

**UCHWAŁA NR XXI/164/2026
RADY MIEJSKIEJ KRZYWINIA**

z dnia 30 marca 2026 r.

w sprawie przyjęcia i wdrożenia do realizacji „Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025 – 2035”

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 ze zm.), Rada Miejska Krzywinia uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025 – 2035” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta i Gminy Krzywiń.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady
Miejskiej

Hanna Frankiewicz

Załącznik do uchwały nr XXI/164/2026
Rady Miejskiej Krzywinia
z dnia 30 marca 2026 r.



PROGRAM MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA POWIATU KOŚCIAŃSKIEGO NA LATA 2025-2035



Powiat Kościański
Al. Kościuszki 22
64-000 Kościan

Poznań kwiecień 2025

Spis treści

1.	Wprowadzenie	4
1.1.	Cel i zakres opracowania	4
1.2.	Podstawa formalno-prawna	10
1.3.	Powiązania z innymi dokumentami	12
2.	Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru Funkcjonalnego	23
2.1.	Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym	23
2.2.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza	25
2.3.	Analiza interesariuszy	33
2.3.1.	Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności	33
2.3.2.	Sposób organizowania konsultacji społecznych	35
2.4.	Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego	36
2.5.	Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności	49
2.5.1.	Infrastruktura transportowa	49
2.5.2.	Transport publiczny	51
2.5.3.	Transport rowerowy	52
2.5.4.	Polityka parkingowa	65
2.5.5.	Ruch pieszny	67
2.5.6.	Transport towarów	70
2.5.7.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	76
2.5.8.	Intermodalność	80
2.5.9.	Zarządzanie mobilnością	88
2.5.10.	Logistyka miejska	93
2.5.11.	Inteligentne systemy transportowe	94
2.6.	Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego	97
3.	Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego	103
4.	Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w powiecie kościańskim	126
4.1.	Scenariusz bazowy („business as usual”)	126
4.2.	Scenariusz aktywności mobilnej (mobilność zdrowa, dostępna i niskoemisyjna)	128

4.3.	Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)	130
4.4.	Wybór scenariusza	133
5.	Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej.....	135
5.1.	Wizja transport i mobilności do 2035 roku	135
5.2.	Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami.....	137
5.3.	Zadania inwestycyjne	144
6.	System wdrażania Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035	147
6.1.	Podmioty zaangażowane w realizację Programu.....	147
6.2.	Zasady realizacji i wdrażania Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035	147
6.3.	Wdrażanie zapisów Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035	148
6.4.	Monitoring Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035	149
6.5.	Ocena skutków realizacji Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 (ewaluacja).....	151
6.6.	Korekty Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035	152
7.	Spis Rysunków.....	153
8.	Spis Tabel.....	154

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność to koncepcja, która wykracza daleko poza tradycyjny rozwój systemów transportowych. To przede wszystkim nowa filozofia kształtowania przestrzeni publicznej, dbałości o jakość życia mieszkańców oraz odpowiedzialności za przyszłe pokolenia. W kontekście powiatu kościańskiego, oznacza to projektowanie mobilności, które nie tylko zaspokaja bieżące potrzeby transportowe, ale także dba o ochronę środowiska, zmniejszenie emisji spalin oraz racjonalne gospodarowanie zasobami. W dobie postępujących zmian klimatycznych, rosnącej urbanizacji oraz wyzwań demograficznych, zrównoważona mobilność staje się fundamentem planowania przyszłości regionu, w którym każda decyzja transportowa uwzględnia potrzeby społeczne, zdrowie publiczne oraz troskę o naszą planetę.

W obliczu dynamicznych zmian, zarówno w sferze społecznej, jak i technologicznej, konieczne staje się projektowanie mobilności, które jest elastyczne, zrównoważone i odporne na zmieniające się warunki. Dla powiatu kościańskiego oznacza to wyjście poza klasyczne rozwiązania transportowe oparte na dominacji samochodów i rozwój systemu, który będzie lepiej odpowiadał na zróżnicowane potrzeby mieszkańców – zarówno w miastach, jak i na terenach wiejskich. Takie podejście nie tylko pomoże zmniejszyć emisje i poprawić jakość powietrza, ale także poprawi zdrowie mieszkańców, oferując im lepszą jakość przestrzeni do życia.

Zrównoważona mobilność w powiecie kościańskim 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 kościańskiego, 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.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego (PZMM-PK) ma na celu w szczególności:

1. **Poprawę jakości życia mieszkańców** - Zrównoważona mobilność w powiecie kościańskim 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.

W powiecie kościańskim, zwłaszcza w miastach takich jak Kościan, Śmigiel czy Czempień, zainwestowanie w budowę i modernizację chodników, ścieżek rowerowych oraz innych elementów infrastruktury pieszej i rowerowej, pozwoli zmniejszyć uzależnienie od samochodów. 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.

2. **Ochronę środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym** - 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 Kościańskiego 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 stanowiąc będą fundament tego programu. Celem jest przekształcenie regionu w przyjazny środowisku obszar, w którym ruch samochodowy będzie zminimalizowany, a alternatywne formy transportu, takie jak rowery czy transport publiczny, będą popularniejsze. Program przewiduje inwestycje w stacje ładowania pojazdów elektrycznych, co zmniejszy negatywne oddziaływanie transportu na jakość powietrza. Inwestycje te przyczynią się także do ochrony lokalnych zasobów naturalnych – lasów, wód i terenów cennych przyrodniczo.
3. **Racjonalizację wydatków publicznych** - Jednym z głównych celów PZMM-PK jest bardziej efektywne wykorzystanie środków publicznych, szczególnie w kontekście infrastruktury transportowej. Zamiast dalszego uzależniania się od drogich i przestrzennych inwestycji w rozwój dróg, inwestycje powinny koncentrować się na transportach niskoemisyjnych oraz zrównoważonych środkach transportu, takich jak rowery, piesze ścieżki i transport publiczny. Będzie to bardziej efektywne finansowo, a także ekologicznie. Inwestycje w transport publiczny, pieszy i rowerowy pozwolą na zmniejszenie kosztów związanych z budową nowych dróg i parkingów, a także ograniczenie wydatków na utrzymanie rozbudowanej infrastruktury drogowej. Zastosowanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) pozwoli na efektywne zarządzanie ruchem i optymalizację wykorzystania dostępnych zasobów. Dodatkowo, wdrożenie rozwiązań takich jak inteligentne oświetlenie LED, systemy zarządzania

ruchem i elektrycznego transportu pozwolą na dalsze oszczędności w eksploatacji i utrzymaniu infrastruktury, co w dłuższej perspektywie przyniesie korzyści finansowe.

4. **Zwiększenie atrakcyjności powiatu** - Zrównoważony rozwój mobilności ma także wymiar wizerunkowy – przyciąga nowych inwestorów i turystów, którzy szukają miejsca o wysokiej jakości życia i dobrym dostępie do różnorodnych usług. Zainwestowanie w wysokiej jakości infrastrukturę rowerową i pieszą oraz transport zbiorowy uczyni powiat kościański atrakcyjnym nie tylko dla mieszkańców, ale również dla inwestorów, którzy szukają regionów z nowoczesną i ekologiczną infrastrukturą transportową. Taki region sprzyja rozwojowi lokalnej gospodarki, w tym usług turystycznych, które w powiecie kościańskim mają duży potencjał – zwłaszcza w związku z zabytkami i atrakcyjności przyrodniczej (np. jeziora, rzeki, tereny leśne). Przyjazne, dostępne środowisko transportowe sprzyja poprawie jakości życia, a także rozwojowi gospodarki lokalnej, zmniejszając koszty dojazdów do pracy, szkoły czy instytucji publicznych. Takie inwestycje wpłyną również na wzrost konkurencyjności powiatu, który stanie się miejscem chętniej wybieranym do życia i inwestycji.
5. **Poprawę dostępności transportowej i przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu** - Program przewiduje, że transport będzie dostępny dla wszystkich grup społecznych, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, młodzieży oraz mieszkańców terenów oddalonych od głównych ośrodków. Rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego oraz sieci pieszo-rowerowej ma na celu poprawę dostępu do pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług publicznych. Równocześnie program przewiduje rozwój systemów integracji transportu, tak aby mieszkańcy mogli w wygodny sposób przesiadać się między różnymi środkami transportu (autobus, pociąg, rower). Wprowadzenie punktów przesiadkowych typu „Park&Ride” czy „Bike&Ride” ułatwi korzystanie z transportu publicznego i rowerowego, co jest szczególnie istotne w przypadku osób mieszkających poza głównymi ośrodkami. Systemy te umożliwią szybkie dotarcie do miasta i na dalsze połączenia.
6. **Zmniejszenie kongestii i poprawa bezpieczeństwa** - Zwiększony ruch samochodowy generuje nie tylko opóźnienia i frustrację, ale również zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu. Program przewiduje rozwój komunikacji zbiorowej, rozwiązań typu „park and ride” oraz ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miejscowości. Połączenie tych działań z uspokajaniem ruchu i poprawą infrastruktury drogowej pomoże zredukować liczbę wypadków i zwiększyć bezpieczeństwo dla pieszych, rowerzystów i kierowców.
7. **Spójność z politykami krajowymi i unijnymi** - Powiat kościański, 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. Dodatkowo, Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu

