płynie. 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 przetwórnictwa).

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 pieszni 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 Pogorzela, 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 Pogorzela 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.

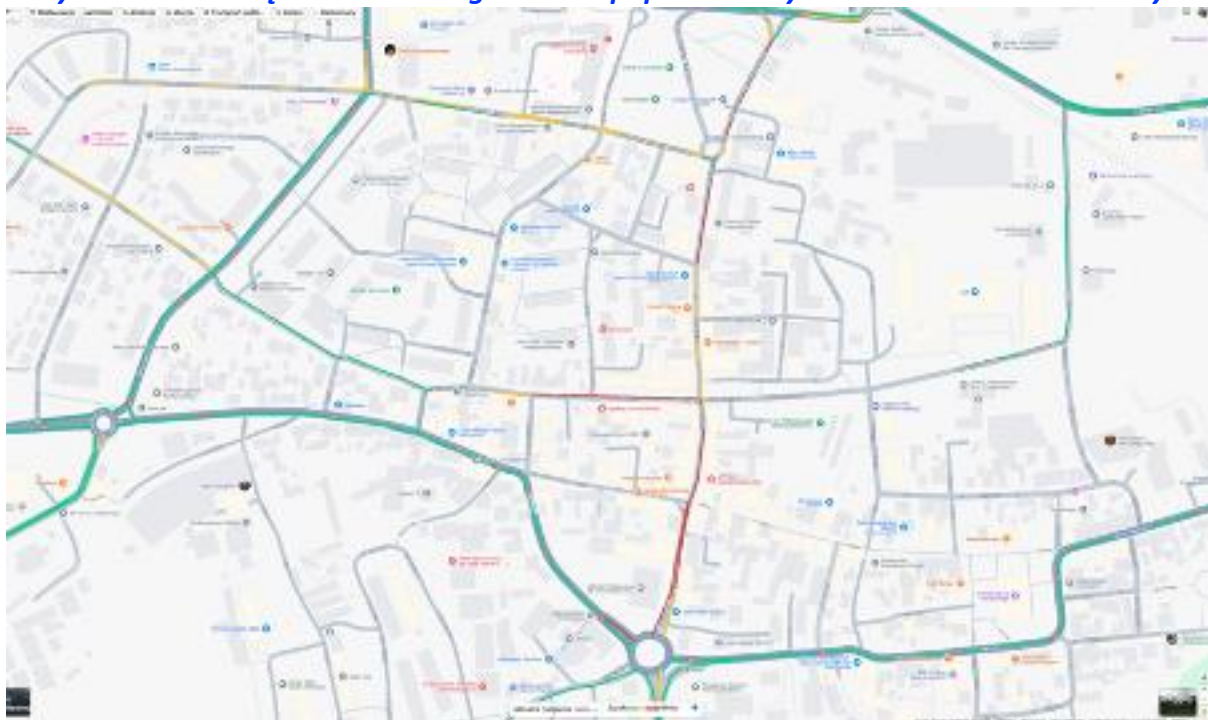
Poniec jako miasteczko odczuwa natężenie ruchu głównie w postaci przejazdów tranzytowych między powiatem leszczyńskim a gminami Krobia/Pępowo. Kierowcy jadący np. z Leszna w kierunku Krotoszyna często wybierają drogę przez Poniec i Krobię, unikając dłuższego objazdu drogami wojewódzkimi – stąd na ulicach 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



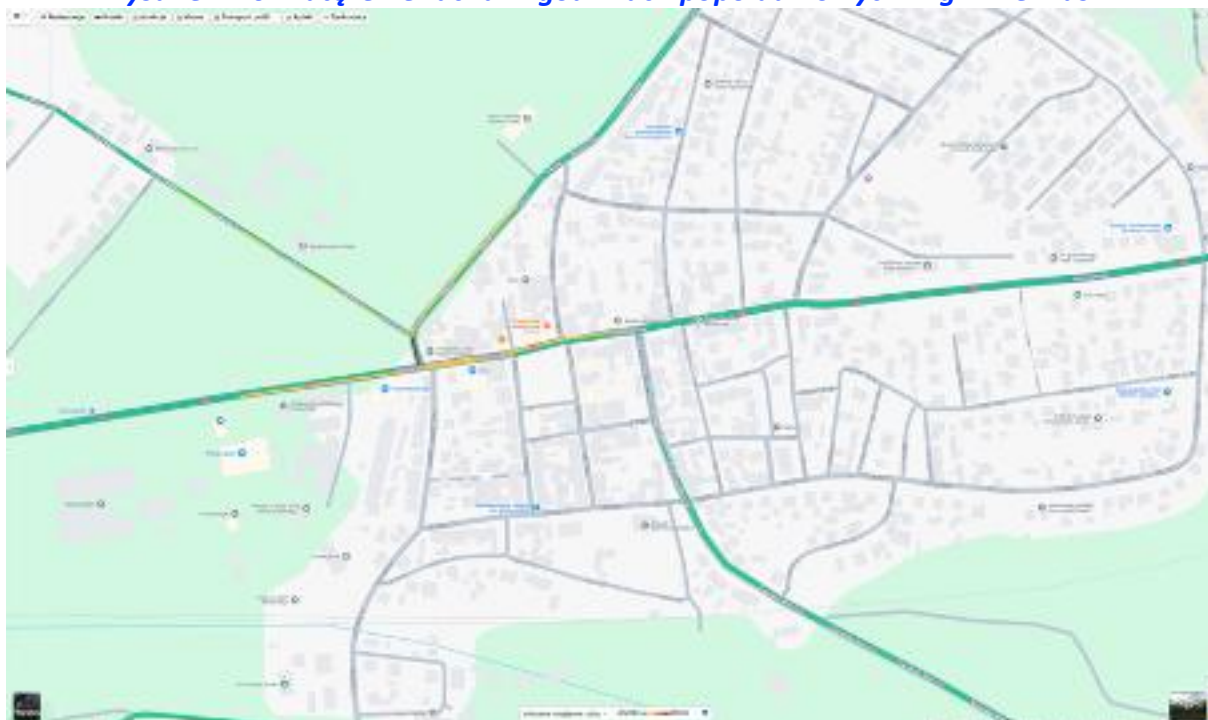
Źródło: Maps google, dostęp 04.04.2025

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



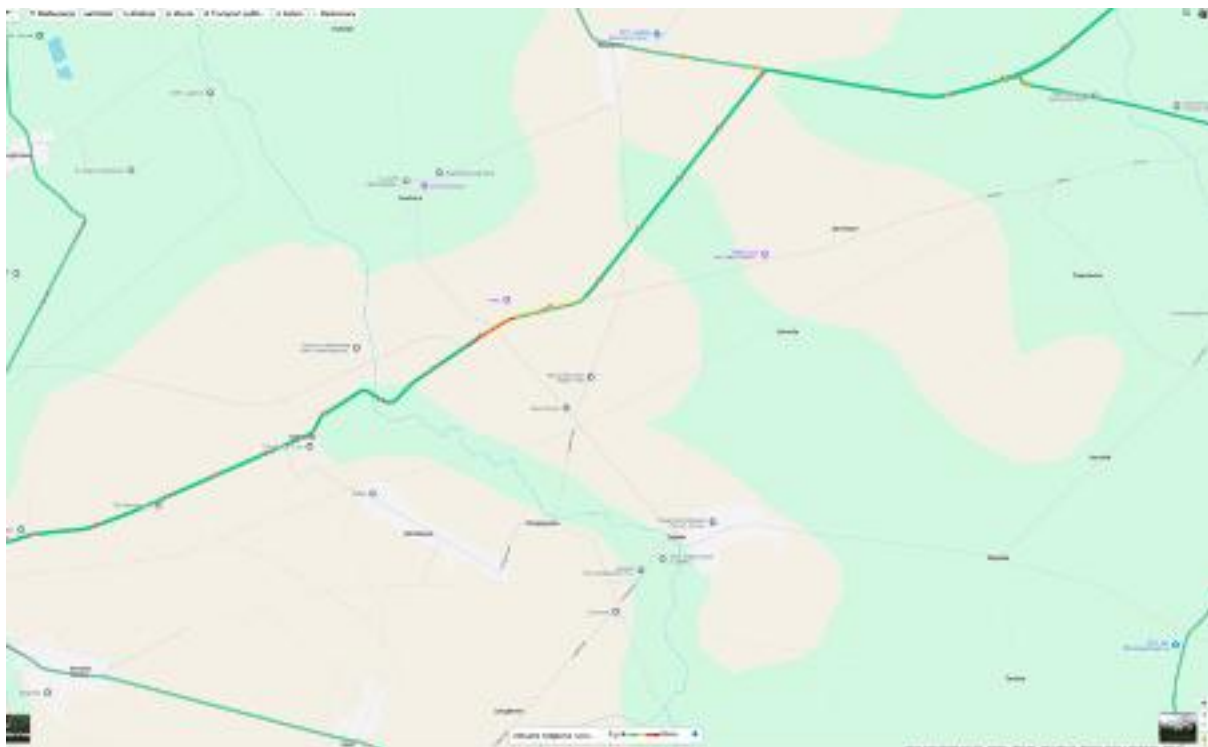
Źródło: Maps gogle, dostęp 25.04.2025

Rysunek 2.6. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w gminie Piaski



Źródło: Maps gogle, dostęp 25.04.2025

Rysunek 2.7. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych na DK12 w okolicach gminy 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 Wlkp., 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 ubył tranzyt, 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 Wilkp.:** 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 (łącznik 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 Gostyrńskiej (stara DK12) i Dręczewskiej – 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 pieszo-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 Pudliszki–Głoginin–Pogorzela 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 autobusowej 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 Czełuscin, 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 (łączących 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, Bodzewo) 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 inżynieryjnych 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 odbłasków 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 dzieć 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 szarym 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 się 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,
- **Maszyzny 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,
- **Tekstylia:**
 - 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,
- **Opakownictwo:**
 - 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, Brzezcie 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 Mysińskiego 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, Chumiętka 22, 63-840 Chumiętka,
- 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. Drzeczewska 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 – Lecznicy, 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.

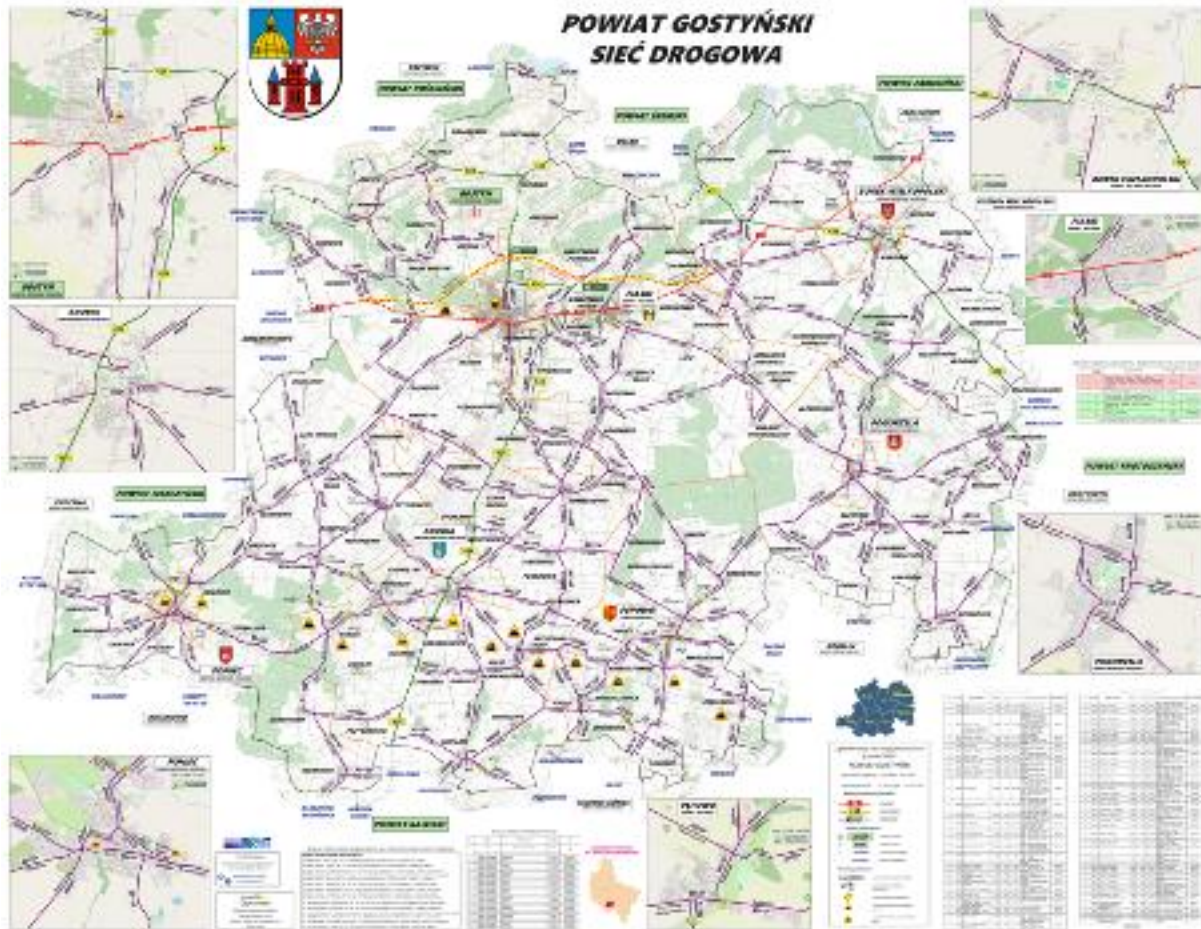
2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

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 Tomysł – 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, Brzezcie). 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 szczątkowy 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 przewozów 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 Wilkp., 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 pociągami. 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 (wiatra 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. Rydzyńska	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	Brzezcie	0369662
4906P	2+846, str. L	Brzezcie	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	o+ 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	Rębowa	0374686
4923P	0+026, str. P	Rębowa	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	Czełuścinek	0374255
4925P	6+012, str. P/L	Czełuścin	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	Daleszryn	0369745
4947P	3+217, str. P	Daleszryn	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	Czełuścín	0374249
5125P	1+546, str. P	Czełuścín	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 bezpośrednie 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 okołotransportowej – 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, Brzezcie (dowóz do ZSS),
- Dusina, Daleszyn, Malewo, Stężycza, 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 Borzęciczkach,
- 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, Ziemin, 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.) → Ziemin → 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.

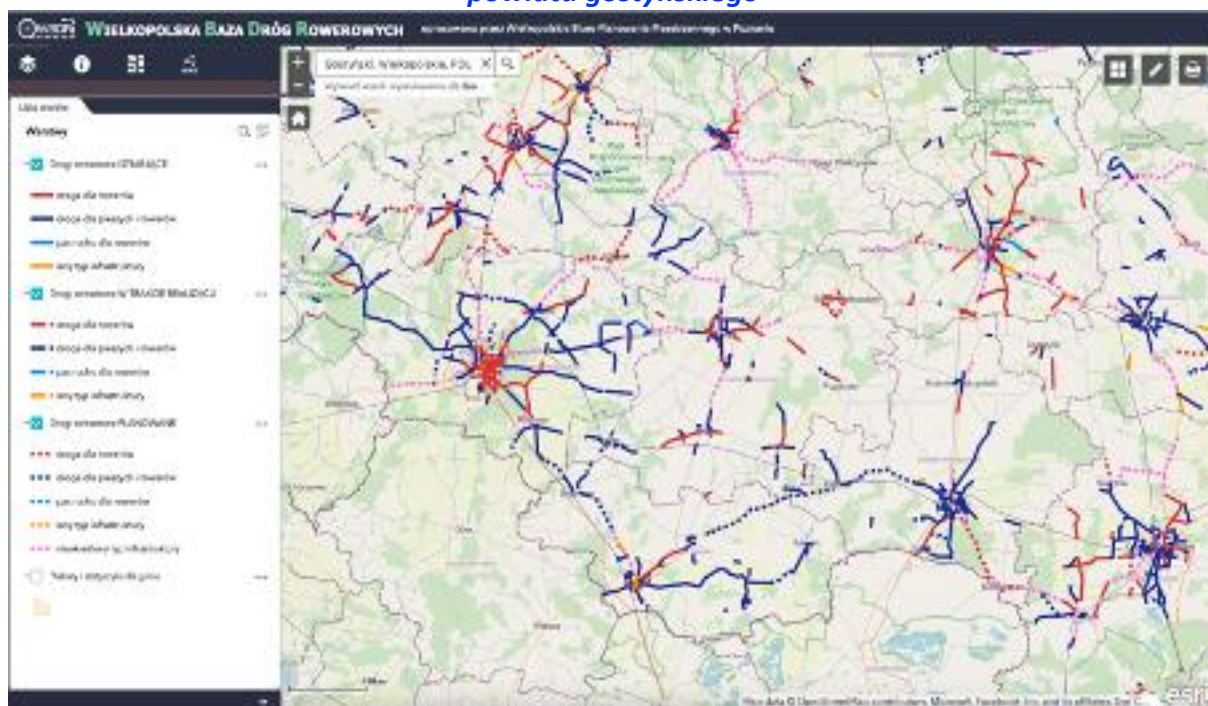
- **Popularyzacji ruchu rowerowego w codziennym życiu i rekreacji.** Rower jest traktowany jako ekologiczny środek transportu przyjazny klimatowi, wspierający zdrowy tryb życia i atrakcyjny turystycznie. Polityka przewiduje akcje promocyjne, eventy oraz współpracę z organizacjami pozarządowymi w celu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

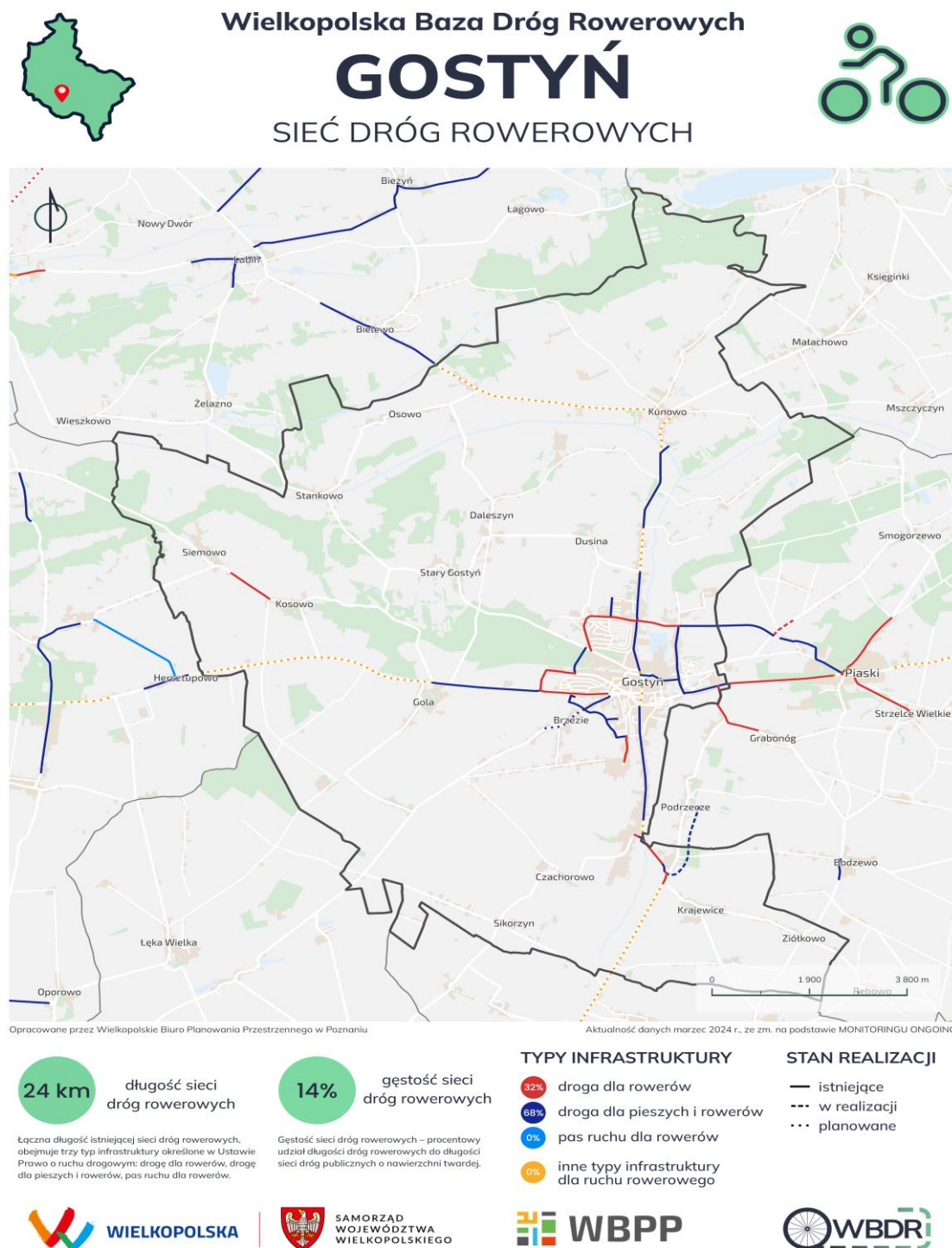
- a) Gmina Borek Wielkopolski – 2,9 km dróg rowerowych i 1,7% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.10.),
- b) Gmina Gostyń – 24,0 km dróg rowerowych i 14,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.11.),
- c) Gmina Krobia – 13,0 km dróg rowerowych i 8,7% - wskaźnik gęstości 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



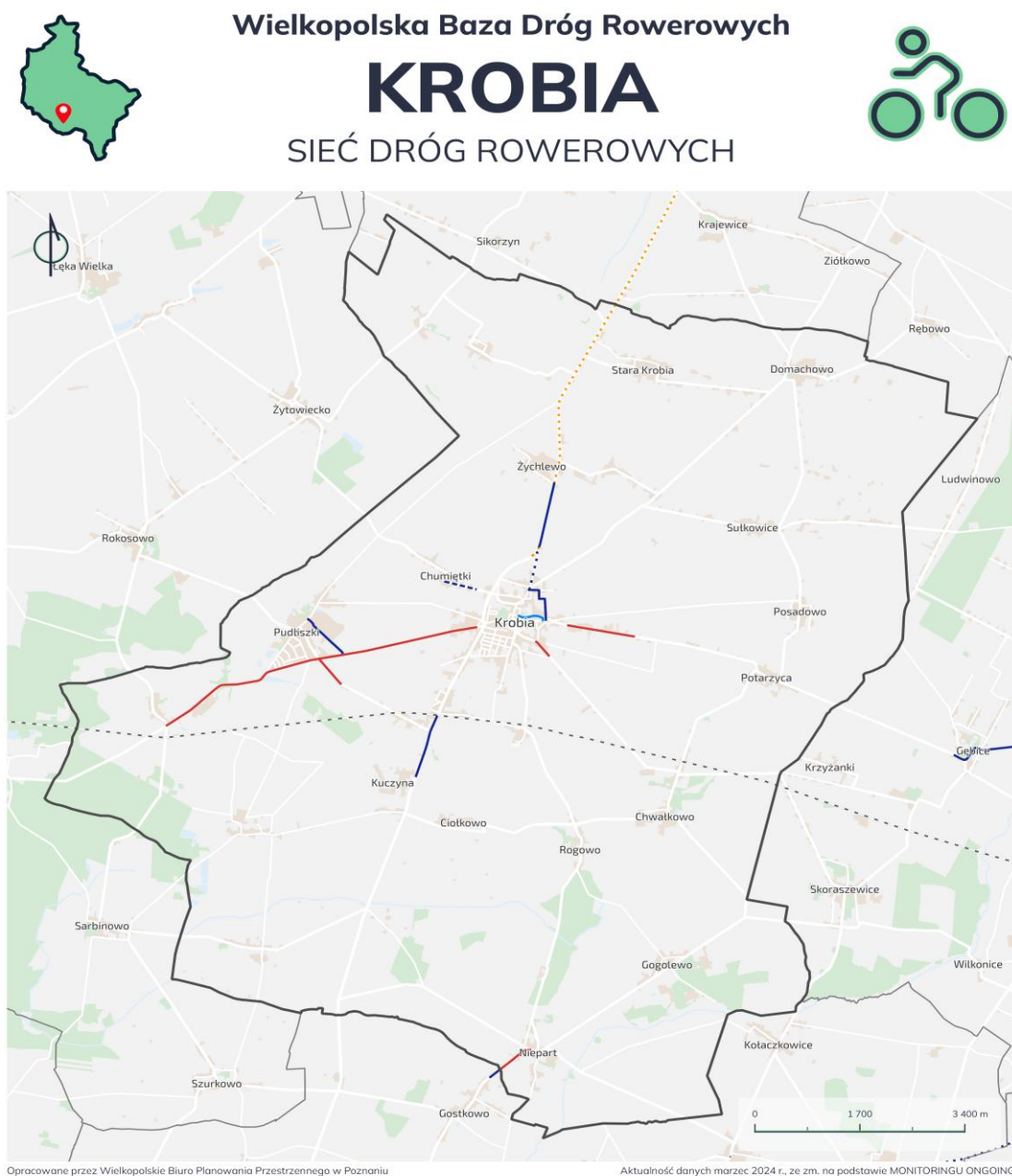
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

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



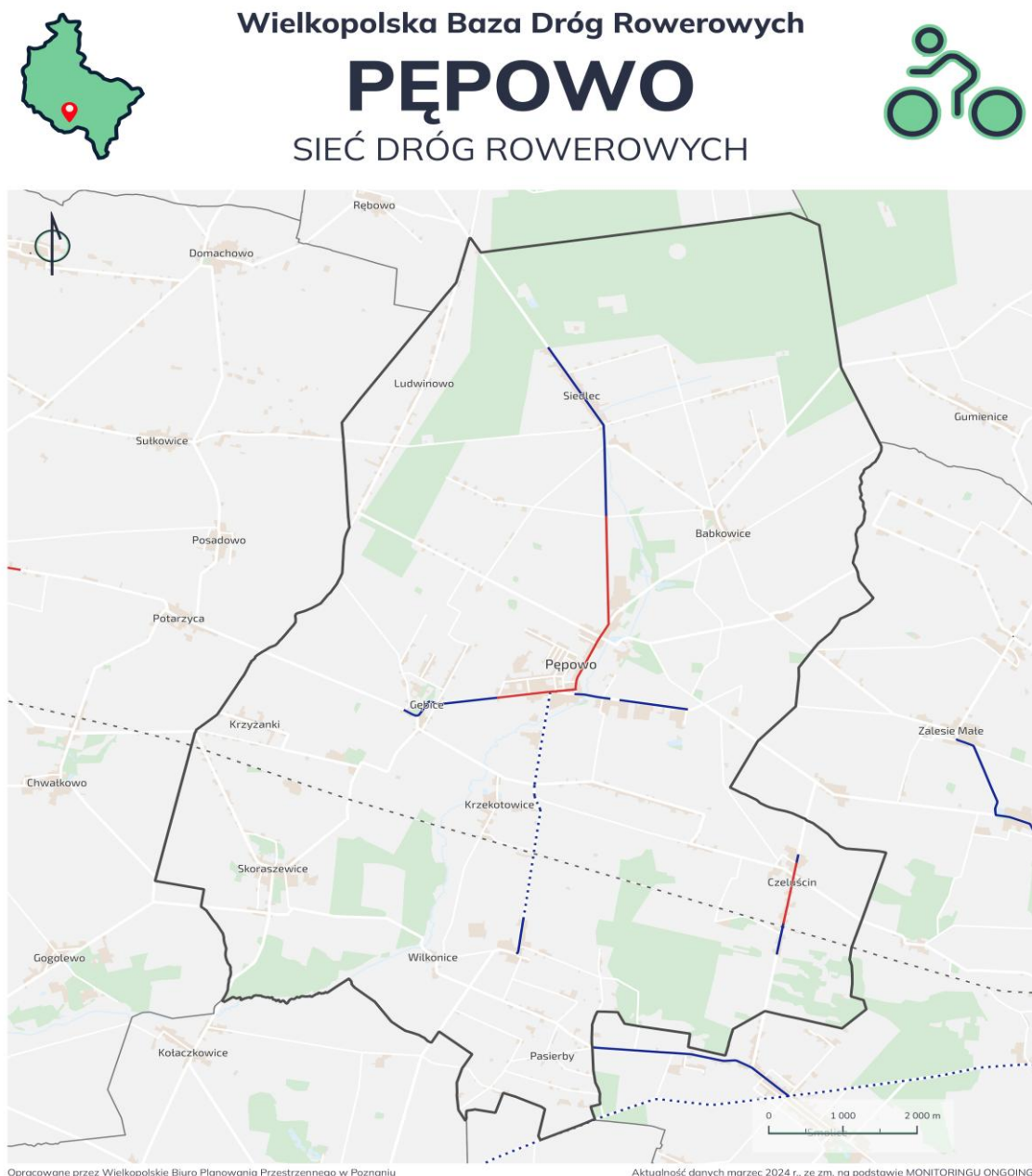
Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

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



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

Rysunek 2.13. Sieć dróg rowerowych w Gminie Pępowo



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



WIELKOPOLSKA



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO



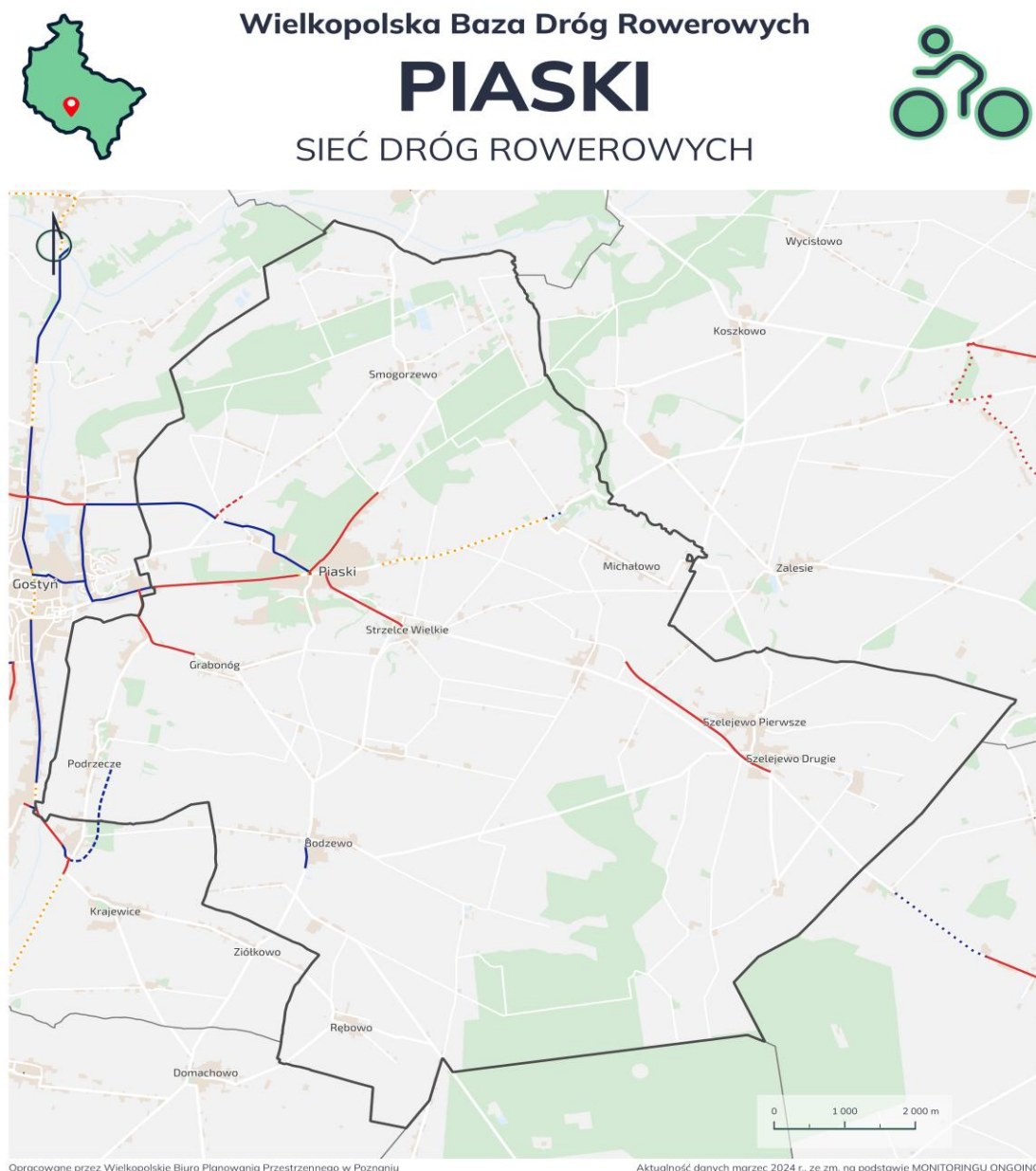
WBPP



WBDR

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

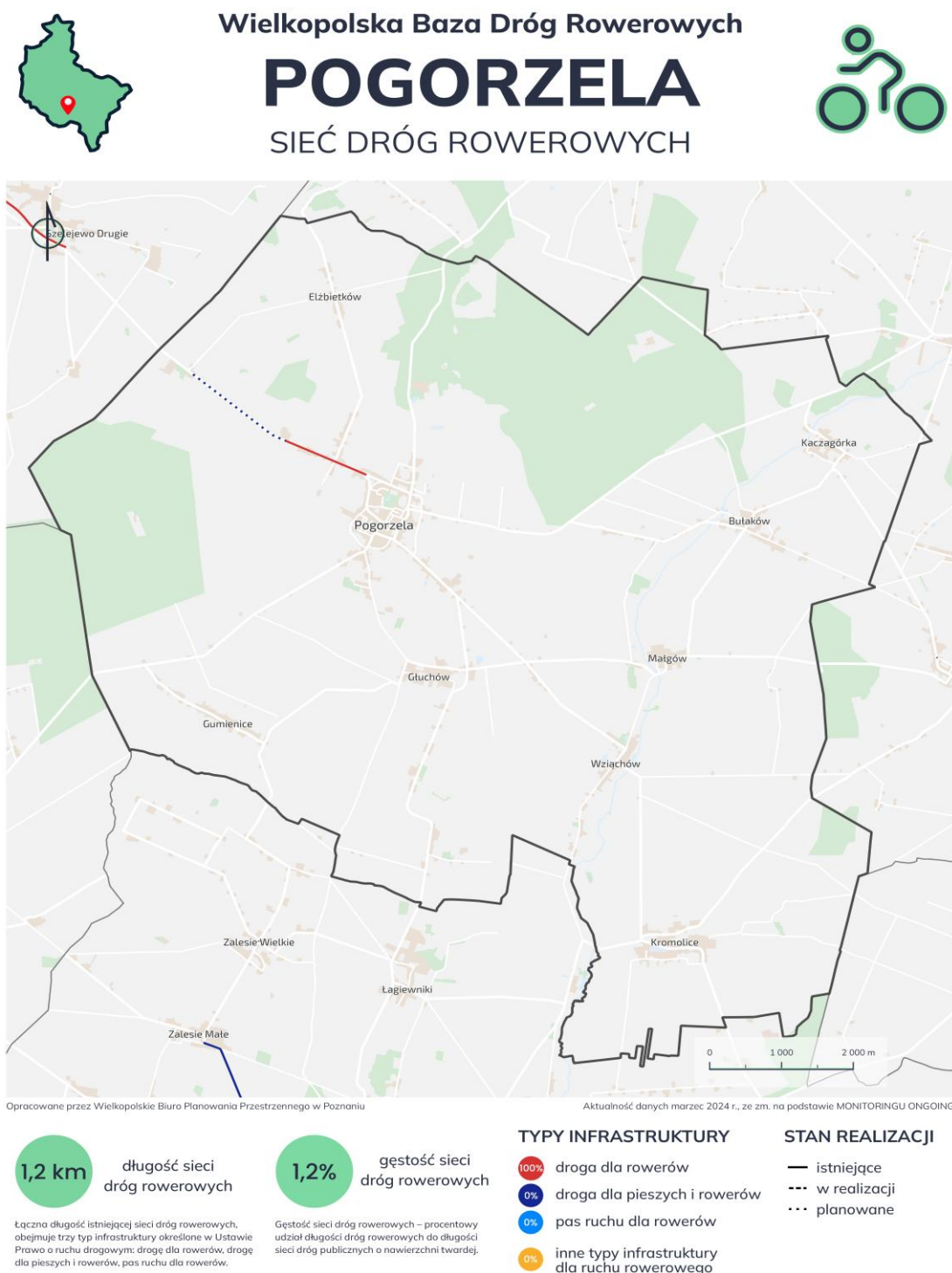
STAN REALIZACJI

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



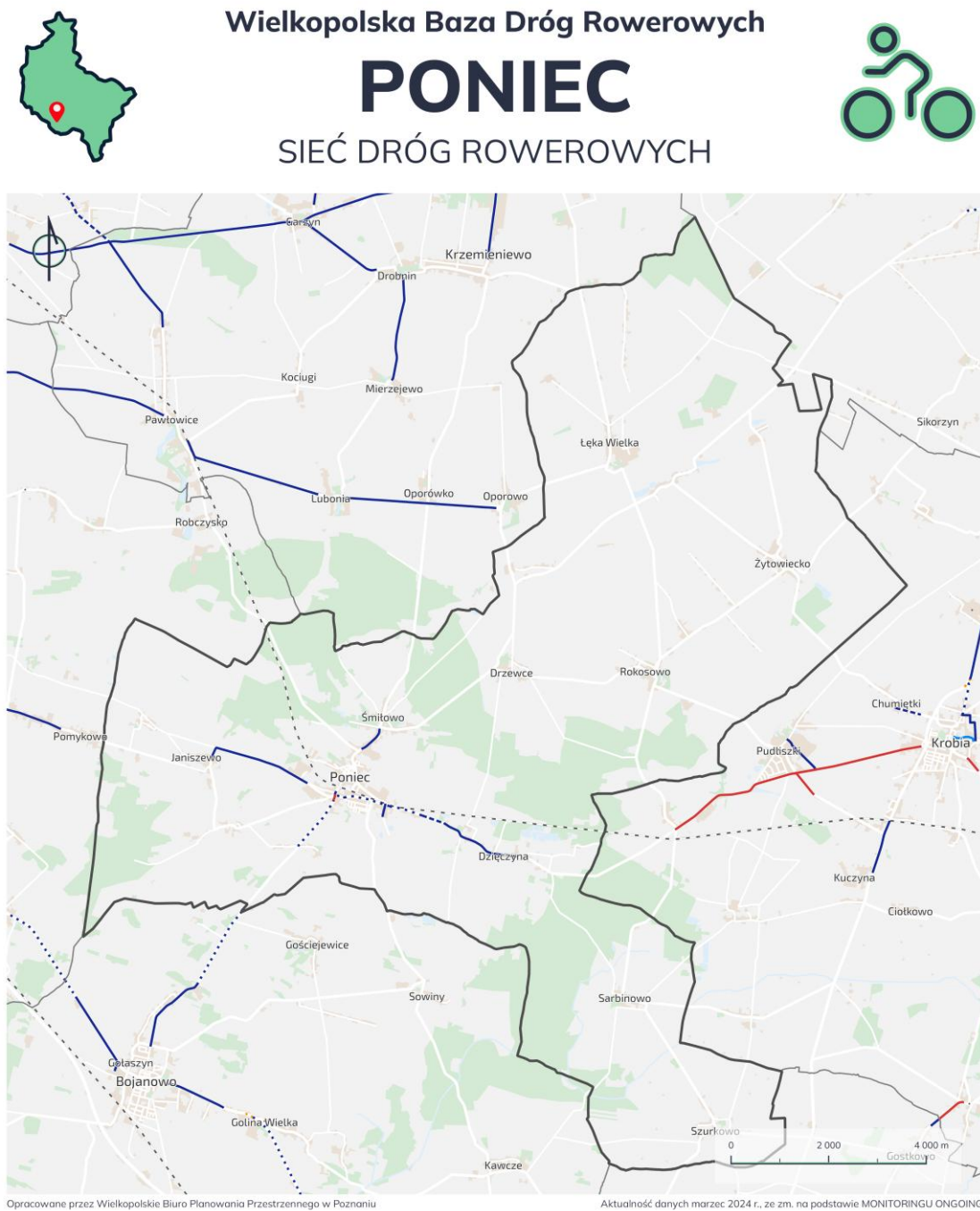
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

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



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 Kobyliny 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).

POWIAT GOSTYŃSKI

WYNIKI KONCEPCJI

STRUKTURA POWIĄZAŃ

18	POWIĄZAŃ PONADLOKALNYCH	191,4 km
16	POWIĄZAŃ PODSTAWOWYCH	174,4 km
4	DO MIASTA POWIATOWEGO	42,1 km
12	MIEDZYGMINNYCH	132,3 km
2	POWIĄZANIA UZUPEŁNIAJĄCE	17,0 km
1	ŁĄCZNIKOWE	14,6 km
1	MULTIMODALNE	2,4 km

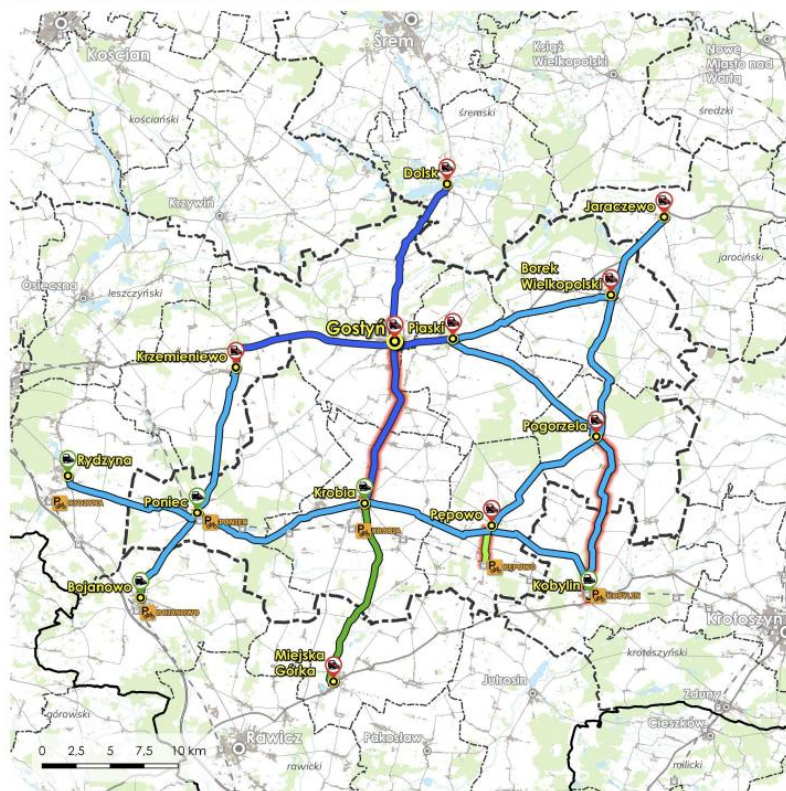
INTEGRACJA Z TRANSPORTEM ZBIOROWYM

3	POWIĄZANIA STANOWIĄCE DOSTĘP DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO	27,6 km



3 PROPONOWANE LOKALIZACJE INFRASTRUKTURY BIKE&RIDE O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

Krobia, Pępowa, Poniec



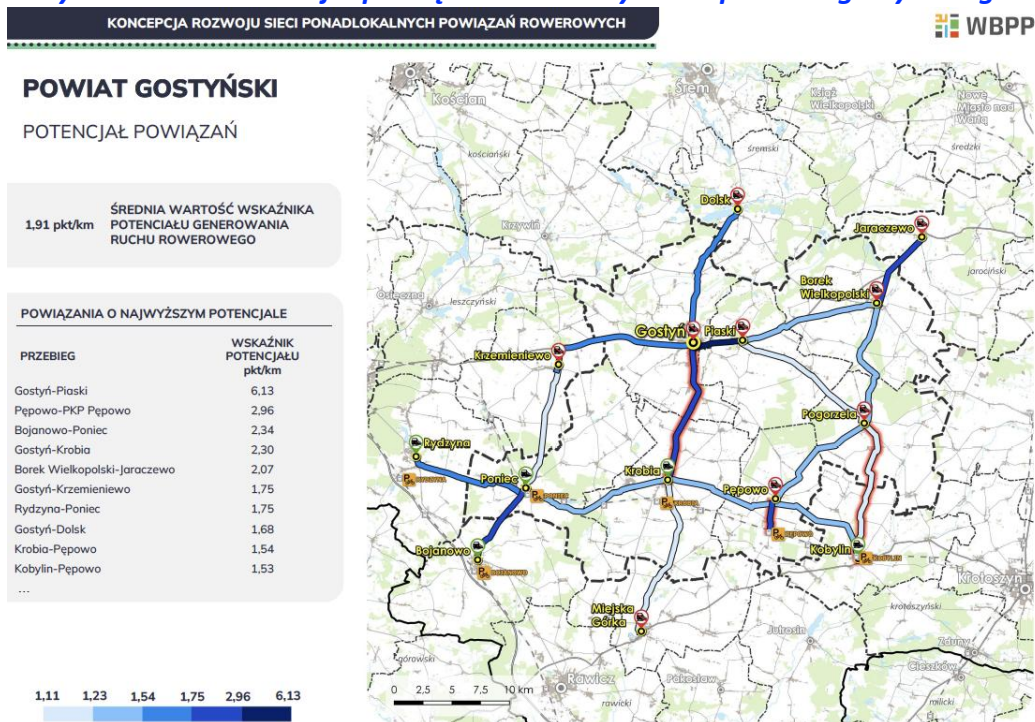
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

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.

Wyznaczono również wskaźnik potencjału generowania ruchu (w punktach na km), biorąc pod uwagę m.in. wielkość miejscowości, szkoły, zakłady pracy czy atrakcje na trasie. Najwyższe wartości osiągnęły odcinki (Rysunek 2.19):

- Gostyń – Piaszki – oceniony najwyżej (6,13 pkt/km), co potwierdza, że jest to kluczowe brakujące połączenie tuż obok miasta powiatowego.
- Pępowa – PKP Pępowa – również wysoki potencjał (2,96 pkt/km), jako że łączy sporą wieś ze stacją i potencjalnie może obsłużyć 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.

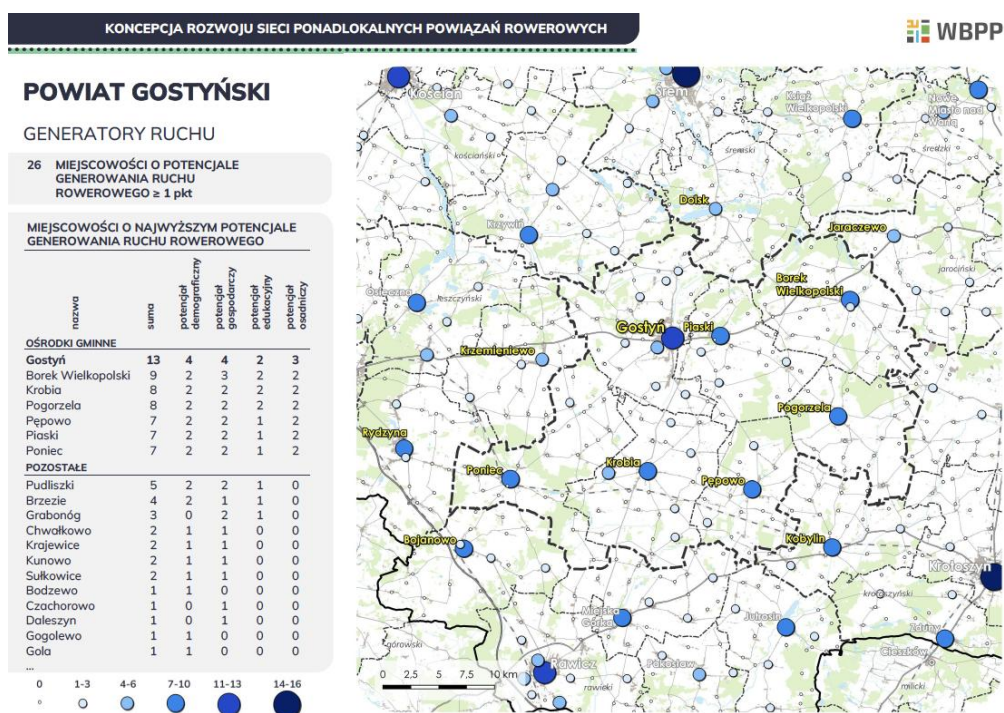
Rysunek 2.19. Potencjał powiązań rowerowych dla powiatu gostyńskiego



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



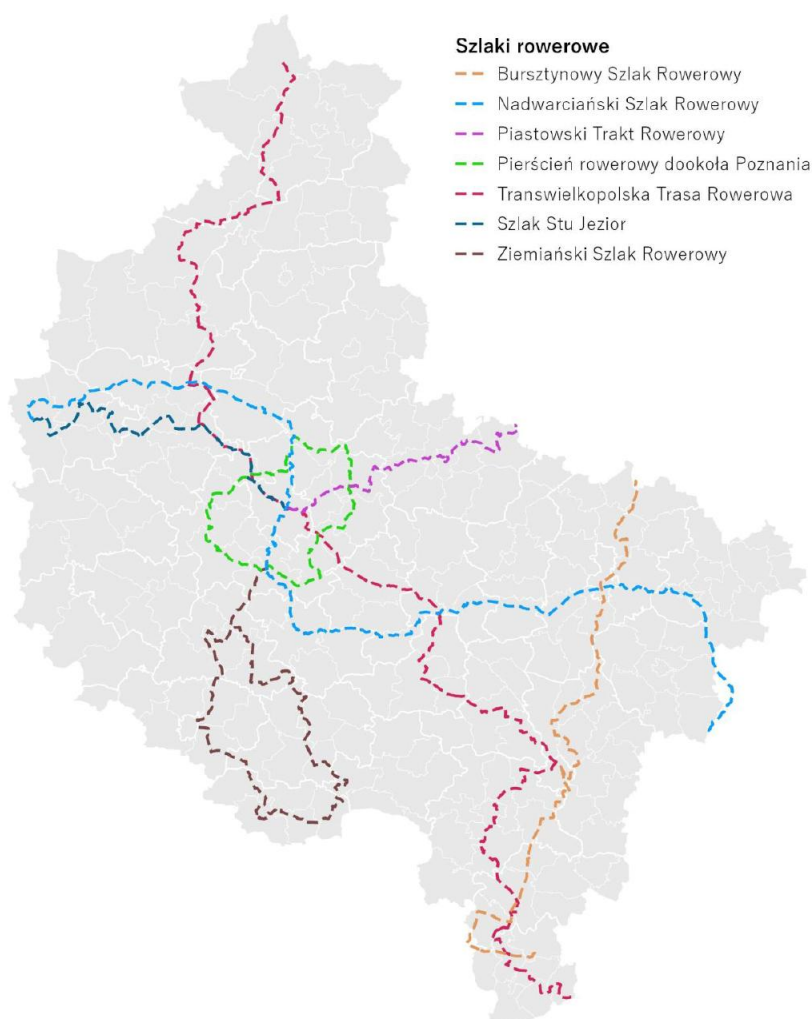
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

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, Pakosław, 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 niezmiennione 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 postoju 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 pieszcy

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 przewyciężenia

Realizacja ambitnej koncepcji sieci rowerowej oraz poprawa warunków ruchu pieszego wiązą 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 Rawicem 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. Zdzeska
7. Piaski – Lipiec
8. Pępowo – Potarzyca
9. Otówko – Gola
10. Piaski ul. Drzęczewska
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 logistyką miejską (np. wyznaczenie 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 – obwodnica 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 kierunki 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.