Kościańskiego jest zgodny z dyrektywami środowiskowymi Unii Europejskiej, które nakładają na państwa członkowskie obowiązek zmniejszenia wpływu transportu na środowisko. Zgodność z dyrektywą 2023/550 Komisji Europejskiej dotyczącą krajowych programów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej pozwala samorządom lokalnym, takim jak powiat kościański, na skuteczne aplikowanie o środki europejskie i krajowe przeznaczone na realizację projektów związanych z ekologiczną mobilnością. Program kościański będzie miał dostęp do funduszy UE, szczególnie z takich źródeł jak Fundusz Spójności, który wspiera inwestycje w transport niskoemisyjny, oraz Regionalne Programy Operacyjne, które finansują rozwój transportu publicznego i infrastruktury rowerowej. Zgodność Programu z politykami Unii Europejskiej umożliwia powiatowi kościańskiemu nie tylko realizację ambitnych celów zrównoważonej mobilności, ale także efektywne wykorzystanie dostępnych środków finansowych. Dzięki takiej integracji powiat kościański może także wspierać inne działania na poziomie krajowym i regionalnym, przyczyniając się do osiągnięcia celów krajowych polityk transportowych, takich jak Krajowa Polityka Miejska i Polityka Transportowa Polski. Realizując te cele, powiat zyskuje nie tylko możliwość finansowania inwestycji, ale również staje się częścią szerszej europejskiej transformacji, która wpływa na jakość życia mieszkańców, poprawę efektywności energetycznej oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

8. **Wzmacnianie odporności i stabilności lokalnych społeczności** – 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. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego 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 kościańskiemu 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, promocja aplikacji 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), 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, Program 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. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego 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.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025–2035 opiera się na dogłębnej analizie aktualnego stanu systemu transportowego wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu kościańskiego: Miasto Kościan, gmina Kościan, gmina Czempin, gmina Śmigiel i gmina Krzywiń. Proces przygotowawczy objął szereg działań, które miały na celu zebranie niezbędnych informacji do opracowania spójnego, długoterminowego planu mobilności. Dzięki szczegółowym analizom zidentyfikowane zostały kluczowe problemy transportowe, wyzwania związane z rozwojem infrastruktury, a także potrzeby i oczekiwania mieszkańców w zakresie mobilności. Proces przygotowawczy objął:

- **Diagnozę istniejącej infrastruktury transportowej** – dokonano oceny jakości i dostępności dróg, ścieżek rowerowych, chodników, przystanków komunikacji zbiorowej oraz innych elementów infrastruktury transportowej. Analiza ta pozwoliła na zidentyfikowanie kluczowych obszarów wymagających modernizacji lub rozbudowy.
- **Ocenę zachowań komunikacyjnych mieszkańców** – na podstawie badań ankietowych i konsultacji społecznych zebrano informacje na temat preferencji transportowych

mieszkańców, co pozwoliło lepiej zrozumieć potrzeby i oczekiwania różnych grup społecznych w zakresie mobilności.

- **Identyfikację problemów transportowych** – analiza systemu transportowego ujawniła główne problemy. Zidentyfikowano także kluczowe bariery wpływające na ograniczone korzystanie z transportu niezmotoryzowanego i publicznego.
- **Konsultacje społeczne** – dokument został opracowany w ścisłej współpracy z mieszkańcami powiatu. Konsultacje odbywały się w formie ankiety elektronicznej, a także spotkań z mieszkańcami, co pozwoliło na zebranie szerokiego zakresu opinii i pomysłów. Wkład społeczności lokalnej był kluczowy dla zrozumienia specyficznych potrzeb różnych grup użytkowników transportu, w tym osób starszych, rodzin z dziećmi oraz osób o ograniczonej mobilności.
- **Analizę środowiskowa** – wzięto pod uwagę wpływ systemu transportowego na środowisko naturalne, szczególnie w kontekście emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu. Było to podstawą do rekomendacji działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie.

Program zawiera wizję transportu i mobilności do 2035 roku oraz określone cele i kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, wypracowane na podstawie diagnostycznych analiz. Opiera się na założeniu, że mobilność powinna być zorganizowana w sposób bezpieczny, dostępny, ekologiczny i efektywny ekonomicznie, odpowiadający na zróżnicowane potrzeby mieszkańców wszystkich pięciu 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. Program jest dynamiczny – przewiduje regularne monitorowanie i ewaluację realizacji poszczególnych działań, aby na bieżąco wprowadzać korekty w zależności od zmieniających się potrzeb mieszkańców i warunków transportowych. System monitorowania pozwoli na ocenę postępów, śledzenie wskaźników efektywności (np. liczby nowych tras rowerowych, liczby pasażerów transportu publicznego), a także na identyfikowanie nowych wyzwań. W razie potrzeby, PZMM-PK zostanie zaktualizowany, aby reagować na pojawiające się problemy lub szanse.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego jest w pełni zgodny z dyrektywami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Zielonym Ładem, który ma na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Dzięki realizacji założeń Programu powiat

kościński przyczynia się do realizacji celów zrównoważonego rozwoju ONZ, w szczególności Celu 11 (zrównoważone miasta i społeczności) oraz Celu 13 (działania na rzecz klimatu). Program jest zgodny z zaleceniami Komisji (UE) 2023/550 dotyczącymi krajowych programów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, co pozwoli na pozyskanie funduszy europejskich na realizację kluczowych inwestycji związanych z transportem niskoemisyjnym i infrastrukturą dla pieszych oraz rowerzystów.

Program nie tylko odpowiada na obecne potrzeby transportowe, ale również stawia na odporność lokalnych społeczności na zmiany demograficzne, zmiany klimatyczne i rosnące koszty energii. Rozwój transportu niskoemisyjnego, rozbudowa infrastruktury rowerowej i zrównoważonego transportu publicznego to inwestycje, które pozwolą na długoterminową stabilność systemu transportowego, dostosowanego do potrzeb zmieniającego się społeczeństwa. Dzięki realizacji Programu, powiat kościński stanie się odporny na zewnętrzne kryzysy, a mieszkańcy zyskają dostęp do nowoczesnych, efektywnych energetycznie i ekologicznych środków transportu, które będą sprzyjały dbałości o zdrowie publiczne i jakość życia.

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:** Jednym z głównych priorytetów jest dążenie do redukcji emisji gazów cieplarnianych w ramach realizacji celów Porozumienia Paryskiego oraz strategii Europejskiego Zielonego Ładu. Celem tych działań jest znacząca redukcja emisji, w tym ograniczenie negatywnego wpływu transportu na zmiany klimatyczne.

Dążenie do zmniejszenia emisji poprzez transformację sektora transportowego jest kluczowe dla osiągnięcia długoterminowej neutralności klimatycznej. Program przewiduje wspieranie rozwiązań transportowych, które przyczyniają się do ochrony środowiska, poprzez promowanie ekologicznych środków transportu i zmniejszenie zależności od tradycyjnych, wysokoemisyjnych rozwiązań.

- **Promocji zrównoważonego transportu:** Program w pełni wspiera promocję zrównoważonego transportu, koncentrując się na rozwoju ekologicznych środków transportu, takich jak transport publiczny, rowerowy, pieszy oraz pojazdy elektryczne. Działania w tym zakresie mają na celu zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, przy jednoczesnym poprawieniu dostępności i jakości transportu dla mieszkańców. Zrównoważony transport to także tworzenie warunków, które pozwolą ludziom na wybór opcji bardziej ekologicznych i zdrowotnych w codziennym poruszaniu się po regionie.
- **Efektywności energetycznej:** Wzrost efektywności energetycznej w transporcie jest jednym z podstawowych założeń Programu. Zwiększenie efektywności energetycznej transportu nie tylko poprawia jego wydajność, ale także przyczynia się do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych i obciążenia środowiska. Poprzez wdrażanie nowoczesnych technologii i zarządzanie transportem w sposób bardziej zorganizowany i efektywny, możliwe jest osiągnięcie lepszych rezultatów w zakresie ograniczania zużycia energii i zasobów. Optymalizacja ruchu drogowego, integracja różnych form transportu oraz wykorzystywanie niskoemisyjnych środków transportu będą kluczowe w tym procesie
- **Integracji mobilności miejskiej:** Integracja różnych form mobilności stanowi fundament działań mających na celu poprawę mobilności miejskiej i regionalnej. Wzajemne powiązanie transportu publicznego, rowerowego i pieszych szlaków w jeden spójny system transportowy pozwala na efektywniejsze zarządzanie przepływem ludzi, zmniejszenie zatorów drogowych oraz poprawę jakości powietrza. Działania związane z integracją mobilności mają na celu ułatwienie mieszkańcom dostępu do różnych form transportu, co nie tylko poprawia ich codzienną mobilność, ale także przyczynia się do zmniejszenia zależności od transportu samochodowego, który wciąż dominuje w wielu regionach.
- **Rozwojowi transportu multimodalnego:** Program zakłada rozwój transportu multimodalnego, który łączy różne środki transportu w spójny i efektywny system. Dzięki takim rozwiązaniom, mieszkańcy będą mogli łatwiej przesiadać się z jednego środka transportu na inny, np. z roweru na transport publiczny, co pozwoli na bardziej zrównoważony sposób przemieszczania się. Transport multimodalny zwiększa elastyczność i komfort podróży, a także minimalizuje negatywne efekty transportu samochodowego.

- **Przeciwdziałaniu zjawisku wykluczenia transportowego:** Program przewiduje rozwiązania, które mają na celu przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. W szczególności chodzi o zapewnienie dostępu do transportu publicznego, rowerowego i pieszych szlaków osobom starszym, niepełnosprawnym oraz mieszkańcom obszarów wiejskich, gdzie infrastruktura transportowa jest często niewystarczająca. Dążenie do wyrównania dostępu do mobilności pozwoli wszystkim grupom społecznym na pełne uczestnictwo w życiu społecznym i gospodarczym powiatu, niezależnie od ich miejsca zamieszkania.
- **Dbłość o jakość życia i zdrowie publiczne:** Realizacja programu wpłynie nie tylko na poprawę infrastruktury transportowej, ale również na poprawę jakości życia mieszkańców. Dostępność bezpiecznego i ekologicznego transportu sprzyja aktywności fizycznej, a w konsekwencji zmniejsza ryzyko wystąpienia chorób cywilizacyjnych, takich jak otyłość czy choroby serca. Rozwój sieci rowerowej i pieszych szlaków zachęci do aktywnego trybu życia, co przyniesie korzyści zdrowotne, jednocześnie zmniejszając koszty związane z opieką zdrowotną.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego wpisuje się w szeroki kontekst polityk unijnych i krajowych, w tym cele Europejskiego Zielonego Ładu, Porozumienia Paryskiego, a także Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ. Działania zaplanowane w Programie mają na celu nie tylko poprawę transportu, ale także ochronę środowiska, efektywność energetyczną, wzrost jakości życia oraz sprawiedliwość społeczną poprzez dostępność transportu dla wszystkich grup społecznych. Realizacja tych celów pomoże powiatowi kościańskiemu stać się regionem, w którym zrównoważona mobilność stanie się fundamentem rozwoju społeczno-gospodarczego, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza, redukcji emisji gazów cieplarnianych i zmniejszenia negatywnego wpływu transportu 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 Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności, opublikowana przez Komisję Europejską w 2020 roku, stanowi kluczowy dokument wyznaczający cele i ramy działań transportowych do 2050 roku. Jest to fundament dla rozwoju polityki transportowej w Unii Europejskiej, której celem jest przejście na bezemisyjny, zrównoważony transport.

W kontekście Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM-PK) powiatu kościańskiego, wybrane elementy tej strategii są bezpośrednio zastosowane w planowanych działaniach, takich jak:

- **Transport intermodalny i cyfryzacja** – Kluczowym celem jest integracja różnych form transportu oraz rozwój inteligentnych systemów zarządzania ruchem. PZMM-PK przewiduje stworzenie rozwiązań intermodalnych, takich jak systemy Park & Ride, które umożliwiają wygodne przesiadanie się między różnymi środkami transportu.
- **Bezpieczny i dostępny transport** – Strategia promuje transport dostępny dla wszystkich grup społecznych, w tym osób z ograniczoną mobilnością. PZMM-PK powiatu kościańskiego uwzględnia te cele poprzez wdrożenie rozwiązań, które poprawią dostępność transportu publicznego, szczególnie dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz dzieci.

2. „Europejski Zielony Ład”:

Europejski Zielony Ład to jeden z filarów polityki Unii Europejskiej, który zakłada osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Jednym z kluczowych elementów tego programu jest transformacja sektora transportu, który odpowiada za około 25% całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Europie. W ramach realizacji tego celu, PZMM-PK powiatu kościańskiego wspiera te inicjatywy poprzez:

- **Neutralność klimatyczna do 2050 roku** – Program powiatu kościańskiego aktywnie przyczynia się do realizacji celów neutralności klimatycznej poprzez redukcję emisji CO₂ w sektorze transportu. Rozwój niskoemisyjnych form transportu, takich jak transport publiczny, rowerowy i pieszy, zmniejszy negatywny wpływ transportu na środowisko.
- **Zielona mobilność** – Zgodnie z polityką Zielonego Ładu, powiat kościański wspiera transformację transportu w kierunku czystych technologii. W ramach PZMM-PK rozwijana będzie infrastruktura do obsługi pojazdów elektrycznych, a także systemy transportu publicznego, które będą wykorzystywać technologie przyjazne dla środowiska. Celem jest ograniczenie zużycia paliw kopalnych i promowanie rozwiązań transportowych, które przyczyniają się do zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza.
- **Efektywność energetyczna** – W ramach działań zmierzających do zwiększenia efektywności energetycznej sektora transportowego, powiat kościański planuje m.in. modernizację infrastruktury drogowej, wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), które umożliwią lepsze zarządzanie ruchem, a także zmniejszenie zużycia energii i paliw w transporcie.

3. NextGenerationEU:

Program NextGenerationEU, uruchomiony przez Unię Europejską, ma na celu wspieranie państw członkowskich w transformacji w kierunku gospodarki opartej na zielonych technologiach. Dofinansowanie z funduszu NextGenerationEU pozwala na realizację projektów związanych z zieloną transformacją, w tym zrównoważonym transportem. Program

Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powiatu kościańskiego ma potencjał do pozyskania tych środków, szczególnie w zakresie:

- **Rozwój zielonego transportu publicznego** – NextGenerationEU wspiera projekty, które przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, w tym rozwój infrastruktury dla transportu publicznego,
- **Poprawa efektywności energetycznej w transporcie** - Program obejmuje także inwestycje w energooszczędne rozwiązania transportowe, takie jak elektryczne środki transportu oraz inteligentne zarządzanie ruchem, co pomoże w osiągnięciu celów związanych z efektywnością energetyczną.
- **Transformacja cyfrowa w zarządzaniu mobilnością** - w ramach NextGenerationEU, powiat kościański będzie mógł skorzystać z finansowania na rozwiązania cyfrowe, takie jak inteligentne systemy transportowe (ITS), aplikacje umożliwiające integrację różnych środków transportu oraz zautomatyzowane systemy zarządzania ruchem.

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

Dyrektywa 2023/550/UE Komisji Europejskiej wprowadza wytyczne, które mają na celu wsparcie państw członkowskich w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Zgodnie z tą dyrektywą, PZMM-PK powiatu kościańskiego dąży do:

- **Integracji różnych form transportu** – Dyrektywa podkreśla znaczenie łączenia różnych form transportu w jednym systemie, co jest zgodne z założeniami Programu, w którym promowane są rozwiązania intermodalne, takie jak systemy Park & Ride oraz integracja transportu publicznego i rowerowego,
- **Poprawy dostępu do mobilności dla wszystkich grup społecznych** – Program uwzględnia potrzebę zapewnienia dostępu do transportu dla osób o ograniczonej mobilności, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz dzieci. Działania te wspierają cele Dyrektywy, umożliwiając włączający rozwój transportu,
- **Zwiększenia efektywności systemów transportowych** – PZMM-PK promuje wdrażanie inteligentnych systemów transportowych, które zwiększą efektywność zarządzania ruchem i poprawią dostępność transportu publicznego, zgodnie z wytycznymi Dyrektywy.

5. Dyrektywa w Sprawie Jakości Powietrza:

Dyrektywa 2008/50/EC w sprawie jakości powietrza ma na celu poprawę jakości powietrza w miastach i regionach Unii Europejskiej. Transport, szczególnie samochodowy, jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza. PZMM-PK, poprzez działania mające na celu ograniczenie emisji z transportu drogowego, rozwój transportu publicznego oraz promocję mobilności niezmotoryzowanej, wspiera cele tej dyrektywy. Program przewiduje:

- **Ograniczenie emisji z transportu drogowego poprzez promowanie elektrycznego transportu publicznego, rowerów oraz pieszych ścieżek,**

- **Promocję ekologicznych form mobilności** – PZMM-PK wspiera rozwój infrastruktury rowerowej oraz pieszej, co przyczynia się do poprawy jakości powietrza i redukcji zanieczyszczeń,
- **Wdrażanie stref niskiej emisji w miastach**, które zmniejszą natężenie ruchu samochodowego w centralnych częściach miejscowości, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza.

6. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne:

W ramach Europejskiej Polityki Spójności, która ma na celu zmniejszanie różnic rozwojowych między regionami, PZMM-PK powiatu kościańskiego będzie mógł aplikować o środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Funduszu Spójności na realizację działań związanych z transportem zrównoważonym. Program przyczynia się do:

- **Rozwoju infrastruktury dla rowerzystów i pieszych**, poprzez budowę nowych tras i ścieżek rowerowych oraz poprawę jakości chodników,
- **Rozbudowy sieci transportu publicznego**, aby zapewnić lepszy dostęp do transportu w całym powiecie,
- **Tworzenia inteligentnych systemów zarządzania ruchem**, które pozwolą na optymalizację ruchu i zwiększenie efektywności transportu.

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. PZMM-PK, 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 kościańskim.
- **Cel 13: Działania na rzecz klimatu** – poprzez działania zmierzające do ograniczenia emisji transportowych, PZMM-PK wspiera przeciwdziałanie zmianom klimatycznym na poziomie lokalnym.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 wpisuje się w szeroki kontekst polityk Unii Europejskiej, które kładą nacisk na rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska, poprawę jakości powietrza oraz transformację energetyczną. PZMM-PK 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 Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 jest ściśle związany z politykami Unii Europejskiej oraz kluczowymi krajowymi dokumentami strategicznymi i regulacjami, które wspierają rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska i poprawę jakości życia mieszkańców. Dokument ten wpisuje się w realizację krajowych celów związanych z transportem, mobilnością i ochroną klimatu, będąc narzędziem wspierającym lokalne działania w tym zakresie.