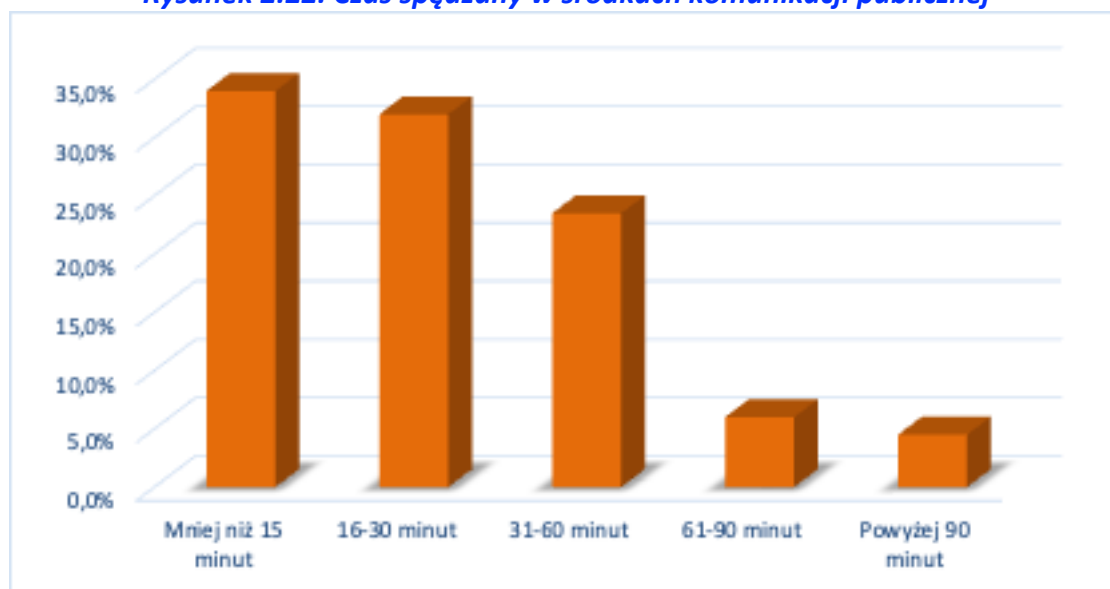
Tabela 2.9. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie powiatu gostyńskiego

	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

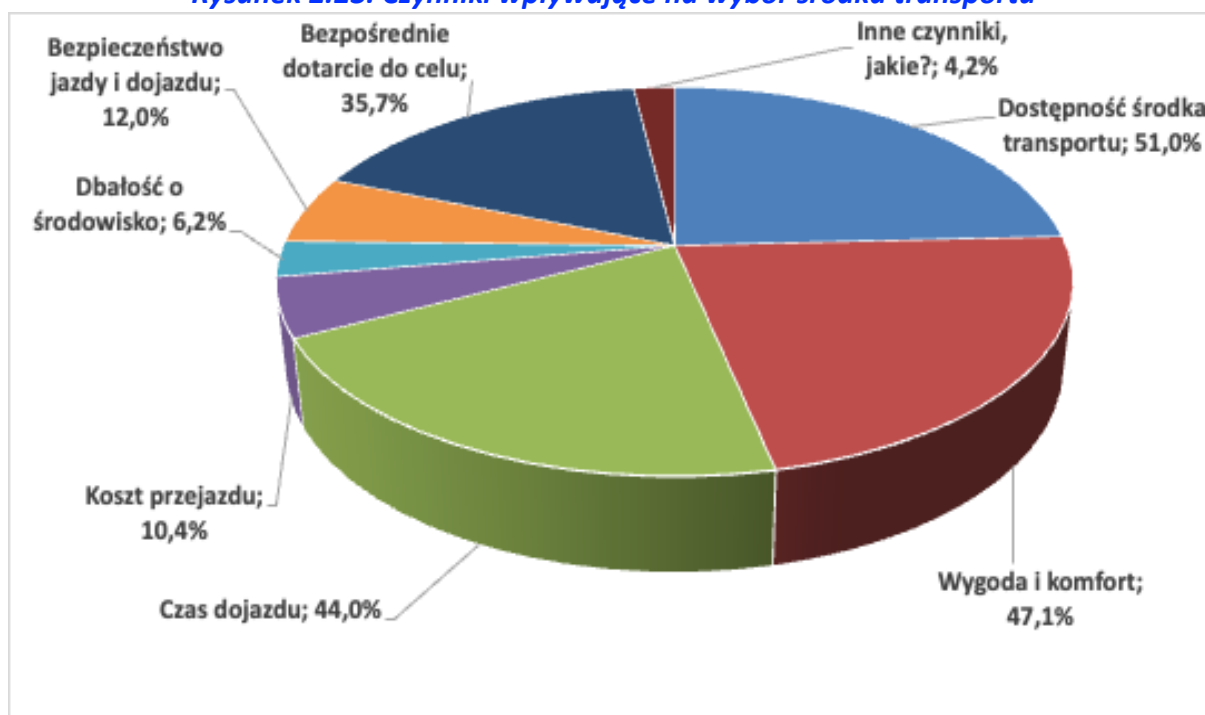
Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Samochodem		Nie korzystam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	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.

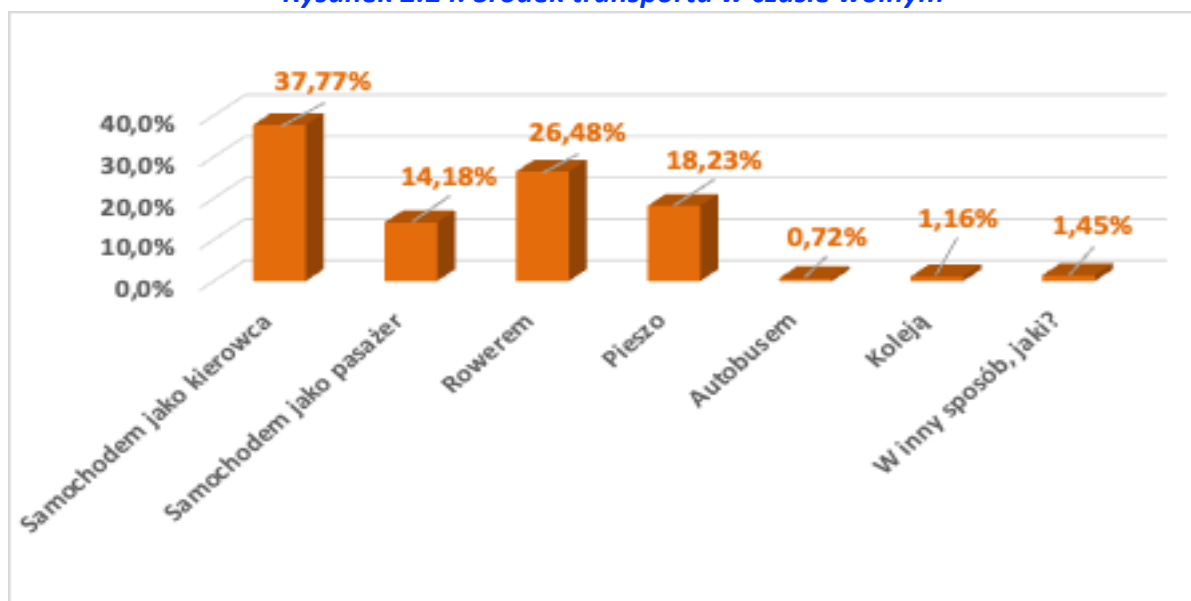
Rysunek 2.23. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



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 najwięcej 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).

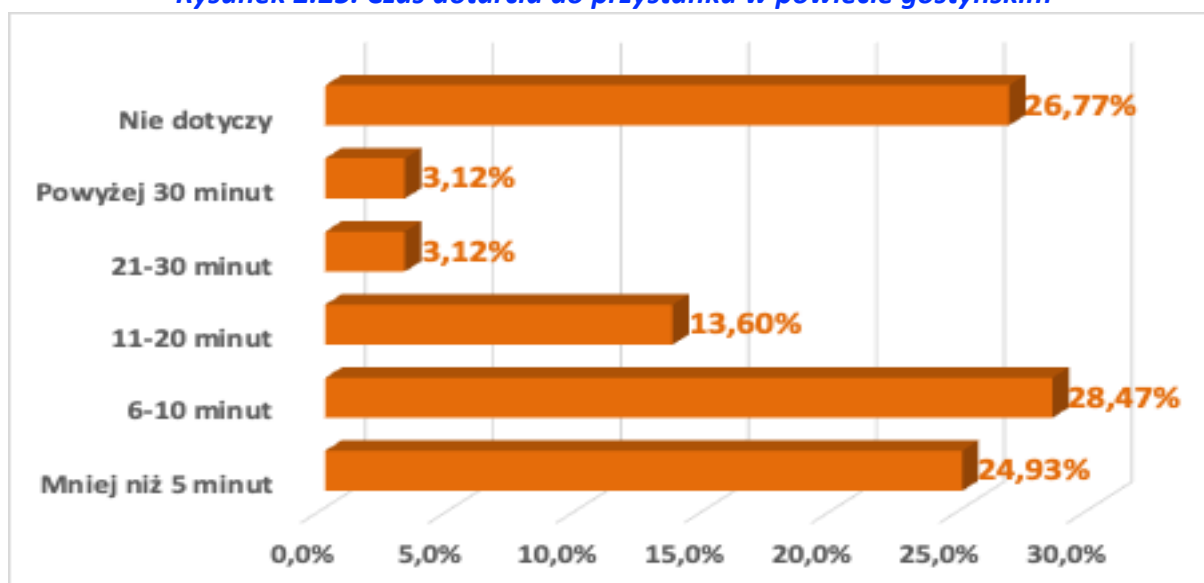
Rysunek 2.24. Środek transportu w czasie wolnym



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 łączących 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

Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w Powiecie Gostyńskim?	Bardzo dobrze		Dobrze		Przeciętnie		Źle		Bardzo źle	
	%	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 zmniejszyłyby 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 byliby 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 większościami 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).

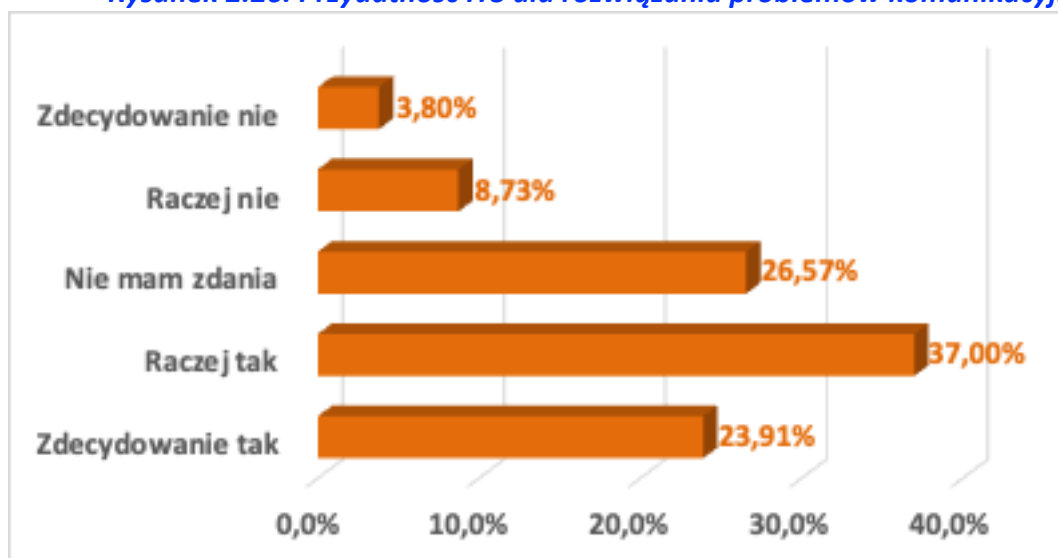
Tabela 2.15. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców powiatu gostyńskiego

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 samochodami	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: *Brzezina – 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

Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	1 szt.		2 szt.		3 szt.		4 szt.		5 szt. i więcej		Nie posiadam	
	%	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
Hulajnoga elektryczna	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, śluzy 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 niewralgicznych 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 załatwiają 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) odciążą 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 użytkowania, 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 Krobie) 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. Odływ 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 mieszkaniiec 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 mikrobusów 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 mierzalne, 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 piesza 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 ruszą 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., Poniec) 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 Krobie (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 zadaszone 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/pieszo 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 pociągami, 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 niezmotywowanych (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 mikrobusem 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/Poznań – 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 Pogorzela – 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 wybieraną 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. mieszkańiec 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:

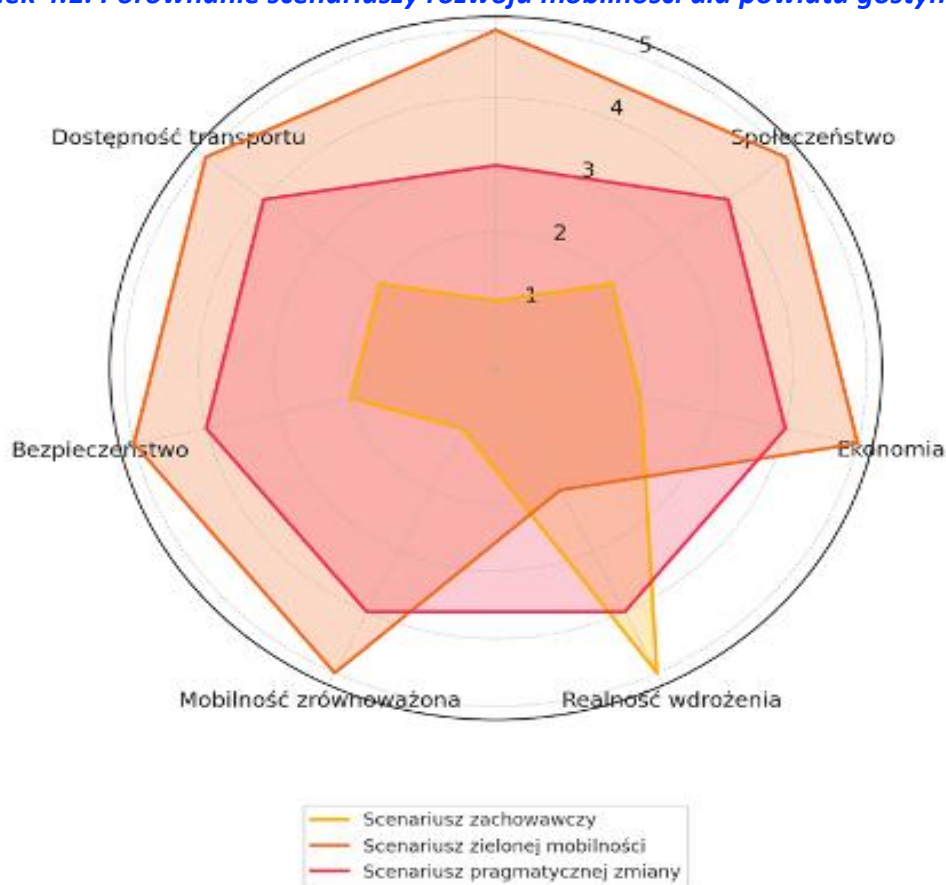
- **Stopniowa poprawa oferty transportu publicznego** – uruchomienie nowych połączeń lub dodatkowych kursów na wybranych trasach (np. Pępowo–Gostyń, Pogorzela–Borek), lepsze dostosowanie rozkładów do potrzeb mieszkańców, częściowa integracja biletowa dla stałych pasażerów. Transport na żądanie wdrożony 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 wprawdzie 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 przetwórnictwa rolno-spożywczego, 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.

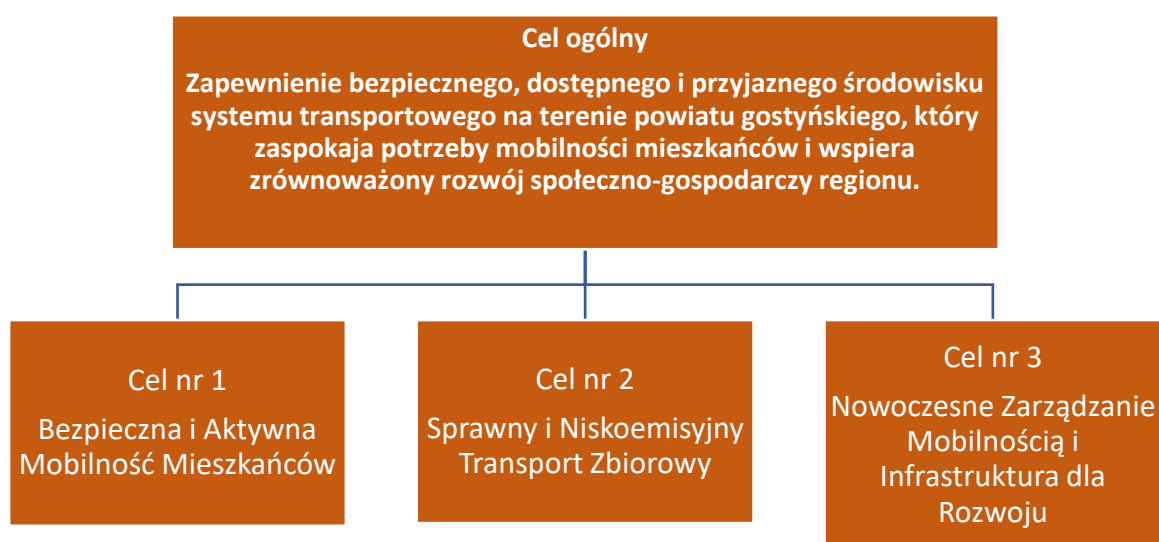
Filar 4: Efektywność i Innowacja – Transport w powiecie jest efektywny ekonomicznie i nowoczesny. Wykorzystanie innowacji (np. inteligentnych systemów transportowych) oraz dobre planowanie sprawiają, że podróże zajmują mniej czasu, a infrastruktura odpowiada na realne potrzeby społeczności. Wspólne planowanie 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 pieszko-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 niezmotoryzowanych – 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 (łącznie 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 – Bodzowo – 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 odchyłeń, 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 odchyłeń 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	Zadowolający	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

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 zatłoczenia 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.



PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROGRAMU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA POWIATU GOSTYŃSKIEGO NA LATA 2025-2035



Wykonawca prognozy

Weronika Saukens

data opracowania: 13 lipca 2025 r. (aktualizacja 19.08.2025 r.)

SPIS TREŚCI

1. INFORMACJE O PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	4
1.1. PODSTAWY FORMALNO-PRAWNE SPORZĄDZENIA PROGNOZY	4
1.2. ZAKRES I CEL PROGNOZY	5
1.3. METODY OPRACOWANIA PROGNOZY	7
1.3.1. Źródła informacji.....	7
1.3.2. Analiza oddziaływań inwestycji na poszczególne komponenty środowiska	8
2. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI I GŁÓWNYCH CELACH PROGRAMU ORAZ JEGO POWIĄZANIAMI Z INNYMI DOKUMENTAMI	10
2.1. ZAWARTOŚĆ I CELE PROGRAMU	10
2.2. POWIĄZANIA PROGRAMU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA POWIATU GOSTYŃSKIEGO NA LATA 2025-2035 Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI, Z UWZGLĘDNIENIEM ICH CELÓW OCHRONY ŚRODOWISKA I WYZNACZANYCH KIERUNKÓW DZIAŁAŃ	20
3. AKTUALNY STAN ŚRODOWISKA NA TERENIE POWIATU GOSTYŃSKIEGO.....	56
3.1. POŁOŻENIE	56
3.2. DEMOGRAFIA	57
3.3. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	58
3.3.1. Transport i komunikacja	58
3.3.2. Odnawialne źródła energii.....	61
3.4. ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO	62
3.4.1. Ochrona klimatu i jakość powietrza.....	62
3.4.2. Zagrożenia hałasem.....	69
3.4.3. Pola elektromagnetyczne (PEM).....	80
3.4.4. Gospodarowanie wodami.....	81
3.4.5. Gospodarka wodno-ściekowa	92
3.4.6. Zasoby geologiczne	93
3.4.7. Gleby	96
3.4.8. Gospodarowanie odpadami i zapobieganie ich powstawaniu	97
3.4.9. Zasoby przyrodnicze.....	101
3.4.10. Zapobieganie poważnym awariom.....	108
4. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	109
5. PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	111
5.1. RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA, FAUNA I FLORA, OBSZARY CHRONIONE ORAZ CELE I PRZEDMIOTY OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000	111
5.2. ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO LUDZI.....	127
5.3. WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE	128
5.4. POWIETRZE I KLIMAT	129
5.5. POWIERZCHNIA ZIEMI, KRAJOBRAZ I GLEBY	132
5.6. KLIMAT AKUSTYCZNY.....	135
5.7. ZASOBY NATURALNE	138
5.8. ZABYTKI I DOBRA MATERIALNE	138
5.9. ODDZIAŁYWANIA SKUMUŁOWANE	138

6.	PRZEWIDYWANE ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZENIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI PZMM	140
7.	MOŻLIWE ZMIANY W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI ZAŁOŻEŃ PZMM	143
8.	TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	145
9.	NAPOTKANE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCE Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY	146
10.	REKOMENDACJE I WNIOSKI DO OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU	147
11.	ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ PRZEWIDZIANYCH W PROJEKCIE PZMM	148
12.	PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA.....	149
13.	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.....	150
14.	SPIS TABEL I RYSUNKÓW	153
15.	OŚWIADCZENIE AUTORA PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO O SPEŁNIENIU WYMAGAŃ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 74A UST. 2	154

1. INFORMACJE O PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

1.1. Podstawy formalno-prawne sporządzenia prognozy

Podstawą opracowania prognozy oddziaływania na środowisko jest ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U z 2024, poz. 1112 ze zm.). Według zapisów art. 46 ust. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 3 ww. ustawy, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty:

1. planu ogólnego gminy oraz planu zagospodarowania przestrzennego, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a także koncepcji rozwoju kraju, strategii rozwoju, programu, polityki publicznej i dokumentu programowego, z zakresu polityki rozwoju, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
2. polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
3. polityki, strategii, planu i programu innego niż wymienione w pkt 1 i 2, którego realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, jeżeli nie jest on bezpośrednio związany z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony.

Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane także w przypadku projektu dokumentu innego niż wymieniony w art. 46 ust. 1 oraz w przypadku projektu zmiany takiego dokumentu, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa w art. 57 ustawy, organ opracowujący projekt stwierdzi, że realizacja postanowień danego dokumentu albo jego zmiany może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Projekt Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko podlega opiniowaniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Przedmiotowe dokumenty zostaną także udostępnione społeczeństwu w celu zapewnienia jego udziału w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

1.2. Zakres i cel prognozy

Prognoza oddziaływania na środowisko zawiera identyfikację potencjalnych oddziaływań na środowisko, będących wynikiem realizacji *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* oraz ocenę natężenia tych oddziaływań. Jej celem jest analiza potencjalnego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć oraz realizacji założeń wskazanego wyżej dokumentu.

Zgodnie z zapisami art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) organ opracowujący projekt dokumentu uzgadnia z właściwymi organami (o których mowa w art. 57 i 58) zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko. Uzgodnienia dokonuje się w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku o uzgodnienie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu po zapoznaniu się z wnioskiem Starosty Gostyńskiego z 22.05.2025 roku, w piśmie nr WPP-II.411.56.2025.JKo.1 z dnia 23 czerwca 2025 r. uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035*. W swym piśmie organ ten wskazał, że prognoza powinna być opracowana zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooŚ.

Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z 09.07.2025 r., znak: DN-NS.9011.1135.2025 uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. *Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035*.

Biorąc powyższe pod uwagę niniejsza prognoza oddziaływania na środowisko (art. 51 ust. 2):

1. zawiera:

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- e) streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym;
- f) oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy,

- g) datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;

2. określa, analizuje, ocenia:

- a) istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b) stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c) istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d) cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- e) przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:
 - różnorodność biologiczną,
 - ludzi,
 - zwierzęta,
 - rośliny,
 - wodę,
 - powietrze,
 - powierzchnię ziemi,
 - krajobraz,
 - klimat,
 - zasoby naturalne,
 - zabytki,
 - dobra materialne
 - z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

3. przedstawia:

- a) rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
- b) biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru, albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Ponadto, zgodnie z art. 52 ust. 1 i 2:

- Prognoza oddziaływania na środowisko, została opracowana stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowana do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem;
- w Prognozie zostały uwzględnione informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania.

1.3. Metody opracowania prognozy

Prognoza została opracowana zgodnie z zaleceniami zawartymi w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1112 ze zm.). Przy sporządzaniu niniejszego dokumentu zastosowano metody statystyczne i porównawcze, analizy i oceny dostosowane do stanu współczesnej wiedzy. Autor kierował się swoją wiedzą i doświadczeniem stosownie do stanu wiedzy współczesnej. Wszystkie zastosowane metody oceny są dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu. Część dotyczącą oceny oddziaływania na środowisko w projektowanym opracowaniu przedstawiono opisowo wraz z merytorycznym uzasadnieniem. Oceny dokonano w oparciu o analizę poszczególnych elementów środowiska w zależności od zagrożeń stwarzanych przez oddziaływanie na środowisko planowanych kierunków działań.

1.3.1. Źródła informacji

Podczas opracowania *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* oraz prognozy oddziaływania na środowisko wykorzystano następujące dokumenty stanowiące na szczeblu międzynarodowym, krajowym oraz regionalnym:

- Traktat Lizboński,

- Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu,
- Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030,
- Europejski Zielony Ład,
- Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020),
- Europejska Konwencja Krajobrazowa,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- VI aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych,
- Polityka wodna Państwa do 2030 r.,
- Krajowy Program Ochrony Powietrza,
- Krajowy Program Gospodarki Odpadami,
- Polityka energetyczna Polski do 2040 r.,
- Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej,
- Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry,
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska Województwa Wielkopolskiego do roku 2030,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Wielkopolska 2020+,
- Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej,
- Audyt krajobrazowy województwa wielkopolskiego.

1.3.2. Analiza oddziaływań inwestycji na poszczególne komponenty środowiska

Podczas opracowania prognozy, w celu określenia wpływu i skutków planowanych kierunków działań na stan środowiska, przeprowadzono dokładną analizę wpływu każdego z nich na poszczególne obszary środowiska. Przyjęto, że obszarami tymi są wymienione w art. 51 ust. 2 pkt. 2 lit. e ustawy OOŚ tj. „przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:

- różnorodność biologiczną,
- ludzi,
- zwierzęta,
- rośliny,

- wodę,
- powietrze,
- powierzchnię ziemi,
- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.”

2. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI I GŁÓWNYCH CELACH PROGRAMU ORAZ JEGO POWIĄZANIAMI Z INNYMI DOKUMENTAMI

2.1. Zawartość i cele Programu

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 środowiskową** – 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.

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 przetwórnictwa rolno-spożywczego, 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.

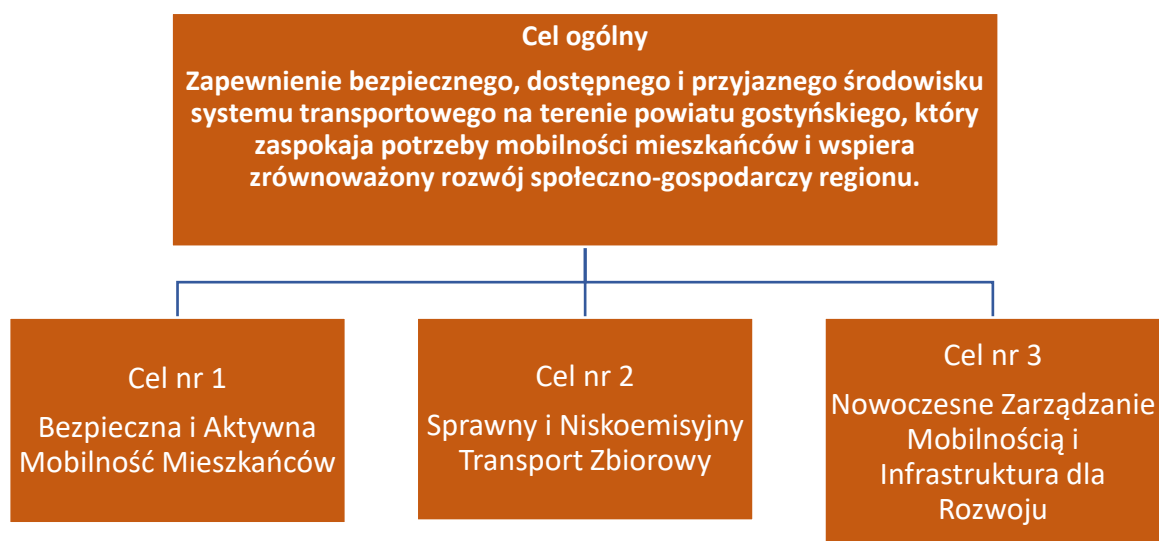
Filar 2: Dostępność i Integracja – System transportowy łączy sprawnie wszystkie siedem gmin powiatu gostyńskiego. Mieszkańcy małych wsi mają dostęp do transportu zbiorowego porównywalny z mieszkańcami miasta Gostyń. Integracja różnych form transportu (pieszo, rower, autobus, samochód) zapewnia płynne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

Dla tak zakrojonej wizji zrównoważonej mobilności w powiecie gostyńskim przygotowano następujący układ celów.



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 niezmotoryzowanych – 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 poniżej.

Tabela 1. Kierunki interwencji zaplanowane w Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Bezpieczna i Aktywna Mobilność Mieszkańców	
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszorowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami).	- Długość nowych lub zmodernizowanych ścieżek rowerowych: min. 30 km (łącznie 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: projekt Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035

Poniżej przedstawiono zaplanowane zadania inwestycyjne.

Tabela 2. Zadania inwestycyjne zaplanowane w Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035

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 - Daleszyn	2025 - 2035
• 4947P Daleszyn – 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: projekt Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035

2.2. Powiązania Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 z innymi dokumentami strategicznymi, z uwzględnieniem ich celów ochrony środowiska i wyznaczanych kierunków działań

Cele strategiczne, kierunki interwencji oraz zadania wykreowane w *Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035*, są powiązane z ochroną środowiska. Program określa cele, kierunki i zadania, które odnoszą się do poszczególnych obszarów interwencji. Według założeń, podejmowane działania korzystnie wpłyną na poprawę stanu środowiska, racjonalną gospodarkę zasobami, ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko. Wykreowane cele i zadania są także zgodne z celami ochrony środowiska wyznaczanymi przez dokumenty wyższego szczebla.

Traktat Lizboński jest dokumentem, w którym Unii Europejskiej nadano jednolitą strukturę i osobowość prawną. Traktat wyposażył Unię w instrumenty potrzebne do sprostania przyszłym wyzwaniom, z którymi przyjdzie zmierzyć się Wspólnocie, a także te, dzięki którym spełnione mogą zostać oczekiwania społeczeństwa. W dokumencie zawarto kilka priorytetowych zasad funkcjonowania Unii Europejskiej. Podkreślono, że kształtowanie się zjednoczonej Europy musi odbywać się na przejrzystych i demokratycznych zasadach, sprawnie działającej unii państw członkowskich. Zgodnie z treścią traktatu Wspólnotę Europejską należy budować w myśl zasady: „*Europa praw i wartości, wolności, solidarności i bezpieczeństwa*”. Traktat zakłada także zwiększenie się znaczenia Europy na arenie międzynarodowej. Najważniejszym, z perspektywy ochrony środowiska, jest fakt, iż Traktat Lizboński wprowadził specjalną podstawę prawną dotyczącą „solidarności energetycznej” oraz podkreślił konieczność zwalczania zmian klimatycznych (bez konkretnych zobowiązań krajów członkowskich). W świetle Traktatu Lizbońskiego w projekcie PZMM we właściwy sposób uwzględniono kwestie poruszane w jednym z najważniejszych dokumentów Unii Europejskiej.

Za kluczowy dokument strategiczny na poziomie unijnym uznaje się **Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu**. Strategia stanowi odpowiedź na kryzys gospodarczy, jednocześnie uwzględnia nowe wyzwania związane z procesem globalizacji oraz rosnącą potrzebę racjonalnego wykorzystania surowców. W celu osiągnięcia powyższych założeń opracowano trzy podstawowe, powiązane ze sobą priorytety: wzrost inteligentny, zrównoważony rozwój oraz wzrost sprzyjający

włączeniu społecznemu. W zakresie zmian klimatu i zrównoważonego wykorzystania energii przyjęto następujące założenia:

- zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do poziomu emisji z roku 1990;
- zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w ogólnym zużyciu energii o 20%;
- poprawa efektywności energetycznej o 20%.

Zadania zaplanowane do realizacji w PZMM przyczynią się do osiągnięcia ww. założeń w zakresie zmian klimatu i zrównoważonego wykorzystania energii. W projekcie Programu zaplanowano następujące kierunki interwencji, które mogą przyczynić się do realizacji założeń wymienionych w Strategii Europa 2020:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Cele polityki energetycznej na szczeblu Unii Europejskiej określają obecnie **Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030**. Najważniejsze z nich to:

- ograniczenie o co najmniej 40% emisji gazów cieplarnianych (w stosunku do poziomu z 1990 r.);
- zapewnienie co najmniej 32% udziału energii ze źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii;
- poprawa efektywności energetycznej o co najmniej 32,5%.

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 40% jest realizowane za pomocą unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego z celami redukcyjnymi państw członkowskich i rozporządzenia w sprawie użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa. Tym sposobem wszystkie sektory

przyczynią się do osiągnięcia 40% celu redukcji poprzez zmniejszenie emisji CO₂ i zwiększenie pochłaniania gazów cieplarnianych.

Cele wyznaczone do osiągnięcia w Programie są w pełni zgodne z celami polityki energetycznej wskazanymi w Ramach polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych). Należą do nich przede wszystkim kierunki interwencji dotyczące: rozbudowy infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, zwiększeniu dostępności transportu publicznego czy wdrażanie i promocja niskoemisyjnych i współdzielonych form transportu.

Inicjatywy polityczne, które mają pomóc UE osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. przedstawia z kolei Komunikat Komisji Europejskiej o europejskim zielonym ładzie. UE zobowiązała się osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. Realizacja tego celu będzie wymagała transformacji społeczno-gospodarczej w Europie: racjonalnej kosztowo i sprawiedliwej oraz zrównoważonej społecznie. **Europejski Zielony Ład** (EZŁ, ang. European Green Deal) to strategia rozwoju, która ma przekształcić Unię Europejską w obszar neutralny klimatycznie. Jest odpowiedzią na kryzys klimatyczny i silne procesy degradacji środowiska. Europejski Zielony Ład zawiera plan działań umożliwiających:

- bardziej efektywne wykorzystanie zasobów dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym;
- przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń.

W Komunikacie omówiono konieczne inwestycje i dostępne narzędzia finansowe. Wyjaśniono, w jaki sposób zapewnić transformację, która będzie sprawiedliwa i sprzyjająca włączeniu społecznemu. Do 2050 r. UE chce stać się kontynentem neutralnym dla klimatu. Osiągnięcie tego celu będzie wymagało działań we wszystkich sektorach gospodarki, takich jak:

- inwestycje w technologie przyjazne dla środowiska;
- wspieranie innowacji przemysłowych;
- wprowadzanie czystszych, tańszych i zdrowszych form transportu prywatnego i publicznego;
- obniżenie emisyjności sektora energii;
- zapewnienie większej efektywności energetycznej budynków;
- współpraca z partnerami międzynarodowymi w celu poprawy światowych norm środowiskowych.

Realizacja przedsięwzięć zaplanowanych w Programie oraz osiągnięcie celów nakreślonych w dokumencie przyczynią się do osiągnięcia neutralności klimatycznej Unii Europejskiej do 2050 roku (m.in. dzięki obniżeniu emisyjności sektora energii, zapewnieniu większej efektywności energetycznej budynków, wprowadzenie czystszych form transportu publicznego i prywatnego, inwestycje w technologie przyjazne środowisku). W realizacji założeń dokumentu

EZŁ mogą pomóc następujące kierunki interwencji wymienione w Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Głównym celem **Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020)** jest zapewnienie wysokiej jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń z uwzględnieniem ochrony środowiska oraz stworzenie warunków do zrównoważonego rozwoju nowoczesnego sektora energetycznego, zdolnego zapewnić Polsce bezpieczeństwo energetyczne oraz konkurencyjną i efektywną gospodarkę.

Cele szczegółowe i kierunki interwencji ujęte w Programie, które odnoszą się do aspektów zmian klimatycznych i są spójne z zapisami Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035:

Cel 3. Poprawa stanu środowiska

- Kierunek interwencji 3.3. Ochrona powietrza, w tym ograniczenie oddziaływania energetyki.
- Kierunek interwencji 3.4. Wspieranie nowych i promocja polskich technologii energetycznych i środowiskowych.
- Kierunek interwencji 3.5. Promowanie zachowań ekologicznych oraz tworzenie warunków do powstawania zielonych miejsc pracy.

Wszelkie działania podejmowane w ramach Programu będą spójne z założeniami SPA2020. Do realizacji zaplanowane zostały zadania, których celem jest przede wszystkim poprawa stanu środowiska, zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska czy zapewnienie

bezpiecznego i konkurencyjnego zaopatrzenia w energię. W ramach Programu zaplanowano następujące kierunki interwencji, które wpisują się w założenia SPA2020:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Europejska Konwencja Krajobrazowa została sporządzona we Florencji 20 października 2000 r. Jest jedynym aktem międzynarodowym w całości dedykowanym tematyce krajobrazu. Konwencja została ratyfikowana przez Polskę 27 września 2004 r., a weszła w życie 1 stycznia 2005 r. Celem Europejskiej Konwencji Krajobrazowej jest promowanie ochrony, gospodarki i planowania krajobrazu oraz organizowanie współpracy europejskiej w tym zakresie, opartej na wymianie doświadczeń, specjalistów i tworzeniu dobrej praktyki krajobrazowej. Konwencja traktuje krajobraz jako ważny element życia ludzi zamieszkujących w miastach i na wsiach, na obszarach zdegradowanych, pospolitych, jak również odznaczających się wyjątkowym pięknem, dlatego swoim zasięgiem obejmuje terytorium całej Polski.

W celu realizacji zapisów Konwencji, Strony podejmują działania zmierzające m.in. do:

- prawnego uznania krajobrazów jako istotnego komponentu otoczenia ludzi;
- ustanowienia procedur udziału społeczeństwa w procesach planowania i zarządzania krajobrazem;
- uwzględniania kwestii krajobrazowych we wszelkich działaniach związanych z zarządzaniem przestrzenią.

Ponadto Strony Konwencji zobowiązane są do identyfikacji, charakterystyki oraz oceny własnych krajobrazów, określenia dla nich celów jakości, a także podnoszenia świadomości społecznej oraz współpracy transgranicznej.

Wszystkie cele oraz kierunki interwencji zaplanowane w ramach Programu będą uwzględniać lokalne warunki krajobrazowe, tak aby ukierunkowywać i harmonizować rozwój przestrzenny i gospodarczy ze specyfiką terenu powiatu. Zmiany gospodarcze i społeczne, a także środowiskowe to nakładające się na siebie czynniki, których nie da się niekiedy uniknąć, ale powinno się je ograniczyć w stosunku do oddziaływania na krajobraz. W Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 zaplanowano następujące zadania, które są spójne z Europejską Konwencją Krajobrazową:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. Strategia ta jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw. Dokument określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej zarówno przez rząd wobec regionów, jak i wewnątrzregionalne. Odegra on w nadchodzących latach ważną rolę w procesie programowania środków publicznych, w tym funduszy.

Głównym celem Strategii jest *efektywne wykorzystanie wewnętrznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym*. Dookreśla on zatem II cel szczegółowy Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Cel główny polityki regionalnej do roku 2030 będzie realizowany w oparciu o trzy uzupełniające się cele szczegółowe:

Cel szczegółowy I: Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym;

Cel szczegółowy II: Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych;

Cel szczegółowy III: Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.

Zadania zaplanowane w Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 wpisują się w cele zaplanowane w KSRR. Spośród wszystkich celów tego dokumentu odniesiono się do nich poprzez zaplanowanie działań związanych z rozwojem infrastruktury komunalnej mającej na celu poprawę jakości powietrza:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Na poziomie ogólnopolskim obowiązuje również **Krajowy Program Ochrony Powietrza**. Głównym celem tego dokumentu jest poprawa jakości powietrza na terenie kraju, w szczególności na obszarach, w których zostały przekroczone standardy emisyjne. W Programie za jeden z kluczowych problemów uznano emisję pyłów zawieszonych PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu. W celu rozwiązania problemów zaproponowano rozwiązania techniczne, finansowe i organizacyjne. Polityka ochrony powietrza koordynowana będzie za pomocą Partnerstwa na rzecz poprawy jakości powietrza w Polsce, która zrzesza organy rządowe i samorządowe. W Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 przewidziano kierunki interwencji, które mogą przyczynić się do realizacji założeń Krajowego Programu Ochrony Powietrza. Są to działania polegające na:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

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.

Polityka energetyczna Polski do 2040 r. wyznacza ramy transformacji energetycznej w Polsce. Zawiera strategiczne przesądzenia w zakresie doboru technologii służących budowie niskoemisyjnego systemu energetycznego. Ustawowym celem polityki energetycznej

państwa jest bezpieczeństwo energetyczne, przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszenia oddziaływania sektora energii na środowisko.

Cele szczegółowe PEP2040 obejmują cały łańcuch dostaw energii – od pozyskania surowców, przez wytwarzanie i dostawy energii (przesył i rozdział), po sposób jej wykorzystania i sprzedaży. Każdy z ośmiu celów szczegółowych PEP2040 przyczynia się do realizacji trzech elementów celu polityki energetycznej państwa i służy transformacji energetycznej Polski.

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.

W Programie zaplanowano kierunki, które wpisują się w założenia Polityki energetycznej Polski do 2040 r:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Głównym celem **Polityki Ekologicznej Państwa 2030 - strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej** jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego Państwa poprzez stworzenie ram dla zrównoważonego rozwoju. Dokument zakłada trzy etapy

zaplanowanych do realizacji celów, od realizacji celów krótkoterminowych poprzedzających ubieganie się o członkostwo w UE aż do realizacji celów długoterminowych obejmujących założenia Strategii zrównoważonego rozwoju Polski do 2025 roku. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 wspiera przebudowę modelu produkcji i konsumpcji w kierunku poprawy efektywności energetycznej oraz minimalizacji negatywnego oddziaływania gospodarki na zdrowie i środowisko, co w znacznym stopniu wpływa na realizację założeń Polityki Ekologicznej Państwa. W Programie zaplanowano następujące kierunki działań, które wpisują się w założenia Polityki ekologicznej Państwa do 2030 r.:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku to dokument w większym stopniu niż dotychczas planistyczny, w którym kładzie się nacisk na współzarządzanie i lepszą koordynację polityk publicznych. Strategia jest odpowiedzią na stojące przed Wielkopolską wyzwania. Globalizacja i rewolucja gospodarczo-technologiczna – rozwój technologii przemysłowych i cyfrowych – zmieniają sposób funkcjonowania gospodarek i społeczeństw. Dzięki nowoczesnym technologiom wzrasta wydajność i produktywność gospodarek, ale pojawiają się nowe formy wykluczenia lub marginalizacji jak wykluczenie cyfrowe, „bezrobocie technologiczne”. Wyzwaniem jest podnoszenie jakości i efektywne wykorzystanie kapitału ludzkiego. Kluczowe staje się także przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych i dezintegracji społecznej, konieczność wzmacniania tożsamości regionalnej i dążenie do większej spójności społecznej. Starzenie się społeczeństwa wpływa na stabilność systemów zabezpieczenia społecznego, poziom popytu i wydatków na świadczenia zdrowotne, których niezaspokojenie nasila napięcia i osłabia spójność społeczną. Niedobór ludności aktywnej zawodowo skłania do podjęcia przemyślanej polityki migracyjnej.

Wyzwaniem jest także poprawa warunków życia i warunków dla rozwoju gospodarki, w szczególności zagwarantowanie bezpieczeństwa energetycznego. Działania te muszą przebiegać z poszanowaniem środowiska przyrodniczego. Przeciwdziałanie i adaptacja do zmian klimatu ma uchronić przed niedoborami wody i żywności.

Dokument, jakim jest Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035, wpisuje się w założenia następujących celów wskazanych w Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego:

Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki regionu,

Cel operacyjny 2.3. Rozwój kapitału społecznego i kulturowego regionu,

Cel operacyjny 3.1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej województwa,

Cel operacyjny 3.2. Poprawa stanu oraz ochrona środowiska przyrodniczego Wielkopolski,

Cel operacyjny 3.3. Zwiększenie bezpieczeństwa i efektywności energetycznej.

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.

Program ochrony środowiska dla województwa wielkopolskiego do roku 2030 został sporządzony w celu realizacji polityki ochrony środowiska, zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. W Programie dokonano diagnozy aktualnego stanu środowiska, infrastruktury ochrony środowiska, analizy czynników wewnętrznych i zewnętrznych mających wpływ na dalsze planowanie strategii województwa w zakresie ochrony środowiska - mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń w postaci analizy SWOT. W oparciu o diagnozę stanu środowiska województwa wielkopolskiego, zdefiniowane zagrożenia i problemy oraz prognozowane zmiany stanu środowiska, cele i kierunki interwencji Programu oraz typy zadań zgłoszonych przez samorządy dla poszczególnych obszarów interwencji. Realizacja zaproponowanych zadań nie dotyczy wszystkich jednostek i będzie uzależniona od uwarunkowań prawnych oraz środowiskowych. Wszystkie programy, projekty oraz zadania zaplanowane w dokumencie pn. „Program Zrównoważonej Mobilności

Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035” są spójne z założeniami Programu ochrony środowiska dla województwa wielkopolskiego do roku 2030.

W dniu 25 marca 2019 r. uchwałą Nr V/70/19, Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwalił **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Wielkopolska 2020+** wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego jest najważniejszym dokumentem Samorządu Województwa Wielkopolskiego określającym politykę przestrzenną w granicach administracyjnych regionu, w tym dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego. Plan określa model rozwoju przestrzennego, cele polityki przestrzennej i kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa oraz rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, a także zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 wpisuje się w założenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego dzięki następującym zadaniom:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych,
- Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży),
- Reorganizacja sieci połączeń autobusowych w powiecie (nowe linie łączące gminy, zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach szczytu),
- Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu,
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Rozwój infrastruktury sprzyjającej ekologicznym pojazdom i współdzieleniu transportu (instalacja stacji ładowania EV, pilotażowy program car-sharing lub car-pooling dla pracowników lokalnych firm).

PMMPG wspiera cele zawarte w tym planie, w szczególności:

- *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.

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski (FEW 2021–2027) to regionalny program operacyjny, który stanowi ważne źródło finansowania projektów rozwojowych w regionie. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 może korzystać z tych funduszy, szczególnie w następujących obszarach:

- *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.

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.

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 ogólnowojevodzką 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.

Dokument pn. „**Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej**” został przyjęty na podstawie Uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego nr XXI/391/20 z dnia 13 lipca 2020 r. (uchwała została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego w dniu 20 lipca 2020 r. pod poz. 5954). Dokument opracowano dla substancji zanieczyszczających powietrze, dla których w ocenie rocznej za rok 2018 w strefie wielkopolskiej wskazano przekroczenia norm jakości powietrza i stwierdzono konieczność realizacji działań naprawczych mających na celu poprawę jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia ludzi, czyli: pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza jest dokumentem określającym działania, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia wartości dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu.

Działania zaplanowane w ramach Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 przyczynią się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery poprzez realizację zadań dotyczących budowy oświetlenia ulicznego czy rozwoju niskoemisyjnego transportu. Zadania określone w Programie będą zgodne z Programem ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej.

W Programie ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej określone zostały kierunki działań, możliwe do podjęcia, szczególnie w obszarach przekroczeń substancji w powietrzu, ale także poza tymi obszarami, które będą skutkować redukcją poziomów substancji w powietrzu.