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku:

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku stanowi główny dokument wyznaczający cele i priorytety rozwoju transportu w Polsce. Zgodnie z założeniami tej strategii, Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM-PK) powiatu kościańskiego realizuje następujące kluczowe cele:

- **Zwiększenie udziału transportu publicznego** – PZMM-PK promuje rozwój komunikacji zbiorowej, co ma na celu poprawę dostępności transportu publicznego dla mieszkańców powiatu. Rozwój transportu publicznego jest jednym z najważniejszych priorytetów tej strategii, a realizacja tego celu pozwala na zmniejszenie uzależnienia od transportu samochodowego,
- **Ograniczenie emisji z transportu** – w ramach PZMM-PK powiat kościański wspiera rozwój ekologicznych środków transportu, takich jak transport publiczny, rowery i pojazdy elektryczne. Program kładzie duży nacisk na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, co jest zgodne z krajową polityką transportową,
- **Rozwój infrastruktury intermodalnej** – PZMM-PK promuje rozwój rozwiązań intermodalnych, takich jak systemy Park&Ride, które umożliwiają wygodne łączenie różnych środków transportu, np. samochodu, roweru i transportu publicznego. Integracja różnych form transportu ułatwi mieszkańcom codzienne podróże i zmniejszy natężenie ruchu samochodowego w miastach.

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 PZMM-PK wpisuje się w realizację następujących priorytetów:

- **Zrównoważony rozwój systemów transportowych** – PZMM-PK wspiera rozwój transportu publicznego, rowerowego i pieszego, zgodnie z KPM 2030. Celem jest stworzenie bardziej zrównoważonego i dostępnego systemu transportowego, który zmniejszy negatywny wpływ transportu na środowisko oraz poprawi jakość życia mieszkańców,

- **Poprawa jakości życia w miastach** – PZMM-PK przyczynia się do redukcji emisji, hałasu i zanieczyszczenia powietrza, co prowadzi do poprawy jakości życia mieszkańców powiatu kościańskiego. Zrównoważony transport ma kluczowe znaczenie dla poprawy warunków życia w miastach, co zostało uwzględnione w ramach tego programu,
- **Wspieranie zrównoważonej mobilności na obszarach funkcjonalnych** – KPM 2030 promuje integrację obszarów wiejskich z miastami. PZMM-PK powiatu kościańskiego realizuje ten cel, rozwijając mobilność zarówno w miastach, jak i na terenach wiejskich. Program przewiduje rozbudowę transportu publicznego i infrastruktury rowerowej, co poprawi dostępność transportu w mniej zurbanizowanych częściach powiatu.

3. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju:

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) stanowi fundament polskiego rozwoju w kierunku zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego. W ramach realizacji tego dokumentu, PZMM-PK Powiatu Kościańskiego odnosi się do następujących kwestii:

- **Zrównoważony rozwój regionalny** – PZMM-PK wspiera równomierny rozwój zarówno obszarów miejskich, jak i wiejskich powiatu. Rozwój infrastruktury transportowej w sposób zrównoważony pozwoli na poprawę dostępności transportowej i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, szczególnie w mniej rozwiniętych częściach powiatu.
- **Innowacje w transporcie** – SOR promuje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w sektorze transportowym, takich jak systemy zarządzania ruchem oraz infrastruktura dla pojazdów elektrycznych. W PZMM-PK Powiatu Kościańskiego uwzględniono te innowacyjne technologie, które będą wspierać transformację w kierunku transportu niskoemisyjnego i efektywnego.
- **Efektywność energetyczna** – SOR podkreśla znaczenie energooszczędnych rozwiązań w sektorze transportu. PZMM-PK zakłada modernizację infrastruktury transportowej, w tym wymianę oświetlenia ulicznego na energooszczędne oraz promowanie transportu niskoemisyjnego, co przyczyni się do zmniejszenia zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych.

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** – PZMM-PK wspiera infrastrukturę dla pojazdów elektrycznych i promuje niskoemisyjny transport publiczny, co wpisuje się w cele Polityki Energetycznej Polski. Dzięki temu transport publiczny w powiecie kościańskim stanie się bardziej ekologiczny i efektywny energetycznie,

- **Zwiększenie efektywności energetycznej** – PZMM-PK przewiduje inwestycje w nowoczesne, energooszczędne technologie transportowe, w tym inteligentne systemy transportowe i energooszczędne oświetlenie uliczne, które pomogą zmniejszyć zużycie energii oraz poprawią efektywność transportu w regionie,
- **Redukcja emisji gazów cieplarnianych** – PZMM-PK dąży do redukcji emisji CO₂ z transportu poprzez wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych i promowanie alternatywnych środków transportu, takich jak pojazdy elektryczne i transport publiczny.

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** – Program przewiduje działania mające na celu redukcję emisji CO₂ poprzez promowanie transportu elektrycznego i transportu publicznego, co przyczynia się do realizacji celów KPEiK,
- **Zielona mobilność i elektromobilność** – PZMM-PK wspiera rozwój transportu elektrycznego oraz rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, co bezpośrednio wpisuje się w cele KPEiK, związane z redukcją emisji z sektora transportu,
- **Poprawa efektywności energetycznej** – Działania w ramach PZMM-PK przewidują modernizację infrastruktury transportowej, w tym modernizację oświetlenia ulicznego oraz optymalizację zarządzania ruchem, co przyczynia się do zwiększenia efektywności energetycznej 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 Kościańskiego na lata 2025-2035 uwzględnia przepisy tej ustawy, promując:

- **Rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych** – Inwestycje w stacje ładowania oraz infrastruktura wspierająca elektryczny transport publiczny,
- **Promocję paliw alternatywnych** – Wspieranie rozwoju czystych technologii w transporcie, zmniejszających zależność od paliw kopalnych,
- **Tworzenie stref niskoemisyjnych** – Rozwój stref niskiej emisji w miastach powiatu kościańskiego, które ograniczą wjazd pojazdów wysokiej emisji do centrum miast.

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. PZMM-PK przyczynia się do realizacji KPOP poprzez:

- **Ograniczenie emisji z transportu** – Redukcja zanieczyszczeń powietrza z transportu drogowego poprzez rozwój transportu publicznego, rowerowego oraz pieszej infrastruktury,
- **Promocję alternatywnych środków transportu** – Program promuje rozwój ekologicznych środków transportu, zmniejszając liczbę pojazdów spalinowych w miastach,
- **Poprawę jakości powietrza** – Wdrażanie stref niskiej emisji oraz promowanie zrównoważonego transportu przyczynią się do poprawy jakości powietrza w powiecie kościańskim.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 jest spójny z krajowymi politykami i regulacjami, które promują zrównoważony rozwój, elektromobilność, efektywność energetyczną oraz ochronę środowiska. Program wspiera realizację kluczowych celów w zakresie transportu, klimatu i rozwoju regionalnego, stanowiąc narzędzie do wdrażania krajowych strategii na poziomie lokalnym. Dzięki temu, powiat kościański może skutecznie realizować polityki zrównoważonego rozwoju, korzystając z krajowego wsparcia finansowego i technicznego.

Poziom regionalny:

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 jest ściśle powiązany z dokumentami strategicznymi i politykami rozwoju województwa wielkopolskiego. Wielkopolska kładzie duży nacisk na rozwój zrównoważonego transportu, poprawę jakości powietrza oraz efektywne wykorzystanie przestrzeni, co znajduje odzwierciedlenie w regionalnych planach i dokumentach. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM-PK) dla powiatu kościańskiego wspiera realizację tych założeń, integrując lokalne działania z szerszą wizją rozwoju regionu, co pozwala na spójne wdrażanie polityk regionalnych w kontekście transportu i mobilności.

1. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030 to dokument planistyczny wyznaczający główne kierunki rozwoju regionu, w tym zrównoważoną mobilność. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powiatu kościańskiego w pełni wpisuje się w kluczowe cele tej strategii, takie jak:

- **Zwiększenie mobilności mieszkańców** – w strategii kładzie się nacisk na poprawę dostępu do transportu publicznego oraz rozwój infrastruktury wspierającej mobilność

niezmotoryzowaną, co również znajduje swoje odzwierciedlenie w PZMM-PK. Program wspiera rozwój komunikacji zbiorowej, jak również rozbudowę sieci rowerowej i pieszej, co ma na celu zapewnienie lepszej dostępności do środków transportu dla mieszkańców wszystkich gmin powiatu,

- **Zrównoważony rozwój przestrzenny** – Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wspiera cel strategii województwa w zakresie zrównoważonego rozwoju przestrzennego, promując mobilność niskoemisyjną i integrację różnych form transportu. Program dąży do zmniejszenia wykluczenia transportowego, szczególnie w obszarach wiejskich, poprzez rozwój transportu publicznego oraz dostępnej infrastruktury pieszo-rowerowej,
- **Poprawa jakości życia i ochrona środowiska** – w ramach strategii województwa kładzie się duży nacisk na poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu, co również jest kluczowe dla PZMM-PK. Program zakłada działania na rzecz redukcji emisji z transportu oraz promowanie ekologicznych środków transportu, co przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców powiatu kościańskiego.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW) to dokument regulujący sposób użytkowania przestrzeni w regionie, w tym rozwój infrastruktury transportowej. PZMM-PK dla powiatu kościańskiego wspiera cele zawarte w tym planie, w szczególności:

- **Rozwój infrastruktury transportowej wspierającej zrównoważony rozwój** – PZPWW promuje rozwój sieci komunikacyjnej, w tym dróg rowerowych i infrastruktury dla transportu publicznego. Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej realizuje te cele poprzez zintegrowane systemy transportowe, które umożliwiają łatwiejsze przechodzenie między różnymi środkami transportu (np. rower, pieszo, transport publiczny), zmniejszając zależność od transportu indywidualnego,
- **Ochrona terenów cennych przyrodniczo** – W kontekście PZMM-PK, ochrona środowiska i zmniejszenie presji transportowej na obszary przyrodnicze są kluczowymi elementami, które są zgodne z założeniami PZPWW. Dążenie do zrównoważonego transportu, opartego na ekologicznych formach mobilności, przyczyni się do minimalizacji wpływu transportu na cenne obszary przyrodnicze w powiecie kościańskim.

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

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 Kościańskiego może korzystać z tych funduszy, szczególnie w następujących obszarach:

- **Infrastruktura transportowa i zrównoważona mobilność** – Fundusze FEW wspierają rozwój infrastruktury transportu publicznego, budowę ścieżek rowerowych i rozwoju systemów intermodalnych, takich jak Park&Ride, co będzie miało duży wpływ na zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w miastach. PZMM-PK zakłada modernizację istniejącej infrastruktury i tworzenie nowych połączeń transportowych, co poprawi dostępność i komfort podróży mieszkańców powiatu,
- **Transport niskoemisyjny** – Fundusze FEW wspierają rozwój systemów transportowych opartych na odnawialnych źródłach energii i niskoemisyjnych technologiach, takich jak autobusy elektryczne i stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Projekty realizowane w ramach PZMM-PK, związane z budową infrastruktury ładowania, mogą ubiegać się o wsparcie z tych funduszy,
- **Efektywność energetyczna** – Fundusze FEW przewidują wsparcie dla modernizacji infrastruktury oświetleniowej oraz wprowadzenia nowoczesnych systemów zarządzania energią w przestrzeniach miejskich. PZMM-PK może skorzystać z tych środków na modernizację oświetlenia ulicznego oraz wdrażanie technologii, które zmniejszają zużycie energii w transporcie.

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 Kościańskiego na lata 2025-2035 wspiera realizację założeń tego planu w następujących aspektach:

- **Integrację transportu publicznego** – Plan Transportowy zakłada rozwój transportu zbiorowego i integrację różnych form transportu w regionie. PZMM-PK realizuje te cele, rozwijając połączenia intermodalne i zwiększając dostępność transportu publicznego w powiecie kościańskim,
- **Zrównoważoną mobilność** – w dokumencie promuje się mobilność niskoemisyjną oraz inwestycje w infrastrukturę pieszą i rowerową, co jest również priorytetem w PZMM-PK. Dzięki tym działaniom, transport w powiecie kościańskim stanie się bardziej przyjazny środowisku,
- **Poprawę bezpieczeństwa i dostępności transportu** – PZMM-PK zakłada modernizację infrastruktury drogowej, poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz wprowadzenie rozwiązań uspokajających ruch w miastach i miejscowościach, co ma na celu poprawę komfortu podróży i zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 znajduje się w ścisłym powiązaniu z politykami i dokumentami strategicznymi województwa wielkopolskiego. PZMM-PK wspiera realizację regionalnych celów dotyczących zrównoważonego rozwoju transportu, ochrony środowiska oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Dzięki temu Powiat Kościański 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 wyznaczający kluczowe kierunki rozwoju mobilności rowerowej w regionie. W pełni wpisując się w założenia tej polityki, Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego wspiera następujące cele:

- **Rozwój infrastruktury rowerowej** – Polityka Rowerowa kładzie duży nacisk na budowę spójnej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej. PZMM-PK rozwija lokalne sieci dróg rowerowych, poprawiając ich jakość, szczególnie w kontekście połączeń międzygminnych i dostępności obszarów wiejskich.
- **Poprawę bezpieczeństwa rowerzystów** – Zgodnie z Polityką Rowerową, PZMM-PK podejmuje działania na rzecz separacji ruchu rowerowego od samochodowego oraz poprawy warunków infrastrukturalnych. Program przewiduje uspokojenie ruchu drogowego, modernizację infrastruktury i zapewnienie lepszej ochrony rowerzystów.
- **Wzrost udziału roweru w codziennej mobilności** – Polityka Rowerowa województwa stawia na popularyzację roweru jako codziennego środka transportu. PZMM-PK wspiera ten cel poprzez rozwój systemów rowerów miejskich i rekreacyjnych, a także integrację rowerów z innymi formami transportu, co ułatwi ich codzienne użytkowanie

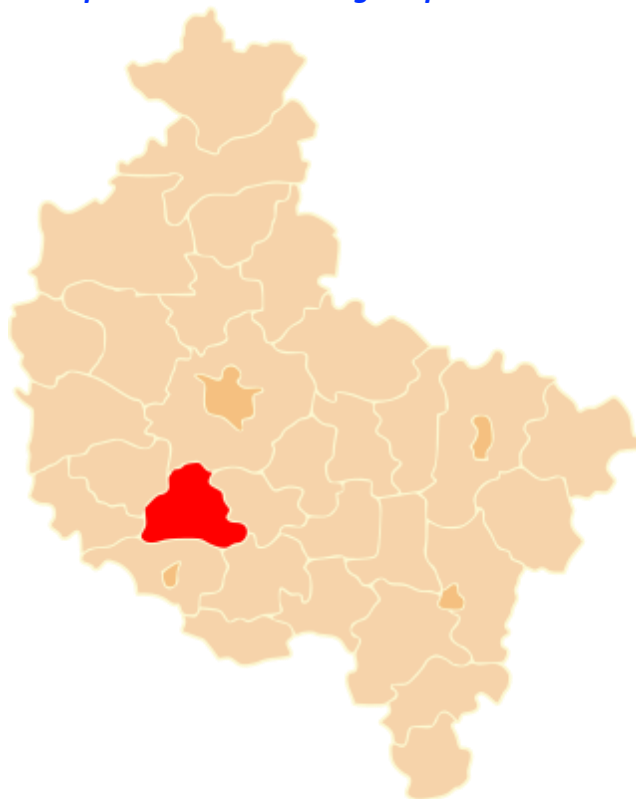
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru Funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

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

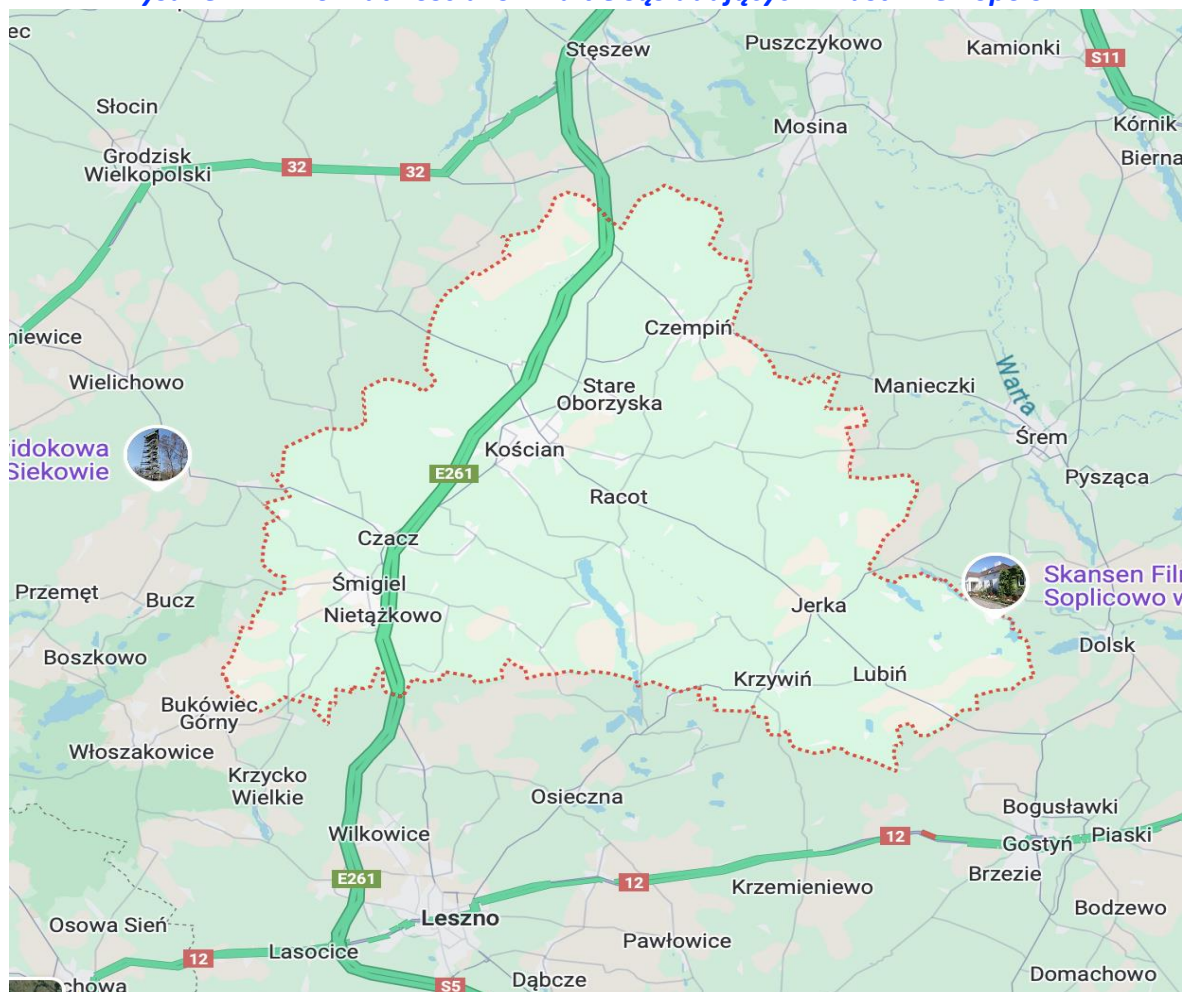
Powiat kościański położony jest w południowo-zachodniej części województwa wielkopolskiego. Od północy graniczy z powiatem poznańskim, od zachodu z powiatem grodziskim i wolsztyńskim, od południa z powiatem leszczyńskim a od wschodu z powiatem gostyńskim i śremskim (Rysunki 2.1. i 2.2.).