W programie ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej wskazano następujące działania naprawcze:

1. Ograniczenie emisji z ogrzewania indywidualnego w komunalnym zasobie mieszkaniowym i budynkach użyteczności publicznej - w ramach działania należy systematycznie likwidować stare nisko sprawne kotły, piece i paleniska zasilane paliwem stałym na ogrzewanie proekologiczne w komunalnym zasobie mieszkaniowym i w budynkach użyteczności publicznej we wszystkich gminach strefy wielkopolskiej;
2. Zachęty finansowe na modernizację budynków mieszkalnych oraz na wymianę kotłów, pieców i palenisk w gminach strefy wielkopolskiej. W ramach działania gmina powinna pozyskiwać środki finansowe z programów NFOŚiGW oraz innych. Dodatkowo w miarę potrzeb należy kontynuować sukcesywne udzielanie dotacji końcowym odbiorcom (odpowiednim podmiotom i osobom fizycznym) na wymianę starych nisko sprawnych kotłów, pieców i palenisk zasilanych paliwem stałym;

3. Inwentaryzacja źródeł ogrzewania indywidualnego na terenie gmin;
4. Kontrola realizacji uchwały ograniczającej stosowanie paliw stałych;
5. Termomodernizacja budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej - Zmniejszenie zapotrzebowania na energię ciepłą przez ograniczenie strat ciepła w wyniku termomodernizacji budynków ogrzewanych indywidualnie oraz obiektów należących do mienia miejskiego ogrzewanych indywidualnie. Termomodernizacja budynków ogrzewanych centralnie ciepłem sieciowym przynosi znikomy efekt ekologiczny w postaci redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza;
6. Obniżenie emisji komunikacyjnej poprzez regularne utrzymywanie czystości ulic oraz zakaz używania spalinowych i elektrycznych dmuchaw do liści w gminach miejskich i miastach w gminach miejsko-wiejskich;
7. Ochrona i zwiększanie udziału zieleni w przestrzeni gmin miejskich strefy wielkopolskiej;
8. Edukacja ekologiczna.

W dniu 4 lutego 2016 roku Zarząd Województwa Wielkopolskiego podjął Uchwałę nr 1575/2016 w sprawie przystąpienia do sporządzenia **Audytu krajobrazowego dla województwa wielkopolskiego** oraz wyznaczenia jednostki odpowiedzialnej za realizację zadania. Dokument ten został przyjęty na podstawie Uchwały nr LI/1000/23 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2023 r. Audyt krajobrazowy województwa wielkopolskiego to nowe narzędzie ochrony i kształtowania krajobrazu. Wnioski i rekomendacje sformułowane w tym dokumencie będą miały swoje odzwierciedlenie w dokumentach planistycznych poziomu regionalnego i lokalnego. Wzmocnią one także ochronę krajobrazu w obszarach objętych formami ochrony przyrody i zabytków, a także będą mogły stanowić podstawę do prowadzenia polityki krajobrazowej w województwie.

Obszar Powiatu gostyńskiego położony jest w granicach trzech krajobrazów priorytetowych określonych w „Audycie krajobrazowym województwa wielkopolskiego” o nazwie: Gola, Pępowo, Rejon Lipówki.

Gola

Wieś Gola jest zlokalizowana w południowej części województwa wielkopolskiego, w powiecie gostyńskim, w centralnej części gminy Gostyń. Jest położona w odległości około 3 km na zachód od Gostynia.

Krajobraz sąsiaduje z krajobrazem 6d (wiejski – z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych tworzących pola średniej wielkości).

Gola posiada formę widlicy, z zachowanym historycznym układem dróg, siedlisk oraz zabudowy. Pierwsze wzmianki na temat wsi pochodzą z 1301 roku.

Krajobraz dzieli się na trzy części:

- 1) Część południowa – o przewadze zabudowy wsi lokacyjnej.
- 2) Część północno-wschodnia – w większości obejmuje założenie rezydencjonalne dawnego majątku Potworowskich, będące jednym z najciekawszych i największych założeń reprezentujących barokową architekturę pałacową na terenie Wielkopolski².
- 3) Część północno-zachodnia – to głównie zabudowa mieszkalna wielorodzinna.

Część południowa:

- 1) Wzdłuż drogi powiatowej jest zachowana wieś lokacyjna składająca się z siedlisk wiejskich z polami, łąkami i ogrodami.
- 2) Wśród zwartej i historycznej zabudowy występują domy z dachami dwuspadowymi (jedno- i dwukondygnacyjne, ustawione w większości kalenicą równoległą do drogi) oraz budynki z dachami płaskimi (głównie dwukondygnacyjne).
- 3) Wjeżdżając do wsi z Witoldowa po wschodniej stronie drogi znajduje się współczesna szkoła z placem sportowym oraz dawny budynek szkoły (obecnie budynek mieszkalny wielorodzinny nr 15, dwukondygnacyjny z poddaszem użytkowym, nakryty dachem naczółkowym).

Część północno-wschodnia:

- 1) Na północy zabytkowego parku, nad brzegiem stawu jest zlokalizowany barokowo-klasycystyczny pałac z końca XVIII wieku.
- 2) Na północ od rezydencji występują zabudowania dawnego zespołu folwarcznego, wykorzystywane obecnie jako obiekty przemysłowo-usługowe.
- 3) Na wschód od parku są usytuowane obiekty magazynowe i silosy oraz dwa współczesne budynki wielorodzinne (jedno- i dwukondygnacyjne).
- 4) Przy drodze krajowej nr 12 znajduje się teren ogródków działkowych o powierzchni około 2,5 ha.

Część północno-zachodnia:

- 1) Dominuje tu zabudowa wielorodzinna (dwo- i trzykondygnacyjna) w formie bloków mieszkalnych.
- 2) Na zachodzie, przy drodze powiatowej i krajowej, zachowała się kolonia domów mieszkalnych dla robotników folwarcznych z 1 ćwierćwiecza XX wieku (aktualnie domy prywatne), o ciekawej architekturze zabudowy.
- 3) Po wschodniej stronie drogi powiatowej znajdują się: kaplica dworska pw. Niepokalanego Poczęcia NMP, sala wiejska, budynek ochotniczej straży pożarnej oraz boisko sportowe.

4) W tej części krajobrazu znajdują się także tereny ogródków działkowych o łącznej powierzchni około 3,3 ha.

Krajobraz dopełniają niewielkie tereny rolne oraz zadrzewienia i zakrzewienia. Przez obszar przebiegają drogi: krajowa nr 12 i powiatowa nr 4948P.

Do zjawisk zagrażających możliwości zachowania wartości krajobrazu, które mają/mogą mieć niekorzystny wpływ na odbiór tego krajobrazu, zaburzają jego estetykę oraz oddziałują negatywnie na wartości przyrodnicze, kulturowe i estetyczno-widokowe należą:

1) Zagrożenia istniejące:

a) obszar wpływający negatywnie na odbiór wizualny krajobrazu:

– tereny działalności gospodarczej (w tym dawne zabudowania folwarczne) w sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowego,

b) reklamy na elewacjach budynków i ogrodzeniach,

c) ogrodzenia z prefabrykatów betonowych, nie współgrające z architekturą krajobrazu wiejskiego.

2) Zagrożenia potencjalne:

a) brak dokumentów planistycznych stanowiących prawo miejscowe pokrywających cały obszar krajobrazu priorytetowego, które określałyby zasady ochrony i kształtowania historycznej struktury wsi, w tym charakterystycznych elementów kompozycji przestrzennej oraz zachowania wartości estetyczno-widokowych.

Na terenie krajobrazu zdiagnozowano:

a) istniejące zagrożenie o umiarkowanym, względnie stałym natężeniu, które może być odbierane jako niekorzystne, dla zachowania wartości kulturowych i estetyczno-widokowych, poziom tej zmiany uznano za istotny mogący wpływać na strukturę krajobrazu i tożsamość miejsca,

b) istniejące zagrożenia o niewielkim, względnie stałym natężeniu, których zagospodarowanie wpływa niekorzystnie na odbiór wizualny i dysharmonizująco na otaczającą przestrzeń, oraz które mogą stanowić zagrożenie dla zachowania wartości kulturowych oraz kompozycji i ładu przestrzennego krajobrazu, poziom tych zmian uznano za niewielki, harmonijny i ewolucyjny,

c) potencjalnie zagrożenie, o umiarkowanym natężeniu, związane z brakiem dokumentów planistycznych (miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego), które obejmowałyby cały obszar analizowanego krajobrazu, co skutkować może niewystarczającą ochroną wartości cennych kulturowo, w tym także ochrony walorów estetyczno-widokowych, poziom tego zagrożenia uznano za istotny mogący wpływać na strukturę krajobrazu i tożsamość miejsca.

Głównymi źródłami zagrożeń są: brak planowania przestrzennego, w tym planowania krajobrazu, procesy urbanizacyjne, niezgodność budownictwa ze stylem architektonicznym regionu i typem krajobrazu, niski poziom i przypadkowość zabudowy terenu, a także niska kultura estetyczna i niedostateczna świadomość krajobrazowa.

W audycie wskazano również rekomendacje i wnioski dotyczące kształtowania i ochrony krajobrazu priorytetowego, co przedstawiono poniżej.

I. Rekomendacje i wnioski dotyczące form ochrony przyrody oraz zabytków⁸

1. Obszary do objęcia formami ochrony przyrody (o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3, 4 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody):

Forma ochrony przyrody	Rekomendacje i wnioski
park krajobrazowy	– <i>nie określa się</i>
obszar chronionego krajobrazu	– <i>nie określa się</i>
zespół przyrodniczo-krajobrazowy	– <i>nie określa się</i>

2. Obszary objęte formami ochrony przyrody, które ze względu na znaczący spadek wartości krajobrazu wymagają pogłębionej analizy zasadności ich dalszej ochrony:

Forma ochrony przyrody	Rekomendacje i wnioski
park krajobrazowy	– <i>nie określa się</i>
obszar chronionego krajobrazu	– <i>nie określa się</i>
zespół przyrodniczo-krajobrazowy	– <i>nie określa się</i>

⁸ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych – zał. nr 7 ust. 2 pkt 3, 4 i 5

3. Obszary do objęcia formami ochrony zabytków (o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami):

wpis do rejestru zabytków	– <i>nie określa się</i>
wpis na Listę Skarbów Dziedzictwa	– <i>nie określa się</i>
uznanie za pomnik historii	– <i>nie określa się</i>
utworzenie parku kulturowego	– <i>nie określa się</i>
ustalenia ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i innych decyzjach	– <i>ustanowienie strefy ochrony konserwatorskiej dla dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej</i>

II. Rekomendacje i wnioski dotyczące kierunków i zasad kształtowania zabudowy, zagospodarowania i użytkowania terenów⁹

1. Poziom regionalny

Zadania polityki przestrzennej województwa	Zasady zagospodarowania przestrzennego realizujące zadania polityki przestrzennej województwa
<i>Kształtowanie spójnej przestrzeni osadniczej i dbałość o ład przestrzenny</i>	Kształtowanie nowych struktur przestrzennych z zachowaniem rozwoju zrównoważonego, z uwzględnieniem ochrony i zachowania walorów krajobrazowych
	Racjonalny rozwój zainwestowanych struktur przestrzennych
	Kształtowanie struktur przestrzennych z uwzględnieniem walorów krajobrazowych wynikających z ukształtowania terenu
	Stosowanie stref buforowych, w tym ochronnych, w postaci pasów zieleni redukujących negatywny wpływ obiektów (dawnych zabudowań folwarcznych) na walory krajobrazowe
	Wprowadzanie zieleni osłonowej wokół obiektów wpływających na negatywny odbiór krajobrazu, w tym wokół obiektów z prefabrykatów betonowych
	Zachowanie zwartej zabudowy poprzez uzupełnianie zabudowy w jednostkach osadniczych z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
	Kształtowanie przestrzeni publicznych wysokiej jakości w oparciu o zasady projektowania uniwersalnego
	Wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
<i>Ochrona walorów przyrodniczych</i>	Ochrona oraz właściwe kształtowanie ekotonów stref brzegowych zbiorników wodnych, w postaci pasów zieleni redukujących dopływ zanieczyszczeń pochodzenia bytowego
	Obejmnowanie nowych obszarów ochroną prawną, zmiana rangi ochrony lub granic istniejących form ochrony przyrody
	Kształtowanie przestrzeni w sposób umożliwiający ochronę unikatowych wartości środowiska przyrodniczego
	Wprowadzanie zieleni osłonowej, wokół obiektów wpływających na negatywny odbiór krajobrazu
	Ochrona gleb przed zanieczyszczeniami

⁹ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych – zał. nr 7 ust. 3 pkt 1 i 2

<i>Ochrona potencjału kulturowego</i>	Przeciwdziałanie erozji oraz ochrona przed ruchami masowymi ziemi
	Ochrona powierzchni ziemi, w tym ograniczanie przekształceń rzeźby terenu
	Rozwój turystyki krajoznawczej z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
	Wykorzystanie potencjału kulturowego do kreowania nowych produktów turystycznych
	Utrzymanie ochrony prawnej obiektów i obszarów zabytkowych
	Wznacznienie działań ochronnych obiektów i obszarów zabytkowych
	Podnoszenie rangi ochrony najcenniejszych obiektów i obszarów zabytkowych
	Kształtowanie struktur przestrzennych z zachowaniem zgodności z cechami i wartościami zasobów dziedzictwa kulturowego
	Rewaloryzacja struktur funkcjonalno-przestrzennych, w tym historycznych (ruralistycznych) oraz decydujących o tożsamości i specyfice miejsca
	Rewaloryzacja oraz modernizacja obiektów zabytkowych, w tym adaptacja do nowych funkcji, z zachowaniem walorów krajobrazowych i architektonicznych, w szczególności obiektów dawnego zabudowania folwarcznego oraz domów dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej, w sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego
	Zachowanie historycznego charakteru otoczenia obiektów i zespołów zabytkowych z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
	Kształtowanie nowych struktur przestrzennych z poszanowaniem historycznych układów i zespołów cennych kulturowo
	Ograniczanie przekształceń elementów tradycyjnego krajobrazu wiejskiego, w tym historycznych cech zabudowy regionalnej oraz rozplanowania wiejskich jednostek osadniczych (zagród i podziałów gruntów), zieleni przydrożnej, zadrzewień śródpolnych, enklaw leśnych i łąkowych, cieków wodnych oraz małej architektury
	Rozwój turystyki kulturowej z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
<i>Rozwój infrastruktury technicznej i transportowej</i>	Budowa (m.in. budowa obwodnic) i modernizacja układu dróg, w tym krajowej oraz dróg rowerowych, wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem walorów krajobrazowych oraz z zachowaniem ciągłości systemu przyrodniczego
	Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem walorów krajobrazowych oraz z zachowaniem ciągłości systemu przyrodniczego
	Lokalizowanie instalacji odnawialnych źródeł energii z poszanowaniem walorów krajobrazowych obszaru

2. Poziom lokalny

- 1) Wytyczne odnośnie kierunków zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów lub zasad ich zagospodarowania określających dopuszczalny zakres i ograniczenia tych zmian, w tym wytycznych odnośnie nakazów, zakazów, dopuszczeń i ograniczeń w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów:
 - a) wprowadzanie w dokumentach planistycznych ustaleń dotyczących zasad ochrony zasobów w strefie ochrony konserwatorskiej,

- b) kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej, usługowej lub zagrodowej jako dominujących,
- c) zachowanie historycznie wykształconej struktury przestrzennej wsi, w tym: zespołu pałacowego, dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej oraz zachowanych obiektów zespołu folwarcznego,
- d) zmiana lub poprawa zagospodarowania obszaru wpływającego negatywnie na odbiór wizualny krajobrazu:
 - tereny działalności gospodarczej (w tym dawne zabudowania folwarczne) w sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowego,
- e) kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem wyróżników kompozycji przestrzennej jako elementów szczególnie odznaczających się w przestrzeni krajobrazu wysokością, gabarytami oraz formą lub sposobem zagospodarowania:
 - akcent krajobrazowy – obiekt:
 - kaplica dworska pw. Niepokalanego Poczęcia NMP,
 - komin przemysłowy przy budynku dawnej gorzelnii,
 - pałac,
 - akcent krajobrazowy – element liniowy:
 - zadrzewienia wzdłuż drogi powiatowej nr 4948P,
 - zadrzewienia wzdłuż drogi łączącej pałac z kolonią mieszkalną służby folwarcznej,
 - zadrzewienia wzdłuż drogi w północno-wschodniej części krajobrazu,
 - zadrzewienia przy placu sportowym w południowej części krajobrazu,
 - akcent krajobrazowy – obszar:
 - zespół pałacowy,
 - dawna kolonia mieszkalna służby folwarcznej,
- f) realizacja nowego zainwestowania na zasadzie uzupełnienia przestrzeni wolnych od zabudowy lub kontynuacji zabudowy,
- g) wykluczanie możliwości realizacji nowej zabudowy wielorodzinnej, za wyjątkiem realizacji zadań własnych gminy z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, kulturowych i estetyczno-widokowych krajobrazu,
- h) możliwość rekompozycji zagospodarowania przestrzeni publicznych, w tym placów, skwerów, ulic, w celu m.in. poprawy ich funkcjonalności, dostępności komunikacyjnej, możliwości zastosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych, wkomponowania nowej zieleni i małej architektury, z uwzględnieniem ich wartości historycznych oraz walorów krajobrazowych,
- i) zachowanie i ochrona zieleni przydrożnej i skupiskowej, poprzez odtwarzanie i wzbogacanie zadrzewienia oraz stosowanie rodzimych gatunków roślin zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska,
- j) ograniczenie realizacji napowietrznej infrastruktury technicznej, w tym elementów wysokościowych telefonii komórkowej, w przypadku istniejącej napowietrznej sieci elektroenergetycznej dążenie do jej skablowania.

- 2) Parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalna i minimalna intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:
 - a) intensywność zabudowy w nawiązaniu do przeważających lub charakterystycznych parametrów i wskaźników dla poszczególnych ulic, z dostosowaniem do funkcji terenu oraz rodzaju zabudowy na działkach sąsiednich,
 - b) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w nawiązaniu do przeważających lub charakterystycznych parametrów i wskaźników dla poszczególnych ulic.
- 3) Kształtowanie linii zabudowy, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) w nawiązaniu do utrwalonych linii zabudowy, charakterystycznych przy poszczególnych ulicach, z dostosowaniem do funkcji terenu oraz rodzaju zabudowy, z uwzględnieniem walorów estetyczno-widokowych,
 - b) zachowanie historycznie ukształtowanej linii zabudowy dla dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej.
- 4) Zasady kompozycji przestrzennej nowej zabudowy i harmonizowania planowanej zabudowy z zabudową istniejącą, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) kompozycja przestrzenna nowej zabudowy w nawiązaniu do zabudowy istniejącej, charakterystycznej dla poszczególnych ulic, z uwzględnieniem w szczególności wysokości budynków i sposobu ich sytuowania względem dróg lub granic działek,
 - b) wysokość zabudowy realizować w odniesieniu do wysokości bazowej charakterystycznej dla poszczególnych ulic, z możliwością realizacji elementów wyższych niż wysokość bazowa, stanowiących akcent architektoniczny, dostosowany do skali i proporcji obiektu. Rekomenduje się realizację zabudowy o wysokości bazowej do 9 m. Możliwa jest realizacja budynków i budowli wyższych niż wysokość bazowa, związanych z funkcją usług publicznych, sportu lub obsługi produkcji rolniczej, z dostosowaniem wysokości do specyfiki i przeznaczenia obiektu i z zachowaniem walorów estetyczno-widokowych.
- 5) Zasady kształtowania form budynków, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) formy nowej zabudowy, a także przebudowa i rozbudowa zabudowy istniejącej, w nawiązaniu do kompozycji przestrzennej oraz do form zabudowy istniejącej dla poszczególnych ulic, w tym bryły budynków oraz charakterystycznych dla nich cech elementów elewacji, kształtu dachów czy usytuowania głównych wejść do obiektów,
 - b) możliwość realizacji zabudowy o nowoczesnych formach architektonicznych z uwzględnieniem charakteru zabudowy dla poszczególnych ulic lub kwartałów zabudowy.
- 6) Zasady stosowania i eksponowania elementów konstrukcyjnych i zdobniczych, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) dla historycznej zabudowy dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej zachowanie lub odtwarzanie elementów konstrukcyjnych i zdobniczych w szczególności podcieni oraz drewnianych belek stropowych.

- 7) Rodzaje i standardy jakościowe stosowanych materiałów wykończeniowych, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych:
 - a) stosowanie materiałów wykończeniowych w nawiązaniu do charakterystycznych dla istniejących budynków w miejscu realizacji inwestycji,
 - b) możliwość stosowania materiałów wykończeniowych o nowoczesnym wyrazie stylistycznym ze szczególnym uwzględnieniem historycznej zabudowy sąsiedniej.
- 8) Charakterystyczne cechy elewacji budynków, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) rekomenduje się zachowanie elewacji ceglanych, a w przypadku ich częściowego uszkodzenia lub zniszczenia zaleca się odtworzenie elewacji np. poprzez wykorzystanie cegły rozbiórkowej,
 - b) lokalizowanie na elewacjach frontowych urządzeń technicznych m.in. urządzeń przesylowych, klimatyzatorów i urządzeń wentylacyjnych, w sposób niezaburzający estetyki i kompozycji elewacji frontowej budynków oraz w niezakłócający odbioru wizualnego obiektu z ulic i innych przestrzeni dostępnych publicznie,
 - c) dla dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej rekomenduje się zachowanie, bądź przywracanie historycznego wyglądu fasad, ze szczególnym uwzględnieniem charakterystycznych elementów elewacji, a także zastosowanie ujednoliconej kolorystyki elewacji dla poszczególnego budynku.
- 9) Charakterystyczne cechy dachów budynków, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) dachy budynków realizować w nawiązaniu do charakterystycznych cech dachów (w szczególności cech takich jak: kształt, spadek dachu, układ kalenicy względem drogi, pokrycie) obiektów, w tym obiektów historycznych, występujących przy poszczególnych ulicach lub w kwartałach zabudowy,
 - b) jeżeli wzdłuż ulicy nie występują powtarzające się charakterystyczne cechy dachów możliwa jest realizacja dachów o dowolnych parametrach,
 - c) dla kolonii mieszkalnej dawnej służby folwarcznej postuluje się zachowanie istniejących kształtów dachów,
 - d) lokalizowanie urządzeń technicznych, w tym: paneli fotowoltaicznych, klimatyzatorów, urządzeń wentylacyjnych itp. w sposób niezakłócający odbioru wizualnego obiektu z ulic i innych przestrzeni dostępnych publicznie.
- 10) Zasady i warunki dotyczące sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzaje materiałów budowlanych, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych, w tym dla przestrzeni dostępnych publicznie:
 - a) realizacja małej architektury według spójnej koncepcji dla poszczególnych przestrzeni publicznych,
 - b) ograniczanie lokalizowania:
 - wolnostojących: urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów,
 - urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów na budynkach, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów zabytkowych,
 - urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów na ogrodzeniach,
 - urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów na terenach zieleni,

- c) urządzenia i tablice reklamowe oraz szyldy lokalizowane na budynkach należy sytuować w sposób niezaburzający estetyki i kompozycji elewacji budynków oraz w sposób nieprzesłaniający istotnych elementów i detali architektonicznych,
 - d) urządzenia i tablice reklamowe oraz szyldy lokalizowane jako wolnostojące nie mogą zakłócać odbioru wizualnego obiektów, w szczególności zabytkowych, z przestrzeni publicznych,
 - e) wykluczanie lokalizowania prefabrykowanych przeszłowych ogrodzeń betonowych lub żelbetowych.
- 11) Zasady dotyczące zagospodarowania i wyposażenia terenów przestrzeni dostępnych publicznie:
- a) urządzenia i sytuowania zieleni, w tym struktury przestrzennej nasadzeń, preferowanych lub wykluczonych gatunków roślin, wysokości zieleni i pełnionej funkcji:
 - ochrona i kształtowanie zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych poprzez uzupełnianie brakujących drzew oraz wypełnianie zielenią wysoką i niską powierzchni wolnych od utwardzenia w pasach drogowych, z uwzględnieniem elementów estetyczno-widokowych,
 - dla nowych nasadzeń w parku rezydencjonalnym oraz wzdłuż ciągów komunikacyjnych stosowanie gatunków rodzimych zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska,
 - b) sposobów wykorzystywania terenów przestrzeni publicznych, w tym wykorzystywania tymczasowego:
 - nie określa się,
 - c) powiązań widokowych terenów przestrzeni publicznych z otoczeniem:
 - nie określa się.
- 12) Określanie warunków działalności usługowej, w tym handlowej, w szczególności maksymalnej powierzchni sprzedaży obiektów handlowych, obszarów rozmieszczenia obiektów handlowych o maksymalnej powierzchni sprzedaży i ich dopuszczalnej liczby:
- a) lokalizowanie nowych usług z wykorzystaniem istniejącej zabudowy lub poprzez uzupełnianie zabudowy z dostosowaniem skali nowych budynków usługowych do charakteru miejsca realizacji inwestycji,
 - b) wykluczanie lokalizacji usług handlu o dużej powierzchni sprzedaży.
- 13) Wytyczne odnośnie określenia walorów ekspozycji, w szczególności elementów takich jak przedpola ekspozycji, osie widokowe i punkty widokowe oraz zasad ich ochrony i kształtowania, w tym nakazów, zakazów, dopuszczeń i ograniczeń w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów:
- a) możliwa jest korekta wysokości lub kształtu zieleni w celu odsłonięcia widoku na obiekty wyróżniające się w krajobrazie wsi, w szczególności akcenty krajobrazowe – pałac i dawna kolonia mieszkalna służby folwarcznej.

III. Rekomendacje i wnioski dotyczące zadań mających na celu zachowanie dotychczasowego stanu lub doprowadzenie do stanu pożądanego, adekwatnie do charakterystyki, wartości i zagrożeń zidentyfikowanych, dla możliwości zachowania wartości danego krajobrazu w zakresie¹⁰:

1. Rozpoczęcia, kontynuacji lub zaniechania różnych form gospodarowania terenem, w tym działalności rolniczej, leśnej oraz gospodarki wodnej:
 - 1) Możliwość realizacji nowej zabudowy w ramach uzupełniania istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej.
 - 2) Dla obszaru o negatywnym wpływie na odbiór wizualny krajobrazu (tereny działalności gospodarczej w sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowego), w celu poprawy jakości przestrzeni i postrzegania krajobrazu w danym rejonie, rekomenduje się podjęcie działań przekształceniowych, w tym m.in. zmiany funkcji obszaru, zastosowania niezbędnych działań neutralizujących negatywny odbiór wizualny, w tym zabiegów przesłaniających niekorzystne widoki za pomocą realizacji nowej zabudowy lub zieleni izolacyjnej oraz poprawy estetyki obiektów.
 - 3) Możliwość realizowania inwestycji celu publicznego z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, kulturowych i estetyczno-widokowych krajobrazu.
2. Zabiegów renaturalizacyjnych oraz zabiegów odnowy obiektów kultury materialnej:
 - 1) Zachowanie i ochrona zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz w parku rezydencjonalnym, poprzez odtwarzanie i wzbogacanie zadrzewienia z stosowaniem gatunków rodzimych zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska.
 - 2) Restauracja i modernizacja niszczących obiektów m.in. zabytkowych obiektów folwarcznych oraz domów dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej.
3. Koordynacji działań podejmowanych dla osiągnięcia celów występujących na danym obszarze objętym formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, oraz form ochrony zabytków, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami:
 - 1) Zachowanie obiektów i obszarów zabytkowych, sukcesywna rewitalizacja istniejącej zabudowy.
 - 2) Zachowanie drzewostanu w zabytkowym parku rezydencjonalnym, a równocześnie kształtowanie florystycznej struktury roślinności w kierunku fitocenozy naturalnych i/lub seminaturalnych zgodnych z przyrodniczym potencjałem siedliska.
4. Konieczności podejmowania działań mających na celu utrzymanie dotychczasowej funkcji danego krajobrazu, w tym funkcji korytarzy ekologicznych:
 - 1) Rekomenduje się sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary jeszcze nie objęte planami miejscowymi, które stanowiłyby podstawę dla określenia zasad ochrony historycznie wykształconej struktury przestrzennej wsi (w tym: zespołu pałacowego, dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej oraz obiektów zespołu folwarcznego) oraz zachowania wartości estetyczno-widokowych miejscowości m.in. poprzez wprowadzenie strefy ochrony konserwatorskiej.

Pępowo

Krajobraz jest zlokalizowany w południowej części województwa wielkopolskiego, w powiecie gostyńskim, jest siedzibą gminy wiejskiej. Wieś Pępowo leży w odległości około 8 km na północny zachód od Kobyлина, około 16 km na południowy wschód od Gostynia i około 37 km na południe od Śremu.

Krajobraz sąsiaduje z:

- 1) Od wschodu z krajobrazem 6e (wiejski – z przewagą wielkoobszarowych pól lub łąk i pastwisk).
- 2) Od zachodu z krajobrazem 6c (wiejski – z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych, tworzących małe pola).

Pępowo posiada formę wielodrożnicy, z dobrze zachowanym układem historycznym. Wieś była wzmiankowana po raz pierwszy w 1136 roku. Obecne Pępowo składa się z dwóch wsi – dawnego Pampowa (nazwa używana do 1800 roku) i Chocieszewic (w których znajduje się pałac).

W centrum wsi wznosi się późnogotycki kościół z XV wieku, którego wyróżnikiem jest kwadratowa wieża. Obok świątyni znajduje się cmentarz przykościelny i późnobarokowy budynek plebani z 1774 roku². Około 70 m na zachód od kościoła jest zlokalizowany cmentarz parafialny.

Na północny wschód od kościoła jest położony zabytkowy zespół pałacowy, w skład którego wchodzi okazały, późnobarokowy pałac, dwie oficyny i około 20 ha par.

We wsi zachowały się dwa zespoły folwarczne z około XIX wieku. Jeden jest usytuowany w południowej części krajobrazu, przy ul. Powstańców Wielkopolskich, drugi – zespół folwarczny dawnej wsi Chocieszewice, składający się z dwóch podwórz gospodarczych oraz kolonii domów dawnych pracowników folwarcznych, jest położony na zachód od pałacu.

Na wschód od kościoła, przy skrzyżowaniu ulic Kobylińskiej i Sportowej stoi drewniany wiatrak typu koźlak.

Wzdłuż ul. Powstańców Wielkopolskich i ul. Stanisławy Nadstawek zachowała się zabudowa wsi lokacyjnej. Wśród historycznej zabudowy, powstałej około XIX wieku, występują domy jedno- i dwukondygnacyjne, z dachami dwuspadowymi i płaskimi.

W ostatnich dziesięcioleciach Pępowo rozwinęło się w kierunku zachodnim. W tej części krajobrazu dominuje współczesna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (domy głównie dwukondygnacyjne, z dachami skośnymi i płaskimi w formie tzw. kostek).

Na terenie krajobrazu występują także: obszary usług, m.in. szkoła z halą i terenem rekreacyjno-sportowym (na południu, przy ul. Krótkiej), stadion (na wschodzie, przy ul.

Sportowej), tereny działalności gospodarczej (w południowo-wschodniej i północnej części krajobrazu) oraz zabudowa wielorodzinna (dwu- i trzykondygnacyjna) w formie bloków mieszkalnych (przy ulicach: 1 Maja, Chocieszewickiej i Stanisławy Nadstawek).

W obrębie krajobrazu znajduje się kilka stawów. Największy staw o powierzchni około 0,7 ha jest usytuowany w gęstwinie drzew przy ul. Parkowej, pomiędzy zespołem pałacowym a zespołem folwarcznym nr II.

Przez krajobraz przebiegają drogi powiatowe nr: 4803P, 4907P i 4923P.

Nie zidentyfikowano zjawisk zagrażających możliwości zachowania wartości krajobrazu.

W audycie wskazano również rekomendacje i wnioski dotyczące kształtowania i ochrony krajobrazu priorytetowego, co przedstawiono poniżej.

I. Rekomendacje i wnioski dotyczące form ochrony przyrody oraz zabytków¹⁶

1. Obszary do objęcia formami ochrony przyrody (o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3, 4 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody):

Forma ochrony przyrody	Rekomendacje i wnioski
park krajobrazowy	– nie określa się
obszar chronionego krajobrazu	– nie określa się
zespół przyrodniczo-krajobrazowy	– nie określa się

2. Obszary objęte formami ochrony przyrody, które ze względu na znaczący spadek wartości krajobrazu wymagają pogłębionej analizy zasadności ich dalszej ochrony:

Forma ochrony przyrody	Rekomendacje i wnioski
park krajobrazowy	– nie określa się
obszar chronionego krajobrazu	– nie określa się
zespół przyrodniczo-krajobrazowy	– nie określa się

3. Obszary do objęcia formami ochrony zabytków (o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami):

wpis do rejestru zabytków	– nie określa się
wpis na Listę Skarbów Dziedzictwa	– nie określa się
uznanie za pomnik historii	– nie określa się
utworzenie parku kulturowego	– nie określa się
ustalenia ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i innych decyzjach	– nie określa się

¹⁶ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych – zał. nr 6, tabele 1, 2, 3, 4.

¹⁷ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych – zał. nr 7 ust. 2 pkt 3, 4 i 5.

II. Rekomendacje i wnioski dotyczące kierunków i zasad kształtowania zabudowy, zagospodarowania i użytkowania terenów¹⁸

1. Poziom regionalny

Zadania polityki przestrzennej województwa	Zasady zagospodarowania przestrzennego realizujące zadania polityki przestrzennej województwa
<i>Kształtowanie spójnej przestrzeni osadniczej i dbałość o ład przestrzenny</i>	Kształtowanie nowych struktur przestrzennych z zachowaniem rozwoju zrównoważonego, z uwzględnieniem ochrony i zachowania walorów krajobrazowych
	Racjonalny rozwój zainwestowanych struktur przestrzennych
	Kształtowanie struktur przestrzennych z uwzględnieniem walorów krajobrazowych wynikających z ukształtowania terenu
	Stosowanie stref buforowych, w tym ochronnych, w postaci pasów zieleni redukujących negatywny wpływ obiektów przemysłowych i usługowych na walory krajobrazowe
	Zachowanie zwartej charakteru zabudowy poprzez realizację zabudowy w ramach uzupełniania istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej jednostki osadniczej z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
	Kształtowanie przestrzeni publicznych wysokiej jakości w oparciu o zasady projektowania uniwersalnego
	Wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
<i>Ochrona walorów przyrodniczych</i>	Ochrona oraz właściwe kształtowanie ekotonów stref brzegowych cieków, w postaci pasów zieleni, redukujących dopływ zanieczyszczeń pochodzenia rolniczego oraz bytowego
	Kształtowanie przestrzeni w sposób umożliwiający ochronę unikatowych wartości środowiska przyrodniczego
	Zachowanie istniejących ekosystemów łąkowych
	Zapewnienie ciągłości i trwałości systemu przyrodniczego województwa, w tym zachowanie i odtwarzanie ciągłości przestrzennej obszarów kluczowych, zapewniających prawidłowe funkcjonowanie przestrzeni przyrodniczej
	Zachowanie drożności korytarzy ekologicznych poprzez ograniczanie zabudowy oraz zainwestowania na ich obszarach
	Zachowanie obszarów wolnych od zabudowy stanowiących naturalne, powiązane ze sobą struktury przyrodnicze (doliny rzeczne) oraz stosowanie stref buforowych ograniczających intensyfikację zabudowy wokół cieków
	Ochrona gleb przed zanieczyszczeniami
	Ochrona powierzchni ziemi, w tym ograniczanie przekształceń rzeźby terenu
<i>Ochrona potencjału kulturowego</i>	Rozwój turystyki krajoznawczej z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
	Utrzymanie ochrony prawnej obiektów i obszarów zabytkowych
	Wzmocnienie działań ochronnych obiektów i obszarów zabytkowych
	Podnoszenie rangi ochrony najcenniejszych obiektów i obszarów zabytkowych
	Obejmnowanie ochroną prawną najcenniejszych obszarów i obiektów

¹⁸ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych – zał. nr 7 ust. 3 pkt 1 i 2

	zabytkowych o wysokich wartościach kulturowych, historycznych i krajobrazowych
	Kształtowanie struktur przestrzennych z zachowaniem zgodności z cechami i wartościami zasobów dziedzictwa kulturowego
	Odtwarzanie historycznych struktur kompozycji przestrzennej w otoczeniu obiektów i obszarów cennych kulturowo
	Zachowanie historycznego charakteru otoczenia obiektów i zespołów zabytkowych z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
	Kształtowanie nowych struktur przestrzennych z poszanowaniem historycznych układów i zespołów cennych kulturowo
	Ograniczanie przekształceń elementów tradycyjnego krajobrazu wiejskiego, w tym historycznych cech zabudowy regionalnej oraz rozplanowania wiejskich jednostek osadniczych (zagród i podziałów gruntów), zieleni przydrożnej, zadrzewień śródpolnych, enklaw leśnych i łąkowych, cieków wodnych oraz małej architektury
	Rozwój turystyki kulturowej z uwzględnieniem walorów krajobrazowych
Rozwój infrastruktury technicznej i transportowej	Budowa i modernizacja układu dróg, w tym powiatowych oraz dróg rowerowych, wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem walorów krajobrazowych oraz z zachowaniem ciągłości systemu przyrodniczego
	Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem walorów krajobrazowych oraz z zachowaniem ciągłości systemu przyrodniczego
	Lokalizowanie instalacji odnawialnych źródeł energii z poszanowaniem walorów krajobrazowych obszaru

2. Poziom lokalny

- 1) Wytyczne odnośnie kierunków zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów lub zasad ich zagospodarowania określających dopuszczalny zakres i ograniczenia tych zmian, w tym wytycznych odnośnie nakazów, zakazów, dopuszczeń i ograniczeń w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów:
 - a) kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej, usługowej lub zagrodowej jako dominujących,
 - b) zachowanie historycznie wykształconej struktury przestrzennej wsi, w tym: zespołu pałacowego i sakralnego, dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej oraz zachowanych obiektów zespołu folwarcznego I i II,
 - c) kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem wyróżników kompozycji przestrzennej jako elementów szczególnie odznaczających się w przestrzeni krajobrazu wysokością, gabarytami oraz formą lub sposobem zagospodarowania:
 - dominanta krajobrazowa – obiekt:
 - kościół parafialny pw. św. Jadwigi,
 - akcent krajobrazowy – obiekt:
 - pałac,
 - wiatrak „Franciszek”,
 - grodzisko stożkowate,
 - akcent krajobrazowy – element liniowy:
 - aleja drzew wzdłuż drogi powiatowej nr 4907P,

- aleje drzew wzdłuż ul. Stanisławy Nadstawek,
- aleje drzew wzdłuż ul. Powstańców Wielkopolskich,
- aleje drzew wzdłuż ul. Kobylińskiej,
- aleja drzew wzdłuż ul. Cegielnia,
- aleja drzew wzdłuż ul. Sportowej,
- aleja drzew wzdłuż ul. Parkowej,
- zadrzewienia wzdłuż ulic Edmunda Bojanowskiego i Mariana Orłonia,

akcent krajobrazowy – obszar:

- zespół pałacowy,
 - zespół folwarczny II,
- d) realizacja nowego zainwestowania na zasadzie uzupełnienia przestrzeni wolnych od zabudowy lub kontynuacji zabudowy,
 - e) wykluczenie możliwości realizacji nowej zabudowy wielorodzinnej, za wyjątkiem realizacji zadań własnych gminy z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, kulturowych i estetyczno-widokowych krajobrazu,
 - f) możliwość rekompozycji zagospodarowania przestrzeni publicznych, w tym placów, skwerów, ulic, w celu m.in. poprawy ich funkcjonalności, dostępności komunikacyjnej, możliwości zastosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych, wkomponowania nowej zieleni i małej architektury, z uwzględnieniem ich wartości historycznych oraz walorów krajobrazowych,
 - g) zachowanie i ochrona zieleni przydrożnej i skupiskowej, poprzez odtwarzanie i wzbogacanie gatunkowego składu zadrzewienia z zastosowaniem rodzimych gatunków roślin zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska,
 - h) ograniczenie realizacji napowietrznej infrastruktury technicznej, w tym elementów wysokościowych telefonii komórkowej, w przypadku istniejącej napowietrznej sieci elektroenergetycznej dążenie do jej skablowania.
- 2) Parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalna i minimalna intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:
 - a) intensywność zabudowy w nawiązaniu do przeważających lub charakterystycznych parametrów i wskaźników dla poszczególnych ulic z dostosowaniem do funkcji terenu oraz rodzaju zabudowy na działkach sąsiednich,
 - b) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w nawiązaniu do przeważających lub charakterystycznych parametrów i wskaźników dla poszczególnych ulic lub kwartałów zabudowy.
 - 3) Kształtowanie linii zabudowy, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) w nawiązaniu do utrwalonych linii zabudowy, charakterystycznych przy poszczególnych ulicach, z dostosowaniem do funkcji terenu oraz rodzaju zabudowy, z uwzględnieniem walorów estetyczno-widokowych.
 - 4) Zasady kompozycji przestrzennej nowej zabudowy i harmonizowania planowanej zabudowy z zabudową istniejącą, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
 - a) kompozycja przestrzenna nowej zabudowy w nawiązaniu do zabudowy istniejącej, charakterystycznej dla poszczególnych ulic, z uwzględnieniem

- w szczególności wysokości budynków i sposobu ich sytuowania względem dróg lub granic działek,
- b) wysokość zabudowy realizować w odniesieniu do wysokości bazowej charakterystycznej dla poszczególnych ulic, z możliwością realizacji elementów wyższych niż wysokość bazowa, stanowiących akcent architektoniczny, dostosowany do skali i proporcji obiektu. Rekomenduje się realizację zabudowy o wysokości bazowej do 9 m. Możliwa jest realizacja budynków i budowli wyższych niż wysokość bazowa, związanych z funkcją usług publicznych, sportu lub obsługi produkcji rolniczej, z dostosowaniem wysokości do specyfiki i przeznaczenia obiektu i z zachowaniem walorów estetyczno-widokowych.
- 5) Zasady kształtowania form budynków, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
- a) formy nowej zabudowy, a także przebudowa i rozbudowa istniejącej zabudowy, w nawiązaniu do kompozycji przestrzennej oraz do form zabudowy istniejącej charakterystycznej dla poszczególnych ulic, w tym bryły budynków oraz specyficznych dla nich cech elementów elewacji, kształtu dachów czy usytuowania głównych wejść do obiektów.
- b) możliwość realizacji zabudowy o nowoczesnych formach architektonicznych z uwzględnieniem charakteru zabudowy dla poszczególnych ulic lub kwartałów zabudowy.
- 6) Zasady stosowania i eksponowania elementów konstrukcyjnych i zdobniczych, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
- nie określa się.
- 7) Rodzaje i standardy jakościowe stosowanych materiałów wykończeniowych, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych:
- a) stosowanie materiałów wykończeniowych w nawiązaniu do charakterystycznych dla istniejących budynków w miejscu realizacji,
- b) możliwość stosowania materiałów wykończeniowych o nowoczesnym wyrazie stylistycznym ze szczególnym uwzględnieniem historycznej zabudowy sąsiedniej.
- 8) Charakterystyczne cechy elewacji budynków, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
- a) rekomenduje się zachowanie elewacji ceglanych, a w przypadku ich częściowego uszkodzenia lub zniszczenia zaleca się odtworzenie elewacji np. poprzez wykorzystanie cegły rozbiórkowej,
- b) lokalizowanie na elewacjach frontowych urządzeń technicznych m.in. urządzeń przesyłowych, klimatyzatorów i urządzeń wentylacyjnych, w sposób niezakłócający estetyki i kompozycji elewacji frontowej budynków oraz niezakłócający odbioru wizualnego obiektu z ulic i innych przestrzeni dostępnych publicznie,
- c) dla dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej rekomenduje się zachowanie, bądź przywracanie historycznego wyglądu fasad, a w przypadku realizacji elewacji otynkowanej zastosowanie ujednoliconej kolorystyki elewacji dla poszczególnego budynku.
- 9) Charakterystyczne cechy dachów budynków, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych zabudowy:
- a) dachy budynków realizować w nawiązaniu do charakterystycznych cech dachów (w szczególności cech takich jak: kształt, spadek dachu, układ kalenicy

- względem drogi, pokrycie) obiektów, w tym obiektów historycznych, występujących przy poszczególnych ulicach lub w kwartałach zabudowy,
- b) jeżeli wzdłuż ulicy nie występują powtarzające się charakterystyczne cechy dachów możliwa jest realizacja dachów o dowolnych parametrach,
 - c) lokalizowanie urządzeń technicznych, w tym: paneli fotowoltaicznych, klimatyzatorów, urządzeń wentylacyjnych itp. w sposób niezakłócający odbioru wizualnego obiektu z ulic i innych przestrzeni dostępnych publicznie.
- 10) Zasady i warunki dotyczące sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzaje materiałów budowlanych, z uwzględnieniem lokalnych form architektonicznych, w tym dla przestrzeni dostępnych publicznie:
- a) realizacja małej architektury według spójnej koncepcji dla poszczególnych przestrzeni publicznych,
 - b) ograniczanie lokalizowania:
 - wolnostojących: urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów,
 - urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów na budynkach, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów zabytkowych,
 - urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów na ogrodzeniach,
 - urządzeń reklamowych, tablic reklamowych oraz szyldów na terenach zieleni,
 - c) urządzenia i tablice reklamowe oraz szyldy lokalizowane na budynkach należy sytuować w sposób niezaburzający estetyki i kompozycji elewacji budynków oraz w sposób nieprzesłaniający istotnych elementów i detali architektonicznych,
 - d) urządzenia i tablice reklamowe oraz szyldy lokalizowane jako wolnostojące nie mogą zakłócać odbioru wizualnego obiektów, w szczególności zabytkowych, z przestrzeni publicznych,
 - e) wykluczanie lokalizowania prefabrykowanych przeszłowych ogrodzeń betonowych lub żelbetonowych.
- 11) Zasady dotyczące zagospodarowania i wyposażenia terenów przestrzeni dostępnych publicznie:
- a) urządzania i sytuowania zieleni, w tym struktury przestrzennej nasadzeń, preferowanych lub wykluczonych gatunków roślin, wysokości zieleni i pełnionej funkcji:
 - ochrona i kształtowanie zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych poprzez uzupełnianie brakujących drzew oraz wypełnianie zielenią wysoką i niską powierzchnię wolnych od utwardzenia w pasach drogowych, z uwzględnieniem elementów estetyczno-widokowych,
 - dla nowych nasadzeń w parku rezydencjonalnym oraz wzdłuż ciągów komunikacyjnych stosowanie rodzimych gatunków roślin zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska,
 - b) sposobów wykorzystywania terenów przestrzeni publicznych, w tym wykorzystywania tymczasowego:
 - możliwość lokalizacji obiektów tymczasowych niepołączonych trwale z gruntem, takich jak m.in: kontenery, ogródki restauracyjne itp. wykorzystywanych sezonowo lub cyklicznie na potrzeby imprez okolicznościowych lub w celu uzupełnienia funkcji usługowych,

- obiekty tymczasowe realizowane według wspólnej koncepcji charakterystycznej dla poszczególnych przestrzeni publicznych,
 - c) powiązań widokowych terenów przestrzeni publicznych z otoczeniem:
 - nie określa się.
- 12) Określanie warunków działalności usługowej, w tym handlowej, w szczególności maksymalnej powierzchni sprzedaży obiektów handlowych, obszarów rozmieszczenia obiektów handlowych o maksymalnej powierzchni sprzedaży i ich dopuszczalnej liczby:
- a) lokalizowanie nowych usług z wykorzystaniem istniejącej zabudowy lub poprzez uzupełnianie zabudowy z dostosowaniem skali nowych budynków usługowych do charakteru miejsca realizacji inwestycji,
 - b) wykluczanie lokalizacji usług handlu o dużej powierzchni sprzedaży.
- 13) Wytyczne odnośnie określenia walorów ekspozycji, w szczególności elementów takich jak przedpola ekspozycji, osie widokowe i punkty widokowe oraz zasad ich ochrony i kształtowania, w tym nakazów, zakazów, dopuszczeń i ograniczeń w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów:
- a) zachowanie przedpola ekspozycji poprzez ograniczanie możliwości realizacji obiektów budowlanych z wyjątkiem małej architektury,
 - b) w obszarze przedpola ekspozycji rekomenduje się kształtowanie zieleni wysokiej w sposób umożliwiający zachowanie widoku,
 - c) zachowanie osi widokowej i ciągu widokowego poprzez ograniczanie zainwestowania przesłaniającego widok,
 - d) możliwa jest korekta wysokości lub kształtu zieleni w celu odsłonięcia widoku na obiekty wyróżniające się w krajobrazie wsi, w szczególności dominanty krajobrazowej – kościół parafialny pw. św. Jadwigi.

III. Rekomendacje i wnioski dotyczące zadań mających na celu zachowanie dotychczasowego stanu lub doprowadzenie do stanu pożądanego, adekwatnie do charakterystyki, wartości i zagrożeń zidentyfikowanych, dla możliwości zachowania wartości danego krajobrazu w zakresie¹⁸:

1. Rozpoczęcia, kontynuacji lub zaniechania różnych form gospodarowania terenem, w tym działalności rolniczej, leśnej oraz gospodarki wodnej:
 - 1) Możliwość realizacji nowej zabudowy w ramach uzupełniania istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej.
 - 2) Możliwość realizowania inwestycji celu publicznego z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, kulturowych i estetyczno-widokowych krajobrazu.
2. Zabiegów renaturalizacyjnych oraz zabiegów odnowy obiektów kultury materialnej:
 - 1) Zachowanie i ochrona zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz w parku rezydencjonalnym, poprzez odtwarzanie i wzbogacanie roślinnej bioróżnorodności zadrzewienia z zastosowaniem rodzimych gatunków roślin zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska.
 - 2) Rekomenduje się odnowę nieużytkowanych obiektów zabytkowych, obiektów ujętych w rejestrze zabytków oraz w ewidencji zabytków.