Rysunek 2.1. Położenie powiatu kościańskiego w południowo-zachodniej Wielkopolsce



Źródło: https://pl.wikivoyage.org/wiki/Powiat_kościański

Rysunek 2.2. Powiat kościański na tle sąsiadujących miast Wielkopolski



Źródło: google maps, 2025

Powiat kościański obejmuje 5 gmin (jedną miejską – Kościan; trzy miejsko-wiejskie – Czempin, Śmigiel, Krzywiń; oraz jedną wiejską – Kościan) i zajmuje obszar ok. 722 km² (Rysunek 2.3). Zamieszkuje go około 77 tys. mieszkańców, z czego około 30% koncentruje się w mieście Kościan (ok. 21,8 tys. osób). Układ osadniczy powiatu charakteryzuje się jednym dominującym ośrodkiem miejskim (Kościan – siedziba powiatu) oraz siecią mniejszych miast i wsi powiązanych z Kościanem układem dróg i codziennymi dojazdami.

Rysunek 2.3. Powiat kościański z głównymi miejscowościami



Źródło: <https://www.gov.pl/web/kppsp-koscian/charakterystyka-powiatu> 2025

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Zgodnie z regionalizacją fizyczno-geograficzną Polski (J. Kondracki) powiat leży w obrębie prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego, w podprowincji Pojezierza Południowo-bałtyckiego, w makroregionie Pojezierza Leszczyńskiego, w Mezoregionie Równiny kościańskiej. Równina Kościańska jest bezzeziorną wysoczyzną morenową, rozciągającą się po wewnętrznej stronie marginalnych form osadów fazy leszczyńskiej. Od północy graniczy z Pradolina Warciańsko-Odrzańską, od strony południowej z Pojezierzem Krzywińskim, a od zachodu z Pojezierzem Sławskim. Równina Kościańska jest obszarem rolniczym. Przez jej środek przepływa Obra, przekształcona w kanał. Począwszy od Poznania i dalej poprzez Czempin aż po rejon Krzywinia i Gostynia, południkowo przebiega rów tektoniczny charakteryzujący się obniżoną powierzchnią mezozoiczną, zwany Rowem Poznania. W obrębie tej struktury geologicznej występują złoża węgla brunatnego.

Obszar charakteryzuje się krajobrazem ukształtowanym przez procesy polodowcowe – z niewielkimi deniwelacjami terenu, mozaiką lasów, pól uprawnych oraz dolin rzecznych. Obszar o mało zróżnicowanym krajobrazie, znajduje się w kilku regionach: najniższej położona jest Dolina Środkowej Obry, bardziej urozmaicony fragment na południu wchodzi w skład

Pojezierza Sławskiego. Pozostała część obejmuje wysoczyznę morenową Równiny Kościańskiej oraz pagórkowate Pojezierze Krzywińskie z kilkoma jeziorami.

Ukształtowanie terenu jest mało zróżnicowane – teren jest nizinny, z lokalnymi obniżeniami (pradoliny) i niewielkimi deniwelacjami. Przez powiat przepływają m.in. kanały Obry i rzeki Obry, tworząc doliny sprzyjające łąkom i stawom. Znajduje się tu Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 150 – Pradolina Warszawsko-Berlińska, którego wody podziemne mają przeważnie III klasę jakości. Obszar ten wymaga ochrony przed zanieczyszczeniem azotanami z rolnictwa. Lokalnym problemem są okresowe niedobory wody i stepowanie gleb – szczególnie na wysoczyznach w północno-wschodniej części powiatu. W ostatnich latach obserwuje się susze hydrologiczne; retencję wód poprawia zbiornik Jeziora Wonieskie o pojemności ~11 mln m³, pełniący funkcję rekreacyjną i chroniony (obszar Natura 2000). Najcenniejsze przyrodniczo tereny chroni Park Krajobrazowy im. gen. Dezyderego Chłapowskiego (tzw. agroekologiczny park) utworzony w 1992 r., obejmujący 17 200 ha na pograniczu gmin Kościan, Czempień, Krzywiń i Śrem. Park zachowuje unikatowy rolniczy krajobraz z siecią śródpolnych zadrzewień i alej, bogatą bioróżnorodność (ok. 130 gatunków ptaków, 40 ssaków, 900 roślin naczyniowych).

Powiat kościański ma charakter rolniczo-przemysłowego. Przy łącznej powierzchni powiatu 72.243 ha, powierzchnia użytków rolnych wynosi 55.057 ha, lasów i gruntów leśnych 9.392 ha, a pozostałych terenów – 7.784 ha. Dominują gleby powstałe z piasków (rdzawe i bielcowe), a na mniejszych obszarach – z glin zwałowych (brunatne i płowe). W strukturze gospodarstw rolnych powiatu dominują gospodarstwa małe i średnie, a głównymi uprawami są zboża, rzepak, buraki cukrowe i ziemniaki.

Dostępność komunikacyjna i położenie względem ośrodków regionalnych

Powiat kościański jest dobrze skomunikowany dzięki przebiegowi drogi ekspresowej S5 (Poznań–Wrocław). S5 przecina powiat z północy na południe, posiada węzły komunikacyjne m.in. koło Kościana, zapewniając szybki dojazd do Poznania (~50 km na północ) i Leszna (~30 km na południe) oraz dalej do Wrocławia. Dawna droga krajowa nr 5 biegnąca przez Kościan została zastąpiona przez S5, odciążając ruch tranzytowy w mieście. Przez powiat przebiegają również drogi wojewódzkie: DW308, DW432, DW312, DW309, DW310 oraz DW311. Lokalny układ drogowy uzupełniają drogi powiatowe. Linia kolejowa E59 (magistrala Poznań–Wrocław) przecina powiat i ma stacje: Czempień, Oborzyska Stare, Kościan, Przysieka Stara, Stare Bojanowo. Zapewnia to dogodne połączenia kolejowe: czas dojazdu pociągiem do Poznania Głównego wynosi ok. 30–40 minut, a do Wrocławia ~1,5 godz. Wspomnieć także należy o punktach przesiadkowych w Czempiniu, Oborzyskach Starych (obecnie w budowie), Kościanie, Przysiece Polskiej (obecnie w budowie) i Starym Bojanowie (planowana budowa). Powiat nie posiada własnego lotniska – najbliższy port lotniczy Poznań-Ławica znajduje się ok. 60 km od Kościana. Sieć komunikacji publicznej uzupełniają połączenia autobusowe

(PKS/komunikacja gminna) do okolicznych miejscowości. Bliskość aglomeracji poznańskiej wpływa na rozwój strefy podmiejskiej w północnej części powiatu (zwłaszcza gmina Czempień) – wielu mieszkańców dojeżdża do pracy w Poznaniu. Z kolei południowa część powiatu ma dobre połączenie z Leszmem i regionem dolnośląskim. Przez teren powiatu nie przebiega autostrada – najbliższa to A2 (najbliższy węzeł zlokalizowany w Głuchowie, koło Komornik około 37 km od Kościana i ok. 27 km od granicy powiatu; drugi węzeł Trzciel/Nowy Tomyśl 56 km od Kościana i ok. 47 km od granicy powiatu). Dzięki S5 dostępność transportowa powiatu jest jednak bardzo dobra, co sprzyja inwestycjom i dojazdom.

Demografia i osadnictwo

Liczba mieszkańców powiatu kościańskiego na dzień 31 grudnia 2023 roku wyniosła 77.239 osób (GUS). Powiat zamieszkiwało 37.868 mężczyzn i 39.371 kobiet. Liczba ludności spadła w latach 2014-2023 o 1.784 osób. 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	79.023	77.239	-1.784 osoby -2,26%
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	12.433	12.881	+448 osoby
Ludność w wieku produkcyjnym	53.144	47.430	-5.714 osób
Ludność w wieku poprodukcyjnym	13.446	16.928	+3.482 osoby
Odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym	19,1	20,0	+0,9 p.p.
Odsetek osób w wieku produkcyjnym	63,8	58,1	-5,7 p.p.
Odsetek osób w wieku poprodukcyjnym	17,0	21,9	+4,9 p.p.
Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej	13,6	18,5	+4,9 p.p.
Przyrost naturalny na 1000 ludności	1,53	-1,75	-
Saldo migracji ogółem	-9	-46	2014-2023: -1.073 osoby

Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych, 2025

Na koniec 2023 roku liczba mieszkańców powiatu kościańskiego wynosiła 77.239 osób, co oznacza spadek o 1.784 osoby w porównaniu do 2014 roku (-2,26%). 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 5,7 punktu procentowego (z 63,8% do 58,1%), przy równoczesnym wzroście udziału ludności

poprodukcyjnej o 4,9 p.p. (z 17,0% do 21,9%) oraz wzroście odsetka osób w wieku 65 lat i więcej z 13,6% do 18,5%. Choć udział ludności w wieku przedprodukcyjnym nieznacznie wzrósł (z 19,1% do 20,0%), nie rekompensuje to pogarszających się wskaźników demograficznych. Dodatkowo, przyrost naturalny zmienił się z wartości dodatniej (+1,53 ‰ w 2014 r.) na wyraźnie ujemną (-1,75 ‰ w 2023 r.), co potwierdza regres demograficzny. Saldo migracji ogółem pozostało ujemne i wyniosło łącznie w latach 2014-2023 -1.073 osoby, co świadczy o kontynuacji odpływu mieszkańców, zwłaszcza młodych i aktywnych zawodowo. Dane te wskazują na postępujące starzenie się społeczeństwa powiatu kościańskiego 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.

Powiat obejmuje 5 gmin (1 miejską, 3 miejsko-wiejskie i 1 wiejską). Głównym ośrodkiem jest miasto Kościan (siedziba powiatu) – liczy ono ok. 22 tys. mieszkańców (2023), co stanowi ~30% ludności powiatu. Kościan pełni rolę lokalnego centrum usług, edukacji (szkoły ponadpodstawowe) i służby zdrowia (szpital powiatowy). Drugim, co do wielkości ośrodkiem jest gmina Śmigiel (miasto Śmigiel plus 26 wsi) z ok. 17,0 tys. mieszkańców. Miasto Śmigiel zamieszkuje ~5,4 tys. osób i znane jest historycznie, jako „miasto wiatraków”. Gmina Czempień (miasto Czempień + obszar wiejski, składający się z 26 wsi) ma ok. 11,4 tys. mieszkańców. Czempień liczy ~5,1 tys. osób i rozwija się jako miejscowość podmiejska Poznania (dogodne połączenie kolejowe sprzyja osadnictwu – notuje on nawet niewielki wzrost ludności, +1,1% od 2002). Gmina Kościan (wiejska, składająca się z 43 wsi i otaczająca miasto Kościan) liczy 16,159 mieszkańców (2023), koncentrując się w dużych wsiach podmiejskich (np. Kiełczewo, Racot, Stare Oborzyska). Gmina Krzywiń (miasto Krzywiń + 36 wsi) ma ok. 9,73 tys. mieszkańców z czego samo miasteczko Krzywiń ~1,7 tys. Mieszkańcy powiatu w 63% mieszkają na obszarach wiejskich, a stopień urbanizacji wynosi ~46,6%. Sieć osadniczą tworzą 4 miasta (Kościan, Czempień, Krzywiń, Śmigiel) i liczne wsie; największe wsie to m.in. Stare Oborzyska, Stare Bojanowo, Jerka, Kiełczewo, Racot (każda ~1–2 tys. mieszkańców).

Dokładne dane liczby ludności z ewidencji gminnych (stan na 31 grudnia 2024, przedstawia poniższe zestawienie:

- Miasto Kościan – 21.808 mieszkańców,
- Gmina Kościan – 16.173 mieszkańców,
- Gmina Krzywiń – 9.731 mieszkańców,
- Gmina Śmigiel – 17.092 mieszkańców,
- Gmina Czempień – 11.449 mieszkańców.

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Powiat kościański ma profil rolniczo-przemysłowo-usługowy, z silnym sektorem rolnictwa (wysokie walory gleb i duża powierzchnia użytków rolnych). Rolnictwo dostarcza surowców dla przemysłu spożywczego – w powiecie działają np. mleczarnie, przetwórnice zbożowe i inne zakłady rolno-spożywcze. Niemniej rolnictwo nie zatrudnia już większości ludności – struktura podmiotów gospodarczych wskazuje na dominację sektora usług i przemysłu.

Dobrze rozwinięta jest również przedsiębiorczość lokalna – na 10 tys. mieszkańców przypada ponad 1193 podmiotów gospodarczych, z istotnym udziałem firm zatrudniających powyżej 50 pracowników (ponad 70 podmiotów).

Według danych dla obszaru powiatu kościańskiego, w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na koniec roku 2024 figurowało 9.432 podmioty, 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	866	764	788
Sekcja B – Górnictwo i wydobywanie	9	9	11
Sekcja C – Przetwórstwo przemysłowe	721	749	788
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	6	6	16
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	45	32	36
Sekcja F – Budownictwo	1.094	1.360	1.743
Sekcja G – Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	1.931	1.784	1.779
Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	423	535	554
Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	158	165	184
Sekcja J – Informacja i komunikacja	88	146	217
Sekcja K – Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	142	140	152
Sekcja L – Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	364	440	512

Sekcja M – Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	503	583	655
Sekcja N – Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	181	207	260
Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	83	80	80
Sekcja P – Edukacja	226	208	264
Sekcja Q – Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	385	461	508
Sekcja R – Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	143	165	201
Sekcja S i T – Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	471	539	669
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0
RAZEM	7.835	8.375	9.432

Źródło: GUS, BDL, 2025

Na koniec lutego 2025 r. zarejestrowanych było 970 osób bezrobotnych, w tym 614 kobiet. Prawo do zasiłku miały 193 osoby, w tym 119 kobiet. Biorąc pod uwagę wiek osób bezrobotnych, 150, to osoby w wieku do 25 lat, 271 osoby w wieku do 30 lata oraz 232 osoby powyżej 50 roku życia. 349 osób było długotrwale bezrobotnych.

Z danych rejestrowanych przez Powiatowy Urząd Pracy w Kościanie 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 kościańskim 3,1 %.

Rynek pracy w powiecie korzysta na bliskości Poznania – wiele osób znajduje zatrudnienie w aglomeracji poznańskiej (dojeżdżając z północnych gmin). Również lokalny rynek pracy jest dość chłonny dzięki rozwijającym się firmom produkcyjnym (np. w Kościanie istnieją firmy z branż metalowej, tworzyw sztucznych) oraz sektorowi usług (handel, drobne usługi). Przeciętne wynagrodzenia w powiecie sięgają ok. 90% średniej krajowej. Niewielkie bezrobocie powoduje, że przedsiębiorcy odczuwają niedobór siły roboczej w niektórych zawodach (np. budowlanych). Powiatowy Urząd Pracy prowadzi programy aktywizacji, jednak

przy tak niskiej stopie bezrobocia rola PUP koncentruje się na pomocy grupom szczególnie zagrożonym (osoby 50+, niepełnosprawni).

Turystyka i dziedzictwo kulturowe

Powiat kościański oferuje zróżnicowane walory przyrodnicze i kulturowe. Naturalnymi atrakcjami są jeziora i lasy oraz krajobraz rolniczy z zabytkowymi parkami wiejskimi. Największe jezioro – Jezioro Wonieskie (Wonieść) – to rynnowy zbiornik o pow. ok. 160 ha, otoczony częściowo lasami. W miejscowości Nowy Dębiec nad jeziorem działa popularne kąpielisko i ośrodek rekreacyjny (plaża strzeżona, pola namiotowe). Akwen ten objęty jest ochroną jako Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zbiornik Wonieść” (Natura 2000) – gniazdują tu m.in. żurawie, dzikie gęsi i czaple. Inne zbiorniki wodne to mniejsze jeziora w gminie Krzywiń (rekreacyjne Jezioro Cichowo w Cichowie) oraz liczne stawy. W Cichowie urządzono ponadto skansen filmowy „Soplicowo” – plenerową atrakcję nawiązującą do filmu Pan Tadeusz. Turyści mogą tam zobaczyć rekwizyty z filmu i dworek Soplicowo. Walory przyrodnicze chronionego Parku Chłapowskiego sprzyjają turystyce aktywnej. Na terenie parku wytyczono 4 piesze szlaki turystyczne i 10 szlaków rowerowych oraz 3 ścieżki dydaktyczne i 2 szlaki konne. Przez powiat przebiegają ponadto długodystansowe trasy, np. Wielkopolska Droga św. Jakuba (szlak pielgrzymkowy) i tematyczny szlak „Podróże z Panem Tadeuszem”. Ciekawą atrakcją jest Krzywińska Kolej Drezynowa – możliwość przejażdżki drezyną (wagonikiem napędzanym siłą mięśni) po nieczynnej linii kolejowej w okolicach Krzywina. Sporą popularnością cieszy się również Śmigielska Kolej Wąskotorowa – zabytkowa kolejka kursująca turystycznie na odcinku Stare Bojanowo–Śmigiel (12 km). Przejazdy wąskotorówką organizowane są sezonowo, przypominając bogatą historię kolei powiatowej z 1901 roku.