3. Koordynacji działań podejmowanych dla osiągnięcia celów występujących na danym obszarze objętym formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, oraz form ochrony zabytków, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami:
 - 1) Zachowanie i ochrona obiektów i obszarów zabytkowych.
 - 2) Zachowanie i utrzymanie drzewostanu zabytkowego parku rezydencjonalnego w stanie zbliżonym do naturalnego ekosystemu leśnego, a także uzupełnianie i wzbogacanie roślinnej bioróżnorodności zadrzewienia z zastosowaniem gatunków rodzimych zgodnie z naturalnym, przyrodniczym potencjałem siedliska.
4. Konieczności podejmowania działań mających na celu utrzymanie dotychczasowej funkcji danego krajobrazu, w tym funkcji korytarzy ekologicznych:
 - 1) Rekomenduje się sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary jeszcze nie objęte planami miejscowymi, które stanowiłyby podstawę dla określenia zasad ochrony historycznie wykształconej struktury przestrzennej wsi (w tym: zespołu pałacowego i sakralnego, dawnej kolonii mieszkalnej służby folwarcznej oraz zachowanych obiektów zespołu folwarcznego I i II) oraz zachowania wartości estetyczno-widokowych miejscowości.

Rejon Lipówki

Krajobraz jest zlokalizowany w południowo-zachodniej części województwa wielkopolskiego, na terenie powiatów: gostyńskiego i śremskiego, na terenie gmin: Borek Wielkopolski i Dolsk.

Krajobraz sąsiaduje z:

- 1) Od północy, wschodu i zachodu z krajobrazem 3b (leśny – z przewagą siedlisk lasowych).
- 2) Od południa z krajobrazem 2a (bagiennie-łąkowy – głównie bezleśny – z udziałem ekstensywnie użytkowanych łąk).

Krajobraz leży na południowy zachód od wsi Ługi, rozciąga się południkowo na przestrzeni około 2,5 km.

Krajobraz to obszar dolinny, położony w obrębie Pradoliny Żerkowsko-Rydzyskiej, wykorzystywanej przez kanał Obry. Krajobraz obejmuje tereny czynnej eksploatacji kruszyw naturalnych odkrywek Lipówka i Studzianna.

W strukturze krajobrazu dominują łąki i pastwiska, obejmujące około 50% powierzchni krajobrazu. Znaczny jest udział terenów podmokłych (około 21% powierzchni) oraz gruntów ornych (około 19% powierzchni). Lasy stanowią około 6% powierzchni. Najmniejszy udział mają obszary zabudowane (około 4% powierzchni).

Na terenie krajobrazu występują złoża kruszywa naturalnego:

- 1) Na terenie gminy Dolsk, złoża: Lipówka BR, Lipówka BR II, Lipówka BR III, Lipówka JG, Lipówka KS, Lipówka PAJO, Lipówka JS, Lipówka PW, złoża częściowo eksploatowane.
- 2) Na terenie gminy Borek Wielkopolski, złoża: Studzianna i Studzianna JS, są to złoża zawodnione², obecnie nie eksploatowane.

Dla krajobrazu „Rejon Lipówki” odstąpiono od diagnozowania zagrożeń oraz określenia rekomendacji i wniosków, gdyż w toku analiz uznano, że nie posiada on cech świadczących o jego priorytetowości.

Wyznaczenie krajobrazu priorytetowego następuje po wskazaniu spełnienia przez zidentyfikowany krajobraz co najmniej jednego z kryteriów: unikatowość, reprezentatywność, ochrona prawna, ważność krajobrazu. Przedmiotowy krajobraz spełnia kryterium reprezentatywności – cechą analityczną jest różnorodność powierzchniowa, co klasyfikuje go jako krajobraz priorytetowy. Opis kryterium reprezentatywności wskazuje, że wyznaczony krajobraz stanowi *modelowy, klasyczny przykład dla danego podtypu* oraz jednocześnie powinien charakteryzować się *czystością formy rozumianej jako fizjonomicznie nieprzekształcona forma użytkowania* oraz w przypadku krajobrazów o przewadze wartości kulturowych (w tym przypadku jest to grupa C) *reprezentuje on zestaw cech charakterystycznych zachowanych w stanie co najmniej dobrym – typowym dla danej epoki historyczno-stylistycznej lub cywilizacyjno-kulturowej*. Krajobraz „Rejon Lipówki” nie spełnia określonej w rozporządzeniu definicji reprezentatywności.

Ponad to, krajobraz priorytetowy, zgodnie z definicją zawartą w art. 1 pkt 16f ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, to *obszar szczególnie cenny dla społeczeństwa ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne, urbanistyczne, ruralistyczne czy estetyczno-widokowe, i jako taki wymagający zachowania lub określenia zasad i warunków jego kształtowania*. Analizowany krajobraz to teren czynnej eksploatacji odkrywkowej kruszyw naturalnych, silnie przekształcony przez człowieka. Po zidentyfikowaniu i przeanalizowaniu struktury oraz walorów krajobrazu priorytetowego nie wykazano wyjątkowych cech przyrodniczych oraz cech kulturowych, historycznych, architektonicznych, urbanistycznych, ruralistycznych i estetyczno-widokowych szczególnie cennych dla społeczeństwa. Krajobraz, pomimo że znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Krzywińsko-Osieckiego wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra, jest terenem na którym jest prowadzona intensywna działalność górnicza – górnictwa odkrywkowego. W granicach krajobrazu nie występują zwarte kompleksy leśne czy cenne siedliska przyrodnicze. Analizowany krajobraz nie posiada więc cech typowych dla krajobrazu priorytetowego.

3. AKTUALNY STAN ŚRODOWISKA NA TERENIE POWIATU GOSTYŃSKIEGO

3.1. Położenie

Powiat gostyński położony jest w centralnej części Polski, w województwie wielkopolskim. Powiat gostyński obejmuje 6 gmin: Gostyń, Krobia, Pępowo, Pogorzela, Piaski oraz Poniec i zajmuje obszar ok. 810 km².



Rysunek 1. Położenie Powiatu gostyńskiego na tle województwa

Źródło: projekt Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2028 z perspektywą do roku 2032

Powiat gostyński graniczy z powiatami: kościańskim, śremskim, jarocińskim, krotoszyńskim, rawickim oraz leszczyńskim. Według podziału na regiony fizycznogeograficzne z 2018 r. opublikowanego w czasopiśmie „Geographia Polonica”, obszar powiatu gostyńskiego położony jest w makroregionie Nizina Południowowielkopolska (318.1-2), w obrębie mezoregionów: Wysoczyzna Leszczyńska (318.11) i Wysoczyzna Kaliska (318.12) oraz w obrębie makroregionu Pojezierze Leszczyńskie (315.8) mezoregionu Pojezierze Krzywińskie (315.82).

3.2. Demografia

Stan ludności Powiatu gostyńskiego w 2024 roku według danych GUS wynosił 72 977 osób (z czego 36 215 mężczyzn i 36 762 kobiet). Na przestrzeni lat 2019-2024 odnotowano spadek liczby mieszkańców w powiecie. Liczba mieszkańców zmniejszyła się o 2 931 osób.

Czynniki określające sytuację demograficzną w gminie to przede wszystkim: współczynnik przyrostu naturalnego, saldo migracji, gęstość zaludnienia, współczynnik feminizacji, struktura wieku, migracje. Dane statystyczne w zakresie podstawowych czynników kształtujących lokalną sytuację demograficzną przedstawiono w poniższych zestawieniach.

Tabela 3. Dane demograficzne Powiatu gostyńskiego

Wyszczególnienie	Jednostka	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Liczba ludności	osoba	75 908	74 623	74 196	73 899	73 516	72 977
Liczba kobiet	osoba	38 258	37 660	37 403	37 213	37 045	36 762
Liczba mężczyzn	osoba	37 650	36 963	36 793	36 686	36 471	36 215
Gęstość zaludnienia	osoba/km ²	93,7	92,1	91,6	91,2	90,7	90,1
Urodzenia żywe na 1000 ludności	-	11,88	11,50	10,08	9,99	8,54	7,74
Zgony na 1000 ludności	-	10,49	12,51	13,12	10,741	10,69	11,69
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-	1,40	-1,02	-3,04	-0,72	-2,16	-3,95
Współczynnik przyrostu naturalnego	-	106	-76	-226	-53	-159	-289
Saldo migracji na 1000 ludności	-	-3,4	-2,5	-2,7	-3,9	-3,1	-3,5

Zameldowania	osoba	912	771	819	812	757	802
Wymeldowania	osoba	1170	959	1018	1097	986	1056
Współczynnik feminizacji	osoba	102	102	102	101	102	102

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie danych demograficznych przedstawionych powyżej wnioskuje się, że od 2020 roku na terenie Powiatu gostyńskiego występował ujemny przyrost naturalny. Gęstość zaludnienia wynosiła w 2024 roku 90,1 osób na km².

Liczba kobiet na przestrzeni analizowanych lat była wyższa niż liczba mężczyzn. Współczynnik feminizacji w ostatnich latach wynosił 102. Saldo migracji na 1000 osób w latach 2019-2024 miało wartość ujemną. Współczynnik przyrostu naturalnego jedynie w roku 2019 miał wartość dodatnią, natomiast w latach 2020-2024 przyjmował wartość ujemną.

3.3. Infrastruktura techniczna

3.3.1. Transport i komunikacja

Infrastruktura transportowa i łączność są kluczowymi czynnikami wpływającymi na rozwój każdej jednostki samorządowej. Ich jakość ma istotne znaczenie dla życia mieszkańców oraz dla potencjału gospodarczego i społecznego danego obszaru.

Podstawę drogowej infrastruktury transportowej na obszarze powiatu gostyńskiego stanowi sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych:

- 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,

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.

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, Brzezcie). 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 szczątkowy 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.).

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,
- b) Gmina Gostyń – 24,0 km dróg rowerowych i 14,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych,
- c) Gmina Krobia – 13,0 km dróg rowerowych i 8,7% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych,
- d) Gmina Pępowo – 11,0 km dróg rowerowych i 9,6% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych,
- e) Gmina Piaski – 12,0 km dróg rowerowych i 8,4% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych,
- f) Gmina Pogorzela – 1,2 km dróg rowerowych i 1,2% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych,
- g) Gmina Poniec – 4,3 km dróg rowerowych i 3,7% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych.

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.

3.3.2. Odnawialne źródła energii

Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie internetowej Urzędu Regulacji Energetyki na koniec marca 2025 r. na terenie Powiatu gostyńskiego funkcjonowały 43 instalacje odnawialnych źródeł energii o łącznej mocy 55,517 MW:

- 37 elektrowni fotowoltaicznych (słonecznych) o łącznej mocy 40,108 MW,
- 6 elektrowni wiatrowych o łącznej mocy 90,510 MW.

3.4. Istniejący stan środowiska przyrodniczego

3.4.1. Ochrona klimatu i jakość powietrza

3.4.1.1. Ochrona klimatu

Powiat gostyński znajduje się w zasięgu przewagi wpływów klimatu oceanicznego. Według „Atlasu klimatu Polski w latach 1991-2020” średnioroczna temperatura w powiecie wynosi ok. 9,5°C przy rozpiętości średnich wieloletnich miesięcznych od -0,5°C do ok. 19,5°C. Najniższe średnie temperatury notowane są z reguły w styczniu i lutym, a najwyższe w lipcu i sierpniu. Średni wieloletni roczny opad wynosi ok. 500 mm, a w poszczególnych latach wahał się od 350 do 600 mm. Pokrywa śnieżna utrzymuje się średnio 30 dni w miesiącach zimowych. Średnia roczna suma usłonecznienia wynosi ok 1800 godz. Średnia roczna wartość ciśnienia wynosi 1016 hPa. Średnia prędkość wiatru wynosi w skali roku 3,5 m/s przy niewielkich wahaniach średniej miesięcznej od około 3 m/s w miesiącach letnich do nieco ponad 4 m/s w miesiącach zimowych. Przeważają wiatry wiejące z kierunków zachodnich.

Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 wskazuje na cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podejmować w następujących sektorach:

- gospodarce wodnej;
- rolnictwie;
- leśnictwie;
- różnorodności biologicznej;
- zdrowiu;
- energetyce;
- budownictwie;
- transporcie;
- gospodarce przestrzennej i obszarach:
 - prawnie chronionych;
 - obszarach górskich;
 - strefie wybrzeża;
 - obszarach zurbanizowanych.

Wrażliwość tych sektorów została określona w oparciu o przyjęte dla SPA 2020 scenariusze zmian klimatu. Zaproponowano cele, kierunki działań oraz konkretne działania, które korespondują z dokumentami strategicznymi, w szczególności Strategią Rozwoju Kraju - Polska 2030 oraz innymi strategiami rozwoju i jednocześnie stanowią ich niezbędne uzupełnienie w kontekście adaptacji.

Do podstawowych działań o charakterze horyzontalnym, tj. takich, które powinny być realizowane we wszystkich województwach kraju należą:

- edukacja społeczeństwa w zakresie spodziewanych zmian i ograniczenia ich skutków;
- monitoring zmian wrażliwości gospodarki i społeczeństwa oraz postępu we wdrażaniu strategii adaptacyjnej;
- planowanie przestrzenne na poziomie regionalnym i lokalnym z uwzględnieniem zmian klimatu i adaptacji;
- rozwój usług zdrowotnych ze szczególnym uwzględnieniem wrażliwości mieszkańców na występowanie fal upałów;
- ograniczenie skutków zagrożeń w rolnictwie, lasach i ekosystemach wynikających z pojawiania się inwazyjnych szkodników i chorób, a także uwzględnienie przystosowania gatunkowego lasów do oczekiwanego wzrostu temperatury w procesie zalesień;
- właściwe gospodarowanie na obszarach rolnych, chronionych, górskich (wsparcie technologiczne gospodarstw oraz doradztwo technologiczne uwzględniające aspekty dostosowania budownictwa i produkcji rolnej do zmieniających się warunków klimatycznych);
- modernizacja systemu energetycznego uwzględniająca zwiększone ryzyko występowania zjawisk ekstremalnych;
- uwzględnienie trendów klimatycznych i gospodarczych w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej;
- uwzględnienie konieczności zapewnienia korytarzy wentylacyjnych w miastach i kotlinach górskich w celu ograniczenia skutków rozwoju wyspy ciepła i wzrostu koncentracji zanieczyszczeń powietrza oraz zwiększania obszarów wodnych i zieleni w miastach.

Dla żadnej z gmin wchodzących w skład Powiatu gostyńskiego nie opracowano Planów adaptacji do zmian klimatu.

3.4.1.2. Jakość powietrza

Uchwałą Nr XXI/391/2020 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 13 lipca 2020 roku został przyjęty Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej. Program ochrony powietrza jest dokumentem, który wskazuje istotne powody (źródła) wystąpienia przekroczeń norm jakości powietrza w odniesieniu do ww. zanieczyszczeń w strefie wielkopolskiej oraz określa skuteczne i możliwe do zrealizowania działania, których wdrożenie spowoduje poprawę jakości powietrza i dotrzymanie norm określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2021 poz. 845).

Ocena jakości powietrza dokonywana jest w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Ocena jakości powietrza prowadzona jest pod kątem ochrony zdrowia i pod kątem ochrony roślin. Ocena jakości powietrza wykonywana jest na obszarze stref. Dla terenu województwa wielkopolskiego obowiązują wymienione niżej strefy:

- strefa aglomeracja poznańska obejmująca Poznań – miasto o liczbie mieszkańców powyżej 250 tysięcy,
- strefa miasto Kalisz – miasto o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy,
- strefa wielkopolska obejmująca pozostały obszar województwa.

W województwie wielkopolskim wszystkie strefy stanowią obszary zwykłe, tj. obszary stref nie będące obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Wynikiem oceny, zarówno pod kątem kryteriów dla ochrony zdrowia, jak i kryteriów dla ochrony roślin, dla wszystkich substancji podlegających ocenie, jest zaliczenie strefy do jednej z poniższych klas:

- klasy A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych;
- klasy B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalny, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- klasy C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalny powiększony o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalny i poziomy docelowy;
- klasy D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego;
- klasy D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego.

Na terenie Powiatu gostyńskiego nie znajduje się żadna stacja pomiarowa wchodząca w skład systemu monitoringu jakości powietrza w województwie wielkopolskim prowadzonym przez GIOŚ.

Określając stan jakości powietrza na terenie Powiatu gostyńskiego kierowano się wynikami pomiarów dla strefy wielkopolskiej. Oceny przeprowadza się z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych:

- ze względu na ochronę zdrowia ludzi – dla wszystkich stref,
- ze względu na ochronę roślin – dla strefy wielkopolskiej.

Ocena pod kątem ochrony zdrowia obejmuje: dwutlenek azotu NO₂, dwutlenek siarki SO₂, benzen C₆H₆, ołów Pb, arsen As, nikiel Ni, kadm Cd, benzo(a)piren B(a)P, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, ozon O₃, tlenek węgla CO. W ocenie pod kątem ochrony roślin uwzględnia się: dwutlenek siarki SO₂, tlenki azotu NO_x, ozon O₃.

Pomiary, na podstawie których wykonywane są oceny, prowadzone są metodą automatyczną i manualną, w oparciu o metodyki referencyjne, a urządzenia podlegają stałemu nadzorowi

metrologicznemu Centralnego Laboratorium Badawczego. Oceny wspomagane są modelowaniem matematycznym.

Dla poziomu dopuszczalnego dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, ołowiu, benzenu, tlenku węgla oraz poziomu docelowego ozonu, kadmu, arsenu, niklu, pyły PM10 strefę wielkopolską w roku 2024 zaliczono do klasy A. W 2024 roku stwierdzono przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu a strefę wielkopolską zaliczono do klasy C. Dokonując oceny dla pyłu zawieszonego PM2,5 dla poziomu dopuszczalnego I fazy – wartości obowiązującej dla roku 2024 – strefa wielkopolska uzyskała klasę A1.

Dokonując klasyfikacji dodatkowej:

- w przypadku ozonu odnosząc otrzymane wyniki do poziomu celu długoterminowego strefę wielkopolską zaliczono do klasy D2;
- w przypadku pyłu PM2,5 dla poziomu dopuszczalnego I fazy – strefa wielkopolska uzyskała klasę A.

Tabela 4. Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia (dane za rok 2024)

Nazwa strefy	Symbol klasy dla poszczególnych substancji											
	SO ₂	NO ₂	C ₆ H ₆	CO	O ₃	PM10	Pb	As	Cd	Ni	B(a)P	PM2,5
wielkopolska	A	A	A	A	A ¹	A	A	A	A	A	C	A ¹

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport za rok 2024

Ocena pod kątem ochrony roślin prowadzona jest wyłącznie dla strefy wielkopolskiej. Klasyfikację wykonano na podstawie wyników pomiarów automatycznych prowadzonych w stałych punktach pomiarowych. Jako metodę uzupełniającą na potrzeby rocznej oceny jakości powietrza w województwie wykorzystano modelowanie jakości powietrza oraz obiektywne szacowanie.

W efekcie oceny przeprowadzonej dla 2024 roku w zakresie dwutlenku siarki, tlenków azotu oraz ozonu strefę wielkopolską zaliczono do klasy A. W dodatkowej klasyfikacji w odniesieniu do poziomu celu długoterminowego strefie przypisano klasę D2.

Tabela 5. Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin (dane za rok 2024)

Nazwa strefy	Symbol klasy dla poszczególnych substancji		
	SO ₂	NO ₂	C ₆ H ₆
wielkopolska	A	A	A

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport za rok 2024

Zgodnie z Programem ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej wyodrębniono obszary przekroczeń średniorocznego poziomu docelowego B(a)P w strefie wielkopolskiej w 2018 r. Jednym z tych obszarów jest obszar oznaczony kodem Wp18sWpB(a)Pa01 obejmujący między innymi Powiat gostyński. Maksymalna wartość stężenia z obliczeń dla B(a)P śr.

roczna[ng/m³] dla tego obszaru wynosi 10,7, natomiast wartość stężenia B(a)P śr. roczna[ng/m³] z pomiary wynosi 2,00. Jako główną przyczynę zanieczyszczeń wskazano emisję związaną z indywidualnym ogrzewaniem budynków.

Duże znaczenie w ogólnej emisji posiadają zarówno emisja powierzchniowa, punktowa jak i liniowa. Jakość powietrza w województwie wielkopolskim zależy również od napływów zanieczyszczeń z pozostałego obszaru Polski oraz Europy. Emisję do powietrza powoduje eksploatacja zasobów naturalnych węgla brunatnego, gazu ziemnego i soli kamiennej, a także złóż piasków, żwirów i surowców ilastych ceramiki budowlanej. Wielkopolska jest województwem o dużym udziale rolnictwa w gospodarce, więc i ten sektor gospodarki wpływa znacząco na emisję z obszaru województwa.

Z danych Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE) wynika, że największy udział źródeł emisji w poszczególnych zanieczyszczeniach powietrza należy przypisać emisji komunalno-bytowej w zakresie benzo(a)pirenu, pyłu zawieszonego PM_{2,5} i PM₁₀. Znaczący udział w emisji tlenków siarki ma emisja punktowa, a tlenków azotu transport drogowy. Na terenie województwa wielkopolskiego, jak wcześniej wspomniano, znajdują się wyrobiska i hałdy, które są źródłem emisji pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5}.

18 grudnia 2017 roku Sejmik Województwa Wielkopolskiego podjął Uchwałę nr XXXIX/941/17 w sprawie wprowadzenia, na obszarze województwa wielkopolskiego, ograniczeń lub zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw, tzw. Uchwałę Antysmogową. Zgodnie z wyżej wymienioną uchwałą od 1 maja 2018 r. obowiązuje zakaz stosowania najgorszej jakości paliw stałych np. bardzo drobnego miazgu lub węgla brunatnego czy flotokoncentratu. Ponadto, wprowadzone zostały ograniczenia dla kotłów oraz tzw. miejscowych ogrzewaczy np. kominków i pieców. Wszystkie nowe kotły po 1 maja 2018 r. muszą zapewnić możliwość wyłącznie automatycznego podawania paliwa, wysoką efektywność energetyczną oraz dotrzymanie norm emisyjnych. Nie mogą również posiadać rusztu awaryjnego oraz możliwości jego zamontowania. Zgodnie z zapisami uchwały kotły zainstalowane przed wejściem w życie uchwały antysmogowej i nie spełniające jej wymagań będą musiały być wymienione w 2 etapach:

- do 1 stycznia 2024 r. – w przypadku kotłów bezklasowych,
- do 1 stycznia 2028 r. – w przypadku kotłów spełniających wymagania dla klasy 3 lub 4 według normy PN-EN 303-5:2012.

Kotły tzw. 5 klasy, zainstalowane przed wejściem w życie uchwał, będą mogły być użytkowane dożywotnio. Ponadto miejscowe ogrzewacze pomieszczeń (piece, kominki, kozy) zainstalowane przed wejściem w życie uchwały antysmogowej i nie spełniające ich wymagań będą musiały być wymienione do 1 stycznia 2026 r. Przedmiotowa Uchwała została zmieniona Uchwałą nr XXXVI/700/21 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 29 listopada 2021 r.

Od 2018 roku funkcjonuje program „Czyste Powietrze”. To kompleksowy program, którego celem jest zmniejszenie lub uniknięcie emisji pyłów i innych zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery w wyniku spalania paliw stałych. Beneficjenci to osoby fizyczne,

będące właścicielami/współwłaścicielami budynków mieszkalnych jednorodzinnych lub wydzielonych w budynkach jednorodzinnych lokali mieszkalnych z wyodrębnioną księgą wieczystą. Dotacje w województwie wielkopolskim realizowane są za pośrednictwem i przy udziale środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Program przewidywał dofinansowanie m.in. na:

- demontaż nieefektywnego źródła ciepła na paliwo stałe oraz zakup i montaż innego źródła ciepła,
- zakup i montaż pompy ciepła typu powietrze-woda albo gruntowej pompy ciepła do celów ogrzewania lub ogrzewania i cwu,
- demontaż oraz zakup i montaż nowej instalacji centralnego ogrzewania lub cwu (w tym kolektorów słonecznych),
- zakup i montaż mikroinstalacji fotowoltaicznej,
- zakup i montaż wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła,
- zakup i montaż ocieplenia przegród budowlanych, okien, drzwi zewnętrznych, drzwi/bram garażowych (zawiera również demontaż),
- dokumentacja dotycząca powyższego zakresu: audyt energetyczny (pod warunkiem wykonania ocieplenia przegród budowlanych), dokumentacja projektowa, ekspertyzy.

Mieszkańcy powiatu gostyńskiego również korzystali z możliwości dopłat w ramach Programu „Czyste Powietrze”. W celu ułatwienia mieszkańcom aplikowanie o dofinansowanie oraz umożliwienie uzyskania wszelkich niezbędnych informacji dotyczących zasad programu w większości gmin (Krobia, Pepowo, Piaski, Pogorzela i Poniec) udostępnione zostały punkty konsultacyjno-informacyjne. Utworzenie punktów jest realizacją zawartego porozumienia, pomiędzy Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu a zainteresowanymi Gminami.

W latach 2020-2024 WFOŚiGW w Poznaniu podpisał umowy z 1062 beneficjentami z terenu powiatu gostyńskiego na działania termomodernizacyjne oraz wymianę nieekologicznych źródeł ciepła w ramach Programu „Czyste Powietrze”.

Również Gminy podejmują działania we własnym zakresie dofinansowując mieszkańcom do wymiany starych nieefektywnych źródeł ciepła. Takie możliwości posiadają następujące Gminy:

- Gmina Gostyń zgodnie z Uchwałą Nr LX/683/24 Rady Miejskiej w Gostyniu z dnia 7 marca 2024 r. zmieniającą uchwałę nr XXXVII/478/18 w sprawie zasad udzielania dotacji celowej ze środków budżetu Gminy Gostyń na dofinansowanie kosztów wymiany systemów ogrzewania węglowego na nowe ekologiczne źródła ogrzewania na terenie gminy Gostyń,
- Gmina Krobia zgodnie z Uchwałą nr XLVIII/411/2018 Rady Miejskiej w Krobi z dnia 24 lipca 2018 r. w sprawie zasad udzielania dotacji celowej z budżetu Gminy Krobia na

dofinansowanie kosztów wymiany źródeł ciepła w budynkach i lokalach położonych na terenie Gminy Krobia w celu ograniczania niskiej emisji,

- Gmina Piaski zgodnie z Uchwałą nr VIII/72/2024 Rady Gminy Piaski z dnia 4 grudnia 2024 r. w sprawie określenia zasad udzielania dotacji celowej z budżetu Gminy Piaski na dofinansowanie kosztów wymiany źródeł ciepła w budynkach i lokalach położonych na terenie gminy Piaski,
- Gmina Pępowo zgodnie z Uchwałą Nr XXXII/228/2021 Rady Gminy Pępowo z dnia 5 listopada 2021 r. w sprawie określenia zasad udzielania dotacji celowej z budżetu gminy Pępowo na dofinansowanie kosztów wymiany źródeł ciepła w budynkach i lokalach położonych na terenie gminy Pępowo,

Dokumentem wyznaczającym konkretne cele w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia efektywności energetycznej oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii w gminach jest Plan Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN). Wszystkie gminy z terenu powiatu gostyńskiego posiadają tego typu dokumenty, które w większości przypadków powinny zostać zaktualizowane. Plany są ściśle związane z realizacją zapisów Programów ochrony powietrza. PGN to strategiczny dokument, który wyznacza kierunki dla gminy w zakresie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych, w takich obszarach jak: transport publiczny i prywatny, budownictwo publiczne, gospodarka przestrzenna, zaopatrzenie w ciepło i energię, gospodarka odpadami. Zaproponowane do realizacji zadania mają na celu: zmniejszenie emisji CO₂ w stosunku do roku bazowego, wzrost udziału energii odnawialnej w zużywanej energii końcowej, ograniczenie zużycia energii końcowej przez odbiorców, obniżenie poziomu emisji zanieczyszczeń do atmosfery. PGN zostały opracowane z myślą o mieszkańcach, aby dał widoczne efekty ekologiczne i ekonomiczne: powietrze lepszej jakości, oszczędność energii i pieniędzy, a także możliwość dofinansowania podejmowanych działań inwestycyjnych.

Narzędziem wspierającym wymianę starych kotłów grzewczych jest Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków – CEEB. Ewidencja pomoże zidentyfikować źródła niskiej emisji oraz będzie wspierać działania w wymianie kopciuchów, a tym samym walkę ze smogiem. Utworzenie Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków (CEEB), to jedno z następstw nowelizacji ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów. Złożenie deklaracji w CEEB jest obowiązkowe. Każdy właściciel lub zarządca budynku ma obowiązek złożyć deklarację z informacją o zainstalowanym źródle ciepła i spalania paliw do 1 MW. Według informacji z gmin do CEEB zgłoszono (stan na koniec 2024 r.):

- gmina Borek Wlkp.: 1 991 budynków, co stanowi 100% wszystkich budynków,
- gmina Gostyń: 5 450 deklaracji, (brak danych procentowych)
- gmina Krobia: 2 824 budynki, 86,9%,
- gmina Piaski: 4 036 źródeł ciepła, (brak danych procentowych)
- gmina Pępowo: 1 404 szt., 88%

- gmina Pogorzela: 1123 budynki, 87%,
- gmina Poniec: 1 694 budynki, 89%.

3.4.2. Zagrożenia hałasem

Pojęcie hałasu definiuje ustawa Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647), za hałas uznaje się wszystkie dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16 000 Hz. Emisja hałasu jest jednym ze źródeł zanieczyszczeń środowiska, który może być szkodliwy dla zdrowia człowieka oraz stanu środowiska.

Na podstawie definicji hałasu określonej w Dyrektywie 2002/49/WE odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, hałas w środowisku można podzielić wg źródła powstawania na:

- hałas emitowany przez środki transportu: ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch samolotowy;
- hałas pochodzący z obszarów działalności przemysłowej.

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska, ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez:

- utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie;
- zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Głównym źródłem informacji o hałasie w środowisku jest Państwowy Monitoring Środowiska. Jest to system pomiarów, ocen i prognoz stanu środowiska oraz gromadzenia i rozpowszechniania informacji o środowisku, powołany na podstawie ustawy Prawo ochrony środowiska. Innym ze źródeł są Mapy akustyczne przedstawiające oddziaływanie hałasu komunikacyjnego przygotowywane przez zarządców dróg, linii kolejowych i portów lotniczych. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112). Źródłami hałasu, dla których ustalono dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku są:

- drogi lub linie kolejowe, w tym torowiska tramwajowe poza pasem drogowym,
- starty, lądowania i przeloty statków powietrznych,
- linie elektroenergetyczne,
- instalacje i pozostałe obiekty oraz grupy źródeł hałasu.

Wyniki pomiarów przeprowadzonych na terenie powiatu gostyńskiego przedstawiono w rozdziale pn. „Hałas komunikacyjny”.

3.4.2.1. Hałas przemysłowy

Zagadnienia dotyczące hałasu przemysłowego są dobrze rozpoznane, istniejące konflikty mają zwykle charakter lokalny, a obowiązujące regulacje prawne oraz dostępne technologie i metody zmniejszania hałasu, umożliwiają na ogół skuteczną eliminację istniejących zagrożeń.

Działalność zakładów przemysłowych nie może powodować przekroczenia standardów emisyjnych, jeśli zostały ustalone, ani też powodować przekraczania standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający ma tytuł prawny, a w przypadku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, poza tym obszarem. W przypadku stwierdzonego pomiarowo przekraczania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, powodowanego działalnością zakładu, wydawana jest przez organy ochrony środowiska decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu. W celu przeciwdziałania nadmiernej emisji hałasu do środowiska inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska przeprowadzają kontrole podmiotów posiadających decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu. Za przekraczanie poziomów hałasu określonych w wydanych decyzjach Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska wymierza w drodze decyzji administracyjne kary pieniężne. Niezależnie od sankcji karnych z tytułu niedotrzymywania dopuszczalnych poziomów hałasu, w przypadku pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska może wstrzymać działalność w zakresie, w jakim jest to niezbędne dla zapobieżenia pogarszaniu stanu środowiska. Hałas przemysłowy na terenie powiatu stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występuje głównie na terenach sąsiadujących z podmiotami gospodarczymi.

W celu przeciwdziałania nadmiernej emisji hałasu do środowiska inspektorzy wojewódzkiego inspektoratu ochrony środowiska przeprowadzają kontrole podmiotów posiadających decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu. Kontrole wynikają zarówno z planowej działalności jak i zgłoszonych interwencji. W latach 2021-2024 WIOŚ przeprowadził 4 kontrole z pomiarami hałasu, jednakże w żadnej nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Nieprawidłowości stwierdzone podczas kontroli:

nieprzedkładanie wyników pomiaru hałasu, niewykonywanie okresowych pomiarów hałasu (z częstotliwością raz na dwa lata) do których podmiot jest zobowiązany.

W latach 2022-2024 na zlecenie Powiatu Gostyńskiego przeprowadzono 3 pomiary hałasu. Marszałek Województwa nie podjął działań kontrolnych w tym zakresie. W analizowanym okresie nie wydano żadnej decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu.

3.4.2.2. *Hałas turbin wiatrowych*

Na terenie Powiatu gostyńskiego zlokalizowanych jest 6 instalacji wiatrowych. Wg Wytycznych w zakresie prognozowania oddziaływań na środowisko farm wiatrowych (Stryjecki M., Mielniczuk K., GDOŚ, Warszawa 2011), turbina wiatrowa jest źródłem dwóch rodzajów hałasu:

- hałasu mechanicznego, emitowanego przez przekładnię i generator,
- szumu aerodynamicznego, emitowanego przez obracające się łopaty wirnika, którego natężenie jest uzależnione od „prędkości końcówek” łopat (tzw. tip speed).

Dzięki zaawansowanym technologiom izolacji gondoli, hałas mechaniczny został w stosowanych obecnie modelach turbin ograniczony do poziomu poniżej szumu aerodynamicznego. Wynika to również z faktu, iż poziom emitowanego hałasu mechanicznego

nie wzrasta wraz ze wzrostem wielkości turbiny w takim tempie, jak obserwuje się to w przypadku szumu aerodynamicznego. W związku z tym, że źródłem szumu aerodynamicznego jest przepływające przez łopaty wirnika powietrze, hałas ten jest nieunikniony i dominuje w bezpośrednim sąsiedztwie farmy wiatrowej. Pomimo zmian konstrukcyjnych, mających na celu obniżenie natężenia szumu aerodynamicznego poprzez obniżenie „prędkości końcówek” (najlepiej tak, by nie przekraczała ona 65 m/s [W specyfikacji technicznej turbin wiatrowych producenci podają zakres „prędkości końcówek”. O ile dolna granica jest dość niska, górna granica zwykle przekracza próg 65 m/s, np. Enercon E-70: 22-80 m/s, Enercon E-82: 25-80 m/s]) czy też wprowadzenie regulacji ustawienia kąta łopat (tzw. pitch control system), hałas ten został już w znacznym stopniu ograniczony, ale niestety nie udało się go całkowicie wyeliminować. Natężenie emitowanego przez farmę hałasu uzależnione jest od wielu czynników, przede wszystkim od:

- sposobu rozmieszczenia turbin w obrębie farmy oraz ich modelu,
- ukształtowania terenu,
- prędkości i kierunku wiatru oraz
- rozchodzenia się fal dźwiękowych w powietrzu.

Przykładowo, wraz ze wzrostem prędkości wiatru wzrasta poziom szumu aerodynamicznego emitowanego przez turbinę. Jednocześnie jednak wzrasta natężenie szumu wiatru, który w dużym stopniu maskuje dźwięki emitowane przez turbinę. To, w jaki sposób człowiek będzie odbierać dźwięki emitowane przez turbiny (czy będą one dla niego uciążliwe czy nie), w głównej mierze uzależnione jest od poziomu tzw. hałasu tła oraz od odległości od farmy. Jeżeli natężenie hałasu tła jest zbliżone do poziomu hałasu emitowanego przez pracującą turbinę, dźwięki emitowane przez farmę wiatrową stają się właściwie „nierozróżnialne” od otoczenia. Należy zatem na terenie, na którym planowana jest FW wykonać pomiary tła akustycznego. Podstawowym sposobem na ograniczenie uciążliwości hałasu generowanego przez elektrownie wiatrowe jest utrzymanie odpowiedniej odległości tych instalacji od terenów, dla których wyznaczono normy w zakresie klimatu akustycznego. Odległość ta powinna wynikać z przeprowadzonych przez ekspertów analiz.

3.4.2.3. *Hałas komunikacyjny*

Głównym źródłem hałasu, który wpływa na klimat akustyczny jest hałas związany z transportem, który jest hałasem typu liniowego. Stanowi on jednocześnie jedno z najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu, ze względu na obszar, na który oddziałuje oraz liczbę ludności narażoną na jego oddziaływanie. Ponadto wraz ze wzrostem liczby samochodów wzrasta znacznie natężenie ruchu drogowego. Z badań wynika, że narażenie na hałas stanowi istotne zagrożenie dla zdrowia publicznego oraz wykazuje tendencję wzrostową.

Na poziom hałasu drogowego wpływa przede wszystkim:

- natężenie ruchu komunikacyjnego,

- udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu,
- prędkość ruchu pojazdów,
- typ i stan techniczny pojazdów,
- nachylenie drogi,
- stan nawierzchni oraz płynność ruchu.

W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112) określono standardy akustyczne dla poszczególnych rodzajów terenów, różniących się sposobem zagospodarowania i pełnionymi funkcjami. W przypadku hałasu drogowego i kolejowego, obowiązujące wartości wskaźników długookresowych określone przywołanym rozporządzeniem Ministra Środowiska, mieszczą się w przedziałach:

- dla poziomu dziennie-wieczorno-nocnego LDWN – 50–70 dB,
- dla długookresowego poziomu hałasu w porze nocy LN – 45–65 dB,
- dla wskaźnika krótkookresowego poziomu równoważnego w porze dnia LAeqD – 50–68 dB,
- dla wskaźnika krótkookresowego poziomu równoważnego w porze nocy LAeqN – 45–60 dB,

Wymagania względem hałasu lotniczego przedstawiają się następująco:

- wartość dopuszczalna poziomu dziennie-wieczorno-nocnego LDWN odpowiada wartości dopuszczalnej równoważnego poziomu hałasu w porze dnia LAeqD – 55–60 dB,
- wartość dopuszczalna długookresowego poziomu hałasu w porze nocy LN odpowiada wartości dopuszczalnej równoważnego poziomu hałasu w porze nocy LAeqN – 45–50 dB.

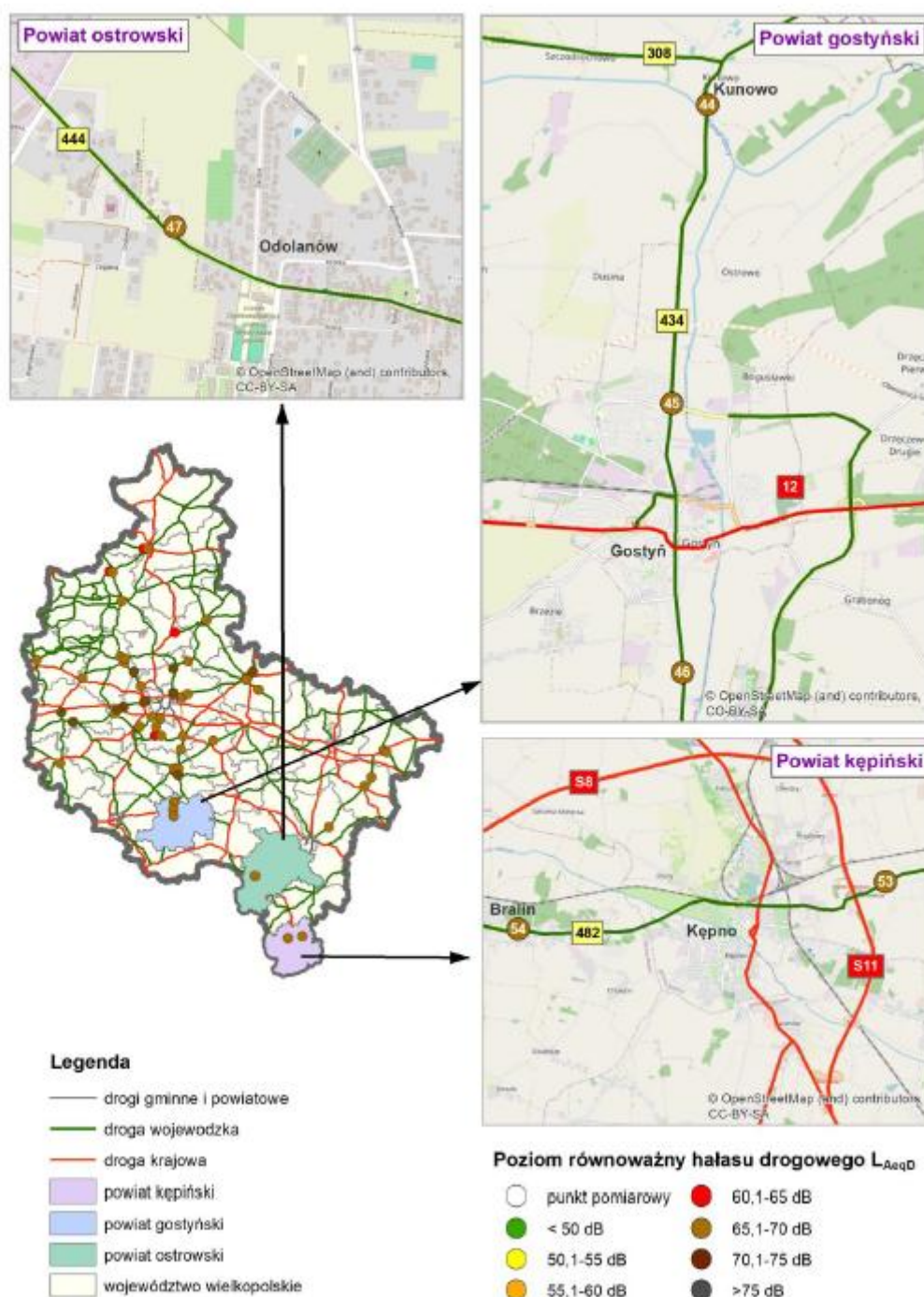
Na potrzeby oceny stanu klimatu akustycznego środowiska, na obszarach objętych przekroczeniami dopuszczalnych wartości poziomu hałasu w środowisku przyjmuje się następującą klasyfikację:

- przekroczenie wartości dopuszczalnej poziomu hałasu do 10 dB – stan niedobry,
- przekroczenie wartości dopuszczalnej poziomu hałasu powyżej 10 dB i do 20 dB – stan zły,
- przekroczenie wartości dopuszczalnej poziomu hałasu powyżej 20 dB – stan bardzo zły.

Zachowanie wartości dopuszczalnych poziomu hałasu nie zawsze gwarantuje eliminację uciążliwości akustycznych w środowisku. Ustalone normy są kompromisem pomiędzy potrzebą zachowania komfortu akustycznego a aktualnymi technicznymi, technologicznymi i ekonomicznymi możliwościami ograniczania emisji hałasu.

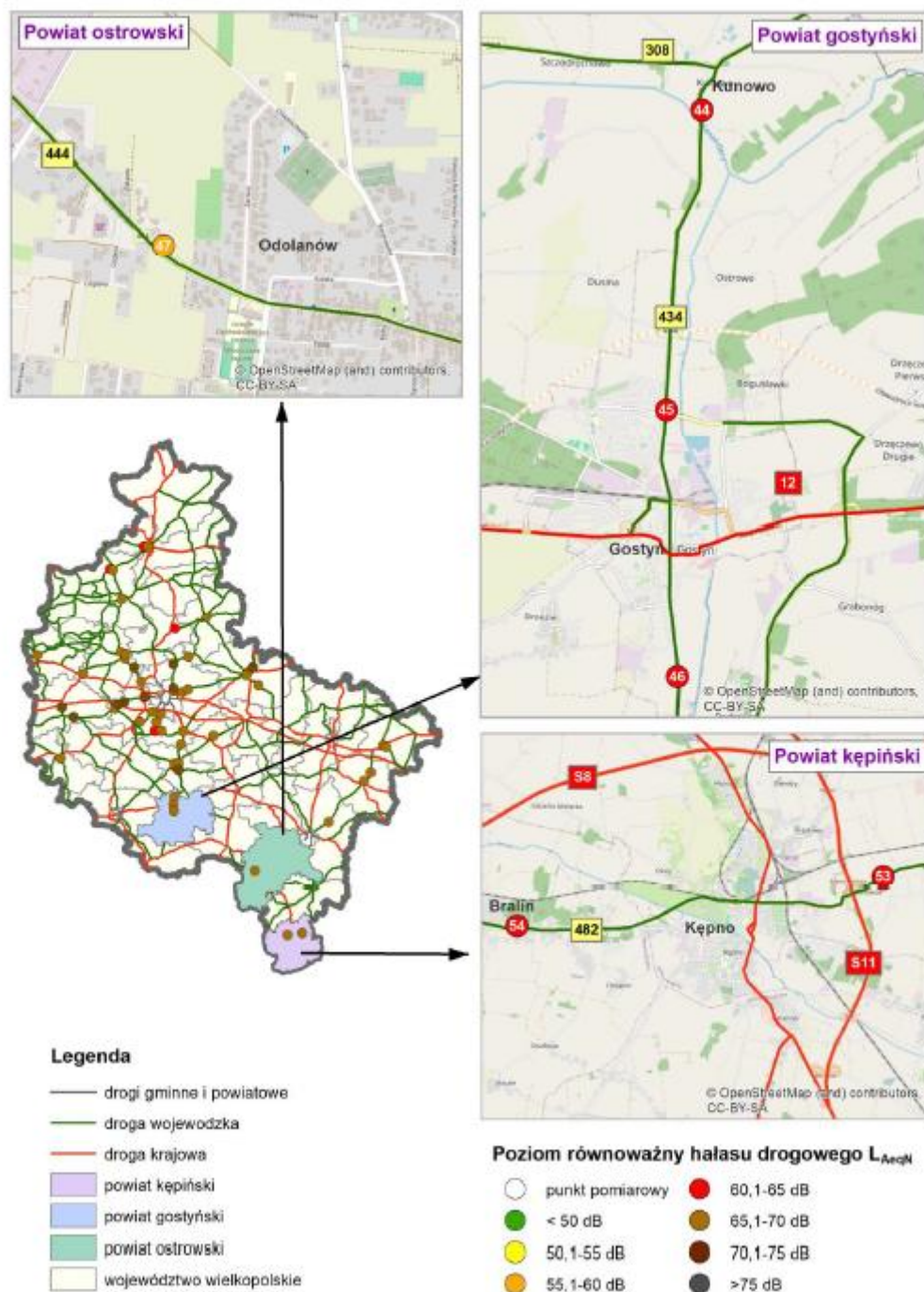
Zgodnie z art. 118 ustawy Prawo ochrony środowiska strategiczne mapy hałasu stanowią podstawowe źródło danych wykorzystywanych min. do tworzenia i aktualizacji programów ochrony środowiska przed hałasem. Strategiczne mapy hałasu są sporządzane przez zarządzających głównymi drogami, głównymi liniami kolejowymi lub głównymi lotniskami oraz prezydentów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, w oparciu o dane dotyczące poprzedniego roku kalendarzowego. Strategiczne mapy hałasu sporządza się co 5 lat, w terminie do dnia 30 czerwca.

W 2022 r. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu na podstawie wykonanych w 2021 pomiarów hałasu, sporządził strategiczną mapę hałasu dla dróg wojewódzkich po których przejeżdża ponad 3 mln pojazdów rocznie. Mapa objęła fragment drogi wojewódzkiej nr 434 na terenie powiatu gostyńskiego od Kunowa do Gostynia.



Rysunek 2. Lokalizacja punktów pomiarowych i wyniki okresowych pomiarów hałasu przy drogach wojewódzkich, w powiecie kępińskim, ostrowskim, gostyńskim, w 2021 roku – pora dnia

Źródło: Ocena stanu akustycznego na terenie województwa wielkopolskiego w roku 2022



Rysunek 3. Lokalizacja punktów pomiarowych i wyniki okresowych pomiarów hałasu przy drogach wojewódzkich, w powiecie kępińskim, ostrowskim, gostyńskim, w 2021 roku – pora nocy

Źródło: Ocena stanu akustycznego na terenie województwa wielkopolskiego w roku 2022

Tabela 6. Wyniki pomiarów poziomu hałasu i natężenia ruchu pojazdów wykonanych w otoczeniu dróg wojewódzkich przez WZDW w Poznaniu w 2021 r. na terenie Powiatu gostyńskiego

Lp.	Nr punktu pomiarowego	Lokalizacja punktu pomiarowego	Równoważny poziom hałasu L_{Aeq} [dB]
1	44	Kunowo, ul. Gostyńska 67, na terenie posesji, w odległości 10 m od drogi, zabudowa jednorodzinna	68,2
		jw. pora nocy	63,8
2	45	Gostyń, ul. Poznańska 154, na terenie posesji, w odległości 10 m od drogi, zabudowa jednorodzinna	67,5
		jw. pora nocy	63,0
3	46	Gostyń, ul. Wrocławska 190, przy elewacji budynku, w odległości 10 m od drogi, zabudowa mieszkaniowo-usługowa	69,2
		jw. pora nocy	64,5

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa wielkopolskiego w roku 2021

We wszystkich punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenie powiatu gostyńskiego stwierdzono przekroczenia obowiązujących standardów na terenach faktycznie zagospodarowanych, wynoszące dla równoważnego poziomu hałasu w porze dnia od 4,2 dB (w punkcie P.46) do 7,2 dB (w punkcie P.44) oraz dla równoważnego poziomu hałasu w porze nocy od 7,0 dB (P.45) do 8,5 dB (P.46).

Analiza wykazała, że liczba osób znajdujących się w zasięgach oddziaływania hałasu drogowego większego niż dopuszczalny w powiecie gostyńskim wyrażone wskaźnikiem LDWN w przedziale hałasu od 55,0-59,9 dB wynosi 500 osób, w przedziale poziomu hałasu od 60,0-64,9 dB wynosi 800 osób, w przedziale hałasu 65,0-69,9 dB wynosi 700 osób, w przedziale 70,0-74,9 dB wynosi 200 osób. Natomiast liczba osób znajdujących się w zasięgach oddziaływania hałasu drogowego większego niż dopuszczalny dla wskaźnika LN wynosi: dla poziomu hałasu w przedziale 50,0-54,9 dB – 700 osób, w przedziale 55,0-59,9 dB – 800 osób, w przedziale 60,0-64,9 dB - 500 osób.

Dodatkowo w dokumencie stwierdzono, że liczba osób dotknięta szkodliwymi skutkami hałasu o znaczącej uciążliwości w przedziale hałasu od 55,0 do 79,9 dB na terenie powiatu wynosi 464 osoby, natomiast szacunkowa liczba osób dotknięta szkodliwym skutkiem hałasu powodującego zaburzenia snu – 185 osób.

Dla powiatu gostyńskiego obowiązuje Program ochrony środowiska przed hałasem (POH) przyjęty Uchwałą Nr IV/92/24 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 15 lipca 2024 r.

Niniejszy dokument jest sporządzany na podstawie danych ze strategicznych map hałasu. Nadrzędnym celem Programu jest stworzenie mniej hałaśliwego i zrównoważonego środowiska, podniesienie świadomości społeczeństwa na temat negatywnych skutków hałasu oraz wdrażanie i promowanie działań mających na celu jego ograniczenie, przy czym jest to działanie wieloletnie, którego realizacja stała się obowiązkiem krajów członkowskich Unii Europejskiej. Na terenie powiatu występują przekroczenia norm hałasu obejmujące głównie tereny mieszkaniowe na terenie Gostynia. Przy definiowaniu działań naprawczych uwzględniono ujęte w planach zarządców dróg inwestycje eliminujące w przyszłości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu na odcinkach objętych POH, w szczególności: budowę obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 (zadanie zrealizowane) i w ciągu drogi krajowej nr 12 (zadanie w trakcie realizacji).

Generalny Pomiar Ruchu 2020/21 na sieci dróg krajowych przeprowadzono na sieci drogowej o długości 18 256 km, podzielonej na 2289 odcinków pomiarowych. Generalny Pomiar Ruchu 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich został przeprowadzony według metody zapewniającej porównywalność wyników z drogami krajowymi. Pomiary przeprowadzono na sieci drogowej o długości 27 678 km, podzielonej na 3111 odcinków pomiarowych. Poniżej przedstawiono wyniki pomiaru ruchu dla drogi krajowej nr 12 oraz dróg wojewódzkich nr 308, 434, 437, 438 dla odcinków pomiarowych przebiegających przez teren Powiatu gostyńskiego.

Podstawę drogowej infrastruktury transportowej na obszarze powiatu gostyńskiego stanowi sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych:

- Droga krajowa nr 12 (granica państwa) – Łęknica-Leszno-Gostyń-Jarocin-Dorohusk (granica państwa),
- Drogi wojewódzkie:
 - Nr 308 – Nowym Tomysł – 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).
- drogi gminne (stan na koniec 2023 roku według GUS).

Tabela 7. Ruch kołowy na drodze krajowej i drogach wojewódzkich przebiegających przez Powiat gostyński

Opis odcinka			SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
Dł. (km)	Nazwa	Nr drogi		Motocykle	Sam. osob. mikrobus	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
							bez przycz.	z przycz.		
5,626	Dobramyśl - Gostyń	DK 12	5850	20	4461	678	151	492	25	23
6,265	Gostyń/przejście/	DK 12	6909	42	5560	649	10	441	25	22
10,956	Gostyń-Strumiany /DW437/	DK 12	6203	49	6451	669	176	619	8	31
2,092	Strumiany /DW437/– Borek Wlkp./ul. Głosiny/	DK 12	5784	28	3836	849	270	765	11	25
4,767	Borek Wlkp. /obwodnica/	DK 12	3206	11	1810	564	184	625	1	11
17,268	Borek Wlkp. – Jarocin	DK 12	4890	27	3448	623	196	570	9	17
14,220	Jerka /DW432/ – Kunowo /DW434/	DW308	3218	74	2470	370	110	147	4	43
6,721	Dolsk – Kunowo /DW308/	DW434	5476	93	4110	510	175	531	26	31
3,763	Kunowo /DW308/ – Gostyń /gr. miasta/	DW434	8671	94	6456	852	368	820	31	50
2,2466	Gostyń /przejście 1: gr. miasta – ul. Przy Dworcu (DK12)//	DW434	12497	119	10506	970	160	672	40	30
3,537	Gostyń /przejście 2: ul. Olejniczaka (DK12) – gr. miasta)	DW434	13027	90	10810	1101	292	667	25	42
24,812	Gostyń /gr. miasta/ - Miejska Górka /DK36/	DW434	5221	71	3675	617	244	558	5	51

Opis odcinka			SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
Dł. (km)	Nazwa	Nr drogi		Motocykle	Sam. osob. mikrobus	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
							bez przycz.	z przycz.		
9,459	Dolsk /DW434/ – Koszkowo /DK12/	DW437	3183	48	2259	399	139	269	11	58
18,651	Borek Wlkp. – Koźmin Wlkp. /DK15/	DW4388	2935	29	2241	335	102	182	3	43

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021

Z przeprowadzonego w 2020 r. Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) wynika, że najbardziej uczęszczaną trasą w powiecie była droga wojewódzka nr 434, po której poruszało się od 5,2 tys. do 13,0 tys. pojazdów na dobę. Po drodze krajowej nr 12 przemieszczało się od 3,2 tys. do 6,9 tys. pojazdów na dobę. Na pozostałych trasach natężenie ruchu było mniejsze i wynosiło od 2,9 tys. do 3,2 tys. pojazdów na dobę.

3.4.3. Pola elektromagnetyczne (PEM)

Zagadnienia związane z ochroną przed polami elektromagnetycznymi reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647), która definiuje pola elektromagnetyczne jako pola elektryczne, magnetyczne oraz elektromagnetyczne o częstotliwości od 0 Hz do 300 GHz, które tworzą zakres promieniowania elektromagnetycznego niejonizującego.

Zgodnie z zapisami ww. ustawy ochrona przed polami elektromagnetycznymi polega na utrzymaniu poziomów pól elektromagnetycznych poniżej dopuszczalnych lub co najmniej na tych poziomach, a także zmniejszenie poziomów pól elektromagnetycznych co najmniej do dopuszczalnych, gdy nie są one dotrzymywane.

Monitoring pól elektromagnetycznych w środowisku prowadzony jest przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w sposób ujednolicony dla całego kraju od 2008 roku. Monitoring pól elektromagnetycznych realizowany jest w oparciu o Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz.U. 2019 poz. 2448).

Na terenie Powiatu gostyńskiego ostatnie pomiary promieniowania elektromagnetycznego w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzono w 2023 r. Punkty pomiarowe PEM zlokalizowano w następujących lokalizacjach:

- Gostyń, ul. Górna 32 (1,7 V/m),
- Gostyń, ul. Wąska (parking) (1,8 V/m),
- Krobia, Ogród Ludowy (1,1 V/m),
- Poniec, Krobska Szosa 31c (0,7 V/m),
- Borek Wlkp. Dworcowa 59 (1 V/m),
- Pogorzela, ul. Gostyńska 5 (0,8 V/m),
- Pępowo, ul. Powstańców Wlkp. 44 (<0,5 V/m),
- Piaski, ul. Dworcowa 2 (1,1 V/m).

W opomiarowanych punktach wyniki pola elektromagnetycznego mieściły się w przedziałach od <0,5 V/m do 1,8 V/m, zatem nie wystąpiło przekroczenie poziomu dopuszczalnego. Dopuszczalne poziomy pola elektromagnetycznego dla częstotliwości radiowych wynoszą od 28 V/m do 61 V/m. Zostały one określone w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz.U. 2019 poz. 2448). Pomiary pól elektromagnetycznych wykonywane na terenie województwa wielkopolskiego przez GIOŚ w ramach systemu Państwowego Monitoringu Środowiska nie wykazują przekroczeń dopuszczalnych norm. Mierzone wartości natężenia PEM są dużo niższe od poziomów dopuszczalnych. Dokonując porównania wszystkich wyników pomiarów PEM na

przestrzeni ostatnich lat nie obserwuje się znaczących zmian średnich poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku. W roku 2023 średnie natężenie pola elektromagnetycznego w województwie wielkopolskim wyniosło 0,87 V/m.

3.4.4. Gospodarowanie wodami

Obszar powiatu gostyńskiego jest podzielony działem wodnym na dwie zlewnie: zlewnia południowa Obry obejmuje północny obszar powiatu, na którym znajdują się rzeki – Pogona, Dąbrówka i Kania oraz kilka małych cieków, stanowiących południowe dopływy Kanału Obry; zlewnia północna Baryczy - obejmuje południowy obszar powiatu, na którym znajdują się rzeki – Rdęca, Ochla, Posieka, Dąbroczna, Masłówka i Rów Polski. Dorzecze Warty reprezentuje górna Obra, odwadniana dalej w przewodzie przez Kanał Mosiński bezpośrednio do Warty. Zlewnie jej dopływów – Pogony, Dąbrówki i Kani – rozdzielają dział 3 rzędu. Dorzecze Baryczy reprezentują Orla i Rów Polski (dział 3 rzędu). Do znaczących dopływów Rowu Polskiego zalicza się Rów Luboński, Samica i Rów Czarkowski. Wśród pozostałych wyróżniono sporą zlewnię prawego dopływu Orli, uchodzącego do niej poniżej Ponieca. Wśród prawych dopływów Orli znajdują się Rdęca (z dopływem Ochłą), Dąbroczna i Masłówka, lewym dopływem jest Żydowski Potok. Sieć wód powierzchniowych została bardzo silnie przekształcona. Główne ciek (Kanał Obry, Rów Polski, Kania, Orla), a także ich dopływy, mają całkowicie sztuczne koryta. Bardziej naturalny przebieg mają tylko środkowy i dolny bieg Pogony i Dąbrówki, górny bieg Orli oraz niektóre małe ciek.

Naturalne jeziora występują w zasadzie poza granicami powiatu, choć w jego północnej części jest pewna ilość niewielkich „oczek” o charakterze naturalnym.

Powiat gostyński pod względem hydrograficznym należy do obszaru dorzecza Odry, regionu wodnego Warty oraz regionu wodnego Środkowej Odry.

W północnej części powiatu gostyńskiego w granicach gmin Gostyń, Piaski oraz niewielkiego fragmentu gminy Krobica zlokalizowany jest niemal w całości Główny Zbiornik Wód Podziemnych – Zbiornik międzymorenowy rzeki Kani (GZWP nr 308) o powierzchni 140 km². Jest zbiornikiem czwartorzędowym, typu porowego. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne wód wynoszą 10 008 m³/dobę. Poziom czwartorzędowy jest związany osadami piaszczysto-żwirowymi oraz fluwioglacjalnymi. Wyróżnia się dwa podstawowe poziomy wodonośne: wód gruntowych i międzyglinowy. Poziom wód gruntowych tworzą osady piaszczysto-żwirowe dolin rzecznych Obry i Kani. Miąższość warstwy wodonośnej dla tego poziomu kształtuje się w granicach 10–40 m. Zwierciadło wody ma charakter swobodny i w dolinie Kani stabilizuje się na głębokości od 0,1– do 3,7 m poniżej powierzchni terenu. Poziom międzyglinowy występuje najczęściej na obszarze wysoczyznowym. Zbudowany jest z osadów piaszczysto-żwirowych pochodzenia wodnolodowcowego, które rozdzielają gliny zwałowe zlodowaceń południowopolskich od glin zlodowaceń środkowopolskich. Miąższość osadów waha się od kilku do 30 m. Zwierciadło wód podziemnych zalega na głębokości poniżej 20 m i ma charakter swobodny, lokalnie napięty. Piętra czwartorzędowe i neogeńsko-paleogeńskie w obrębie

zbiornika są od siebie izolowane. Wody podziemne na obszarze GZWP nr 308 cechują się dobrym stanem chemicznym (klasa II i III). Jedynie na terenach silnie zurbanizowanych (np. Gostyń), stwierdzono lokalne przekroczenia stężeń siarczanów i związków azotowych. Podwyższone wskaźniki zawartości żelaza i manganu występują lokalnie w rejonach dolin rzecznych. Na obszarze zbiornika większość stanowią tereny o bardzo małej podatności na zanieczyszczenie, dla których czas dopływu zanieczyszczeń wynosi powyżej 50 lat. Obszary bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenia występują głównie wzdłuż doliny Kani i Kanału Obry oraz w okolicach Gostynia. Potencjalne zagrożenie dla wód w rejonie dolin rzecznych stwarza działalność rolnicza i nieuporządkowana gospodarka ściekowa na terenach wiejskich, jednak ze względu na drenujący charakter rzeki Kani i Obry nie istnieje niebezpieczeństwo zanieczyszczenia głębiej występujących wód.

3.4.4.1. Charakterystyka JCWPd i JCWP

Ramowa Dyrektywa Wodna (RDW) jest dokumentem, który porządkuje i nadzoruje istniejące europejskie przepisy prawne w zakresie wód oraz ma na celu ochronę wszystkich wód przed zanieczyszczeniami u źródła. Na jej podstawie wyznaczone zostały jednolite części wód: powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd), które stanowią podstawowe jednostki gospodarki wodnej. JCWP obejmuje wody powierzchniowe, takie jak: rzeki, jeziora, wody przybrzeżne i przejściowe. Głównym celem wyodrębnienia tych jednostek jest ocena stanu jakościowego i ilościowego wód w obszarze danej JCW.

Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną (RDW), implementowaną ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, jednolite części wód podziemnych są jednostkami wydzielonymi dla potrzeb zarządzania wodami, w tym planowania w gospodarowaniu wodami. Dla tych jednostek w kolejnych cyklach planistycznych sporządzane są programy działań, służące osiągnięciu ustalonych dla nich celów środowiskowych. W odniesieniu do wód podziemnych (art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne) celem środowiskowym jest:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Według tego podziału Powiat gostyński położony jest obrębem dwóch JCWPd nr 70 i 79. Krótką charakterystykę tych obszarów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 8. Charakterystyka JCWPd na obszarze Powiatu gostyńskiego

Lp.	Numer JCWPd	Kod UE	Stan	Stan chemiczny	Stan ilościowy	Cel dla stanu chemicznego	Cel dla stanu ilościowego	Termin osiągnięcia celów środowiskowych	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Aktualna jakość wód podziemnych w punkcie pomiarowym położonym najbliżej Powiatu gostyńskiego
1.	70	GW600070	słaby	słaby	dobry	dobry stan chemiczny	dobry stan ilościowy	po 2027	zagrożona chemicznie	wody zadowalającej jakości (badanie przeprowadzone w 2024 r. na terenie gm. Gostyń w miejscowości Tworzymirki, ID punktu pomiarowego 3403) wody niezadowalającej jakości (badanie przeprowadzone w 2024 r. na terenie gm. Gostyń w miejscowości Gostyń, ID punktu pomiarowego 3388) wody niezadowalającej jakości (badanie przeprowadzone w 2024 r. na terenie gm. Borek Wlkp. w miejscowości Studzianna, ID punktu pomiarowego 6431)
2.	79	GW600079	dobry	dobry	dobry	dobry stan chemiczny	dobry stan ilościowy	nie dotyczy	zagrożona ilościowo i chemicznie	wody zadowalającej jakości (badanie przeprowadzone w 2024 r. na terenie gm. Poniec w miejscowości Drzewce, ID punktu pomiarowego 3431) wody zadowalającej jakości (badanie przeprowadzone w 2024 r. na terenie gm. Krobia w miejscowości Bukownica, ID punktu pomiarowego 3439)

Źródło: karty.apgw.gov.pl oraz Raport o stanie jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach – stan na rok 2022 (Załącznik 22. Podsumowanie wyników oceny stanu JCWPd za rok 2022), oraz <https://mjwp.gios.gov.pl/wyniki-badan/wyniki-badan-2024.html>

Monitoring jakości wód podziemnych jest częścią Państwowego Monitoringu Środowiska, koordynowanego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ). Badania wykonywane są na poziomie krajowym w ramach monitoringu diagnostycznego i operacyjnego. Badania jakości wód podziemnych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzone są przez Państwowy Instytut Geologiczny w Warszawie. Na terenie Powiatu gostyńskiego znajduje się pięć punktów pomiarowych w ramach prowadzonych badań wód podziemnych (wyniki przedstawiono w powyższej tabeli).

Strefę ochronną ujęcia wody podziemnej ustanawia się w celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładu wymagającego wody wysokiej jakości, a także ze względu na ochronę zasobów wodnych. Strefa ochronna stanowi obszar, na którym obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody.

Strefa ochronna obejmuje:

- 1) teren ochrony bezpośredniej i teren ochrony pośredniej,
- 2) wyłącznie teren ochrony bezpośredniej.

Strefę ochronną obejmującą teren ochrony bezpośredniej i pośredniej ustanawia wojewoda, w drodze aktu prawa miejscowego, na wniosek i koszt właściciela ujęcia wody lub z urzędu, jeżeli z przeprowadzonej analizy ryzyka wynika potrzeba jej ustanowienia. Wniosek powinien zawierać uzasadnienie potrzeby ustanowienia strefy ochronnej, wraz z propozycją granic terenu wskazując zakazy, nakazy, ograniczenia oraz obszary, na których obowiązują (art. 130 ust. 1 ustawy Prawo wodne).

Strefę ochronną obejmującą wyłącznie teren ochrony bezpośredniej ustanawia właściwy organ Wód Polskich w drodze decyzji.

Zbiorowe zaopatrzenie ludności powiatu gostyńskiego w wodę opiera się na wodzie pochodzącej z ujęć podziemnych z utworów neogeńskich (trzeciorzędowych) i czwartorzędowych. Woda do spożycia prowadzona jest za pośrednictwem 30 wodociągów publicznych zlokalizowanych na terenie powiatu gostyńskiego.

Na terenie powiatu zlokalizowanych jest 30 ujęć wody zaopatrujących wodociągi gminne:

- Gmina Borek Wlkp. – ujęcia zlokalizowane w miejscowościach: Jeżewo, Karolew, Koszkowo, Zalesie i Siedmiorogów II,
- Gmina Gostyń – ujęcia zlokalizowane w miejscowościach: Gostyń, Czajkowo, Brzezcie, Kosowo, Gola, Tworzymirki i Ostrowo,
- Gmina Krobia – ujęcia zlokalizowane w miejscowościach: Bukownica, Kuczynka, Karzec, Florynki, Wymysłowo i Ziemiń,
- Gmina Piaski – ujęcie zlokalizowane w miejscowościach: Strzelce Wielkie, Smogorzewo, Podrzecze, Bodzewo i Bodzewko,

- Gmina Pępowo – ujęcia zlokalizowane w miejscowościach: Krzyżanki, Pępowo, Siedlec i Wilkonice,
- Gmina Pogorzela – ujęcia zlokalizowane w miejscowościach: Małgów i Wziąchów,
- Gmina Poniec – ujęcia zlokalizowane w miejscowości Drzewce.

Dla ww. ujęć wód wyznaczono strefy ochrony bezpośredniej. Na terenie ochrony bezpośredniej należy:

1. odprowadzać wody opadowe lub roztopowe w sposób uniemożliwiający przedostanie się ich do urządzeń służących do poboru wody,
2. zagospodarować teren zielenią,
3. odprowadzać poza granicę terenu ochrony bezpośredniej ścieki z urządzeń sanitarnych przeznaczonych do użytku dla osób zatrudnionych przy obsłudze urządzeń służących do poboru wody,
4. ograniczyć wyłącznie do niezbędnych potrzeb przebywanie osób niezatrudnionych przy obsłudze urządzeń służących do poboru wody.

Ocenę stanu wód powierzchniowych wykonuje się w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) na podstawie wyników klasyfikacji stanu lub potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego, uzyskanych w reprezentatywnym punkcie pomiarowo-kontrolnym. Jednolita część wód powierzchniowych to oddzielny i znaczący element wód powierzchniowych taki jak: jezioro, zbiornik, strumień, rzeka lub kanał, część strumienia, rzeki lub kanału, wody przejściowe lub pas wód przybrzeżnych. Zarówno stan ekologiczny naturalnych jednolitych części wód oraz potencjał ekologiczny silnie zmienionych i sztucznych jednolitych części wód określa się na podstawie wyników badań elementów biologicznych oraz na podstawie wyników badań elementów wspierających, czyli elementów hydromorfologicznych i elementów fizykochemicznych. Stan ekologiczny jednolitych części wód klasyfikuje się nadając im jedną z pięciu klas jakości.

Stan chemiczny określany jest na podstawie wyników badań substancji priorytetowych i innych zanieczyszczeń chemicznych, prowadzonych w reprezentatywnych punktach pomiarowo-kontrolnych w odniesieniu do środowiskowych norm jakości określonych aktualnym rozporządzeniem Ministra Środowiska.

Zgodnie z danymi PGW Wody Polskie Powiat gostyński położony jest w obrębie 13 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP). Wykaz tych JCWP przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 9. Charakterystyka JCWP w obszarze Powiatu gostyńskiego

Lp.	Jednolita Część Wód Powierzchniowych		Typ JCWP	Status	Klasyfikacja stanu/potencjału ekologicznego	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Wyznaczone cele środowiskowe
	Nazwa	Kod							
1.	Dopływ z Goli	RW600010185652	Potok lub strumień nizinny piaszczysty	naturalna część wód	umiarkowany stan ekologiczny	brak danych	zły stan wód	zagrożona	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D dobry stan chemiczny
2.	Kania	RW600015185649	Potok lub struga w dolinie o dużym udziale torfowisk	silnie zmieniona część wód	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód	zagrożona	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartości w wodzie: do 2740 µS/cm), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) dobry stan chemiczny
3.	Rów Polski od źródła do Kaczkowskiego Rowu	RW60001014853	Potok lub strumień nizinny piaszczysty	silnie zmieniona część wód	umiarkowany potencjał ekologiczny	brak danych	zły stan wód	zagrożona	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D dobry stan chemiczny
4.	Masłówka	RW60001014689	Potok lub strumień nizinny piaszczysty	silnie zmieniona część wód	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód	zagrożona	dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry
5.	Pogona	RW600010185629	Potok lub strumień nizinny piaszczysty	silnie zmieniona część wód	umiarkowany potencjał ekologiczny	brak danych	zły stan wód	zagrożona	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartości w wodzie: do 2740 µS/cm)]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) dobry stan chemiczny

Lp.	Jednolita Część Wód Powierzchniowych		Typ JCWP	Status	Klasyfikacja stanu/potencjału ekologicznego	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Wyznaczone cele środowiskowe
	Nazwa	Kod							
6.	Kanał Mosiński do Kani	RW600015185639	Potok lub struga w dolinie o dużym udziale torfowisk	silnie zmieniona część wód	umiarkowany potencjał ekologiczny	brak danych	zły stan wód	zagrożona	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, MIR]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) dobry stan chemiczny
7.	Kanał Mosiński od Kani do Obrzańskiego Kanału Południowego	RW600016185675	Rzeka w dolinie o dużym udziale torfowisk	silnie zmieniona część wód	umiarkowany potencjał ekologiczny	brak danych	zły stan wód	zagrożona	 dobry potencjał ekologiczny dobry stan chemiczny
8.	Racocki Rów	RW60001818567299	Rzeka w systemie rzeczno-jeziorowym Pojezierzy	naturalna część wód	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód	zagrożona	 dobry stan ekologiczny dobry stan chemiczny
9.	Orla do Rdęcy	RW60001014639	Potok lub strumień nizinny piaszczysty	silnie zmieniona część wód	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód	zagrożona	 dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D dobry stan chemiczny
10.	Dąbroczna	RW600010146699	Potok lub strumień nizinny piaszczysty	silnie zmieniona część wód	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód	zagrożona	 dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D dobry stan chemiczny
11.	Dąbrówka	RW6000091856329	Potok lub strumień nizinny	naturalna część wód	umiarkowany stan ekologiczny	brak danych	zły stan wód	zagrożona	 umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D dobry stan chemiczny
12.	Cichowo	LW10124	Jezioro na podłożu wapiennym, o dużej wartości	naturalna część wód	dobry stan ekologiczny	dobry stan chemiczny	zły stan wód	zagrożona	 dobry stan ekologiczny dobry stan chemiczny

Lp.	Jednolita Część Wód Powierzchniowych		Typ JCWP	Status	Klasyfikacja stanu/potencjału ekologicznego	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Wyznaczone cele środowiskowe
	Nazwa	Kod							
			współczynnika Schindlera, stratyfikowane						
13.	Dolskie Wielkie	LW10123	Jezioro na podłożu wapiennym, o dużej wartości współczynnika Schindlera, polimiktyczne	naturalna część wód	zły stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód	zagrożona	dobry stan ekologiczny dobry stan chemiczny

Źródło: karty.apgw.gov.pl, Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2016-2021 na podstawie monitoringu – tabela oraz Ocena stanu jednolitych części wód jezior w latach 2016-2021 na podstawie monitoringu – tabela

W oparciu o obowiązujący Plan dla obszaru Odry w regionie Warty oraz Środkowej Odry wszystkie jednolite części wód powierzchniowych – charakteryzuje zły stan wód, w związku z czym są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wszystkie jednolite części wód posiadają derogacje od osiągnięcia celów środowiskowych. Dla wszystkich jednolitych części wód ustalono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu w czasie terminu osiągnięcia celów środowiskowych. Ponadto dla siedmiu jednolitych części wód ustalono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, jakim jest ustalenie mniej rygorystycznych celów. Natomiast odstępstwo z art. 4 ust. 7 z uwagi na planowane inwestycje ustalono dla Rowu Polskiego i Dąbroczna.

W ocenie stanu JCWP uwzględnia się wyniki klasyfikacji stanu lub potencjału ekologicznego (stan ekologiczny – dla wód naturalnych, potencjał ekologiczny – dla wód sztucznych i silnie zmienionych) oraz stanu chemicznego.

W celu prawidłowego gospodarowania wodami tworzy się Plany gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza. Powiat gostyński położony jest na obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym Warty oraz Środkowej Odry. Obowiązujący obecnie zaktualizowany Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (PGW) został zatwierdzony przez Radę Ministrów i opublikowany w dniu 23 lutego 2023 r. w drodze rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. 2023 poz. 335). Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry ustala następujące cele środowiskowe:

- dla jednolitych części wód – będących w dobrym stanie/potencjalnie ekologicznym, utrzymanie tego stanu/potencjału;
- dla naturalnych części wód – osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego;
- dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego, utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

3.4.4.2. Zagrożenia powodziowe

Powódź to w rozumieniu art. 16 pkt. 43 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 ze zm.) czasowe pokrycie przez wodę terenu, który w normalnych warunkach nie jest pokryty wodą, w szczególności wywołane przez wezbranie wody w ciekach naturalnych, zbiornikach wodnych, kanałach oraz od strony morza, z wyłączeniem pokrycia przez wodę terenu wywołanego przez wezbranie wody w systemach kanalizacyjnych.

Mapy zagrożenia powodziowego (MZP) i mapy ryzyka powodziowego (MRP) to dokumenty planistyczne, których obowiązek opracowania wynika z dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywa Powodziowa). Za sporządzenie projektów map zagrożenia powodziowego oraz mapy ryzyka powodziowego odpowiedzialne jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Mapy zagrożenia powodziowego sporządza się dla obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, wskazanych we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego, tj. obszarów, na których stwierdza się istnienie znaczącego ryzyka powodziowego lub jego wystąpienie jest prawdopodobne. Mapy ryzyka powodziowego określają wartości potencjalnych strat powodziowych oraz przedstawiają obiekty narażone na zalanie w przypadku wystąpienia powodzi o określonym prawdopodobieństwie wystąpienia. Są to obiekty, które pozwalają na ocenę ryzyka powodziowego dla zdrowia i życia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego i działalności gospodarczej, czyli grupy, dla których należy ograniczyć negatywne skutki powodzi zgodnie z celami Dyrektywy Powodziowej.

W granicach Powiatu gostyńskiego występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią. Są to:

- a) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% (raz na 500 lat),
- b) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat),
- c) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10% (raz na 10 lat),
- d) obszar między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano wał przeciwpowodziowy, a także wyspy i przymuliska powstałe w sposób naturalny na gruntach pokrytych wodami powierzchniowymi, stanowiące działki ewidencyjne,
- e) pas techniczny, o którym mowa w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Obszary zagrożone występowaniem powodzi występują na północy powiatu wzdłuż Kanału Obry w obrębie gminy Gostyń. Ponadto tereny zalewowe występują w obrębie doliny Rowu Polskiego w zachodniej części powiatu na terenie gminy Poniec. Zalewy powodziowe na tym terenie związane są cofką wód powodziowych Baryczy i związaną z tym koniecznością wyłączeń przepompowni w Tamowej Łące i Janiszewie. Okresowemu podtapianiu podlega także obniżony lokalnie fragment doliny Rowu Polskiego w części położonej na wschód od granic Ponieca. Dla obszarów tych wykonano mapy zagrożenia i mapy ryzyka powodziowego.

Działania zaplanowane w ramach dokumentu PZMM nie będą wykonywane na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zlokalizowanych na terenie powiatu.

Zgodnie z art. 172 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1087 ze zm.) na podstawie map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego przygotowuje się – z uwzględnieniem podziału kraju na obszary dorzeczy oraz regiony wodne – plany zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP). Dokumenty te obejmują wszystkie elementy zarządzania ryzykiem powodziowym, określone w art. 163 ust. 6 przedmiotowej ustawy, w szczególności działania służące zapobieganiu powodzi, ochronie przed powodzią oraz informacji na temat stanu należytego przygotowania w przypadku wystąpienia powodzi. Głównym celem PZRP jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej poprzez realizację działań służących minimalizacji zidentyfikowanych zagrożeń i obniżeniu strat powodziowych.

Plany zarządzania ryzykiem powodziowym zostają przyjęte w drodze rozporządzenia wydanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Podlegają one przeglądowi co 6 lat, a w razie potrzeby zostaje dokonana ich aktualizacja.

Aktualnie do przedmiotowego terenu odnosi się Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry, zawierający w treści Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla regionu wodnego Warty oraz Środkowej Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 października 2022 r., opublikowany w dniu 22 grudnia 2022 r.

Na terenie powiatu gostyńskiego przed skutkami powodzi chronią następujące urządzenia przeciwpowodziowe (będące w administracji RZGW Poznań):

- zbiornik retencyjny Jeżewo gm. Borek Wilkp., stan techniczny oceniany jest jako dobry,
- polder zalewowy (ca 40 ha użytków zielonych) na terenie wsi Kosowo i Siemowo przy Kościańskim Kanale Obry, gm. Gostyń, stan techniczny oceniany jest jako dostateczny,
- wały przeciwpowodziowe: Rów Polski wał prawy 17+125 -20+032, wał lewy 17+125-20+032, Kanał Obiegowy (wał prawy), rz. Kościański Kanał Obry wał lewy i prawy w km 30+250-45+860.

3.4.4.3. Susze

Susza to zjawisko naturalne, wywołane przez długie okresy bez opadów deszczu lub śniegu. Jest jednym z ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych i obok powodzi jest jednym z najbardziej dotkliwych zjawisk naturalnych oddziałujących na społeczeństwo, środowisko i gospodarkę. Zjawisko to może prowadzić do zaburzenia stosunków wodnych w obszarze dorzecza. Jednym z jej skutków może być ograniczenie dostępu ludzi do wody pitnej, a także przesuszenie gleb. Podczas trwania suszy z uwagi na warunki meteorologiczne i klimatyczne, problemy rolnicze, warunki hydrologiczne i skutki gospodarcze wydziela się cztery etapy jej rozwoju: suszę atmosferyczną, glebową, hydrologiczną i hydrogeologiczną.

Dnia 3 września 2021 roku, Minister właściwy ds. gospodarki wodnej opublikował rozporządzenie w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy. (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy, Dz. U. z 2021 r. poz. 1615). PPSS opracowywany został na okres od 2021 do 2027 r. Zgodnie z ustawą Prawo Wodne dokument ten podlega nie rzadziej niż raz na 6 lat aktualizacji. Plan przeciwdziałania skutkom suszy jest głównym dokumentem planistycznym, którego celem jest wskazanie najistotniejszych kierunków działań, które pomogą zapobiec kryzysowi wodnemu w Polsce. Główny cel zawiera się już w samej nazwie Planu, jako przeciwdziałanie skutkom suszy. Cel główny PPSS doprecyzowany jest przez 4 cele szczegółowe:

- skuteczne zarządzanie zasobami wodnymi dla zwiększenia dostępnych zasobów wodnych,
- zwiększanie retencjonowania (magazynowania) wód,
- edukacja w zakresie suszy i koordynacja działań powiązanych z suszą,

- stworzenie mechanizmów realizacji i finansowania działań służących przeciwdziałaniu skutkom suszy.

Zgodnie z obowiązującym Planem przeciwdziałania skutkom suszy Powiat gostyński położony jest:

- w większości na obszarze ekstremalnie zagrożonym suszą atmosferyczną oraz w niewielki stopniu (w okolicy Gostynia) silnie zagrożonym suszą atmosferyczną,
- na obszarze ekstremalnie zagrożonym suszą rolniczą,
- na obszarze umiarkowanie zagrożonym suszą hydrologiczną,
- w północnej i wschodniej części powiatu na obszarze słabo zagrożonym suszą hydrogeologiczną, a w pozostałej części powiatu na obszarze umiarkowanie zagrożonym suszą hydrogeologiczną.

W łącznym zestawieniu Powiat gostyński klasyfikuje się jako obszar silnie zagrożony suszą.

Wszelkie działania należy realizować z uwzględnieniem zapisów planów zarządzania ryzykiem powodziowym i planu przeciwdziałania skutkom suszy.

W Planie przeciwdziałania skutkom suszy wskazano zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji na terenie Powiatu gostyńskiego: Budowa zbiornika wodnego Rokosowo (załącznik nr 1).

3.4.5. Gospodarka wodno-ściekowa

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2023 rok, łączna długość czynnej sieci wodociągowej na terenie Powiatu gostyńskiego wynosiła 786,1 km, natomiast liczba przyłączy prowadzących do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania wynosiła 13072 szt. Stopień zwodociągowania Powiatu gostyńskiego w 2023 r. wynosił 98,1%. Zużycie wody w gospodarstwach domowych na terenie powiatu, w przeliczeniu na jednego mieszkańca, wynosiło w 2022 roku 48,2 m³. Z sieci wodociągowej na terenie Powiatu gostyńskiego korzystało łącznie 72 104 osób.

Łączna długość czynnej sieci kanalizacji sanitarnej na terenie Powiatu gostyńskiego w 2023 r. wynosiła 361,3 km, natomiast liczba przyłączy kanalizacyjnych do budynków mieszkalnych wynosiła 8755 szt. Stopień skanalizowania Powiatu gostyńskiego w 2023 r. wynosił 70,7%. Łącznie z kanalizacji sanitarnej w 2023 r. korzystało 51 979 osób. Wśród gmin najlepiej skanalizowana jest gmina Gostyń 93,2% i gmina Krobia 62,5%. Wskaźnik skanalizowania pozostałych gmin utrzymuje się poniżej 60%. Najślabiej skanalizowaną gminą jest Pępowo 50,2%.

Na terenie gmin Krobia, Pogorzela i Pępowo zadania w zakresie zbiorowego zaopatrzenia w wodę i zbiorowego odprowadzania ścieków pełni Międzygminny Związek Wodociągów i Kanalizacji w Strzelcach Wielkich (MZWIK).

Ponadto na terenie powiatu znajdują się odcinki kanalizacji deszczowej: w gm. Gostyń – ok. 40 km, gm. Poniec – 52,2 km.

W miejscowościach, w których sieć kanalizacyjna nie istnieje oraz pozostali niepodłączeni do sieci mieszkańcy ścieki gromadzą w zbiornikach bezodpływowych lub oczyszczają je w przydomowych oczyszczalniach ścieków. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r., poz. 1225) zbiorniki bezodpływowe mogą być stosowane tylko na działkach budowlanych, gdzie nie ma podłączenia do sieci kanalizacyjnej bądź nie ma takiej możliwości. Z kolei ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 399 ze zm.) nakłada na gminy obowiązek prowadzenia ewidencji zbiorników bezodpływowych oraz przydomowych oczyszczalni ścieków w celu kontroli częstotliwości i sposobu pozbywania się nieczystości ciekłych oraz komunalnych osadów ściekowych. Według danych GUS na terenie powiatu znajdują się 3 909 zbiorników bezodpływowych i 689 przydomowych oczyszczalni ścieków.

Zgodnie z danymi GUS za 2023 r. na terenie Powiatu gostyńskiego zlokalizowanych było 5 biologicznych oczyszczalni ścieków oraz 2 oczyszczalnie z podwyższonym usuwaniem biogenów.

3.4.6. Zasoby geologiczne¹

Pod pojęciem kopaliny rozumie się naturalnie nagromadzone surowce mineralne, skały oraz inne substancje (np. gazowe, ciekłe), których wydobycie może przynieść korzyści gospodarcze (ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze [tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 1290]). Wśród nich wyróżnić można kopaliny główne oraz towarzyszące, których nie eksploatuje się samodzielnie, a jedynie równocześnie z kopalinią główną. Kopaliny to nieodnawialne zasoby przyrody. Ich ochrona jest niezbędna nie tylko ze względów środowiskowych, ale również dla zabezpieczenia potrzeb gospodarczych i bytowych oraz dla zachowania zrównoważonego rozwoju, który polega na zapewnieniu dostępu do surowców mineralnych kolejnym pokoleniom.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647) definiuje ochronę złóż kopaliny, która polega na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz ich kompleksowym wykorzystaniu. Według zapisów ustawy eksploatację złoża powinno prowadzić się w przypadku gospodarczo uzasadnionym, przy zastosowaniu środków ograniczających szkody w środowisku i przy zapewnieniu racjonalnego wydobycia i zagospodarowania kopaliny. Wydobywający kopaliny jest zobowiązany m.in. do rekultywacji terenów poeksploatacyjnych.

¹ projekt Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2028 z perspektywą do roku 2032

Na terenie powiatu gostyńskiego występują udokumentowane złoża kruszywa naturalnego, surowce ilaste ceramiki budowlanej oraz rozpoznane złoża węgla brunatnego.

Złoża węgla brunatnego występują w pasie szerokości 2-3 km, na długości ok. 12-13 km (od Sikorzyna po Stankowo i dalej w kierunku północno-zachodnim) w tzw. Rowie Poznańskim. Zasoby węgla ocenia się łącznie na około 7,8 mld ton przy średniej głębokości występowania spągu 258,4 metra, w tym złożo Gostyń 1,988 mld ton, złożo Oczkowice 0,996 mld ton. Węgiel brunatny zalega w złożu w rejonie hydrowęzłów w przedziale głębokości od 111 do 134 m p.p.t. Miąższość pokładu węgla zamyka się w przedziale od 11 do 14 metrów. Ewentualna eksploatacja węgla brunatnego z tej odkrywki grozi poważnymi stratami dla środowiska. Złożo węgla brunatnego „Oczkowice” występuje w bardzo złożonych warunkach hydrogeologicznych w rejonie ubogim w zasoby wodne na tzw. płycie suszy Gostyń – Krotoszyn – Rawicz.

Tabela 10. Zasoby złóż naturalnych na terenie powiatu gostyńskiego

Tabela 16: Zasoby złóż naturalnych na terenie powiatu gostyńskiego					
Nazwa złoża	Gmina	Stan zagospodarowania złoża	Zasoby (tys. t)		Wydobycie
			wydobywalne bilansowe	przemysłowe	
Węgla brunatne					
Gostyń	Gostyń	P	1 988 830	-	
Oczkowice	Krobia/Miejska Górka	R	996 298	-	
Nazwa złoża	Gmina	Stan zagospodarowania złoża	Zasoby (tys. t)		Wydobycie
			geologiczne bilansowe	przemysłowe	
Piaszki i żwiry					
Dzięczyna*	Poniec	Z	81	-	
Dzięczyna 2*	Poniec	E	33	-	14
Dzięczyna I*	Poniec	R	829	-	
Karzec KN	Krobia	R	88	-	
Kunowo 3	Gostyń	E	414	182	110
Kunowo - Stawy	Gostyń	Z	3	-	

Lipówka KS		T	1 949	51	-
Międzyborze	Pogorzela	Z	48	-	-
Poniec – Huta	Poniec	E	378	-	0
Przyborowo II	Krobia	R	119	-	
Smogorzewo	Piaski	E	501	262	55
Stary Gostyń*	Gostyń	Z	673	-	-
Stary Gostyń – 3*	Gostyń	E	370	-	4
Stary Gostyń – 2*	Gostyń	E	578	-	4
Stary Gostyń I	Gostyń	R	1 468	1 114	-
Stary Gostyń JJ*	Gostyń	E	1 516	1 514	15
Studzianna*	Borek Wilkp.	T	5 128	649	-
Studzianna BM	Borek Wilkp.	E	5 412	3 396	156
Studzianna JS	Borek Wilkp.	Z	1 488	-	-
Śmiłowo	Poniec	R	177	148	-
Tworzymirki	Gostyń	Z	97	-	-
Poniec-Huta	Poniec	E	378	-	0
Nazwa złoża	Gmina	Stan zagospodarowania złoża	Zasoby (tys. m³)		Wydobycie
			geologiczne bilansowe	przemysłowe	
Surowce ilaste ceramiki budowlanej					
Pudliszki	Krobia	Z	116	-	-
Poniec	Poniec	Z	571	-	-

* - złoża zawierające piasek ze żwirem
E - złoża zagospodarowane, eksploatowane
P - złoża o zasobach rozpoznanych wstępnie
R - złoża o zasobach rozpoznanych szczegółowo,
T - złoża zagospodarowane, eksploatowane okresowo
Z - złoża zaniechane

Źródło: projekt Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2028 z perspektywą do roku 2032

Obecnie na terenie powiatu gostyńskiego obowiązuje dwanaście koncesji na wydobywanie kopalin - sześć koncesji wydanych przez Starostę Gostyńskiego i sześć wydanych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 82) w odniesieniu do działalności górniczej, starosta po wcześniejszym uzyskaniu opinii właściwego dyrektora okręgowego urzędu górniczego wydaje decyzje o uznaniu rekultywacji za zakończoną. W latach 2021-2024 Starosta Gostyński wydał dwie tego rodzaju decyzje oraz sześć decyzji o ustaleniu kierunku rekultywacji.

Należy pamiętać, że jakakolwiek eksploatacja złóż (również prowadzona nielegalnie) powoduje zmiany w przypowierzchniowej warstwie skorupy ziemskiej, między innymi w postaci tymczasowych obszarów wyłączonych z użytkowania (grunty zdewastowane i zdegradowane).

Prowadzone prace rekultywacyjne po zakończonej eksploatacji łagodzą przeobrażenia spowodowane wydobywaniem kopalin. Przy dobrze przeprowadzonych pracach mogą wzbogacać krajobraz w nowe elementy, których zaistnienie nie byłoby możliwe bez eksploatacji.

3.4.7. Gleby²

Pokrywę glebową powiatu tworzą przede wszystkim gleby brunatne właściwe, czarne ziemie i bielice wytworzone z piasków gliniastych na glinie lub piaskach naglinowych. Powiat charakteryzuje się występowaniem bardzo dobrych i dobrych kompleksów glebowych kl. II-IVa o wysokiej przydatności dla produkcji rolniczej. Gleby klas V i VI spotykane są rzadziej. Gleba jest podstawowym zasobem produkcyjnym rolnictwa, stąd dobry stan gleb zapewnia potencjał dla produkcji żywności wysokiej jakości. Wg Instytutu Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa w Puławach, powiat charakteryzuje się jednym z najwyższych w województwie wskaźnikiem rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Badania gleb dla potrzeb doradztwa nawozowego w zakresie zakwaszenia (odczyn), zasobności w makroelementy tj. fosforu, potasu i magnezu oraz mikroelementy tj. bor, mangan, miedź, cynk, żelazo wykonywane są również przez Okręgową Stację Chemiczno-Rolniczą w Poznaniu.

W latach 2023-2024 na zlecenie indywidualnych rolników z terenu powiatu gostyńskiego przeprowadzono badania gleb w 358 gospodarstwach rolnych, na powierzchni 9 251 ha użytków rolnych, skąd pobrano łącznie 3 856 próbek.

Przebadane próbki wykazały, że zdecydowana większość przebadanych gleb zaliczono do kategorii lekkiej. Jednym z podstawowych wskaźników oceny gleb jest jej odczyn. Zależy on od rodzaju skały macierzystej, składu granulometrycznego gleby, warunków przyrodniczych oraz zabiegów agrotechnicznych. W przebadanych próbkach stwierdzono ok. 22% gleb bardzo kwaśnych i kwaśnych (odczyn pH poniżej 5,5). Odczyn środowiska glebowego wpływa w znacznym stopniu na życie roślin, mikroorganizmów i fauny glebowej. Decyduje tym samym o aktywności biologicznej gleby. Częściej spotykane kwaśne odczyny gleb, powodują obniżanie plonowania roślin jak również ułatwiają przyswajanie przez rośliny metali ciężkich. Z odczynem gleb ściśle związana jest potrzeba ich wapnowania. Wapnowanie poprawia właściwości fizyczne, chemiczne i biologiczne gleb, jest zabiegiem agrotechnicznym. Według badań OSCh-R w Poznaniu około 12% użytków rolnych powiatu wymaga wapnowania w stopniu koniecznym i potrzebnym. Natomiast dla 75% przebadanych gleb nie dostrzeżono potrzeby wapnowania.

W gminie Gostyń, w m. Czachorowo znajduje się punkt monitoringu krajowego, gdzie prowadzone są cykliczne badania gleb, które wykonuje IUNG w Puławach. „Monitoring chemizmu gleb ornych Polski” stanowi podsystem Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie jakości gleb i ziemi. Celem badań jest obserwacja zmian szerokiego zakresu cech gleb użytkowanych rolniczo, szczególnie właściwości chemicznych, zachodzących w określonych przedziałach czasu pod wpływem rolniczej i pozarolniczej działalności człowieka. Ostanie

² projekt Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2028 z perspektywą do roku 2032

badania przeprowadzone zostały w 2020 r. Badania, podobnie jak w latach ubiegłych nie wykazały przekroczeń zawartości metali ani innych parametrów.

3.4.8. Gospodarowanie odpadami i zapobieganie ich powstawaniu

Odpady komunalne, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 ze zm.) to odpady powstające w gospodarstwach domowych, z wyłączeniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także odpady niezawierające odpadów niebezpiecznych pochodzące od innych wytwórców odpadów, które ze względu na swój charakter lub skład są podobne do odpadów powstających w gospodarstwach domowych. Odpady komunalne wytwarzane są przede wszystkim przez gospodarstwa domowe oraz obiekty infrastruktury (handel, usługi i rzemiosło, targowiska, szkolnictwo itp.).

Zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 399 ze zm.) gmina odpowiedzialna jest za zorganizowanie odbioru i zagospodarowania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zamieszkałych, a mieszkaniec/ właściciel nieruchomości (lub w jego imieniu administrator lub zarządca nieruchomości) wpłaca na konto gminy opłatę za gospodarowanie odpadami. Objęcie gminnym systemem gospodarowania odpadami komunalnymi nieruchomości niezamieszkałych jest natomiast fakultatywne.

Część gmin (Gostyń, Krobia, Pępowo, Pogorzela i Poniec) wchodzących w skład Powiatu gostyńskiego należy do Komunalnego Związku Gmin Regionu Leszczyńskiego (KZGRL).

Celem działania Związku jest wspólne wykonywanie zadań publicznych w zakresie tworzenia warunków niezbędnych do utrzymania czystości i porządku na terenach gmin uczestników Związku, w dziedzinie gospodarki odpadami komunalnymi.

Komunalny Związek Gmin Regionu Leszczyńskiego został wpisany w dniu 28 listopada 2012 r. do Rejestru Związków Międzygminnych (pozycja 303), prowadzonego przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji. W dniu 12 grudnia 2012 roku, w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego (pozycja 6135) ogłoszono statut Związku. Z tym dniem uzyskał on osobowość prawną. W skład KZGRL wchodzi 19 gmin z pięciu powiatów.

Komunalny Związek Gmin Regionu Leszczyńskiego odpowiedzialny jest za gospodarowanie odpadami komunalnymi powstającymi na terenie gmin należących do Związku. W celu sprawniejszego zorganizowania systemu gospodarowania odpadami komunalnymi teren Związku został podzielony na pięć sektorów:

- a) Sektor I – Gmina Rydzyna, Miasto Leszno, Gmina Świąciechowa, Gmina Lipno, Gmina Krzemieniewo, Gmina Osieczna, Gmina Wijewo,
- b) Sektor II – Gmina Rawicz, Gmina Miejska Górka, Gmina Jutrosin, Gmina Pakosław,
- c) Sektor III – Gmina Śmigiel, Gmina Krzywiń,
- d) Sektor IV – Gmina Bojanowo, Gmina Poniec,

e) Sektor V – Gmina Gostyń, Gmina Krobia, Gmina Pępowo, Gmina Pogorzela.

We wrześniu 2023 r. przeprowadzono na podstawie art. 214 ust. 1 pkt 7 ustawy Prawo zamówień publicznych postępowanie w trybie zamówienia z wolnej ręki na odbiór i zagospodarowanie odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zlokalizowanych na terenie KZGRL na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2024 r. w wyniku którego umowy podpisano z następującymi przedsiębiorcami:

- a) Konsorcjum firm: Miejski Zakład Oczyszczania Sp. z o.o. ul. Saperska 23, 64-100 Leszno i Firma Usługowo-Handlowa Dominik Zajęc ul. Szkolna 46, Błotnica, 64-234 Przemęt – sektor I,
- b) Konsorcjum firm: Miejski Zakład Oczyszczania Sp. z o.o. ul. Saperska 23, 64-100 Leszno i Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Śremie Sp. z o.o. ul. Parkowa 6, 63-100 Śrem – sektor II,
- c) ZGO – NOVA Sp. z o.o. ul. im. Mariusza Małynicza 1, Witaszyczki, 63-200 Jarocin – sektor III i V,
- d) Miejski Zakład Oczyszczania Sp. z o.o. ul. Saperska 23, 64-100 Leszno – sektor IV.

W marcu 2024 r. przeprowadzono postępowanie przetargowe na odbiór i zagospodarowanie odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zlokalizowanych na terenie KZGRL na okres od 1 lipca 2024 r. do 30 czerwca 2025 r. w wyniku którego umowy podpisano z następującymi przedsiębiorcami:

- a) Konsorcjum firm: Miejski Zakład Oczyszczania Sp. z o.o. ul. Saperska 23, 64-100 Leszno i Firma Usługowo-Handlowa Dominik Zajęc ul. Szkolna 46, Błotnica, 64-234 Przemęt – sektor I,
- b) Konsorcjum firm: Miejski Zakład Oczyszczania Sp. z o.o. ul. Saperska 23, 64-100 Leszno i Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Śremie Sp. z o.o. ul. Parkowa 6, 63-100 Śrem – sektor II,
- c) ZGO – NOVA Sp. z o.o. ul. im. Mariusza Małynicza 1, Witaszyczki, 63-200 Jarocin – sektor III, IV i V.

Na terenie KZGRL funkcjonuje 19 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych, zatem w każdej gminie należącej do Związku znajduje się PSZOK:

- PSZOK w Gostyniu (Stacja Przeładunkowa Odpadów w Goli),
- PSZOK w Krobi (ul. Jutrosińska 28a),
- PSZOK w Pępowie (ul. Dworcowa 1),
- PSZOK w Pogorzeli (ul. Gostyńska 14a (teren GS, skład węgla)),
- PSZOK w Poniecu (ul. Krobska 39 (teren składu węgla)).

W związku z tym, że KZGRL organizuje przetarg łącznie na odbieranie i zagospodarowywanie odpadów to Wykonawcy wskazują w ofercie gdzie będą przekazywane odpady i w większości wskazywaną Instalacją Komunalną jest Zakład Zagospodarowania Odpadów w Trzebani gm.

Osieczna dzięki czemu zachowana jest zasada bliskości i jest to korzystne środowiskowo. Instalacja znajduje się na terenie KZGRL i należy do Miejskiego Zakładu Oczyszczania Sp. z o.o. w Lesznie, której właścicielem jest 19 gmin, które wchodzi w skład KZGRL oraz gmina Włoszakowice. Większość niesegregowanych (zmieszane) odpadów komunalnych odebranych z nieruchomości zamieszkałych z terenu KZGRL było przekazanych do Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Trzebani gm. Osieczna, pozostałe instalacje do których trafiły odpady zmieszane z terenu Związku to:

- Modern Recycling Sp. z o.o., ul. Jerzmanowska 6A, 54-519 Wrocław;
- ENERIS Ekologiczne Centrum Utylizacji Sp. z o.o. Rusko 66, 58-120 Strzegom;
- PreZero Recycling Zachód Sp. z o.o., Piotrowo Pierwsze 26/27, 64-020 Czempin.

Selektywnie zebrane odpady komunalne z terenu KZGRL były przekazywane do instalacji odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami. W skład Instalacji Komunalnej (IK) należącej do Miejskiego Zakładu Oczyszczania Sp. z o.o. w Lesznie tj. Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Trzebani wchodzi:

- instalacja mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych (MBP),
- składowisko odpadów innych niż niebezpiecznych i obojętnych.

W 2024 r. z terenu KZGRL z nieruchomości zamieszkałych i niezamieszkałych odebrano łącznie 103 052,909 Mg odpadów komunalnych, z czego do części mechanicznej instalacji trafiły odpady zmieszane i segregowane, głównie tworzywa sztuczne, natomiast do części biologicznej bioodpady. W związku z powyższym zdolności przerobowe instalacji są wystarczające.

Zgodnie z *Analizą stanu gospodarki odpadami komunalnymi na terenie Związku Międzygminnego Komunalny Związek Gmin Regionu Leszczyńskiego za 2024 rok*, z terenu Gmin Śmigiel i Krzywiń odebrano następującą ilość odpadów:

- masa zmieszanych odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zamieszkałych: 3594,860 Mg (Gostyń), 1465,600 Mg (Krobia), 482,820 Mg (Pępowo), 495,540 Mg (Pogorzela) oraz 745,200 Mg (Poniec);
- masa popiołu od właścicieli nieruchomości zamieszkałych: 694,080 Mg (Gostyń), 469,60 Mg (Krobia), 266,720 Mg (Pępowo), 291,640 Mg (Pogorzela) oraz 363,900 Mg (Poniec);
- masa odebranych bioodpadów od właścicieli nieruchomości zamieszkałych: 2907,130 Mg (Gostyń), 1064,480 Mg (Krobia), 336,300 Mg (Pępowo), 319,060 Mg (Pogorzela) oraz 526,130 Mg (Poniec);
- masa odebranych odpadów komunalnych zbieranych selektywnie (tworzywa sztuczne, papier, szkło): 1667,940 Mg (Gostyń), 704,380 Mg (Krobia), 296,200 Mg (Pępowo), 244,900 Mg (Pogorzela) oraz 427,240 Mg (Poniec);

— masa odebranych odpadów w PSZOK: 1538,60 Mg (Gostyń), 410,0 Mg (Krobia), 232,30 Mg (Pępowo), 216,60 Mg (Pogorzela) oraz 308,30 Mg (Poniec).

Zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, za odbiór i zagospodarowanie odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości położonych na terenie gminy Borek Wielkopolski odpowiedzialny jest samorząd gminny, który w przetargu wybiera podmiot zajmujący się odbiorem odpadów komunalnych. Od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2024 r. usługi te świadczyła firma PHU Trans - Kom Barbara Rajewska ul. Bogusławki 8 B, 63-800 Gostyń.

Odpady komunalne odebrane od właścicieli nieruchomości zamieszkałych oraz niezamieszkałych, na których powstają odpady komunalne z terenu gminy Borek Wlkp. w 2024 r. były transportowane do Wielkopolskiego Centrum Recyklingu Sp. z o. o. w Jarocinie, z siedzibą w Witaszyczkach, ul. im. Mariusza Małynicza 1, 63-200 Jarocin. Z danych uzyskanych od podmiotów odbierających odpady komunalne oraz od WCR w Jarocinie wynika, że w 2024 r. wszystkie odpady zmieszane, które pochodziły z terenu gminy Borek Wielkopolski zostały skierowane do przetwarzania i zostały zagospodarowane w procesie R12 (wymiana odpadów w celu poddania ich któremukolwiek z procesów wymienionych w pozycji R1 – R11). W wyniku mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych nie powstały żadne odpady o kodzie 19 12 12.

Na terenie gminy Borek Wielkopolski funkcjonuje Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych, który jest zlokalizowany przy ul. Jeżewskiej 5B.

Ilość odpadów komunalnych odebranych z terenu gminy Borek Wlkp. w roku 2024 wynosi 2 375,6000 Mg. W 2024 r. z terenu gminy Borek Wielkopolski odebrano 884,4600 Mg odpadów komunalnych zmieszanych o kodzie 20 03 01. W wyniku mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych nie powstały żadne odpady o kodzie 19 12 12, przekazane do składowania przez Zakład Gospodarki Odpadami Sp. z o.o. w Jarocinie – Wielkopolskie Centrum Recyklingu.

Gmina Piaski w drodze przetargu wyłania przedsiębiorcę odbierającego odpady (w 2024 r. to PHU TRANS-KOM Barbara Rajewska, z którym umowa obowiązywała od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2024 r.), od właścicieli nieruchomości z terenu gminy Piaski, który zobowiązany zostaje do odbioru i transportu odpadów do Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych, wskazanej przez Gminę. W przypadku Gminy Piaski instalacją taką jest Zakład Gospodarki Odpadami sp. z o.o. w Jarocinie Wielkopolskie Centrum Recyklingu.

Gmina Piaski przekazuje zebrane na terenie gminy odpady do Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych prowadzonej przez ZGO Jarocin Wielkopolskie Centrum Recyklingu z siedzibą w Witaszyczkach. Zmieszane odpady komunalne o kodzie 20 03 01 poddawane są tam procesom mechaniczno-biologicznym (MBP). W 2024 r. nie składowano odpadu o kodzie 19 12 12 (Inne odpady (w tym zmieszane substancje i przedmioty) z mechanicznej obróbki odpadów inne niż wymienione w 19 12 11).

W 2024 r. z terenu Gminy Piaski zebranych zostało ogółem 2 925,96 Mg odpadów, w tym 1 078,52 Mg niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych.

Na terenie gminy działa Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych w Smogorzewie.

Odpady zawierające azbest, jako odpady niebezpieczne, wymagają szczególnego sposobu postępowania i dlatego powinny być objęte programem likwidacji azbestu i odpadów zawierających azbest. Jeśli włókna azbestu nie są uwalniane do powietrza minerał ten nie stanowi zagrożenia zdrowotnego dla ludzi. W czasie obróbki mechanicznej (np. kruszenie, cięcie itp.) następuje uwalnianie się włókien azbestowych do powietrza i zachodzi niebezpieczeństwo ich wchłaniania, dlatego też proces usuwania wyrobów zawierających azbest powinien być przeprowadzony ze szczególnym zachowaniem zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, przez wyspecjalizowane i uprawnione w tym zakresie firmy. Azbest wprowadzony do środowiska utrzymuje się w nim bardzo długo dzięki swoim właściwościom. Podstawowymi źródłami przedostawania się azbestu do środowiska w wyniku działalności człowieka jest transport, a także usuwanie oraz przeróbka odpadów przemysłowych. Obowiązek inwentaryzacji i usuwania wyrobów zawierających azbest ciąży na właścicielu nieruchomości.

Narzędziem do gromadzenia i przetwarzania informacji uzyskanych z inwentaryzacji wyrobów zawierających azbest oraz monitorowania realizacji zadań wynikających z „Programu Oczyszczania Kraju z Azbestu na lata 2009 – 2032” jest prowadzona przez Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii Baza Azbestowa.

Baza Wyrobów Azbestowych pozwoliła zweryfikować ilość azbestu na terenie Powiatu gostyńskiego. Do czerwca 2025 roku unieszkodliwiono 8 580 654 kg azbestu, natomiast do unieszkodliwienia zostało jeszcze 27 528 666 kg.

3.4.9. Zasoby przyrodnicze

Powiat gostyński jest jednym z trzech najsłabiej zalesionych powiatów w województwie. Lasy zajmują powierzchnię 11 291,79 ha, stanowiąc 13,9% obszaru powiatu. Dla porównania, lesistość województwa jest wyższa i wynosi 25,8%. Najwyższy udział powierzchni leśnych występuje w gminie Pępowo (19,8%) i Poniec (17,6%), z kolei najniższy odsetek lasów występuje na terenie gminy Krobia – zaledwie 3,9%. Zdecydowana większość gruntów leśnych jest własnością Skarbu Państwa. Do prywatnych właścicieli należy 686,81 ha gruntów leśnych. Nadzór nad gospodarką leśną w lasach niestanowiących własności Skarbu Państwa sprawuje Starosta, który gospodarkę leśną prowadzi na podstawie uproszczonego planu urządzenia lasu lub inwentaryzacji stanu lasu. Na podstawie zawartych porozumień Starosta powierza nadleśnictwom nadzór nad gospodarką leśną dla lasów niestanowiących własności Skarbu Państwa.

Obszar powiatu leży w granicach Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Poznaniu, w granicach Nadleśnictw: Piaski, Krotoszyn i Karczma Borowa.

Największą powierzchnię na terenie powiatu zajmują lasy zarządzane przez Nadleśnictwo Piaski. Na terenie nadleśnictwa przeważają siedliska lasowe (74%), borowe (24%), olsy (2%). Średni wiek lasów na tym terenie to 56 lat. Udział gatunków lasotwórczych przedstawia się następująco: 60% – sosna, modrzew, 31% – dąb, klon, jawor, wiąz, jesion, 5 % – brzoza, 4 % – olcha, 2 % – pozostałe. Warunki klimatyczne obszaru Nadleśnictwa Piaski są dość trudne do prowadzenia gospodarki leśnej. Niski poziom opadów, szczególnie w ostatnich latach, występujące długie okresy bezdeszczowe w sezonie wegetacyjnym mają negatywny wpływ na wzrost nowo sadzonych upraw. Wpływa to również na duże zagrożenie pożarowe w lasach. Ujemny wpływ na gospodarkę leśną mają też silne wiatry i występujące przymrozki.

Na terenie powiatu gostyńskiego 6 550,43 ha lasów pełni rolę lasów ochronnych, co stanowi 58% powierzchni leśnej powiatu. Lasy te pełnią głównie funkcje: lasów wodochronnych, szczególnie cennych przyrodniczo i lasów nasiennych.

Na terenie powiatu (wg BDL GUS z 2023 r.) znajduje się łącznie 174,38 ha terenów zielonych, w tym: 12 parków spacerowo-wypoczynkowych o powierzchni 43,5 ha, 112 zieleńców o powierzchni 66,59 ha, 14,64 ha zieleni ulicznej, 20,31 ha zieleni osiedlowej, 31 cmentarzy o powierzchni 29,34 ha. W porównaniu do 2020 r. powierzchnia terenów zielonych uległa zmniejszeniu o 0,08%).

Na terenie Powiatu gostyńskiego znajdują się dwa obszary ważne dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji (Obszar nr 46 Dolina Rowu Polskiego koło Robczyska oraz Obszar nr 47 Dolina Rowu Polskiego koło Pudliszek) wyznaczone na podstawie opracowania „Obszary ważne dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji na terenie województwa wielkopolskiego” (Wylegała P., Kuźniak S., Dolata P., Poznań 2008).

Dolina Rowu Polskiego koło Robczyska to miejsce koncentracji ptaków w okresie migracji: gęsi zbożowych i białoczelnych (6000 os.), kaczek, min. świstun (2000 os.), rożeniec (600 os.), siewek złotych (1500–1800 os.) i czajek. W okresie migracji i zimowania miejsce koncentracji myszołówów włochatych i myszołówów (do 100 os.) i błotniaków zbożowych.

Dolina Rowu Polskiego koło Pudliszek to miejsce koncentracji ptaków w okresie migracji: gęsi zbożowej, białoczelnej i gęgawy, siewek – siewki złotej (do 2000) i czajki.

Korytarz ekologiczny jest obszarem, który umożliwia migrację roślin, zwierząt lub grzybów. Tworzą go liniowe pasy lasów, terenów porośniętych krzewami lub trawami umożliwiające zwierzętom, roślinom i grzybom przemieszczanie się oraz dające schronienie i dostęp do pożywienia. Przez teren powiatu gostyńskiego nie przebiega żaden korytarz ekologiczny.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) reguluje kwestie związane z ochroną przyrody, która według ustawowej definicji polega na zachowaniu, zrównoważonym użytkowaniu oraz odnawianiu zasobów, tworów i składników

przyrody, m.in. roślin, zwierząt, siedlisk ich bytowania, krajobrazu, tworów przyrody nieożywionej, czy zieleni miejskiej i wiejskiej. Celem ochrony przyrody jest m.in. zachowanie bioróżnorodności, utrzymanie właściwego stanu siedlisk i ekosystemów, ochrona walorów krajobrazowych, czy kształtowanie świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Zgodnie z Centralnym Rejestrem Form Ochrony Przyrody prowadzonym przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, na terenie Powiatu gostyńskiego znajdują się: 1 obszar chronionego krajobrazu (Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra (woj.wielkop.)), 4 rezerваты przyrody (Czerwona Róża, Pępowo, Bodzewko i Torfowisko Źródłiskowe w Gostyniu Starym) oraz 85 pomników przyrody.

Szczegółową charakterystykę poszczególnych form ochrony przyrody znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego przedstawiono w dalszej części rozdziału.

Tabela 11. Charakterystyka obszarów chronionego krajobrazu znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego

OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU KRZYWIŃSKO-OSIECKI WRAZ Z ZADRZEWIENIAMI GENERAŁA DEZYDEREGO CHŁAPOWSKIEGO I KOMPLEKSEM LEŚNYM OSIECZNA-GÓRA (WOJ. WIELKOP.)	
Data wyznaczenia	1992-08-18
Obecnie obowiązujący akt prawny	Rozporządzenie Nr 82/92 Wojewody Leszczyńskiego z dnia 1 sierpnia 1992 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu na terenie województwa leszczyńskiego.
Powierzchnia	71425,0000 ha
Położenie (powiaty)	gostyński, kościański, leszczyński, rawicki, górowski, śremski
Położenie (gminy)	Osieczna (gmina miejsko-wiejska), Góra (gmina miejsko-wiejska), Świąciechowa (gmina wiejska), Krzemieniewo (gmina wiejska), Piaski (gmina wiejska), Śmigiel (gmina miejsko-wiejska), Borek Wielkopolski (gmina miejsko-wiejska), Lipno (gmina wiejska), Krzywiń (gmina miejsko-wiejska), Gostyń (gmina miejsko-wiejska), Dolsk (gmina miejsko-wiejska), Kościan (gmina wiejska), Bojanowo (gmina miejsko-wiejska), Rydzyna (gmina miejsko-wiejska)
Opis wartości przyrodniczej i krajobrazowej	Obszar wyznaczony w celu zachowania i ochrony obszarów o cechach środowiska zbliżonego do naturalnego oraz zapewnienia społeczeństwu niezbędnych warunków do wypoczynku i korzystania z walorów krajobrazowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://crfop.gdos.gov.pl>

Na obszarze chronionego krajobrazu zgodnie z ustawą o ochronie przyrody mogą być wprowadzone następujące zakazy:

- zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;
- realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o

środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,

- likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych,
- wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu,
- wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwoświszkowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych,
- dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybna,
- likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodnoblotnych,
- budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od: linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 122 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybnej,
- lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 200 m od linii brzegów klifowych oraz w pasie technicznym brzegu morskiego,

Na obszarze chronionego krajobrazu, dla terenów objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i położonych w strefach, o których mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 (ustawy o ochronie przyrody), wprowadza się zakazy: lokalizowania nowych obiektów budowlanych, zalesiania oraz nieobjętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego położonych w strefach, o których mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1, wprowadza się zakazy: lokalizowania nowych obiektów budowlanych, lokalizowania nowych obiektów budowlanych odbiegających od lokalnej formy architektonicznej, lokalizowania nowych obiektów budowlanych o wysokości przekraczającej 2 kondygnacje lub 7 m, zalesiania.

Na terenie OChK zakazuje się niszczenia i uszkodzania obiektów o istotnym znaczeniu historycznym i kulturowym wskazanych w uchwale, o której mowa w art. 23a ust. 1.

Tabela 12. Charakterystyka rezerwatów przyrody znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego

REZERWAT PRZYRODY CZERWONA RÓŻA	

Data uznania	1958-08-13																	
Obecnie obowiązujący akt prawny	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 8 września 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie rezerwatu przyrody "Czerwona Róża"																	
Powierzchnia	5,3600 ha																	
Położenie	Pępowo (gmina wiejska)																	
Rodzaj rezerwatu	leśny																	
Typ ekosystemu	leśny i borowy																	
Plan ochrony	Zarządzenie Nr 7/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 5 października 2009 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Czerwona Róża" Identyfikacja oraz określenie sposobów eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków. <table><tr><th>Lp.</th><th>Identyfikacja istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych</th><th>Sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków</th></tr><tr><td>1.</td><td>Rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych</td><td>Monitoring i sukcesywne usuwanie krzewiastych i drzewiastych gatunków inwazyjnych (czeremcha amerykańska <i>Padus serotina</i> i dąb czerwony <i>Quercus rubra</i>)</td></tr><tr><td>2.</td><td>Niekontrolowany ruch pieszy i turystyczny</td><td>Skoncentrowanie ruchu poprzez wyznaczenie jednego dostępnego szlaku w sąsiedztwie rezerwatu</td></tr></table> Określenie działań ochronnych na obszarze ochrony czynnej z podaniem ich rodzaju, zakresu i lokalizacji. <table><tr><th>Rodzaj działań ochronnych</th><th>Zakres działań ochronnych</th><th>Lokalizacja działań ochronnych</th></tr><tr><td>Usunięcie czeremchy amerykańskiej <i>Padus serotina</i> i dębu czerwonego <i>Quercus rubra</i></td><td>Eliminacja niebezpieczeństwa dalszej ekspansji czeremchy amerykańskiej i dębu czerwonego poprzez kontrole obecności okazów co pięć lat i regularne usuwanie wszystkich osobników poza rezerwat</td><td>Cały obszar rezerwatu</td></tr></table>			Lp.	Identyfikacja istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych	Sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków	1.	Rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych	Monitoring i sukcesywne usuwanie krzewiastych i drzewiastych gatunków inwazyjnych (czeremcha amerykańska <i>Padus serotina</i> i dąb czerwony <i>Quercus rubra</i>)	2.	Niekontrolowany ruch pieszy i turystyczny	Skoncentrowanie ruchu poprzez wyznaczenie jednego dostępnego szlaku w sąsiedztwie rezerwatu	Rodzaj działań ochronnych	Zakres działań ochronnych	Lokalizacja działań ochronnych	Usunięcie czeremchy amerykańskiej <i>Padus serotina</i> i dębu czerwonego <i>Quercus rubra</i>	Eliminacja niebezpieczeństwa dalszej ekspansji czeremchy amerykańskiej i dębu czerwonego poprzez kontrole obecności okazów co pięć lat i regularne usuwanie wszystkich osobników poza rezerwat	Cały obszar rezerwatu
Lp.	Identyfikacja istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych	Sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków																
1.	Rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych	Monitoring i sukcesywne usuwanie krzewiastych i drzewiastych gatunków inwazyjnych (czeremcha amerykańska <i>Padus serotina</i> i dąb czerwony <i>Quercus rubra</i>)																
2.	Niekontrolowany ruch pieszy i turystyczny	Skoncentrowanie ruchu poprzez wyznaczenie jednego dostępnego szlaku w sąsiedztwie rezerwatu																
Rodzaj działań ochronnych	Zakres działań ochronnych	Lokalizacja działań ochronnych																
Usunięcie czeremchy amerykańskiej <i>Padus serotina</i> i dębu czerwonego <i>Quercus rubra</i>	Eliminacja niebezpieczeństwa dalszej ekspansji czeremchy amerykańskiej i dębu czerwonego poprzez kontrole obecności okazów co pięć lat i regularne usuwanie wszystkich osobników poza rezerwat	Cały obszar rezerwatu																
Opis celów ochrony	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest ochrona fragmentu lasu zaliczanego do zespołu <i>Calamagrostio arundinaceae - Quercetum petraeae</i> , wraz z zachodzącymi w nim spontanicznymi procesami dynamiki ekosystemów.																	
REZERWAT PRZYRODY PĘPOWO																		
Data uznania	1958-08-13																	
Obecnie obowiązujący akt prawny	Zarządzenie Nr 8/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 5 października 2009 r. w sprawie rezerwatu przyrody "Pępowo"																	
Powierzchnia	12,2100 ha																	
Położenie	Pępowo (gmina wiejska)																	
Rodzaj rezerwatu	leśny																	
Typ ekosystemu	fitocenotyczny																	
Plan ochrony	Zarządzenie Nr 9/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 5 października 2009 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Pępowo"																	

	Identyfikacja oraz określenie sposobów eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków.																	
	<table><tr><th>Lp.</th><th>Identyfikacja zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych</th><th>Sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków</th></tr><tr><td>1.</td><td>Rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych: dębu czerwonego (<i>Quercus rubra</i>) i czerwchy amerykańskiej (<i>Padus serotina</i>)</td><td>Określenie stanu populacji gatunków inwazyjnych, przede wszystkim czerwchy amerykańskiej (<i>Padus serotina</i>) i dębu czerwonego (<i>Quercus rubra</i>), a następnie ich eliminacja poprzez wycinkę wraz z usunięciem poza rezerwat</td></tr><tr><td>2.</td><td>Rozprzestrzenianie niecierpka drobnokwiatowego (<i>Impatiens parviflora</i>)</td><td>Brak skutecznej formy walki. W niniejszym planie nie przewiduje się eliminacji tego gatunku</td></tr><tr><td>3.</td><td>Ruch pieszy</td><td>Pozostawianie przewróconych drzew w poprzek ścieżek zwierząt</td></tr><tr><td>4.</td><td>Pinetyzacja</td><td>Przebudowa drzewostanu przez cięcia renaturalizacyjne</td></tr></table>			Lp.	Identyfikacja zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych	Sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków	1.	Rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych: dębu czerwonego (<i>Quercus rubra</i>) i czerwchy amerykańskiej (<i>Padus serotina</i>)	Określenie stanu populacji gatunków inwazyjnych, przede wszystkim czerwchy amerykańskiej (<i>Padus serotina</i>) i dębu czerwonego (<i>Quercus rubra</i>), a następnie ich eliminacja poprzez wycinkę wraz z usunięciem poza rezerwat	2.	Rozprzestrzenianie niecierpka drobnokwiatowego (<i>Impatiens parviflora</i>)	Brak skutecznej formy walki. W niniejszym planie nie przewiduje się eliminacji tego gatunku	3.	Ruch pieszy	Pozostawianie przewróconych drzew w poprzek ścieżek zwierząt	4.	Pinetyzacja	Przebudowa drzewostanu przez cięcia renaturalizacyjne
Lp.	Identyfikacja zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych	Sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków																
1.	Rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych: dębu czerwonego (<i>Quercus rubra</i>) i czerwchy amerykańskiej (<i>Padus serotina</i>)	Określenie stanu populacji gatunków inwazyjnych, przede wszystkim czerwchy amerykańskiej (<i>Padus serotina</i>) i dębu czerwonego (<i>Quercus rubra</i>), a następnie ich eliminacja poprzez wycinkę wraz z usunięciem poza rezerwat																
2.	Rozprzestrzenianie niecierpka drobnokwiatowego (<i>Impatiens parviflora</i>)	Brak skutecznej formy walki. W niniejszym planie nie przewiduje się eliminacji tego gatunku																
3.	Ruch pieszy	Pozostawianie przewróconych drzew w poprzek ścieżek zwierząt																
4.	Pinetyzacja	Przebudowa drzewostanu przez cięcia renaturalizacyjne																
	Określenie działań ochronnych na obszarze ochrony czynnej z podaniem ich rodzaju, zakresu i lokalizacji.																	
	<table><tr><th>Lp.</th><th>Rodzaj działań ochronnych</th><th>Zakres działań ochronnych</th><th>Lokalizacja działań ochronnych</th></tr><tr><td>1.</td><td>Renaturalizacja drzewostanu</td><td>Wykonanie prac pielęgnacyjnych – przekształceniowych, których celem ma być doprowadzenie do przebudowy drzewostanów do stanu zgodności z siedliskiem i ich renaturalizacji: w 2009-2010 roku wykonanie trzebieżowych cięć renaturalizacyjnych, polegających na usunięciu 30% modrzewia z całej powierzchni wydzielania. Kolejne cięcia trzebieżowe renaturalizacyjne wykonać w 2018 roku wraz z wprowadzeniem podokapowo dębu szypułkowego. Dąb wprowadzać jedynie w większe luki. Materiał przeznaczony do nasadzeń powinien pochodzić z nasion drzew występujących w najbliższej okolicy, np. z sąsiedniego drzewostanu nasiennego. Docelowy drzewostan budowany będzie przez dąb szypułkowy (70%), grab zwyczajny (20%) i sosnę zwyczajną (10%) i przewiduje się, że zostanie osiągnięty w okresie 60 lat</td><td>Pododdział 316i</td></tr><tr><td>2.</td><td>Eliminacja gatunków inwazyjnych – dębu czerwonego i czerwchy amerykańskiej</td><td>Usunięcie z terenu rezerwatu wszystkich osobników, zabieg powtarzać nie rzadziej niż co 4 lata</td><td>Cały obszar rezerwatu</td></tr></table>			Lp.	Rodzaj działań ochronnych	Zakres działań ochronnych	Lokalizacja działań ochronnych	1.	Renaturalizacja drzewostanu	Wykonanie prac pielęgnacyjnych – przekształceniowych, których celem ma być doprowadzenie do przebudowy drzewostanów do stanu zgodności z siedliskiem i ich renaturalizacji: w 2009-2010 roku wykonanie trzebieżowych cięć renaturalizacyjnych, polegających na usunięciu 30% modrzewia z całej powierzchni wydzielania. Kolejne cięcia trzebieżowe renaturalizacyjne wykonać w 2018 roku wraz z wprowadzeniem podokapowo dębu szypułkowego. Dąb wprowadzać jedynie w większe luki. Materiał przeznaczony do nasadzeń powinien pochodzić z nasion drzew występujących w najbliższej okolicy, np. z sąsiedniego drzewostanu nasiennego. Docelowy drzewostan budowany będzie przez dąb szypułkowy (70%), grab zwyczajny (20%) i sosnę zwyczajną (10%) i przewiduje się, że zostanie osiągnięty w okresie 60 lat	Pododdział 316i	2.	Eliminacja gatunków inwazyjnych – dębu czerwonego i czerwchy amerykańskiej	Usunięcie z terenu rezerwatu wszystkich osobników, zabieg powtarzać nie rzadziej niż co 4 lata	Cały obszar rezerwatu			
Lp.	Rodzaj działań ochronnych	Zakres działań ochronnych	Lokalizacja działań ochronnych															
1.	Renaturalizacja drzewostanu	Wykonanie prac pielęgnacyjnych – przekształceniowych, których celem ma być doprowadzenie do przebudowy drzewostanów do stanu zgodności z siedliskiem i ich renaturalizacji: w 2009-2010 roku wykonanie trzebieżowych cięć renaturalizacyjnych, polegających na usunięciu 30% modrzewia z całej powierzchni wydzielania. Kolejne cięcia trzebieżowe renaturalizacyjne wykonać w 2018 roku wraz z wprowadzeniem podokapowo dębu szypułkowego. Dąb wprowadzać jedynie w większe luki. Materiał przeznaczony do nasadzeń powinien pochodzić z nasion drzew występujących w najbliższej okolicy, np. z sąsiedniego drzewostanu nasiennego. Docelowy drzewostan budowany będzie przez dąb szypułkowy (70%), grab zwyczajny (20%) i sosnę zwyczajną (10%) i przewiduje się, że zostanie osiągnięty w okresie 60 lat	Pododdział 316i															
2.	Eliminacja gatunków inwazyjnych – dębu czerwonego i czerwchy amerykańskiej	Usunięcie z terenu rezerwatu wszystkich osobników, zabieg powtarzać nie rzadziej niż co 4 lata	Cały obszar rezerwatu															
Opis celów ochrony	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest ochrona ekosystemów lasu mieszanego wraz z zachodzącymi w nim naturalnymi procesami ekologicznymi oraz renaturalizacja fragmentu lasu z antropogenicznym drzewostanem z przewagą modrzewia w wydzielaniu 316i.																	
REZERWAT PRZYRODY BODZEWKO																		
Data uznania	1959-10-29																	
Obecnie obowiązujący akt prawny	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 8 września 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie rezerwatu przyrody "Bodzewsko"																	
Powierzchnia	1,3100 ha																	
Położenie	Piaski (gmina wiejska)																	
Rodzaj rezerwatu	leśny																	
Typ ekosystemu	leśny i borowy																	
Plan ochrony	Rozporządzenie Nr 216/06 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 29 listopada 2006 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bodzewko" Identyfikacja oraz określenie sposobów eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków.																	

	Identyfikacja zagrożenia	Sposób eliminacji lub ograniczenia istniejącego i potencjalnego zagrożenia wewnętrznego i zewnętrznego oraz jego skutki
	Niedrożność rowów melioracyjnych – podtopień terenu	Czyszczenie rowów przydrożnych, utrzymujących profil drogi
	Określenie działań ochronnych na obszarze ochrony czynnej z podaniem ich rodzaju, zakresu i lokalizacji.	
	Rodzaj działań ochronnych	Zakres działań ochronnych
	Obserwacja procesów zachodzących w ekosystemie lasu lipowego i grądzie Galio sylvatici-Carpinetum	Kontrolowanie i dokumentowanie zagrożeń antropogenicznych
Opis celów ochrony	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie naturalnego lasu lipowego wraz z ekosystemem grądu środkowoeuropejskiego Galio sylvatici-Carpinetum.	
REZERWAT PRZYRODY TORFOWISKO ŹRÓDLISKOWE W GOSTYNIU STARYM		
Data uznania	1963-08-27	
Obecnie obowiązujący akt prawny	Obwieszczenie Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 października 2001 r. w sprawie ogłoszenia wykazu rezerwatów przyrody utworzonych do dnia 31 grudnia 1998 r.	
Powierzchnia	3,5800 ha	
Położenie	Gostyń (gmina miejsko-wiejska)	
Rodzaj rezerwatu	nie określono w akcie prawnym	
Typ ekosystemu	nie określono w akcie prawnym	
Plan ochrony	NIE	
Opis celów ochrony	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych źródłiskowego torfowiska z rzadkimi gatunkami roślin, powstałego na utworze zbliżonym do trawertynowego.	

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://crfop.gdos.gov.pl>

Na terenie Powiatu gostyńskiego znajduje się również **85** pomników przyrody.

Zgodnie z art. 45 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.), w stosunku do pomnika przyrody, stanowiska dokumentacyjnego, użytku ekologicznego lub zespołu przyrodniczo-krajobrazowego mogą być wprowadzone następujące zakazy:

- 1) niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru;
- 2) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych;
- 3) uszkodzenia i zanieczyszczania gleby;

- 4) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej;
- 5) likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;
- 6) wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych;
- 7) zmiany sposobu użytkowania ziemi;
- 8) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;
- 9) umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;
- 10) zbioru, niszczenia, uszkodzenia roślin i grzybów na obszarach użytków ekologicznych, utworzonych w celu ochrony stanowisk, siedlisk lub ostoi roślin i grzybów chronionych;
- 11) umieszczania tablic reklamowych.

Zakazy, o których mowa powyżej nie dotyczą:

- 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;
- 2) realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;
- 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;
- 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.

3.4.10. Zapobieganie poważnym awariom

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska prowadzi rejestr zakładów dużego i zwiększonego ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Zgodnie z danymi Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska na terenie Powiatu gostyńskiego nie występuje żaden zakład o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej oraz o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii (ZZR). Generalny Inspektor Ochrony Środowiska prowadzi rejestr poważnych awarii. Zgodnie z nim, w latach 2010-2024 na terenie województwa wielkopolskiego doszło do 11 poważnych awarii przemysłowych. Na terenie Powiatu gostyńskiego nie doszło do żadnej awarii mającej znamiona poważnej awarii przemysłowej.

4. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu

Na podstawie powyższego opisu stanu środowiska określono najważniejsze zagrożenia środowiska mogące mieć charakter naturalny lub antropogeniczny. Rodzaj i intensywność zagrożeń jest ściśle związana ze specyfiką danego obszaru, tj. rozwojem gospodarczym w powiązaniu z warunkami fizyczno-geograficznymi. Główne zagrożenia środowiska na terenie Powiatu gostyńskiego związane są z działalnością człowieka oraz z wykorzystywaniem i przetwarzaniem zasobów przyrody. Źródłem presji na środowisko są poszczególne dziedziny gospodarki oraz codzienne bytowanie mieszkańców.

Tabela 13. Zagrożenia/problemy istotne z punktu widzenia ochrony środowiska występujące na terenie Powiatu gostyńskiego

OBSZAR	ZAGROŻENIE/PROBLEM
Ochrona klimatu i jakość powietrza	Przekroczenia poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń powietrza (benzo(a)pirenu) - głównym źródłem jest spalanie w indywidualnych systemach grzewczych paliw stałych (węgla, koksy, drewna) oraz odpadów (kartony, odpady organiczne, butelki PET), a także niezadawalający stan techniczny tychże kotłów. Dodatkowo ww. problem potęguje wzmożony ruch samochodowy, z którego wynika również uciążliwość dla mieszkańców w postaci hałasu drogowego.
Zagrożenie hałasem	Hałas komunikacyjny, który wpływa nie tylko na degradację środowiska naturalnego, ale również negatywnie oddziałuje na zdrowie i komfort życia ludzi (hałas turbin wiatrowych,, hałas drogowy – droga krajowa nr 12 oraz drogi wojewódzkie nr 308, 434, 437 i 438).
Gospodarowanie wodami	Zła jakość wód powierzchniowych – wszystkie jednolite części wód powierzchniowych – charakteryzuje zły stan wód, w związku z czym są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wszystkie jednolite części wód posiadają derogacje od osiągnięcia celów środowiskowych. Dla wszystkich jednolitych części wód ustalono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu w czasie terminu osiągnięcia celów środowiskowych. Ponadto dla siedmiu jednolitych części wód ustalono odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, jakim jest ustalenie mniej rygorystycznych celów. Natomiast odstępstwo z art. 4 ust. 7 z uwagi na planowane inwestycje ustalono dla Rowu Polskiego i Dąbroczna. Zagrożenie powodzią – obszar Powiatu gostyńskiego znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34) lit. a) i b) Prawa wodnego, tj. jest obszarem, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi

OBSZAR	ZAGROŻENIE/PROBLEM
	p=1% lub p=10%, a także na obszarze, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie (p=0,2%). Zagrożenie suszą oraz degradacja ilościowa zasobów wodnych - Powiat gostyński klasyfikuje się jako obszar silnie zagrożony suszą.
Zasoby geologiczne i gleby	Działania związane z pracami budowlanymi mogą przyczynić się do przekształceń gleb.
Zasoby przyrodnicze	Presja turystyczna i rekreacyjna na obszary cenne przyrodniczo. Presja urbanizacyjna na obszary cenne przyrodniczo.
Zagrożenie poważnymi awariami	Na terenie Powiatu gostyńskiego nie występują zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii (ZZR) ani zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (ZDR). Awarie są zdarzeniami trudnymi do przewidzenia, stąd konieczne jest doskonalenie systemu zarządzania kryzysowego, wpojenie zasad postępowania mieszkańcom na wypadek wystąpienia awarii oraz utrzymanie infrastruktury umożliwiającej podjęcie działań w przypadku zaistnienia awarii.

Źródło: Opracowanie własne

5. Przewidywane oddziaływanie na środowisko

Realizacja działań zaplanowanych w ramach „Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035” wiąże się z przejściowym i krótkotrwałym negatywnym oddziaływaniem na środowisko, głównie na etapie realizacji zaplanowanych przedsięwzięć. Po realizacji inwestycji teren zostanie uprzątnięty. Pozytywny wpływ na elementy środowiska przyrodniczego zaobserwuje się po zakończeniu prac budowlanych. Ocenę wpływu poszczególnych działań na elementy środowiska przyrodniczego wykonano w formie opisowej wraz z merytorycznym uzasadnieniem.

Zadania zaplanowane w ramach PZMM zostały przeanalizowane w aspekcie oddziaływania na następujące komponenty środowiska: różnorodność biologiczna, ludzie, zwierzęta, rośliny, woda, powietrze, powierzchnia ziemi, krajobraz, klimat (w tym mikroklimat), klimat akustyczny, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne, obszary chronione, cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Szczegółową analizę przedstawiono poniżej.

5.1. Różnorodność biologiczna, fauna i flora, obszary chronione oraz cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000

W ramach przedmiotowego dokumentu przewidziano do realizacji przede wszystkim zadania obejmujące zrównoważoną mobilność miejską. Zrównoważona mobilność w powiecie gostyńskim to strategia, która wykracza poza tradycyjne rozumienie transportu, łącząc potrzeby mieszkańców z dbałością o środowisko. Wymaga to zintegrowanego podejścia do planowania infrastruktury transportowej, która wspiera różne formy mobilności: pieszą, rowerową i publiczną, minimalizując negatywny wpływ transportu samochodowego na środowisko i zdrowie społeczne. Dzięki tej koncepcji możliwe będzie stworzenie powiatu gostyńskiego, w którym transport będzie bezpieczny, efektywny, niskoemisyjny, a także równocześnie dostępny i atrakcyjny dla wszystkich mieszkańców, bez względu na wiek, status społeczny czy miejsce zamieszkania.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na wyznaczonych placach (przystosowanych do stacjonowania sprzętu), wyposażonych w urządzenia zabezpieczające przed szkodliwym oddziaływaniem na grunty i wody. Wszelkie prace związane z naprawą lub konserwacją sprzętu będą dokonywane poza terenem inwestycji. Roboty ziemne w pobliżu drzew i krzewów mogą być prowadzone wyłącznie w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Warunki wykonywania prac ziemnych w pobliżu drzew uzależnione są od odległości i przebiegu projektowanego przedsięwzięcia w stosunku do istniejącego drzewostanu, jego wieku, gatunków i obwodu pni. Należy unikać manewrowania sprzętem ciężkim w pobliżu drzew, składowania materiałów ziemnych w obrębie koron i korzeni drzew, w obrębie korzeni zaniechać zagęszczania gruntu. Należy dokonać przywrócenia do stanu pierwotnego trawników, na których prowadzone będą ewentualne prace, w przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni należy zlecić specjalistycznej firmie usunięcie szkód, w celu niedopuszczenia do

przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie. W przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinąć jutą lub matami w celu ochrony przed niską temperaturą.

Planowane do realizacji inwestycje w zakresie infrastruktury liniowej będą zaprojektowane tak, aby wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum. W związku z możliwością wystąpienia chronionych gatunków ptaków na drzewach przeznaczonych do wycinki, celem minimalizacji negatywnych oddziaływań oraz mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, nałożono wycinka będzie prowadzona poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 15 października. W przypadku natrafienia podczas realizacji inwestycji na gatunki chronione lub ich siedliska, prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu. Ponadto, należy tak zabezpieczyć pnie drzew, aby zapewnić zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W dokumencie przewidziano do realizacji przede wszystkim działania polegające na modernizacji i budowie dróg oraz ścieżek rowerowych. Tego typu działania wiążą się ze znaczącym oddziaływaniem o charakterze lokalnym, powodującym zaburzenia stosunków wodnych (melioracja, budowa systemów odwadniających), przekształcenia powierzchni ziemi, degradację krajobrazu oraz emisję hałasu. Emisja substancji z silników pojazdów jest znaczna i oddziałuje na stan czystości powietrza szczególnie w najbliższym otoczeniu dróg, jednak ich wpływ maleje wraz z odległością. Oprócz tego, zarówno podczas budowy, jak i eksploatacji, istnieje wysokie ryzyko znacznej fragmentacji przestrzeni, czego jednym z elementów może być przerwanie szlaków migracyjnych zwierząt. Fragmentacja przestrzeni przyrodniczej wiąże się także z niekorzystnymi skutkami m. in. dla ochrony siedlisk i gatunków, ochrony lasów i gospodarki wodnej. Na etapie samej eksploatacji dróg przewiduje się wystąpienie zmian mikroklimatu, degradację krajobrazu oraz emisję zanieczyszczeń do atmosfery i pogorszenie klimatu akustycznego. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie drogi mogą wystąpić zanieczyszczenia gleb i wód związane ze spływami powierzchniowymi substancji chemicznych stosowanych przy ich utrzymaniu, wyciekami z pojazdów. Zagrożenie stanowią także wytwarzane odpady (remonty dróg, ale też ich eksploatacja, np. zmiotki z oczyszczania ulic, odpady powstałe w wyniku zdarzeń losowych, w tym wypadków i kolizji drogowych). Rozbudowa układu komunikacyjnego może wpłynąć na zwiększenie natężenia ruchu, a przez to na wzrost emisji spalin. Rozwój sieci drogowej sprzyjać będzie rozrastaniu się terenów zurbanizowanych, a także zwiększonej presji na tereny cenne przyrodniczo w związku z łatwiejszą dostępnością do nich. Uciążliwości pochodzenia komunikacyjnego mogą wpływać

na obniżenie jakości warunków zamieszkiwania na terenach mieszkaniowo-usługowych i komfortu wypoczynku na terenach rekreacyjnych (hałas, emisje, rozczłonkowanie terenów zieleni). Biorąc pod uwagę zadania wyznaczone w projekcie Programu polegające na rozbudowie i przebudowie dróg, ze względu na istniejące zadrzewienia przydrożne należy wziąć pod uwagę, że drzewa wymagają szczególnej uwagi podczas wszystkich etapów procesu inwestycyjnego. W celu rekompensaty przyrodniczej dokonane zostaną nasadzenia minimalizujące. Do nasadzeń będą wykorzystywane wyłącznie gatunki rodzime. W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki należy je zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Ponadto, miejsca postoju ciężkiego sprzętu będą wyznaczone poza obrysem rzutu koron drzew. Najgroźniejszymi dla życia drzew są wszystkie te czynniki, które negatywnie wpływają na rozwój ich korzeni. Nie wolno dopuścić aby wokół drzew sąsiadujących z planowaną inwestycją doszło do zmiany poziomu gruntu ani zagęszczenia gleby, wskutek składowania materiałów budowlanych pod drzewami. Należy również pamiętać, aby zabezpieczyć drzewa przed zmianą właściwości chemicznych gleby przez zanieczyszczenie wodą używaną na budowie np. z wapnem i cementem. Podczas prac inwestycyjnych sąsiadujących z drzewami należy pamiętać o zastosowaniu rozwiązań zapewniających ochronę drzew i gleby tj. zastosowanie ogrodzenia tymczasowego strefy ochrony drzew (SOD) - wyznaczonej przez inspektora nadzoru dendrologicznego, zastosowanie murków oporowych na granicy SOD w celu zachowania oryginalnego poziomu gruntu, zabezpieczenie konarów i pni (nie należy wycinać całych konarów, ogławiać ani podkrzesywać koron drzew). W przypadku konieczności pozostawienia otwartej ściany wykopu w SOD, na czas robót budowlanych, konieczne jest zamontowanie ekranu korzeniowego w celu ochrony przed przesuszeniem i przemarznięciem korzeni żywicielskich. Należy pamiętać że ochrona systemu korzeniowego jest konieczna dla przyszłego stanu zdrowia, wzrostu i bezpieczeństwa drzew. (Suchocka M., 2016, Organizacja prac budowlanych na terenach zadrzewionych, Warszawa).

Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647), tj. uwzględnienia ochrony środowiska w trakcie prac budowlanych. Zapisy ustawy Prawo ochrony środowiska zobowiązują inwestora do oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji oraz ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. Zgodnie z art. 75 ust. 2 ww. ustawy wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji. Drogi, podobnie jak linie kolejowe, są przedsięwzięciami liniowymi, które mogą przecinać trasy migracyjne zwierząt. Tym samym pojawia się możliwość wtargnięcia zwierzęcia przed samochód, co może prowadzić do jego śmierci, a jednocześnie jest niebezpieczne dla kierowcy i pasażerów samochodu. Aby zmniejszyć śmiertelność zwierząt, często instaluje się siatki zabezpieczające przy drogach, szczególnie o większych dopuszczalnych maksymalnych prędkościach poruszania się

pojazdów. Instalowanie siatek i innych zabezpieczeń uniemożliwia migrację zwierząt. Dlatego budując drogi, należy zaplanować miejsca, w których zwierzęta będą mogły bezpiecznie pokonywać taką przegrodę liniową. Dla małych zwierząt i płazów mogą być stosowane przepusty.

Transport jest jednym z głównych sprawców emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza i hałasu, a tym samym przyczynia się do zmian klimatycznych i pogorszenia jakości życia mieszkańców. *Program Zrównoważonej Mobilności dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* stawia na transport niskoemisyjny, który będzie mógł zaspokoić potrzeby mieszkańców w sposób przyjazny dla środowiska. Będą to rozwiązania, które pozwolą na zmniejszenie emisji dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych, a także poprawią jakość powietrza. Rozwój infrastruktury rowerowej oraz transportu publicznego i indywidualnego z wykorzystaniem elektrycznych pojazdów stanowić będą fundament tego planu. 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.

Współczesne wyzwania, takie jak zmiany klimatyczne, rosnące koszty energii, transformacja cyfrowa oraz zmiany demograficzne, wymagają od jednostek samorządu terytorialnego podejmowania działań na rzecz odporności społecznej oraz stabilności ekonomicznej. Zrównoważona mobilność nie jest jedynie odpowiedzią na potrzeby transportowe mieszkańców dzisiaj, ale stanowi również długofalową inwestycję w trwały i odporny system transportowy, który sprosta wyzwaniom przyszłości. *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* przewiduje wdrożenie działań, które pozwolą na adaptację infrastruktury transportowej do zmieniających się warunków klimatycznych oraz wzrostu kosztów energii. Na przykład, inwestycje w elektryfikację transportu czy rozbudowę sieci ładowania pojazdów elektrycznych pozwolą powiatowi gostyńskiemu na zmniejszenie uzależnienia od paliw kopalnych, a tym samym na obniżenie wpływu wahań cen ropy na lokalną gospodarkę i transport. Takie rozwiązania będą również korzystne z punktu widzenia mieszkańców, którzy zyskają dostęp do czystych, tańszych i bardziej efektywnych energetycznie środków transportu. Dodatkowo, transformacja cyfrowa w zakresie zarządzania mobilnością (np. systemy zarządzania ruchem, aplikacje do planowania podróży) przyczyni się do poprawy efektywności zarządzania transportem i optymalizacji wykorzystania dostępnych zasobów. Zintegrowane systemy transportowe, które łączą różne formy mobilności (transport publiczny, rowery, car-sharing), pozwolą na lepsze dostosowanie infrastruktury do potrzeb mieszkańców, poprawiając dostępność, szczególnie w mniej

zurbanizowanych częściach powiatu. Zrównoważony system transportowy jest także odporny na zmiany demograficzne. W obliczu starzejącego się społeczeństwa, w którym osoby starsze będą stanowiły coraz większą grupę mieszkańców, niezbędne jest zapewnienie im dostępu do mobilności, zarówno w miastach, jak i na obszarach wiejskich. Inwestycje w transport publiczny, który będzie dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, a także rozwój sieci rowerowej jako alternatywy dla samochodu, pozwolą utrzymać mobilność osób starszych, niezależnie od ich miejsca zamieszkania. W kontekście zmian klimatycznych, Plan przewiduje także długoterminowe działania na rzecz adaptacji do zmian klimatu, takie jak budowa odpornych na zmienne warunki pogodowe tras rowerowych czy bezpiecznych chodników. Projektowanie takich rozwiązań, które uwzględniają zmienność warunków atmosferycznych, w tym ekstremalne upały czy opady deszczu, przyczyni się do zapewnienia odporności infrastruktury transportowej na przyszłe kryzysy związane z klimatem. *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* to zatem długoterminowa inwestycja w trwałą odporność lokalnych społeczności, która nie tylko odpowiada na bieżące potrzeby transportowe, ale także przygotowuje powiat na wyzwania przyszłości, takie jak zmiany klimatu, transformacja energetyczna czy zmiany demograficzne. Realizacja zaplanowanych działań pozwoli na stworzenie trwałego, bezpiecznego i niskoemisyjnego systemu transportowego, który będzie sprzyjał zarówno zdrowiu publicznemu, jak i rozwojowi społeczno-gospodarczemu powiatu, zapewniając mu stabilność i odporność na zmiany w dłuższej perspektywie.

Zwraca się też uwagę na właściwy dobór roślinności podczas prowadzenia jakichkolwiek nasadzeń, gdyż gatunki obce mogą się rozsiewać poza teren inwestycji i zagrażać gatunkom rodzimym i chronionym. W związku z tym zaleca się stosowanie wyłącznie gatunków rodzimych np. klon polny, klon zwyczajny, klon jawor, olsza czarna, olsza szara, brzoza brodawkowata, topola biała, dąb bezszypułkowy, dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, lipa szerokolistna.

W ostatnich latach wskazuje się na efekty globalnego ocieplenia, dlatego w planowanych działaniach PZMM należy uwzględnić również zachodzące zmiany klimatu. Nie są one obojętne dla bioróżnorodności. Zmiany klimatu zachodzące w strefie klimatu umiarkowanego przejawiają się przyspieszeniem wiosny i zmianami rozkładu temperatur latem. Wcześniej kwitną wiosenne kwiaty, przyspieszona jest pora godów ptaków, ptaki zakładają gniazda o kilkanaście dni wcześniej. Zauważalne jest przyspieszenie wegetacji wczesną wiosną, a następnie jej wcześniejsze zamieranie jesienią. Zmiany klimatyczne wpływają i wpływać będą, na zasięg i rozmieszczenie gatunków, ich cykle rozrodcze, okresy wegetacji i interakcje ze środowiskiem. Jednakże różne gatunki i siedliska różnie reagują na zmiany klimatyczne – niektóre europejskie gatunki mogą na nich skorzystać, inne – mogą znacznie ucierpieć. Większość prognoz zmian klimatu opiera się o zmiany średnich wartości parametrów

klimatycznych tj.: opady, temperatura, kierunek wiatru. Warto jednak zaznaczyć, że często zmiany w zasięgu, wielkości populacji, parametrach rozrodu, a w konsekwencji – całej bioróżnorodności, wynikają ze zmiany frekwencji i amplitudy zjawisk ekstremalnych, takich jak powodzie, wichury, ulew. Zjawiska ekstremalne wpływające na parametry biologiczne populacji, a w konsekwencji na bioróżnorodność, mogą oddziaływać znacznie intensywniej niż przewiduje to większość współczesnych modeli.

Wszystkie działania proponowane w ramach Programu mają na celu służyć ochronie przyrody, nawet jeżeli będzie konieczne krótkotrwałe przekształcenie jednego z komponentów środowiska, np. podczas prac inwestycyjnych, budowlanych. Będą one przeprowadzane z uwzględnieniem wszystkich zasad ustawy o ochronie przyrody.

Działania inwestycyjne prowadzone na terenach objętych formami ochrony przyrody muszą być tak prowadzone, aby nie naruszać przedmiotu ich ochrony oraz nie wpływać znacząco negatywnie na integralność tych obszarów, także w skali ponadregionalnej. Wszystkie plany i inwestycje, które nie będą wywierały istotnie negatywnego wpływu na obszary chronione, są dopuszczalne. Nawet w razie stwierdzenia znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione nie wyklucza się w bezwzględny sposób możliwości zrealizowania przedsięwzięcia czy przyjęcia planu. Odpowiednie władze mogą zezwolić na takie przedsięwzięcie lub plan, jeśli realizuje on wymogi nadrzędnego interesu publicznego, a interes ten nie może być osiągnięty w inny sposób. Każde działanie, które powodowałoby znaczący negatywny wpływ musi uwzględniać konieczność przeprowadzenia działań kompensacyjnych lub przynajmniej działania mające zminimalizować to oddziaływanie.

Dla przedstawienia obszarów, które należy w szczególności chronić, ze względu na występującą w ich rejonie faunę i florę oraz ze względu na to, że stanowią cenne siedliska (np. kompleksy leśne, doliny cieków), żerowiska lub trasy przelotów. Wszelkie inwestycje na tych terenach powinny być szczegółowo przeanalizowane pod kątem ich wpływu na faunę i florę w ujęciu lokalnym i regionalnym.

Przedsięwzięcia zaplanowane w Programie prowadzone będą głównie na terenach zurbanizowanych. Inwestycje będą realizowane w obrębie istniejących dróg oraz w obrębie istniejącej infrastruktury. Planowane zadania dotyczą przede wszystkim: przebudowy dróg, budowy ścieżek rowerowych, budowy parkingów i węzłów przesiadkowych czy budowy oświetlenia ulicznego oraz punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

Nie przewiduje się zmniejszenia liczebności populacji, kurczenia się siedlisk niezbędnych do ich prawidłowego funkcjonowania lub ograniczenia zasięgu występowania gatunków objętych ochroną. Przy ocenie potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze należy przede wszystkim ocenić je pod kątem wymagań poszczególnych siedlisk.

W kontekście stanu ochrony zaniechanie dotychczasowej działalności może być również traktowane jako działanie potencjalnie negatywnie oddziałujące na siedliska. W celu uniknięcia nieumyślnego niszczenia siedlisk gatunków należy przed przystąpieniem do prac dokonać obserwacji lokalizacji inwestycji pod kątem występowania gatunków chronionych. Dla złagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze należy unikać prowadzenia prac w okresie lęgowym oraz rozrodczym. W miarę posiadanych możliwości powinno się umożliwić ptakom gniazdowanie np. poprzez powieszenie budek lęgowych lub pozostawienie/stworzenie miejsc korzystnych do zakładania gniazd. Wskazanych powyżej danych nie można jednak traktować jako wytycznych do obszarów koniecznych do wyłączenia z jakiegokolwiek zainwestowania. Zwraca się jedynie uwagę na tereny, które charakteryzują się dużą bioróżnorodnością i dlatego każde działanie w ich rejonie musi być dokładnie przeanalizowane pod kątem oddziaływań środowiskowych.

Część działań przewidzianych w ramach przedmiotowego dokumentu będzie realizowanych na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra (woj. wielkop.) zlokalizowanego na terenie Powiatu gostyńskiego. Do tych zadań należą:

1. Budowa ścieżki rowerowej na odcinku 4908P Piaski – Pogorzela – Borzęciczki,
2. Budowa ścieżki rowerowej na odcinku 4956P Gostyń – Dusina – Daleszyn,
3. Budowa ścieżki rowerowej na odcinku 4947P Daleszyn – Stary Gostyń,
4. Budowa systemu Bike&Ride w Piaskach,
5. Budowa systemu Park&Ride w Piaskach,
6. Modernizacja sieci drogowej na odcinku 4908P Piaski – Pogorzela – Borzęciczki,
7. Modernizacja sieci drogowej na odcinku 4956P Gostyń – Dusina – Daleszyn,
8. Modernizacja sieci drogowej na odcinku 4947P Daleszyn – Stary Gostyń.

Wpływ działań wyznaczonych w projekcie *Programu Zrównoważonej Mobilności dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* na obszary objęte ochroną na podstawie Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) będą oceniane zgodnie z zapisami określonymi w Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.).

Na obszarze chronionego krajobrazu „Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna Góra (woj. wielkop.)” nie obowiązują zakazy. Obszar chronionego krajobrazu: „Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna Góra” został wyznaczony Rozporządzeniem Nr 82/92 Wojewody Leszczyńskiego z dnia 1 sierpnia 1992 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu na terenie województwa

leszczyńskiego. Zakazy wymienione w ww. akcie prawnym utraciły moc na podstawie art. 11 ustawy z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2001 r. Nr 3, poz. 21), zgodnie z którym przepisy wykonawcze wydane na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 114, poz. 492), zachowują moc do czasu wejście w życie aktów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień ustawowych w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie, w jakim nie są z nią sprzeczne, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Obszar ten jednak, zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody oraz na podstawie art. 153 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zachowały byt prawny, lecz z braku wydania nowej uchwały pozbawiony jest ram prawnych. Ww. obszar chronionego krajobrazu nadal funkcjonuje jako formy ochrony przyrody, jednak nie obowiązują w stosunku do nich żadne zakazy z katalogu określonego w art. 24 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody. Wpływ realizacji zadań zawartych w projekcie PZMM na ww. obszar chronionego krajobrazu odnoszą się do celu ochrony zawartego w art. 23 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, zgodnie z którym obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Jak wskazano powyżej część zadań planowanych w ramach dokumentu będzie realizowana na terenie Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra (woj. wielkop.). Planowane przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na zadrzewienia śródpolne będące między innymi celem ochrony obszaru chronionego krajobrazu, ponieważ planowane inwestycje nie będą realizowane w pobliżu zadrzewień śródpolnych. Ponadto, realizacja zadań zawartych w projekcie Programu nie wpłynie negatywnie na liczbę chronionych gatunków fauny i flory. Zaplanowane do realizacji inwestycje nie wpłyną negatywnie na liczebność i kondycję populacji, na niszę ekologiczną gatunku, siedliska przyrodnicze, fragmentację siedlisk, izolację siedlisk, zaburzenia funkcji pełnionych przez siedlisko. Inwestycje liniowe będą realizowane w taki sposób, aby nie przyczyniać się do fragmentacji siedlisk oraz zmniejszenia bioróżnorodności. Planowane przedsięwzięcia nie będą miały negatywnego wpływu na warunki bytowania gatunków zwierząt występujących na terenie powiatu, nie będą miały zauważalnego wpływu na stan i perspektywy miejscowych populacji. Przedsięwzięcia nie będą utrudniać migracji zwierząt korytarzami ekologicznymi, nie spowodują przerwania sieci ekologicznych. Zaplanowane do realizacji przedsięwzięcia nie zakłócą gniazdowania i migracji ptaków oraz ekspansji nowych gatunków fauny. Przy planowaniu prac inwestycyjnych, w szczególności zostanie uwzględniony sezon lęgowy ptaków i hibernacji nietoperzy, w celu ustalenia odpowiedniego terminu prowadzenia tych robót. Realizacja inwestycji będzie mogła spowodować czasowy wzrost krótkotrwałego zapylenia, wystąpienie krótkotrwałych zmian klimatu akustycznego, spowodowane pracami ziemnymi oraz wzmożonym ruchem ciężkich samochodów, a także wystąpienie niskiej emisji zanieczyszczeń, w ilościach nie przekraczających obowiązujących norm. Możliwy jest także krótkotrwały, negatywny wpływ

na zadrzewienia i zieleni ozdobną, spowodowany pracami ziemnymi. Jest to proces krótkotrwały, ograniczony wyłącznie do czasu prowadzenia prac budowlanych. Należy założyć, że po zakończeniu prac wszelkie niedogodności zostaną usunięte. Pozytywne skutki przeprowadzenia inwestycji będzie można zaobserwować po uprzątnięciu terenu budowy i uporządkowaniu powierzchni wokół obiektów. Należy zatem stwierdzić, że zadania zaplanowane w ramach projektu dokumentu *Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* nie wpłyną negatywnie na cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego.

Rezerwat przyrody pn. „Czerwona Róża” został utworzony na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 15 lipca 1958 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest ochrona fragmentu lasu zaliczanego do zespołu *Calamagrostio arundinaceae - Quercetum petraeae*, wraz z zachodzącymi w nim spontanicznymi procesami dynamiki ekosystemów.

Rezerwat przyrody pn. „Pępowo” został utworzony na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 15 lipca 1958 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest ochrona ekosystemów lasu mieszanego wraz z zachodzącymi w nim naturalnymi procesami ekologicznymi oraz renaturalizacja fragmentu lasu z antropogenicznym drzewostanem z przewagą modrzewia w wydzieleniu 316i.

Rezerwat przyrody pn. „Bodzewko” został utworzony na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 19 września 1959 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie naturalnego lasu lipowego wraz z ekosystemem grądu środkowoeuropejskiego *Galio sylvatici-Carpinetum*.

Rezerwat przyrody pn. „Torfowisko Źródliskowe w Gostyniu Starym” został utworzony na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 8 lipca 1963 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych źródłiskowego torfowiska z rzadkimi gatunkami roślin, powstałego na utworze zbliżonym do trawertynowego.

Działania planowane w ramach przedmiotowego dokumentu nie będą realizowane na terenie ww. rezerwatów przyrody, zatem nie wpłyną negatywnie cele i przedmioty ochrony rezerwatu przyrody.

Ustawodawca określił zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1478 ze zm.) katalog zakazów. Może nastąpić sytuacja, że przeprowadzenie planowanych czynności będzie mogło być zrealizowane dopiero po uzyskaniu stosownego

odstępstwa od generalnej reguły, jaką jest ochrona gatunkowa. Realizacja zadań przewidzianych w Programie będzie miała pośredni, neutralny oraz długoterminowy pozytywny wpływ na różnorodność występujących na tym terenie organizmów żywych. Na etapie realizacji inwestycji zwłaszcza liniowych potencjalne zagrożenie dla chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt i ich siedliska, tereny zieleni, zadrzewienia przydrożne może być związane z zajęciem terenu pod inwestycję, robotami ziemnymi, składowaniem materiałów budowlanych, budową dróg dojazdowych, jak również rozjeżdżaniem terenu przez ciężkie maszyny. Należy pokreślić, że tego rodzaju oddziaływania mają charakter odwracalny i krótkookresowy. Miejsca występowania cennych roślin, zwierząt i grzybów należy chronić przed zainwestowaniem. Zmiany te mogą być uzależnione od możliwości uzyskania ewentualnych odstępstw od obowiązujących zakazów, przy czym należy dążyć do maksymalnej ochrony tych siedlisk. Należy w dalszym ciągu chronić i pielęgnować różnorodność biologiczną powiatu poprzez odpowiednie zapisy w dokumentach planistycznych. Należy uwzględniać potrzeby rozwoju obszarów zurbanizowanych przy jednoczesnym poszanowaniu przyrody, różnorodności biologicznej i krajobrazu. Należy chronić już istniejące formy ochrony przyrody przed ich degradacją lub przed zmniejszeniem obszaru objętego ochroną. Pomniki przyrody powinny być pielęgnowane zgodnie z podjętą uchwałą rady gminy. Przed podjęciem uchwały uzgadniającej zakres i warunki przeprowadzenia zabiegów pielęgnacyjnych muszą zostać przeprowadzone oględziny drzewa pomnikowego. Działania te będą mieć długoterminowy pozytywny wpływ na liczebność zwierząt, różnorodność roślin, zachowanie spójności krajobrazu. Pośrednio wpłynie to także na jakość powietrza – pochłanianie nadmiaru dwutlenku węgla przez rośliny, na jakość gleb oraz zasoby i jakość wód powierzchniowych i podziemnych.

Na etapie realizacji działań przewidzianych w projekcie Programu, należy przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej (w tym w głównej mierze: zakazów niszczenia siedlisk i miejsc związanych z rozrodem gatunków chronionych, umyślnego zabijania, okaleczania lub chwytania oraz przypadkowego płoszenia i niepokojenia), określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408), rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380), rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), a także określonych w ustawie o ochronie przyrody. Przed podjęciem prac należy przeprowadzić inwentaryzację pod kątem występowania chronionych gatunków płazów i gadów. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków płazów i gadów termin i sposób wykonania prac należy dostosować do okresów ich migracji i rozrodu. Na etapie realizacji ustaleń projektu Programu należy przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej, w tym w głównej mierze: niszczenia gniazd i siedlisk gatunków chronionych oraz przypadkowego płoszenia, określonych w rozporządzeniu w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, rozporządzeniu w sprawie

ochrony gatunkowej zwierząt, rozporządzeniu w sprawie ochrony gatunkowej roślin, a także określonych w ustawie o ochronie przyrody.

W celu uniknięcia nieumyślnego niszczenia siedlisk gatunków należy przed przystąpieniem do prac dokonać obserwacji lokalizacji inwestycji pod kątem występowania gatunków chronionych. Dla złagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze należy unikać prowadzenia prac w okresie lęgowym oraz rozrodczym. W miarę posiadanych możliwości powinno się umożliwić ptakom gniazdowanie np. poprzez powieszenie budek lęgowych lub pozostawienie/stworzenie miejsc korzystnych do zakładania gniazd.

Wskazanych powyżej danych nie można jednak traktować jako wytycznych do obszarów koniecznych do wyłączenia z jakiegokolwiek zainwestowania. Zwraca się jedynie uwagę na tereny, które charakteryzują się dużą bioróżnorodnością i dlatego każde działanie w ich rejonie musi być dokładnie przeanalizowane pod kątem oddziaływań środowiskowych.

W związku z planowanymi w ramach dokumentu działaniami w zakresie infrastruktury liniowej istnieje ryzyko zagrożenia dla zachowania łączności ekologicznej. Spośród licznych form oddziaływań największe znaczenie w skutkach ekologicznych mają:

- Tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt - efekt barierowy w przypadku dróg związany jest z natężeniem ruchu pojazdów – drogi o natężeniu ruchu zaledwie 1000 pojazdów/dobę powodują utrudnienie w przemieszczaniu się zwierząt, drogi o natężeniu ruchu >10.000 pojazdów/dobę stanowią już nieprzekraczalną barierę dla większości lądowych gatunków zwierząt. Konstrukcja techniczna drogi decyduje o obecności fizycznych barier dla przemieszczania się zwierząt – np. zastosowanie ogrodzeń ochronnych całkowicie uniemożliwia przemieszczanie się gatunków naziemnych, a prowadzenie dróg w nasypach i wykopach znacznie je utrudnia. W efekcie istnienia barier ekologicznych następuje izolacja populacji i siedlisk, ograniczenie możliwości wykorzystania arealów osobniczych (do zdobywania pożywienia, szukania schronienia, dostępu do miejsc rozrodu). Z powodu zahamowania lub ograniczenia migracji i wędrówek gatunki nie mogą kolonizować nowych siedlisk, ograniczony zostaje zasięg przepływu genów, obniżeniu ulega zmienność genetyczna lokalnych populacji, co prowadzi do ich osłabienia i stopniowego wymierania.
- Utrata i degradacja siedlisk - ze względu na wysoki poziom emisji fizykochemicznych związanych z ruchem pojazdów zasięg oddziaływania infrastruktury znacząco wykracza poza obszar zajęty przez drogę. Emisje akustyczne, świetlne, chemiczne oraz zmiany stosunków wodnych powodują degradację siedlisk flory i fauny nawet w odległości > 500 m od źródła. Budowa dróg powoduje dodatkowo szereg negatywnych oddziaływań na siedliska przyrodnicze o charakterze wtórnym, takich jak: rozwój zabudowy kubaturowej (przemysłowej, usługowo-handlowej) wzdłuż nowych traktów,

poprawa dostępności terenu i wzrost penetracji obszarów cennych przyrodniczo przez ludzi.

- Zabijanie zwierząt gatunków dzikich i domowych w wyniku wypadków i kolizji - śmiertelność zwierząt na drogach zależy przede wszystkim od obecności ogrodzeń ochronnych i ich parametrów, natężenia ruchu pojazdów oraz charakteru obszarów przecinanych przez drogę. Najczęstsze ofiary kolizji to płazy, ptaki, małe i średnie ssaki leśne i polno-leśne, rzadziej giną duże ssaki kopytne i drapieżne. Śmiertelność zwierząt zmienia się sezonowo – najwyższa jest zwykle w okresie nasilonych migracji wiosennych i jesiennych oraz dobowo – większość wypadków zdarza się przy zapadającym zmroku i w nocy.

Najpowszechniejszą i najskuteczniejszą metodą ograniczenia śmiertelności zwierząt na drogach są właściwie zaprojektowane i wykonane ogrodzenia ochronne. Rodzaj ogrodzenia musi być dobrany do wymiarów ciała gatunków występujących w sąsiedztwie drogi oraz dostosowany do ich umiejętności pokonywania przeszkód (przeskakiwanie, przeciskanie, wspinanie). Ogrodzenia powinny dodatkowo skutecznie naprowadzać zwierzęta do powierzchni przejść. W przypadku dróg niższych kategorii, gdy nie wprowadzono ogrodzeń ochronnych, powinno się stosować szereg rozwiązań, które ułatwiają zwierzętom bezpieczne przekraczanie dróg:

- Kształtowanie otoczenia drogi. Otoczenie dróg bez ogrodzeń ochronnych powinno być kształtowane w taki sposób by zapewnić możliwie najwyższy poziom bezpieczeństwa zarówno dla kierowców, jak i zwierząt przemieszczających się w poprzek jezdni. Kluczowe jest zapewnienie odpowiedniej widoczności z poziomu jezdni i otoczenia drogi oraz unikanie tworzenia wszelkich barier, które mogą utrudniać zwierzętom dojście do drogi i swobodne jej przekraczanie. W przypadku, gdy droga nie posiada typowych przejść dla zwierząt i ich ruch odbywa się po powierzchni, w otoczeniu dróg nie powinny znajdować się obiekty ograniczające widoczność i utrudniające zwierzętom dojście, w szczególności: głębokie rowy, wysokie nasypy, obiekty odwodnieniowe (zbiorniki, osadniki etc.), bariery energochłonne.
- Ograniczanie barierowego oddziaływania umocnień (ubezpieczeń) koryt cieków wodnych. Budowa i przebudowa dróg wiąże się zazwyczaj ze znaczącą ingerencją w sieć hydrologiczną w ich otoczeniu, w szczególności dotyczy to przebudowy i umacniania koryt cieków. Koryta cieków (o nachyleniu skarp $> 1 : 2$), jak również umocnienia przy użyciu gabionów, narzutu kamiennego o grubej frakcji lub płyt betonowych stanowią przeszkodę fizyczną dla zwierząt utrudniając przechodzenie w poprzek cieków i wychodzenie po wpadnięciu zwierzęcia. Niewłaściwie umocnione koryta powodują ukierunkowanie ruchu wzdłuż cieków, zmieniając przebieg tradycyjnych szlaków migracji oraz blokując dojście do przejść (także po powierzchni drogi). Rowy umocnione przy użyciu prefabrykowanych korytek betonowych o stromych ściankach („korytka krakowskie”) stanowią pełną barierę dla przemieszczania się płazów, gadów i niektórych małych ssaków; zwierzęta uwięzione

w korytkach przemieszczają się wzdłuż umocnionych rowów i giną z wycieńczenia lub wpadają do studni wpadowych/kanalizacyjnych.

- Roślinność ostonowa. Rzędowe nasadzenia drzew i wysokich krzewów wzdłuż krawędzi dróg lub ogrodzeń ochronnych ograniczają kolizje z udziałem nietoperzy i ptaków, poprzez ukierunkowanie ich przelotów wzdłuż i w poprzek drogi. Przy doborze gatunków należy wybierać takie, które nie stanowią atrakcyjnej bazy żerowej i nie powodują tym samym nadmiernego wabienia ptaków w sąsiedztwo drogi. W przypadku nietoperzy nasadzenia dodatkowo powinny spełniać funkcje naprowadzające do obiektów zapewniających im bezpieczne przeloty w poprzek drogi (np. przejścia dla zwierząt, wiadukty)³.

W celu uniknięcia nieumyślnego niszczenia siedlisk gatunków należy przed przystąpieniem do prac dokonać obserwacji lokalizacji inwestycji pod kątem występowania gatunków chronionych. Dla złagodzenia negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze należy unikać prowadzenia prac w okresie lęgowym oraz rozrodczym. W miarę posiadanych możliwości powinno się umożliwić ptakom gniazdowanie np. poprzez powieszenie budek lęgowych lub pozostawienie/stworzenie miejsc korzystnych do zakładania gniazd.

W trakcie realizacji inwestycji powinny być zastosowane odpowiednie, skuteczne rozwiązania zabezpieczające wykopy i studzienki przed dostawaniem się do nich zwierząt, szczególnie płazów, gadów i drobnych ssaków. Wskazane jest zasypywanie wykopów każdego dnia, w przypadku konieczności pozostawienia otwartego wykopu zostanie on zabezpieczony ogrodzeniem lub przykryty siatką tak, aby uniemożliwić wpadanie do niego drobnych zwierząt. Zamontowane studzienki rewizyjne powinny być zamykane pokrywami uniemożliwiającymi dostanie się zwierząt do wnętrza budowanej sieci kanalizacyjnej. Rozpoczęcia prac w terenach niezurbanizowanych (cieki, nieużytki, grunty orne, tereny zadrzewione) dokonać należy poza głównym okresem lęgowym zwierząt. W celu ograniczenia ryzyka związanego z bezpieczeństwem pracy oraz zabezpieczeniu przed możliwością uwięzienia zwierząt w wykopach przy większości prac Wykonawca powinien wykonywać dziennie tyle wykopów ile jest w stanie zasypać. Wykopy podlegające długotrwałemu odkryciu wykonywane w szczególnie trudnych warunkach gruntowo-wodnych można zabezpieczyć, np. poprzez zastosowanie płotków foliowych, a w przypadku długotrwałego odkrycia wykopów krat zabezpieczających wykop, umożliwiających migrację zwierząt. Przed zasypaniem wykopów należy dokładnie sprawdzić jego dno i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt i umożliwić ich ewakuację. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na wyznaczonych placach (przystosowanych do stacjonowania sprzętu), wyposażonych w urządzenia zabezpieczające przed szkodliwym oddziaływaniem na grunty i wody. Wszelkie prace związane z naprawą lub konserwacją sprzętu będą dokonywane poza terenem inwestycji. Roboty ziemne w pobliżu drzew i krzewów mogą być prowadzone wyłącznie w sposób najmniej szkodzący drzewom i

³ <https://korytarze.pl> (dostęp: 13.07.2025 r.)

krzewom. Warunki wykonywania prac ziemnych w pobliżu drzew uzależnione są od odległości i przebiegu projektowanego przedsięwzięcia w stosunku do istniejącego drzewostanu, jego wieku, gatunków i obwodu pni. Należy unikać manewrowania sprzętem ciężkim w pobliżu drzew, składowania materiałów ziemnych w obrębie koron i korzeni drzew, w obrębie korzeni zaniechać zagęszczania gruntu. Należy dokonać przywrócenia do stanu pierwotnego trawników, na których prowadzone będą ewentualne prace, w przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni należy zlecić specjalistycznej firmie usunięcie szkód, w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie. W przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinąć jutą lub matami w celu ochrony przed niską temperaturą.

Działania przewidziane do realizacji w ramach Programu nie będą stanowić zagrożenia dla gatunków roślin, zwierząt i siedlisk, dla których ochrony zostały one powołane.

Na terenach chronionych wszelkie działania podporządkowane są ochronie przyrody. Działania Programu nie wpłyną na zakłócenie integralności i funkcjonowania ekosystemów obszarów chronionych. Na obecnym etapie rozpoznania nie przewiduje się niszczenia siedlisk chronionych roślin, zwierząt i grzybów. Zachodzi konieczność wykonania inwentaryzacji chronionych gatunków w miejscu prowadzenia inwestycji, a w przypadku ich stwierdzenia konieczne jest przeniesienie gatunków lub ich siedlisk po uprzednim uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia w myśl art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody.

Projekt Programu uwzględnia zakazy, jakie obowiązują w stosunku do poszczególnych form ochrony przyrody, wynikające z ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) oraz aktów ustanawiających te obszary, w związku z tym nie planuje się działań, które mogłyby naruszać cele ochrony określone dla tych terenów.

W ramach *Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* nie planuje się zadań, które mogłyby wpłynąć negatywnie na cele ochrony obszarów chronionych występujących na terenie Powiatu gostyńskiego. Zaplanowane do realizacji zadania nie wpłyną negatywnie na liczebność i kondycję populacji, na niszę ekologiczną gatunku, siedliska przyrodnicze, fragmentację siedlisk, izolację siedlisk, zaburzenia funkcji pełnionych przez siedlisko.

Wszelkie przedsięwzięcia podejmowane w celu realizacji założeń Programu muszą uwzględniać właściwe prowadzenie prac infrastrukturalnych, aby w skali regionu nie powodować negatywnych zmian, w tym zmian stosunków wodnych, żyzności siedliska,

warunków siedliskowych na obszarach chronionych położonych też poza terenem danej inwestycji (oddziaływania skumulowane i pośrednie).

W przypadku inwestycji na obszarze chronionym zagrożenie dla świata przyrody stanowi bezpośrednio, fizyczne oddziaływanie człowieka na florę i faunę poprzez fragmentację jednorodnych obszarów przyrodniczych (np. zwartych kompleksów leśnych), powodując m.in. izolację niektórych gatunków zwierząt oraz populacji, ograniczenie lub zahamowanie migracji.. Dodatkowo funkcjonowanie dróg potencjalnie może przyczynić się do wzrostu presji urbanizacyjnej oraz nasilenia presji turystycznej na obszar chroniony. Poprawa stanu technicznego dróg spowoduje upłynnienie ruchu samochodowego, a w efekcie ograniczenie emisji spalin i pozytywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego oraz na stan klimatu akustycznego i w sposób pośredni pozytywnie wpłynie na organizmy żywe. Ponadto podobnie jak w przypadku działań w zakresie budowy sieci wodociągowej i kanalizacyjnej negatywne, krótkotrwałe, odwracalne oddziaływanie wystąpi tylko i wyłącznie na etapie budowy.

Projekt Programu uwzględnia zakazy, jakie obowiązują w stosunku do poszczególnych form ochrony przyrody, wynikające z ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) oraz aktów ustanawiających te obszary, w związku z tym nie planuje się działań, które mogłyby naruszać cele ochrony określone dla tych terenów. Dotyczy to zarówno obszarów chronionych występujących na terenie Powiatu gostyńskiego oraz obszarów chronionych występujących w najbliższym sąsiedztwie.

Wszelkie przedsięwzięcia podejmowane w celu realizacji założeń Programu muszą uwzględniać właściwe prowadzenie prac infrastrukturalnych, aby w skali regionu nie powodować negatywnych zmian, w tym zmian stosunków wodnych, żyzności siedliska, warunków siedliskowych na obszarach chronionych położonych też poza terenem danej inwestycji (oddziaływania skumulowane i pośrednie).

Wszystkie plany i inwestycje, które nie będą wywierały istotnie negatywnego wpływu na obszary chronione, są dopuszczalne. Nawet w razie stwierdzenia znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione nie wyklucza się w bezwzględny sposób możliwości zrealizowania przedsięwzięcia czy przyjęcia planu. Odpowiednie władze mogą zezwolić na takie przedsięwzięcie lub plan, jeśli realizuje on wymogi nadrzędnego interesu publicznego, a interes ten nie może być osiągnięty w inny sposób. Każde działanie, które powodowałoby znaczący negatywny wpływ musi uwzględniać konieczność przeprowadzenia działań kompensacyjnych lub przynajmniej działania mające zminimalizować to oddziaływanie. W takiej sytuacji konieczne jest jednak skompensowanie szkód poniesionych przez przyrodę tak, aby utrzymać spójność i integralność sieci (np. poprzez stworzenie w innym miejscu siedlisk dogodnych dla chronionych gatunków). Jeśli negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk lub gatunków priorytetowych, zgoda może być wydana tylko, jeżeli nadrzędny interes publiczny

wiąże się z ochroną zdrowia i życia ludzi, zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego albo uzyskaniem korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego. W innych, wyjątkowych przypadkach przed udzieleniem zgody, państwo członkowskie musi wystąpić o opinię do Komisji Europejskiej. Szerokość strefy oddziaływania drogi na strukturę, skład i kluczowe procesy ekologiczne kształtujące dane siedlisko uzależniona jest od zasięgu zmian stosunków wodnych, dyspersji biogenów, zanieczyszczeń i wrażliwości siedlisk. Skutki funkcjonowania ciągów komunikacyjnych to:

- utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin,
- wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami,
- zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi,
- przekształcanie terenu przyległego do drogi (osiedlanie się człowieka wzdłuż dróg),
- ekspansja gatunków obcych na danym terenie, związanych z człowiekiem.

Proponowane działania minimalizujące oddziaływania na człowieka, ale również na środowisko, można pogrupować na następujące części: ekrany akustyczne, urządzenia podczyszczające wody opadowe, ogrodzenia, przejścia dla zwierząt, przekrycia ochronne, pasy zieleni izolacyjnej.

Dla przedstawienia obszarów, które należy w szczególności chronić, ze względu na występującą w ich rejonie faunę i florę oraz ze względu na to, że stanowią cenne siedliska (np. kompleksy leśne, doliny cieków), żerowiska lub trasy przelotów. Wszelkie inwestycje na tych terenach powinny być szczegółowo przeanalizowane pod kątem ich wpływu na faunę i florę w ujęciu lokalnym i regionalnym.

W planach nie ma budowy dróg, które negatywnie oddziaływałyby na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze, stanowiące przedmioty ochrony obszarów chronionych ani na ich integralność lub ich powiązania z innymi obszarami. Aby uniknąć ewentualnych negatywnych oddziaływań inwestycji zawartych w harmonogramie Programu na zwierzęta należy budować przejścia dla zwierząt: małych (przepusty), średnich (przejścia dolne – np. zespolone i przejścia górne) i dużych (przejścia górne - wiadukty ekologiczne), wprowadzać ograniczenia ostrzegające kierowców przed możliwością wystąpienia kolizji ze zwierzętami, a także tworząc nowe miejsca siedliskowe i żerowiskowe (nasadzenia krzewów i drzew, zbiorniki wodne). Negatywny wpływ inwestycji drogowych na grzyby, rośliny, tereny zieleni i zadrzewienia przydrożne można ograniczyć poprzez odpowiednie prowadzenie dróg, tak by nie dochodziło do fragmentaryzacji siedlisk. Częstsze kontrole na drogach (w tym także kontrole stanu pojazdów, które mogą zanieczyszczać środowisko) ograniczą możliwość wystąpienia poważnej awarii (w razie wycieku substancji do środowiska).

W ramach zaplanowanych działań nie przewiduje się naruszenia przepisów obowiązujących na terenie obszarów chronionych. Zaplanowane działania będą realizowane tylko i wyłącznie w

przypadku, jeśli będą wynikać z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035, dla której wykonywana jest prognoza oddziaływania na środowisko ma z zasady charakter proekologiczny. Nie zakłada się zatem realizacji przedsięwzięć, których skutkiem czy efektem byłoby występowanie znaczących negatywnych oddziaływań na wybrane komponenty środowiska, lub pogorszenie zasobów przyrodniczych, jako koszt rozwoju gospodarczego jednostki.

5.2. Zdrowie i bezpieczeństwo ludzi

Zaplanowane działania będą wpływały pozytywnie i długoterminowo na mieszkańców Powiatu gostyńskiego. Inwestycje polegające na budowie i przebudowie infrastruktury przyczynią się do poprawy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej na terenie Powiatu, dzięki zwiększeniu jej dostępności komunikacyjnej. Przedsięwzięcia te wpłyną bezpośrednio na poprawę standardu życia mieszkańców, wzrost atrakcyjności terenów inwestycyjnych oraz poprawę stanu zagospodarowania przestrzeni publicznych.

Zrównoważona mobilność w powiecie gostyńskim będzie miała na celu wyeliminowanie niekorzystnych skutków nadmiernego ruchu samochodowego, takich jak zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz utrata przestrzeni publicznej na parkingi. Przekształcenie przestrzeni miejskich i wiejskich na miejsca bardziej dostępne i przyjazne mieszkańcom jest priorytetem, który ma na celu poprawę jakości życia. Rozwój infrastruktury rowerowej oraz pieszej ułatwi codzienne poruszanie się po regionie. Wprowadzenie stref pieszych w centrach miast, ścieżek rowerowych oraz modernizacja chodników poprawi komfort życia i zdrowie mieszkańców, zapewniając im wygodniejsze i bezpieczniejsze przestrzenie do poruszania się. Dzięki temu mieszkańcy będą mieli większą swobodę w poruszaniu się po swoim mieście, co poprawi jakość życia, a także przyczyni się do zdrowia społeczności – więcej pieszych i rowerzystów oznacza lepsze zdrowie i mniej chorób cywilizacyjnych, takich jak otyłość czy choroby układu krążenia.

Modernizacja ciągów komunikacyjnych (oraz wszelkie prace związane z budową), o ile, lokalnie i w krótkim okresie czasu, może negatywnie wpływać na jakość środowiska, w tym na człowieka, mieszkańca Powiatu, to w efekcie ma doprowadzić również do zmniejszenia natężenia hałasu na drogach. Nie ulega jednak wątpliwości, że hałas komunikacyjny będzie wzrastał, ponieważ na drogach pojawia się coraz więcej samochodów. Rozprzestrzenianie się zabudowy na tereny wiejskie będzie powodować konieczność rozbudowy dróg lokalnych, wprowadzanie w dalszej kolejności ograniczeń w prędkości (ze względów bezpieczeństwa), czy modernizacji układów komunikacyjnych w celu upłynnienia ruchu na odcinkach, gdzie będą

występować korki. W związku z powyższym promocja transportu publicznego jest jak najbardziej zasadna, aby ułatwić i usprawnić komunikację pomiędzy największymi miejscowościami Powiatu.

Obecnie na terenie Powiatu nie planuje się inwestycji, które mogą doprowadzić do wystąpienia poważnej awarii, jednak nie można wykluczyć, że zamierzenia inwestycyjne nie ulegną zmianie. W tej sytuacji Program, z braku potrzeby, nie określa ewentualnych, niezbędnych działań zapobiegawczych. Proponuje się natomiast, aby wzmożyć kontrolę transportu substancji niebezpiecznych przez teren Powiatu, tak aby zapobiegać awariom. Zapisy dotyczące modernizacji dróg niewątpliwie wpłyną także na poprawę bezpieczeństwa na drogach, a tym samym na bezpieczeństwo transportowanych substancji i materiałów.

Poprawa warunków środowiska wpłynie pozytywnie na krajobraz, walory turystyczne, co wymiennie przełoży się na poprawę warunków życia oraz zdrowie ludzi.

W Programie wskazuje się na podejmowanie działań związanych ze zwiększeniem świadomości ekologicznej mieszkańców. Poprzez realizację zadania poprawią się warunki życia i zdrowia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego.

5.3. Wody powierzchniowe i podziemne

Na etapie robót budowlanych ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnych kontenerach sanitarnych zlokalizowanych na zapleczu socjalnym. Będą one systematycznie wywożone i opróżniane zgodnie z obowiązującymi zasadami. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko wodne.

Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej może skutkować krótkotrwałym negatywnym wpływem na środowisko. Podczas realizacji przedsięwzięcia wody opadowe z rejonu budowy mogą być odprowadzane bezpośrednio do wód powierzchniowych, co może wiązać się z negatywnym na nie wpływem ze względu na zawartość substancji biogenych i ksenobiotycznych. Brak realizacji działań służących osiągnięciu celów środowiskowych będzie przyczyniać się do nieprawidłowego korzystania z wód, co z kolei przyczyni się do pogorszenia jakości wód np. na skutek wzrostu ich eutrofizacji. Będzie to niosło za sobą szereg konsekwencji np. w postaci niepożądanego zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie wielu parametrów oceny wód powierzchniowych.

Ponadto należy stwierdzić, że działania przewidziane w Programie nie spowodują znaczącego negatywnego oddziaływania na jednolite części wód. Obowiązujący obecnie zaktualizowany Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (PGW) został zatwierdzony przez Radę Ministrów i opublikowany w dniu 23 lutego 2023 r. w drodze rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na

obszarze dorzecza Odry (Dz. U. 2023 poz. 335). Przy ustalaniu celów środowiskowych dla JCWP brano pod uwagę aktualny stan JCWP w związku z wymaganym zgodnie z RDW warunkiem nie pogarszania ich stanu. Dla jednolitych części wód, będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu/potencjału. Ponadto, ustalając cele uwzględniano także różnicę pomiędzy naturalnymi, a silnie zmienionymi oraz sztucznymi częściami wód. Dla naturalnych części wód celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Ponadto, w obydwu przypadkach, w celu osiągnięcia dobrego stanu/potencjału konieczne będzie dodatkowo utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego. Zadania przewidziane do realizacji w ramach dokumentu Programu nie będą negatywnie oddziaływały na JCWP zlokalizowane na terenie Powiatu.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięć do prac budowlanych wykorzystywany będzie sprzęt w dobrym stanie technicznym. Tankowanie oraz naprawa sprzętu nie będzie prowadzona na terenie inwestycji i zaplecza budowy. Miejsca prowadzonych prac zostaną wyposażone w sorbenty, co pozwoli na szybkie usunięcie zanieczyszczeń a tym samym pozwoli ograniczyć negatywny wpływ na środowisko gruntowo-wodne. Roboty prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn, co winno gwarantować właściwą ochronę środowiska gruntowo-wodnego w rejonie prowadzonych prac. Materiały budowlane takie jak: kruszywa, piasek, beton, wbudowywane będą bezpośrednio w miejsce docelowe. Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby zostaną wyłożone materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia robót budowlanych. Teren budowy zostanie wyposażony w system odprowadzania ścieków bytowych w postaci szczelnych bezodpływowych zbiorników. W miarę potrzeb będą one wywożone przez uprawnione firmy.

5.4. Powietrze i klimat

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 przewiduje realizację szeregu zadań. W trakcie prac budowlanych należy spodziewać się okresowych emisji pyłów i gazów, spowodowanych pracami budowlanymi i konstrukcyjno-montażowymi (wykopy, wzmożony ruch pojazdów itp.). Uciążliwości z nimi związane ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Zadania przewidziane w Programie ukierunkowane są bezpośrednio lub pośrednio na poprawę jakości powietrza atmosferycznego oraz minimalizację emisji gazów cieplarnianych, a także przeciwdziałanie zmianom klimatu.

Realizacja planowanych zadań w zakresie budowy ścieżek rowerowych oraz budowy i przebudowy dróg oraz innych działań przewidzianych w ramach dokumentu wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót

ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne. Realizacja tych zadań wpłynie na zmniejszenie zapylenia i ograniczenie emisji spalin poprzez zwiększenie ruchu rowerowego. Na etapie eksploatacji przedsięwzięć nie będą one istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. W związku z powyższym stwierdzono, że realizacja przedsięwzięć nie przyczyni się do znaczącego pogorszenia jakości powietrza w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego.

Realizacja przedsięwzięć związana będzie z chwilowym oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Źródłem krótkotrwałych i odwracalnych uciążliwości w zakresie emisji hałasu do środowiska będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Emisja ta wystąpi jedynie lokalnie, będzie miała przejściowy charakter, postępować będzie wraz z przesuwanym się frontem robót oraz ustąpi po zakończeniu prac realizacyjnych. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięć, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

W związku z realizacją przedsięwzięć w zakresie budowy ścieżek rowerowych nie zakłada się zwiększenia ruchu samochodowego. Wręcz przeciwnie, dokument przewiduje, że w związku z realizacją planowanych zadań zmniejszy się ruch samochodowy na korzyść ruchu rowerowego. Natomiast w przypadku przebudowy dróg nie przewiduje się zwiększenia ruchu samochodowego, zakłada się, że będzie on utrzymywał się na tym samym poziomie na korzyść poprawy komfortu przemieszczania się po zmodernizowanej infrastrukturze. Nie przewiduje się zatem przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Przedsięwzięcia zostaną zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Planowane zadania będą związane z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się maszyn budowlanych i pojazdów. Realizacja inwestycji bezpośrednio nie wywoła wzrostu emisji gazów cieplarnianych, gdyż nie wpłynie na wzrost ilości pojazdów poruszających się drogami wzdłuż których planuje się lokalizację inwestycji. Konstrukcja i technologia wykonania jak i eksploatacji będzie zgodna z aktualnymi wymaganiami, a tym samym przedsięwzięcia zostaną przystosowane do postępujących zmian klimatu. Realizacja inwestycji, zgodna z aktualnymi przepisami i aktualnym stanem wiedzy technicznej, ograniczy wrażliwość przedsięwzięć na zmiany klimatu. Uwzględniając rodzaj i skalę planowanych przedsięwzięć należy stwierdzić, że nie wpłyną one znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji.

Zaplanowana budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury drogowej wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Pozwoli na wyemitowanie zagrożenia dla zdrowia ludzi związanego z zanieczyszczeniem powietrza. Działania te mają charakter pozytywny i długotrwały. Polegają na zmniejszeniu emisji niezorganizowanej z systemu transportowego poprzez zwiększenie płynności ruchu, poprawę stanu technicznego nawierzchni dróg. Poprawa stanu technicznego dróg spowoduje upłynnienie ruchu samochodowego oraz redukcję pracy przewozowej, a w efekcie ograniczenie emisji spalin i pozytywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego i klimat. W sposób pośredni pozytywnie wpłynie to na zdrowie ludzi i na organizmy żywe.

Rozwój infrastruktury drogowej w niesprzyjających warunkach atmosferycznych może powodować okresowy wzrost poziomów zanieczyszczeń powietrza, zwłaszcza w okresie grzewczym i w trakcie warunków inwersyjnych. Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy ooś, zostanie poprzedzona procedurą oddziaływania na środowisko, w ramach której zostaną przeprowadzone obliczenia prognozowanej emisji zanieczyszczeń powietrza, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie określać warunki korzystania ze środowiska uwzględniając obowiązujące normy. Mając powyższe na uwadze, zakłada się, że realizacja inwestycji nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2021 poz. 845).

Przewiduje się również rozwój infrastruktury rowerowej, w tym zwiększenie liczby i długości ścieżek rowerowych, jak i rozbudowę infrastruktury wspierającej przy ścieżkach rowerowych (np. modernizacja oświetlenia ulicznego). Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych wpłynie pozytywnie na stan zdrowia mieszkańców, stan fauny i flory, a także na dobrą kondycję dóbr materialnych i kulturowych. Ścieżki rowerowe wzbogacą ponadto estetykę krajobrazu. Z uwagi na charakter prac wykonawczych możliwe jest wystąpienie także negatywnych, krótkoterminowych i odwracalnych oddziaływań bezpośrednich na powierzchnię ziemi oraz elementy biotyczne.

Pozytywny wpływ na jakość powietrza mają działania edukacyjne. Edukacja ekologiczna mieszkańców powiatu, na tematy związane z emisją zanieczyszczeń, doprowadzi do zmniejszenia się ilości zanieczyszczeń przedostających się do powietrza atmosferycznego.

Realizacja zaplanowanych inwestycji w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy jakości powietrza na obszarze, na którym zdiagnozowano występowanie przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀ (strefa wielkopolska).

5.5. Powierzchnia ziemi, krajobraz i gleby

W wyniku realizacji założeń Programu nastąpi lokalne przekształcenie powierzchni ziemi oraz zmiana struktury. Wszelkie przekształcenia prowadzące do realizacji nowego zainwestowania wiążą się z trwałym oddziaływaniem na powierzchnię terenu.

Należy mieć na uwadze, że krajobraz jak i powierzchnia ziemi są elementami antropogeniczne przekształconymi, a więc realizacja działań zapisanych w dokumencie w głównej mierze dotyczyć będzie terenów już przekształconych.

Budowa nowych elementów infrastruktury oddziałuje w sposób znaczący na powierzchnię ziemi, ponieważ następuje zmiana ukształtowania terenu oraz zmniejsza się powierzchnia biologicznie czynna, zmianie ulegają stosunki gruntowo-wodne oraz sposób odpływu i retencjonowania wód opadowych i roztopowych. Modernizacja (przebudowa) dróg, budowa ścieżek rowerowych oraz węzłów przesiadkowych będzie prowadzona głównie na terenach zurbanizowanych, gdzie pokrywa glebowa jest już przekształcona.

Rozwój gospodarczy i społeczny Powiatu musi być spójny z założeniami polityki przestrzennej oraz nie powodować negatywnych oddziaływań w przestrzeni. Gospodarowanie przestrzenią będzie oparte o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego stanowiące akty prawa miejscowego.

Nie przewiduje się możliwości powstania zasadniczych zmian czy przekroczeń określonych prawem parametrów i standardów jakości środowiska, naruszenia trwałości zasobów i ciągłości funkcji ekologicznych na dużą skalę, zagrożenia dla liczebności i bioróżnorodności gatunków, istotnych barier dla migracji, zagrożenia dla obszarów przyrodniczo cennych, w tym dla celu i przedmiotu ochrony obszarów chronionych oraz ich integralności w związku z opracowywaniem dokumentu.

Lokalny ład przestrzenny może zostać zaburzony budową ekranów akustycznych, remontami. Jest to jednak bardzo subiektywne odczucie. Właściwie przeprowadzone prace, projekty wkomponowane w lokalny krajobraz nie powinny negatywnie wpłynąć na wygląd estetyczny obszaru.

Realizacja planowanych inwestycji wiąże się z zastosowaniem m.in. wody, surowców czy paliwa, w tym materiałów takich jak: mieszanki mineralno-asfaltowe, tłuczeń kamienny, beton konstrukcyjny lub stabilizowny, piasku, energii elektrycznej do zasilania urządzeń elektrycznych. Planowane przedsięwzięcia nie zaliczają się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcia nie są zagrożone

ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk.

Gospodarowanie odpadami w związku z realizacją i eksploatacją przedmiotowych przedsięwzięć odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie realizacji przedsięwzięć będą powstawać przede wszystkim odpady określone w grupie 17 rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 3 stycznia 2020 r. poz. 10), obejmujące m.in. odpady z remontu i przebudowy dróg, glebę i ziemię czy urobek z pogłębiania. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Powstające odpady będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu. W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się możliwości powstania odpadów niebezpiecznych, jednak nie można wykluczyć powstania takich odpadów, w szczególności sorbentów. W związku z tym, w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z odpadów należy pamiętać, aby w przypadku gromadzenia odpadów niebezpiecznych magazynować je na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w szczelnych pojemnikach zabezpieczających odpady przed warunkami atmosferycznymi i dostępem osób trzecich.

Przedmiotowy dokument jest zgodny również z rekomendacjami zawartymi w Audycie krajobrazowym województwa wielkopolskiego. Jak wskazano w rozdziale 2.2 niniejszej prognozy, obszar Powiatu gostyńskiego położony jest w granicach trzech krajobrazów priorytetowych określonych w „Audycie krajobrazowym województwa wielkopolskiego” o nazwie: Gola, Pępowo, Rejon Lipówki. Ustalenia projektu dokumentu są zgodne z wnioskami i rekomendacjami dotyczącymi kształtowania i ochrony krajobrazów priorytetowych. Realizowane inwestycje będą wykonywane zgodnie z rekomendacjami dotyczącymi kształtowania i ochrony krajobrazu, zawartymi w audycie. Ponadto, po przeprowadzonej analizie działań planowanych do realizacji w ramach Programu stwierdzono, iż nie stanowią one zagrożeń określonych w audycie dla wskazanych wyżej krajobrazów priorytetowych.

Podczas realizacji inwestycji należy zatem w szczególny sposób zachować ostrożność podczas realizacji działań budowlanych, aby nie spowodować degradacji krajobrazu priorytetowego. W rozdziale 5.1 prognozy wskazano działania, które należy podjąć, aby uniknąć degradacji środowiska oraz krajobrazu. Należy również wskazać, że wszelkie inwestycje zaplanowane w ramach dokumentu będą realizowane zgodnie z przepisami prawa, przy zastosowaniu technologii prac przyjaznej środowisku, aby uniknąć niekorzystnych zmian w krajobrazie. W ramach dokumentu Programu zaplanowane zadania w zakresie wdrożenia zmian wynikających z nowego systemu planowania przestrzennego w celu poprawy ładu przestrzennego powiatu, gdzie uwzględnione zostaną rekomendacje dotyczące kształtowania i ochrony krajobrazów priorytetowych.

Szczególnie ważnym elementem jest ochrona krajobrazu w myśl ustawy z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz. U. z 2015 r. poz. 774). W myśl powyższego dokumentu należy dążyć do takiego ustalania lokalizacji, aby ograniczyć do minimum negatywny wpływ nie tylko na zdrowie ludzi, ale także na krajobraz przyrodniczy i kulturowy. Szczegóły lokalizacji tego typu obiektów ustalane będą w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Oddziaływanie przyjętych w Programie rozwiązań na krajobraz w aspekcie środowiskowym opiera się na ocenie stopnia naturalności krajobrazu, jego struktury i zniekształceń. Krajobraz, jako komponent wielu czynników, ulega przemianom pod wpływem naturalnych procesów zachodzących w środowisku biotycznym i abiotycznym oraz oddziaływań antropogenicznych. Działalność człowieka jest czynnikiem, który najsilniej ingeruje w struktury przyrodnicze, a więc i krajobraz. Zmiany użytkowania terenów doprowadzają do poważnych i nieodwracalnych przekształceń krajobrazu. Prognozuje się jednak, że istniejący krajobraz w szczególności terenów wiejskich zmieni się w małym zakresie, tylko w okolicach wprowadzenia nowej zabudowy, bądź budowy dróg. Założenia ochrony krajobrazu wynikają z Europejskiej Konwencji Krajobrazowej (Dz. U. z 2006 r., nr 14, poz. 98), która wskazuje na potrzebę ochrony krajobrazu oraz konieczność prowadzenia działań na rzecz zachowania i utrzymania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu. Stąd też wszystkie działania inwestycyjne powinny uwzględniać lokalne warunki krajobrazowe tak, aby ukierunkowywać i harmonizować rozwój przestrzenny i gospodarczy ze specyfiką terenu Programu. Zmiany gospodarcze i społeczne, a także środowiskowe to nakładające się na siebie czynniki, których nie da się niekiedy uniknąć, ale powinno się je ograniczyć w stosunku do negatywnego oddziaływania na krajobraz.

Dzięki planowanym działaniom znacznie poprawi się krajobraz obszaru, który zdecydowanie zyska na wartości. Zachowane zostaną jednak dotychczasowe, charakterystyczne cechy krajobrazu Powiatu gostyńskiego. Dodatkowo znaczna część działań dotyczy obiektów umieszczonych pod powierzchnią ziemi, a wszelkie powstałe z tym niegodności zostaną natychmiastowo usunięte, nie powodując zmian w krajobrazie. Teren, na którym zadanie będzie realizowane zostanie uporządkowany. Realizacja zaplanowanych działań nie będzie zakłócała postanowień Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. Wśród wszystkich kierunków interwencji zaplanowanych w Programie należy wskazać takie, dzięki którym znacznie poprawi się krajobraz powiatu. Należą do nich m.in. zadania dotyczące rozbudowy sieci ścieżek rowerowych i tras pieszych.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 przewiduje do realizacji działania dotyczące budowy dróg i ścieżek rowerowych, a także sieci infrastruktury technicznej. Uciążliwość dla środowiska glebowego będzie związana z realizacją robót ziemnych oraz pracy maszyn drogowych. Faza realizacji będzie wymagała zajęcia całego terenu dróg, a nawet obszaru poza nimi szczególnie w tych miejscach gdzie przewiduje się budowę chodników. Poza terenem modernizacji dróg, oddziaływanie omawianego

przedsięwzięcia na bezpośrednie otoczenie glebowe ograniczy się do pasa drogowego, wyznaczonego planem zagospodarowania terenu. Przebudowa dróg spowoduje całkowitą zmianę formy jej dotychczasowego użytkowania. Na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie miejsc tymczasowej lokalizacji obiektów pomocniczych – dojazdów na plac budowy, placów składowych, parkingów dla maszyn roboczych.

W określeniu stopnia zagrożenia gleb, związanego z planowanymi inwestycjami w zakresie budowy dróg, ścieżek rowerowych oraz sieci infrastruktury technicznej, istotne znaczenie mają: tracona powierzchnia gleb, ich wartość bonitacyjna oraz wrażliwość na zmiany spowodowane modernizacją istniejących dróg. Przy wykonywaniu prac ziemnych, w czasie pracy maszyn budowlanych nastąpi silne przekształcenie gleb w pasie technicznym robót budowlanych, obejmujące:

- usunięcie wierzchniej warstwy humusowej (o znacznej zawartości próchnicy) staje się to często przyczyną zniszczenia głębiej leżących warstw geologicznych;
- mechaniczne zniszczenie gleby w obrębie nowych fragmentów jezdni i poboczy;
- zniekształcenie struktury gleby wskutek jej zagęszczania i ugniatania, spowodowanego pracą ciężkiego sprzętu zmechanizowanego; prace te mogą spowodować poprzez ugniatanie części stałych gleby, zmniejszenie jej porowatości i usunięcie głązów (powietrza glebowego);
- lokalne przesuszenie lub zawodnienie gleb spowodowanych zaburzeniem stosunków wodnych przy wykonywaniu wykopów lub w czasie ich odwadniania;
- zanieczyszczenie gruntu substancjami ropopochodnymi w wyniku wycieków z maszyn drogowych i taboru samochodowego;
- narażenie zwałowanej ziemi na przesuszenie, przemarznięcie i inne wpływy środowiska zależnie od warunków pogodowych.

Bezpośrednie oddziaływanie w czasie realizacji inwestycji na powierzchnię ziemi i glebę będzie lokalne i ograniczy się praktycznie do pasa o wielkości kilku metrów od osi w obie strony drogi.

5.6. Klimat akustyczny

Podczas prac budowlanych i modernizacyjnych obiektów użyteczności publicznej, dróg, infrastruktury sportowej, kulturalnej i komunalnej, może wystąpić krótkoterminowe zwiększenie się poziomu hałasu, a także pojawić się mogą wibracje i drgania. Zmiany te będą miały jednak charakter przejściowy i krótkotrwały.

Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej może oddziaływać na klimat akustyczny. Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A [dB], zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) dla dróg i linii kolejowych wynosi:

- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, terenów domów opieki społecznej i terenów szpitali w miastach – 64 dB dla wszystkich dób w roku, 59 dB dla wszystkich pór nocy;
- dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy zagrodowej, terenów mieszkaniowo-usługowych, terenów rekreacyjno-wypoczynkowych – 68 dB dla wszystkich dób w roku, 59 dB dla wszystkich pór nocy.

Określając przewidywane znaczące oddziaływania na klimat akustyczny, należy zwrócić uwagę głównie na przebiegające przez jednostkę ciągi komunikacyjne, gdyż klimat akustyczny na tym terenie kształtują przede wszystkim źródła komunikacyjne - głównie trasy ruchu samochodowego. Głównym powodem uciążliwej emisji hałasu, ogólnie, obok stosunkowo wysokiego natężenia ruchu pojazdów, jest wysoki udział w potoku ruchu pojazdów ciężkich, który w szczególności negatywnie oddziałuje na terenach zwartej zabudowy miejscowości.

W ramach działań mających poprawić klimat akustyczny na terenie Powiatu gostyńskiego, można wyróżnić działania administracyjne oraz inwestycyjne. Te pierwsze polegają na wprowadzaniu standardów akustycznych w planach zagospodarowania przestrzennego, co ma na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem, poprzez odpowiednie planowanie, np. ciągów komunikacyjnych. Działania inwestycyjne obejmują modernizację dróg oraz instalację urządzeń ograniczających hałas. Modernizacja nawierzchni dróg zmniejsza ilość hałasu i wibracji przedostających się do otoczenia, co ma korzystny wpływ na organizmy żywe jak i budynki.

Podsumowując, polepszenie stanu klimatu akustycznego, jak również zmniejszenie obszarów narażonych na hałas powinno nastąpić głównie poprzez:

- odciążanie ciągów komunikacyjnych (budowa alternatywnych odcinków dróg),
- metody organizacyjne (np. kontrole i/lub ograniczanie prędkości pojazdów),
- stosowanie nawierzchni SMA (Stone Mastic Asphalt),
- wprowadzenie ekranów akustycznych (w ostateczności),
- strefy ograniczonego użytkowania (Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej, obiektów sieci gazowej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania).

Realizacja przedsięwzięć związana będzie z chwilowym oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Źródłem krótkotrwałych i odwracalnych uciążliwości w zakresie emisji hałasu do środowiska będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Emisja ta wystąpi jedynie lokalnie, będzie miała przejściowy charakter, postępować będzie wraz z przesuwanym się frontem robót oraz ustąpi po zakończeniu prac realizacyjnych. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięć, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

W związku z realizacją przedsięwzięć w zakresie budowy ścieżek rowerowych nie zakłada się zwiększenia ruchu samochodowego. Wręcz przeciwnie, dokument przewiduje, że w związku z realizacją planowanych zadań zmniejszy się ruch samochodowy na korzyść ruchu rowerowego. Natomiast w przypadku przebudowy dróg nie przewiduje się zwiększenia ruchu samochodowego, zakłada się, że będzie on utrzymywał się na tym samym poziomie na korzyść poprawy komfortu przemieszczania się po zmodernizowanej infrastrukturze. Nie przewiduje się zatem przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Projekt Programu przewiduje podejmowanie działań, które będą wpływały na środowisko. Działania te, to przede wszystkim działania inwestycyjne, które będą ingerować w środowisko głównie na etapie ich realizacji, powodując przejściowe uciążliwości. W wyniku realizacji ustaleń Programu na terenach, na których wprowadzone zostanie nowe zainwestowanie, dojdzie do przekształceń w środowisku, typowych dla terenów nowych inwestycji w zakresie powierzchni biologicznie czynnych, roślinności, krajobrazu, zagrożeń hałasem. Jednocześnie ustalenia Programu porządkują zasady zagospodarowania na tym terenie, wprowadzając szereg zapisów, których celem jest ograniczenie przekształceń środowiska przyrodniczego. Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko, na etapie realizacji poszczególnych zadań leży w gestii wykonawców i dotyczy sprzętu (hałas, emisja spalin), organizacji prac (unikanie prac będących źródłem hałasu w porze nocnej).

Analiza działań zaplanowanych w Programu pozwoliła stwierdzić, że nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na pogorszenie stanu klimatu akustycznego. Krótkotrwałe negatywne oddziaływania mogą pojawić się jedynie na etapie realizacji inwestycji (np. przebudowy drogi). Jednak w konsekwencji prowadzonych prac (np. modernizacji nawierzchni) osiągnięta zostanie trwała poprawa jakości klimatu akustycznego.

Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej zostanie poprzedzona procedurą oddziaływania na środowisko, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy o oś, w ramach której zostaną przeprowadzone obliczenia prognozowanej emisji hałasu, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie określać warunki korzystania ze środowiska uwzględniając obowiązujące normy. Zakłada się, że uciążliwość inwestycji realizowanych w

ramach PZMM ograniczać się będzie do uciążliwości w granicach władania poszczególnych inwestycji i nie będzie przekraczać dopuszczalnych norm określonych ww. rozporządzeniem.

5.7. Zasoby naturalne

Realizacja wskazanych działań w ramach niniejszego obszaru będzie miała w większości pozytywny wpływ na zasoby naturalne Powiatu. Nastąpi poprawa stanu środowiska naturalnego, a tym samym warunków i jakości życia. W ramach planowanych działań nie planuje się realizacji jakichkolwiek zadań lub wytworzenia infrastruktury, które mogłyby negatywnie wpływać na stan zasobów naturalnych. Odstąpienie od realizacji założeń Programu byłoby utratą szansy na realizację działań sprzyjających rozwojowi gospodarki niskoemisyjnej i gospodarki o obiegu zamkniętym. Wynika to z tego, że w wyniku realizacji kierunków wskazanych w projekcie Programu możliwe będzie:

- 1) zmniejszenie zapotrzebowania na nieodnawialne surowce energetyczne i mineralne,
- 2) wspieranie projektów z dziedziny gospodarki o obiegu zamkniętym,
- 3) wspieranie projektów związanych z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii.

5.8. Zabytki i dobra materialne

Działania wyznaczone w projekcie Programu w większości mają charakter neutralny lub pozytywny na dobra materialne. Wynika z tego, że wszelkie działania realizowane w oparciu o te wytyczne będą miały wpływ na ogólną poprawę stanu i jakości dóbr materialnych i dóbr kultury.

Planowane zadania nie będą realizowane w obrębie zabytków. Zwiększy się natomiast ilość i jakość dóbr materialnych występujących na terenie Powiatu.

5.9. Oddziaływania skumulowane

Oddziaływania skumulowane są definiowane jako zmiany w środowisku, wywołane wpływem danego rodzaju działalności, w połączeniu z innymi przeszłymi, obecnymi lub realnymi przyszłymi działaniami⁴. W związku z tym oddziaływanie na środowisko, należy rozpatrywać nie tylko w kontekście poszczególnych jego komponentów, ale także w kontekście środowiska jako całości, biorąc pod uwagę sumę oddziałujących na nie jednocześnie czynników. Kumulacja oddziaływań następuje w wyniku jednoczesnego oddziaływania kilku czynników lub różnych działań oraz kumulacji oddziaływań skutków w czasie.

Analiza potencjalnego oddziaływania skumulowanego wskazuje, że niebezpieczna jest kumulacja oddziaływania przede wszystkim następujących kierunków interwencji:

⁴ Gerlée A., Kaim K. (2011), *Metody oceny oddziaływań skumulowanych w procedurze OOS – wybrane zagadnienia*, „Czasopismo Techniczne. Architektura”, nr 108(6-A), s. 107-111

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami),
- Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride),
- Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.

Termin i sposób wykonania prac należy dostosować do okresów lęgowych, rozrodczych i hibernacji. Wykonywane prace muszą być poprzedzone szczegółową inwentaryzacją przyrodniczą.

Skumulowane oddziaływania planowanych inwestycji nie powinny powodować znaczących niekorzystnych oddziaływań w środowisku. Kumulacja oddziaływań w środowisku związana będzie przede wszystkim ze wzmocnieniem działań budowlanych i związanych z tym procesem oddziaływań.

Uporządkowanie terenu z ukierunkowaniem przyrostu zabudowy, określenie zasad kształtowania nowego zainwestowania wykorzystującego walory kulturowe i przyrodnicze terenu inwestycji i terenów sąsiednich spowoduje podniesienie rangi obszaru.

Na tą chwilę przewiduje się, że zakres i skala planowanych w Programie inwestycji nie powoduje ryzyka skumulowania oddziaływań – realizacja zadań będzie rozłożona w czasie, także ze względu na ograniczone środki finansowe.

Realizacja zadań, w wyniku których nastąpi zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i ich prekursorów wpłynie pozytywnie na łagodzenie zmian klimatu. Nie przewiduje się również negatywnego oddziaływania zadań na różnorodność biologiczną. W wyniku realizacji zadań ujętych w Programie siedliska występujące na analizowanym obszarze oraz objęte ochroną gatunki flory i fauny nie zostaną poddane negatywnym oddziaływaniom.

Inwestycje będą prowadzone przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i minimalizacji uciążliwości ich prowadzenia. W celu uniknięcia uciążliwości związanych z oddziaływaniami skumulowanymi należy dokładnie zaplanować harmonogram prac oraz na bieżąco informować interesantów z określonym wyprzedzeniem o zamiarze i harmonogramie prowadzenia prac budowlanych. Zaplanowanie zadania nie będą oddziaływały w sposób skumulowany na środowisko.

6. Przewidywane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji PZMM

Większość z wyznaczonych działań zakłada poprawę stanu środowiska oraz warunków życia mieszkańców analizowanego obszaru. Zaplanowane do realizacji działania cechuje uwzględnienie aspektów środowiskowych oraz wspieranie idei zrównoważonego rozwoju. W ramach PZMM nie przewidziano kierunków działań ani zadań, które mogłyby negatywnie oddziaływać na środowisko. Realizacja przede wszystkim działań o charakterze infrastrukturalnym może czasowo negatywnie wpływać na środowisko, co wiąże się z prowadzeniem robót budowlanych. Jednakże oddziaływania te będą miały charakter odwracalny i będą występowały krótkoterminowo.

Możliwe negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko można ograniczyć poprzez podjęcie wszelkich możliwych działań łagodzących, zapobiegających już na etapie planowania negatywnym oddziaływaniom na środowisko. Poniższej przedstawiono propozycje działań łagodzących dla poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego.

Tabela 14. Propozycje możliwych sposobów ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko

ELEMENT ŚRODOWISKA PRZYRODNNICZEGO	PROPOZYCJE DZIAŁAŃ ŁAGODZĄCYCH
Różnorodność biologiczna/rośliny /zwierzęta	➤ inwentaryzacja przyrodnicza pod kątem występowania ptaków czy innych zwierząt oraz cennych gatunków roślin, szczególnie objętych ochroną; przeprowadzanie wszelkich prac poza okresem lęgowym ptaków czy okresem godowym innych zwierząt; ➤ zapewnienie stałego monitorowania wpływu inwestycji na różnorodność biologiczną, faunę i florę; ➤ wprowadzenie dodatkowych nasadzeń drzew i zieleni urządzonej (gatunków rodzimych) w celu ewentualnej kompensacji przyrodniczej,
Ludzie	➤ oznakowanie obszarów w miejscach prowadzenia robót budowlanych; ➤ realizacja robót zgodnie z zasadami BHP i PPOŻ; ➤ wykorzystywanie wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń; ➤ wykonywanie działań inwestycyjnych tylko w dozwolonych godzinach w celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń i uciążliwego hałasu; ➤ stosowanie systemów zabezpieczających rusztowania oraz maszyny i urządzenia podczas remontów i innych prac budowlanych; ➤ stosowanie roślinności izolacyjnej.
Woda	➤ odpowiednie zabezpieczenia terenów przed przedostaniem się niepożądanych substancji do wód dbałość o szczelność zbiorników paliw w maszynach wykorzystywanych podczas prac; ➤ zachowanie szczególnej ostrożności podczas prowadzenia prac w bezpośrednim sąsiedztwie rzek czy zbiorników wodnych; ➤ zapewnienie pracownikom dostępu do przenośnych toalet; ➤ ograniczanie powierzchni nieprzepuszczalnych np. poprzez stosowanie materiałów przepuszczalnych do budowy parkingów, ciągów pieszych i rowerowych;
Powietrze	➤ tworzenie pasów zieleni izolacyjnej; ➤ propagowanie alternatywnych form transportu (ruch piesz, rowerowy, komunikacja zbiorowa);

ELEMENT ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO	PROPOZYCJE DZIAŁAŃ ŁAGODZĄCYCH
Powierzchnia ziemi	➤ odpowiednie przechowywanie/składowanie materiałów budowlanych; kontrolowanie szczelności zbiorników paliwowych w pojazdach wykorzystywanych przy pracach; ➤ odpowiednie składowanie odpadów powstałych podczas pracy;
Krajobraz	➤ tworzenie miejsc z zielenią urządzoną;
Klimat	➤ stosowanie nasadzeń drzew i krzewów oraz zieleni urządzonej; ➤ dbałość o przestrzeganie zasad ochrony środowiska naturalnego; ➤ promowanie niezmotoryzowanych form transportu;
Zabytki i dobra materialne	➤ odpowiednie planowanie realizacji projektów, tak by nie zakłócić istniejącego układu przestrzeni publicznej; ➤ szczegółowe uzgadnianie przeprowadzania działań inwestycyjnych w obiektach o szczególnym znaczeniu historycznym lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
Obszary objęte ochroną, w tym Obszary Natura 2000	➤ przestrzeganie przepisów ochrony przyrody na tych terenach i ustanowionych planów zadań ochronnych; ➤ wzmocnienie kontroli realizacji danego przedsięwzięcia, szczególnie w zakresie możliwego wpływu na stan środowiska; ➤ uwzględnienie okresów lęgowych i rozrodczych ptaków, nietoperzy i zwierząt; ➤ prawidłowe zabezpieczenia terenów prowadzenia inwestycji oraz pracujących, maszyn i urządzeń; ➤ selektywne gromadzenie wszelkich powstających odpadów; ➤ systematyczne prowadzenie prac porządkowych.

Źródło: opracowanie własne

W przypadku, gdy całkowite uniknięcie danego oddziaływania jest niemożliwe i istnieje niebezpieczeństwo nieodwracalnego zniszczenia szczególnie cennych elementów przyrody, konieczne jest podjęcie odpowiednio wcześniej działań kompensacyjnych. Należy m.in. zapewnić odtworzenie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych, sztuczne zasilanie osłabionych populacji, tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i różnorodnych tras migracji zwierząt.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko zaplanowanych w PZMM działań można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji oraz odpowiedni dobór rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, ponieważ skala wywoływanych przez nie oddziaływań środowiskowych zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań i zastosowanych rozwiązań ograniczających negatywny wpływ na środowisko. W poniższej tabeli zestawiono zadania, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na poszczególne elementy środowiska i ludzi oraz przedstawiono sposoby zapobiegania, ograniczania i kompensacji przyrodniczej negatywnych oddziaływań.

Tabela 15. Sposoby zapobiegania, ograniczania i kompensacji negatywnych oddziaływań zaplanowanych działań w ramach PZMM

ZADANIA ZAPLANOWANE W PZMM	SPOSOBY ZAPOBIEGANIA, OGRANICZANIA I KOMPENSACJI NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe)	➤ ograniczenie propagacji hałasu poprzez zastosowanie obudów, ekranów akustycznych, wałów z ziemi itp., ➤ stosowanie materiałów dźwiękochłonnych w celu zmniejszenia odbić dźwięku, ➤ organizacja pracy, ograniczająca liczbę osób i czas ekspozycji na hałas,

ZADANIA ZAPLANOWANE W PZMM	SPOSOBY ZAPOBIEGANIA, OGRANICZANIA I KOMPENSACJI NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ
między miejscowościami) Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride) Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (obwodnice miejscowości, remonty dróg powiatowych istotnych dla przemysłu i rolnictwa) z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów	➤ stosowanie harmonogramów prac, ograniczających narażenie na hałas lokalnych mieszkańców, ➤ polewania placu budowy wodą w celu zmniejszenia pylenia z dróg, ➤ stosowanie tzw. cichych nawierzchni, ➤ ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w środowisko, ➤ racjonalna gospodarka materiałami i minimalizacja powstawania odpadów, ➤ sprawne przeprowadzenie prac, ➤ stosowanie sprzętu, który powoduje jak najmniejsze zanieczyszczenie środowiska, ➤ wykorzystanie mas ziemnych do wyrównania powierzchni ziemi (jeżeli jest to uzasadnione), ➤ w przypadku kolizji z terenami zielni, niezbędne jest zabezpieczenie drzew wraz z ich bryłą korzeniową w pobliżu której prowadzone są prace, ➤ ograniczenie do niezbędnego minimum usuwania drzew i krzewów będących w kolizji z planowaną inwestycją, ➤ wcześniejsza inwentaryzacja przyrodnicza miejsc planowanych prac, ➤ prowadzenie prac budowlanych poza okresem lęgowym ptaków, rozrodu płazów (tam, gdzie zidentyfikowano ich obecność i takie działania są uzasadnione), ➤ zaplanowanie optymalnej organizacji ruchu na czas prac, ➤ prowadzenie prac w porze dziennej, ➤ stosowanie zieleni izolacyjnej - nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż ciągów komunikacyjnych, które stanowią skuteczny środek ograniczający niekorzystny wpływ szlaków komunikacyjnych w zakresie emisji substancji do powietrza, ➤ tam, gdzie to konieczne należy budować przejścia dla zwierząt w celu ochrony korytarzy ekologicznych i umożliwienia migracji zwierząt.

Źródło: Opracowanie własne

7. Możliwe zmiany w przypadku braku realizacji założeń PZMM

W przypadku braku realizacji Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035, przeprowadzona analiza i ocena stanu istniejącego pozwala wykazać, że może nastąpić pogorszenie stanu środowiska. Brak realizacji założeń tego dokumentu najprawdopodobniej przyczyniać się będzie do utrwalania i występowania negatywnych tendencji w zakresie korzystania ze środowiska. Potencjalne zmiany aktualnego stanu środowiska zależą od:

- czasu,
- nakładów finansowych, jakimi dysponują: budżet państwa, samorządy i podmioty gospodarcze,
- aktywności w pozyskiwaniu środków pozabudżetowych w tym dotacji z UE, przeznaczanych na cele rozwojowe infrastruktury i ochronę środowiska.

Brak realizacji założeń PZMM przyczyniać się będzie do utrwalania oraz występowania negatywnych tendencji w środowisku, zwłaszcza w zakresie: jakości powietrza oraz terenów pozostających pod presją szkodliwego oddziaływania ruchu komunikacyjnego.

Nie bez znaczenia są również oddziaływania inne niż środowiskowe, choć jednak mające wpływ na stan ochrony środowiska w sposób pośredni. Przewiduje się, iż w przypadku braku realizacji omawianego dokumentu może dojść do następujących skutków:

- niezgodność z przepisami krajowymi i międzynarodowymi, skutkująca, m.in. konsekwencjami finansowymi,
- konieczność ponoszenia wysokich (i stale wzrastających) opłat za korzystanie ze środowiska,
- uniknięcie zysków możliwych do osiągnięcia w wyniku stosowania nowoczesnych i odnawialnych technologii,
- dalsze pobłażliwe traktowanie obowiązujących przepisów o ochronie środowiska,
- postępujący zanik świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Ocenia się, że w wariantcie braku realizacji ustaleń PZMM, w szczególności dotyczących określenia kierunków ochrony cennych zasobów przyrodniczych oraz kierunków rozwoju infrastruktury technicznej, poprawa stanu środowiska oraz utrzymanie i ochrona walorów przyrodniczych byłaby trudna do realizacji. Zaniechanie realizacji zapisów dokumentu, w odniesieniu do zaniechania realizacji planowanych inwestycji spowoduje dalszy rozwój i miejscowe zanieczyszczanie środowiska, co najmniej na poziomie takim, jaki to ma miejsce obecnie.

O ile w efekcie długofalowym planowane działania mają na celu poprawę stanu środowiska, to w skali krótkoterminowej mogą zachodzić pewne negatywne oddziaływania i uciążliwości związane z realizacją inwestycji, które mogą w pewnym stopniu pogarszać stan środowiska w stosunku do jego stanu obecnego, przed realizacją zapisów PZMM (dotyczy to prowadzenia

robót budowlanych). Mając jednak na uwadze efekt ekologiczny planowanych działań, ocenia się, że brak realizacji zapisów PZMM spowoduje pogorszenie lub co najmniej utrzymywanie się stanu środowiska na obecnym poziomie, co w niektórych przypadkach oznacza utrzymywanie się stanu środowiska i jakości poszczególnych komponentów na niskim poziomie.

Zaniechanie realizacji założeń „Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035” tj. zaplanowanych działań wypracowanych w ramach projektów i programów, a także zaplanowanych inwestycji, mogłoby przyczynić się do zakłócenia dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu gostyńskiego oraz wywołać niekorzystne zmiany środowiska przyrodniczego m.in.:

- pogorszenie klimatu akustycznego Powiatu;
- pogorszenie stanu infrastruktury technicznej na terenie Powiatu;
- wykluczenie społeczne mieszkańców oraz wpadanie w ubóstwo;
- zwiększenie ryzyka zachorowań na choroby układu oddechowego i nowotworowe, związane z brakiem działań ograniczających niską emisję;
- pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego na analizowanym obszarze;
- zwiększenie udziału terenów zdegradowanych, zdewastowanych z postępującą degradacją środowiska;
- niska świadomość ekologiczna mieszkańców przyczyniająca się do degradacji środowiska.

Zaniechanie realizacji działań na poziomie ogólnokrajowym, może również skutkować niekontrolowanym wzrostem zanieczyszczenia środowiska oraz degradacją walorów krajobrazowych. Związane jest to z pośrednim, bądź bezpośrednim wpływem braku realizacji działań na poszczególne komponenty środowiska takie jak woda, gleby czy powietrze, które stanowią integralną sferę życia ludzi.

Brak realizacji zaplanowanych działań będzie negatywnie wpływać na wszystkie komponenty środowiska. Należy mieć na uwadze fakt, że negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko może wystąpić wyłącznie na etapie prowadzenia robót budowlanych. Na etapie użytkowania nowopowstałej lub zmodernizowanej infrastruktury należy spodziewać się pozytywnych oddziaływań na środowisko.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) podczas stwierdzenia możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na skutek realizacji założeń zawartych w projektach polityk, strategii, planów lub programów, przeprowadza się postępowanie w zakresie możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Powiat gostyński zlokalizowany jest w odległości około 200 km od najbliższej granicy. Ze względu na charakter i specyfikę zadań, kierunków interwencji oraz celów strategicznych zaplanowanych w ramach niniejszego dokumentu nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9. Napotkane trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy

W trakcie sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko dla *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* nie napotkano na istotne trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, które uniemożliwiłyby jej opracowanie. W skonstruowaniu w pełni rzetelnej prognozy przeszkadzały pewne braki informacji na temat konkretnych sposobów realizacji zaplanowanych zadań. Na ten moment nie są znane parametry techniczne planowanych zadań. Ponadto, PZMM powstał w oparciu o współczesną wiedzę na temat wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwoju Powiatu oraz w oparciu o współczesną wiedzę na temat organizacji, metod, technik, technologii, materiałów wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięć z zakresu rozwoju lokalnego oraz procesów inwestycyjnych.

Biorąc powyższe pod uwagę, posłużono się informacjami dotyczącymi inwestycji o podobnym charakterze i skali. Ocena oddziaływania na środowiska ma charakter prognostyczny, wskazuje możliwe do wystąpienia oddziaływania, uwzględniając różne warianty realizacji przedsięwzięcia – najbardziej niekorzystne dla środowiska.

10. Rekomendacje i wnioski do ostatecznej wersji dokumentu

Podczas tworzenia ostatecznej wersji dokumentu należy uwzględnić następujące elementy:

- wszystkie zaplanowane kierunki działań powinny być zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju i celami w zakresie ochrony środowiska wyznaczonymi w dokumentach obowiązujących na szczeblu międzynarodowym, unijnym, krajowym, regionalnym oraz lokalnym,
- konieczne jest prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych, które przyczynią się do kreowania wśród lokalnej społeczności postaw proekologicznych;
- konieczne jest wskazanie odpowiednich działań kompensacyjnych pozwalających na minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko w przypadku inwestycji nawet krótkotrwale negatywnie wpływających na środowisko.

W *Programie Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* wskazano następujące cele:

- Cel nr 1 Bezpieczna i Aktywna Mobilność Mieszkańców,
- Cel nr 2 Sprawny i Niskoemisyjny Transport Zbiorowy,
- Cel nr 3 Nowoczesne Zarządzanie Mobilnością i Infrastruktura dla Rozwoju.

PZMM powinien być zgodny przede wszystkim z ideą zrównoważonego rozwoju, zapewniając przyszłym i obecnym pokoleniom taki sam dostęp do godnego życia. Należy pamiętać o uwzględnieniu w ostatecznej wersji dokumentu aspektów związanych z poszanowaniem środowiska przyrodniczego, zapewniając tym samym poprawę warunków życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy regionu.

11. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań przewidzianych w projekcie PZMM

Analizując wpływ kierunków interwencji oraz zadań zaplanowanych w ramach *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* na poszczególne komponenty środowiska stwierdzono, że będą one pozytywnie wpływały na środowisko i ludzi. Przewidziano ewentualne negatywne oddziaływania na etapie prowadzenia robót budowlanych, jednak będzie to krótkotrwałe i ograniczone tylko i wyłącznie do czasu prowadzenia prac. Ewentualne negatywne oddziaływanie dotyczy w głównej mierze oddziaływania na powietrze, hałas i powierzchnię ziemi. Możliwe oddziaływanie na wspomniane komponenty będzie wyłącznie krótkotrwałe, występujące na etapie prac budowlanych. Istnieje możliwość, iż nastąpi miejscowy wzrost hałasu, zapylenia, emisji spalin, odpadów budowlanych. Jest to jednak proces krótkotrwały, ograniczony tylko i wyłącznie do czasu prowadzenia prac. Wszystkie wymienione wyżej zakłócenia są odwracalne. Po zakończeniu realizacji należy spodziewać się braku oddziaływania na środowisko. Zadania zaplanowane zostaną z dużą dbałością o środowisko naturalne i nie zakłócą funkcji przyrodniczych obszarów chronionych znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego. Inwestycje nie tylko nie będą stanowiły zagrożenia, ale przyczynią się do poprawy stanu środowiska. Efektem prac będzie zbudowana bądź zmodernizowana infrastruktura wpływająca na poprawę jakości życia mieszkańców obszaru, również ze względów ekologicznych.

Założenia *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* nie wpływają w sposób długotrwały, negatywnie na stan środowiska, a znaczna część zaplanowanych kierunków i zadań wykazuje oddziaływanie pozytywne. Rozpatrywanie wariantów przyjętych założeń PZMM miało miejsce w toku opracowywania projektu dokumentu i obejmowało m. in. sukcesywne konsultacje z przedstawicielami różnych środowisk, w tym ankietowanie mieszkańców Powiatu. Efektem tych prac było opracowanie ostatecznej, jednowariantowej wersji PZMM. W związku z tym proponowanie rozwiązań alternatywnych nie jest konieczne.

12. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania

Ważnym elementem w zakresie monitoringu środowiska jest ocena jakości środowiska przyrodniczego na analizowanym obszarze. Monitoring polega na gromadzeniu, analizowaniu i udostępnianiu danych odnoszących się do jakości środowiska naturalnego oraz zmian w nim zachodzących. Przeprowadzenie rzetelnego monitoringu wymaga doboru odpowiednich wskaźników określonych ilościowo oraz jakościowo. Założone cele i kierunki działań *Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035*, a także osiągnięte rezultaty odpowiadają na potrzeby wynikające z analizy stanu obecnego obszaru. Założone efekty realizacji PZMM pozwolą wzmocnić posiadany potencjał obszaru oraz wyeliminować lub ograniczyć słabe strony.

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Poniżej w zestawieniu tabelarycznym zaprezentowane zostały wskaźniki proponowane do zastosowania w celu monitorowania skutków realizacji postanowień zawartych w projekcie Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035. Dodatkowo zasadniczą częścią może być monitoring prowadzony w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Dokonując analizy i oceny stanu poszczególnych komponentów środowiska w oparciu o wyniki pomiarów uzyskanych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska należy pamiętać, że muszą się one odnosić do terenów objętych projektem PZMM.

Tabela 16. Wskaźniki proponowane do zastosowania w celu monitorowania skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu

Nazwa wskaźnika	Jednostka	Pożądana zmiany	Cykliczność gromadzenia danych
Wysokość nakładów na inwestycje drogowe	zł	↑	raz na rok
Długość zmodernizowanych dróg i chodników oraz ścieżek rowerowych	km	↑	raz na rok
Długość nowo wybudowanych dróg i chodników oraz ścieżek rowerowych	km	↑	raz na rok
Liczba powstałej infrastruktury przesiadkowej ((Park&Ride, Bike&Ride)	szt.	↑	raz na rok
Liczba punktów napraw rowerów	szt.	↑	raz na rok
Średnia roczna poziomu PM10 w powietrzu	µg/m ³	↓	raz na rok
Częstość przekraczania dopuszczalnego poziomu stężeń 24-godzinnych PM10 w roku	szt.	↓	raz na rok
Średnia roczna poziomu PM2,5 w powietrzu	µg/m ³	↓	raz na rok
Średnia roczna poziomu benzo(a)pirenu w powietrzu	µg/m ³	↓	raz na rok
Liczba nowych nasadzeń drzew i krzewów do liczby ubytków	%	↑	raz na rok
Liczba zorganizowanych wydarzeń i imprez proekologicznych	szt.	↑	raz na rok

Źródło: opracowanie własne

13. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Konieczność wykonania Prognozy Oddziaływania na Środowisko „Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035” wynika z obowiązku zawartego w art. 51 ust. 1. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024, poz. 1112 ze zm.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu po zapoznaniu się z wnioskiem Starosty Gostyńskiego z 22.05.2025 roku, w piśmie nr WPP-II.411.56.2025.JKo.1 z dnia 23 czerwca 2025 r. uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu „Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035”. W swym piśmie organ ten wskazał, że prognoza powinna być opracowana zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooś.

Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z 09.07.2025 r., znak: DN-NS.9011.1135.2025 uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035”.

W niniejszej prognozie, w rozdziale 1 przedstawiono podstawy prawne opracowania prognozy, jej zakres i cel, metody opracowania, źródła informacji oraz analizę oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska. Głównym celem opracowania prognozy jest wskazanie, jak wpłynie na środowisko realizacja określonych w projekcie PZMM celów strategicznych oraz programów i projektów.

W rozdziale 2 przedstawiono krótką charakterystykę projektu Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035. Przedstawiono w nim zawartość i cele PZMM, w tym jej wizję, cele strategiczne i operacyjne, kierunki interwencji oraz zadania. W *Programie Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* wskazano następujące cele:

- Cel nr 1 Bezpieczna i Aktywna Mobilność Mieszkańców,
- Cel nr 2 Sprawny i Niskoemisyjny Transport Zbiorowy,
- Cel nr 3 Nowoczesne Zarządzanie Mobilnością i Infrastruktura dla Rozwoju.

W rozdziale 2 przedstawiono również powiązania tematyczne PZMM z założeniami i wymaganiami innych dokumentów szczebla unijnego, krajowego i wojewódzkiego, uwzględniające zasady ochrony środowiska, a przede wszystkim zasadę zrównoważonego rozwoju. Odniesiono się między innymi do następujących dokumentów: Traktat Lizboński, Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030, Europejski Zielony Ład, Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020), Europejska Konwencja Krajobrazowa, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Krajowy Program Ochrony Powietrza, Polityka energetyczna Polski do 2040 r., Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia rozwoju w

obszarze środowiska i gospodarki wodnej, Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku, Program Ochrony Środowiska Województwa Wielkopolskiego do roku 2030; Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Wielkopolska 2020+, Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej, Audyt krajobrazowy dla województwa wielkopolskiego.

Rozdział 3 stanowi charakterystykę istniejącego stanu środowiska Powiatu gostyńskiego, z uwzględnieniem położenia, ukształtowania terenu, budowy geologicznej, gleb, wód powierzchniowych i podziemnych, klimatu, jakości powietrza atmosferycznego, zagrożenia hałasem, szaty roślinnej i świata zwierzęcego, form ochrony przyrody. Cechami charakterystycznymi Powiatu gostyńskiego są między innymi: zły stan jakości wód powierzchniowych, zła jakość powietrza atmosferycznego, przebieg przez teren powiatu drogi krajowej, dróg wojewódzkich oraz linii kolejowej a także turbin wiatrowych, co wiąże się z występowaniem hałasu.

W rozdziale 4, prognoza wskazuje istniejące problemy środowiska. Dla poszczególnych komponentów środowiska wskazano między innymi następujące zagrożenia/problemy: przekroczenia parametrów jakości powietrza atmosferycznego, złą jakość wód powierzchniowych, występowanie dużej ilości wyrobów zawierających azbest, zagrożenie powodzią czy zagrożenie suszą.

W rozdziale 5, prognoza wskazuje również przewidywane oddziaływanie na środowisko na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego (różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne oraz cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000). Rozważono także potencjalne oddziaływanie na zdrowie ludzi oraz na obiekty zabytkowe. Ocenę i identyfikację znaczących oddziaływań na środowisko poszczególnych zadań dokonano w formie opisowej wraz z uzasadnieniem.

Rozdział 6 wskazuje propozycje możliwych sposobów ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko. W rozdziale tym wskazano również sposoby zapobiegania, ograniczania i kompensacji przyrodniczej negatywnych oddziaływań dla działań zaplanowanych w PZMM.

W rozdziale 7 opisane zostały możliwe zmiany w przypadku braku realizacji dokumentu. Wskazano wśród nich:

- pogorszenie klimatu akustycznego Powiatu;
- pogorszenie stanu infrastruktury technicznej na terenie Powiatu;
- wykluczenie społeczne mieszkańców oraz wpadanie w ubóstwo;
- zwiększenie ryzyka zachorowań na choroby układu oddechowego i nowotworowe, związane z brakiem działań ograniczających niską emisję;
- pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego na analizowanym obszarze;
- zwiększenie udziału terenów zdegradowanych, zdewastowanych z postępującą degradacją środowiska;

- niska świadomość ekologiczna mieszkańców przyczyniająca się do degradacji środowiska.

W rozdziale 8 stwierdzono, że realizacja niniejszego dokumentu nie spowoduje transgranicznego oddziaływania.

Rozdział 9, dotyczący napotkanych trudności i braków dostępnej wiedzy wskazuje, że jedynym problemem okazał się zbyt ogólny charakter kierunków działań proponowanych w PZMM. Brak wskazania konkretnych zadań w ramach poszczególnych celów utrudnił, a w pojedynczych przypadkach wręcz uniemożliwił określenie oddziaływania na środowisko danego działania. Ponadto, *Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035* powstał w oparciu o współczesną wiedzę na temat wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwoju Powiatu oraz w oparciu o współczesną wiedzę na temat organizacji, metod, technik, technologii, materiałów wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięć z zakresu rozwoju lokalnego oraz procesów inwestycyjnych.

Rozdział 10 poświęcony został rekomendacjom i wnioskom do ostatecznej wersji dokumentu, gdzie wskazano, że PZMM powinien być zgodny przede wszystkim z ideą zrównoważonego rozwoju, zapewniając przyszłym i obecnym pokoleniom taki sam dostęp do godnego życia. Należy pamiętać o uwzględnieniu w ostatecznej wersji dokumentu aspektów związanych z poszanowaniem środowiska przyrodniczego, zapewniając tym samym poprawę warunków życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy regionu.

W rozdziale 11, dotyczącym rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zaproponowanych w PZMM, stwierdzono, że dokument charakteryzuje się wysokim stopniem ogólności, często nie zawierając propozycji konkretnych działań i nie mając odniesienia w wytycznych lokalizacyjnych. Wobec powyższych przesłanek dotyczących w zasadzie każdego wieloaspektowego dokumentu, niniejsza prognoza nie zawiera propozycji zadań alternatywnych dla realizacji celów PZMM, do czego przyczynił się brak możliwości precyzyjnego określenia działań alternatywnych dla wskazanych zadań. Rozpatrywanie wariantów przyjętych założeń PZMM miało miejsce w toku opracowywania projektu dokumentu i obejmowało m. in. sukcesywne konsultacje z przedstawicielami różnych środowisk, w tym ankietowanie mieszkańców Powiatu. Efektem tych prac było opracowanie ostatecznej, jednowariantowej wersji PZMM.

W rozdziale 12 wskazano liczne propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień PZMM. W celu określenia stopnia realizacji celów strategicznych, zbudowano system wskaźników powiązanych z różnymi poziomami celów, jakie zostały przyjęte w PZMM. Regularna analiza wskaźników wskazanych w poniższej tabeli pozwoli na analizę skuteczności podjętych działań oraz określenie poziomu rozwoju jednostki w danej dziedzinie i aktualizację priorytetów Powiatu gostyńskiego.

14. Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Kierunki interwencji zaplanowane w Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035	17
Tabela 2. Zadania inwestycyjne zaplanowane w Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035	18
Tabela 3. Dane demograficzne Powiatu gostyńskiego	57
Tabela 4. Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia (dane za rok 2024)	65
Tabela 5. Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin (dane za rok 2024)	65
Tabela 6. Wyniki pomiarów poziomu hałasu i natężenia ruchu pojazdów wykonanych w otoczeniu dróg wojewódzkich przez WZDW w Poznaniu w 2021 r. na terenie Powiatu gostyńskiego	76
Tabela 7. Ruch kołowy na drodze krajowej i drogach wojewódzkich przebiegających przez Powiat gostyński ...	78
Tabela 8. Charakterystyka JCWPd na obszarze Powiatu gostyńskiego	83
Tabela 9. Charakterystyka JCWP w obszarze Powiatu gostyńskiego	86
Tabela 10. Zasoby złóż naturalnych na terenie powiatu gostyńskiego	94
Tabela 11. Charakterystyka obszarów chronionego krajobrazu znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego	103
Tabela 12. Charakterystyka rezerwatów przyrody znajdujących się na terenie Powiatu gostyńskiego	104
Tabela 13. Zagrożenia/problemy istotne z punktu widzenia ochrony środowiska występujące na terenie Powiatu gostyńskiego.....	109
Tabela 14. Propozycje możliwych sposobów ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko	140
Tabela 15. Sposoby zapobiegania, ograniczania i kompensacji negatywnych oddziaływań zaplanowanych działań w ramach PZMM	141
Tabela 16. Wskaźniki proponowane do zastosowania w celu monitorowania skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu	149
Rysunek 1. Położenie Powiatu gostyńskiego na tle województwa	56
Rysunek 2. Lokalizacja punktów pomiarowych i wyniki okresowych pomiarów hałasu przy drogach wojewódzkich, w powiecie kępińskim, ostrowskim, gostyńskim, w 2021 roku – pora dnia	74
Rysunek 3. Lokalizacja punktów pomiarowych i wyniki okresowych pomiarów hałasu przy drogach wojewódzkich, w powiecie kępińskim, ostrowskim, gostyńskim, w 2021 roku – pora nocy.....	75

15. OŚWIADCZENIE AUTORA PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO O SPEŁNIENIU WYMAGAŃ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 74A UST. 2

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. f ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), w nawiązaniu do art. 74a ust. 2 tejże ustawy oświadczam, że jako autor prognozy oddziaływania na środowisko do:

„Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035”

spełniam wymagania, o których mowa w wyżej wymienionych przepisach prawnych. Posiadam ukończone studia pierwszego i drugiego stopnia na kierunku związanym z kształceniem w zakresie nauk rolniczych, leśnych i weterynaryjnych z dziedzin nauk rolniczych, nauk leśnych (art. 74a ust. 2 pkt 1 lit. d).

Jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.



Uzasadnienie

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035 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.

Na etapie prac nad dokumentem przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, która została sporządzona i uzgodniona z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Wielkopolskim Państwowym Wojewódzkim Inspektoracie Sanitarnym w Poznaniu. Dokumenty zostały udostępnione społeczeństwu poprzez Obwieszczenie Starosty Gostyńskiego z dnia 16 lipca 2025 r. Do powyższych dokumentów nie wniesiono uwag. Wobec powyższego Program Mobilności Miejskiej został uzupełniony o Prognozę oddziaływania na środowisko Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Gostyńskiego na lata 2025-2035.

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.