Do ważnych zabytków kulturowych powiatu należą zabytki architektury sakralnej i rezydencjonalnej. W samym Kościanie zachował się średniowieczny układ urbanistyczny z rynkiem i ratuszem. Ratusz w Kościanie – pierwotnie gotycki (XIV w.), przebudowany w stylu neorenesansowym w XIX w. – jest siedzibą Muzeum Regionalnego i jednym z symboli miasta. Kościan szczyli się też gotyckimi kościołami: farnym pw. NMP Wniebowziętej (XIV/XV w.) oraz szpitalnym pw. Świętego Ducha (XV w.). Ciekawostką jest zabytkowa wieża ciśnień z 1908 r., adaptowana na punkt widokowy i ściankę wspinaczkową. Na obszarach wiejskich wyróżniają się dawne rezydencje ziemiańskie: Zespół pałacowy Racot (w Racocie, gm. Kościan) – klasycystyczny pałac z XVIII w., otoczony parkiem, pełniący rolę ośrodka jeździeckiego i hotelu. Pałac Racot był niegdyś rezydencją Jabłonowskich, a w okresie międzywojennym – letnią rezydencją prezydenta RP. Do dziś działa tam stadnina koni oraz Muzeum Powozów. W pobliskiej Turwi znajduje się pałac generała Dezyderego Chłapowskiego z pocz. XIX w., otoczony historycznym parkiem krajobrazowym. W Turwi można zwiedzić unikatowe Muzeum Gorzelnictwa ulokowane w dawnej gorzelnicy dworskiej (prezentujące tradycje produkcji alkoholu). Inne zabytki to m.in. zespół klasztorny franciszkanów-bernardynów w Kościanie

(obecnie szpital neuropsychiatryczny) oraz liczne zabytkowe kościoły wiejskie (np. późnoromański kościół w Gryżynie z XIII w. – dziś malownicza ruina). Turystyka w powiecie ma głównie charakter weekendowy i lokalny – rozwija się agroturystyka (gospodarstwa agroturystyczne w okolicy jezior i w parkach krajobrazowych), turystyka rowerowa i konna. Atutem jest spokój i wiejski krajobraz oraz dogodna dostępność z Poznania. W powiecie organizowane są wydarzenia promujące lokalne dziedzictwo, np. Dni Kościana, Święto Śmigielskiej Kolejki, zawody jeździeckie w Racocie czy jarmarki i dożynki gminne, które przyciągają mieszkańców i gości.

Organizacje pozarządowe związane z mobilnością

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

- Stowarzyszenie Grupa Rowerowa im. Jana Pawła II,
- Stowarzyszenie Klub Wujka Karola,
- Grupa nieformalna Rowerowy Kościan,
- Śmigielskie Towarzystwo Cyklistów.

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

Powiat kościański, łączący cztery miasta (Kościan, Śmigiel, Czempin i Krzywiń) z rozległą strefą wiejską, charakteryzuje się bardzo zróżnicowaną strukturą społeczno-przestrzenną. Aby Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) był naprawdę użyteczny, trzeba uchwycić oczekiwania użytkowników codziennych, władz i biznesu – od mieszkańców czterotysięcznego Krzywina po inżynierów pracujących w fabryce Jost Chemical. Poniższe zestawienie (Tabela 2.3) syntetyzuje wyniki pogłębionych wywiadów, warsztatów i analizy źródeł zastanych, wskazując kto, czego i dlaczego potrzebuje w latach 2025-2035.

Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do PZMM- PK	Uwagi
Mieszkańcy powiatu	bezpieczny, wygodny i dostępny transport; integracja przestrzenna gmin, zwiększenie dostępności wewnętrzne oraz zewnętrzne, zachowanie lokalnego charakteru; minimalny wpływ na środowisko	wiedza o codziennych trasach, udział w konsultacjach, testowanie pilotaży	bezpośredni użytkownicy systemu transportowego; mogą wpływać na akceptację i sukces projektu
Lokalne władze – gmin i powiatu	rozwój spójny z planem finansowym, redukcja wykluczenia komunikacyjnego, atrakcyjność inwestycyjna	finansowanie, polityki, regulacje, wsparcie infrastrukturalne, koordynacja	odpowiedzialność za wdrażanie i nadzór nad programem mobilności
Lokalni przedsiębiorcy i zakłady pracy	dojazd pracowników, logistyka „ostatniej mili”, parkingi rowerowe/EV	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	stabilne umowy, modernizacja floty, integracja taryf	wiedza ekspercka, świadczenie usług, know-how	bezpośredni wykonawcy części strategii mobilności, podmioty realizujące transport publiczny i prywatny
Instytucje użyteczności publicznej	wygodny dojazd dla uczniów, pacjentów, seniorów; bezpieczna infrastruktura dojeżdż	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, likwidacja barier	działania edukacyjne, lobbing, wolontariat	mogą pomóc w promowaniu strategii i angażowaniu społeczności
Eksperti i doradcy	rzetelne dane, 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, dostępność komunikacyjna pracowników	finansowanie projektów mobilności	mogą oferować dodatkowe źródła finansowania
Media lokalne i regionalne	dostęp do rzetelnych informacji; zainteresowanie tematami lokalnymi; udział w debacie publicznej	Promocja PZMM- PK, edukacja mieszkańców, nagłaśnianie konsultacji i działań mobilnościowych	kluczowi dla kształtowania opinii publicznej i budowania społecznej akceptacji dla zmian

Źródło: opracowanie własne

Każda z wymienionych grup interesariuszy odgrywa kluczową rolę w realizacji celów zrównoważonej mobilności w powiecie kościańskim. Sukces programu 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

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 Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego

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

umożliwiający wygodne korzystanie na różnych urządzeniach, co miało na celu ułatwienie udziału w konsultacjach.

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

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

Ocena uwarunkowań transportowych powiatu kościańskiego to kompleksowy przegląd funkcjonowania i dostępności istniejącego systemu mobilności w ujęciu multimodalnym. Ujęcie to obejmuje zarówno elementy infrastruktury drogowej i komunikacji zbiorowej, jak i dostępność dla ruchu pieszego, rowerowego oraz potencjał rozwoju form transportu niskoemisyjnego i zintegrowanego. Powiat kościański – ze względu na zróżnicowaną strukturę osadniczą, obejmującą cztery miasta (Kościan, Czempień, Śmigiel, Krzywiń) i dużą liczbę miejscowości wiejskich – charakteryzuje się typowymi dla obszarów poza-metropolitalnych wyzwaniem w zakresie integracji i zrównoważonego rozwoju transportu.

1. Stan infrastruktury drogowej:

System drogowy powiatu kościańskiego opiera się na układzie promienistym, którego osią jest droga ekspresowa S5 (Poznań–Wrocław), przecinająca powiat z północy na południe i pełniąca funkcję głównej arterii tranzytowej. Dzięki istniejącym węzłom zapewnia ona dogodny połączenie z regionalnymi centrami gospodarczymi i transportowymi. Węzeł nr. 39 „Czempień” w gminie Czempień, stanowi zjazd z S5 na DW311 i DW310, co stanowi ważne połączenie ze Śremem. Węzeł nr. 40 „Kościan Północ i Kościan Południe” w gminie Kościan, stanowi zjazd z S5 na DW308. Węzeł nr. 42 „Śmigiel Północ i Śmigiel Południe” w gminie Śmigiel stanowi zjazd z S5 na DW312 i jest połączeniem z Rakoniewicami i drogą DK32. Uzupełniają ją drogi wojewódzkie, które obsługują ruch międzygminny, oraz rozbudowana sieć dróg powiatowych i gminnych. Łączna długość dróg powiatowych przekracza 400 km, natomiast dróg gminnych – ponad 1 000 km, co tworzy rozległą, choć często zdegradowaną i niespójną sieć transportu lokalnego.

W miastach powiatu występują typowe problemy związane z przeciążeniem układu komunikacyjnego – zwłaszcza w Kościanie, gdzie dojazdy z kierunków wiejskich oraz z przyległych osiedli generują zatory w godzinach szczytu. W Czempiniu problemem jest brak obwodnic i wąskie przekroje dróg głównych, przez które przebiega ruch tranzytowy oraz transport ciężarowy. Dużym utrudnieniem dla transportu drogowego w Czempiniu, jest linia

kolejowa przecinająca DW310 i powodująca zatory komunikacyjne. Z każdym nowym rozkładem jazdy zwiększa się częstotliwość połączeń. Już teraz w ciągu doby przejeżdża tamtędy ponad 140 pociągów. Linia kolejowa E-59 Poznań-Wrocław to jedna z najbardziej obciążonych magistrali kolejowych w Polsce. W ciągu doby roгатki na przejeździe w Czempiniu opuszczone są przez 8-9 godzin, z czego większość zamknięć przypada na dzień i godziny szczytu komunikacyjnego. Stanowi to z pewnością podstawę do rozważanie budowy przejścia pod torami, gdyż lokalni mieszkańcy, w godzinach szczytu, chętniej wybiorą rower jako środek lokomocji.

Na obszarach wiejskich dominuje zabudowa rozproszona wzdłuż dróg, co powoduje kolizję funkcji transportowych z mieszkaniowymi i podnosi ryzyko wypadków.

W kontekście zrównoważonej mobilności kluczowym wyzwaniem jest modernizacja układu drogowego tak, aby pełnił funkcję integracyjną, a nie tylko tranzytową. Wymaga to poprawy stanu nawierzchni, wzmocnienia nośności dróg powiatowych, budowy obwodnic miejscowości oraz przebudowy skrzyżowań i zatok autobusowych. Równie istotne jest dostosowanie układu drogowego do potrzeb pieszych i rowerzystów poprzez wyznaczenie ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg lokalnych, zwłaszcza na odcinkach do szkół, ośrodków zdrowia i centrów gminnych. W rejonie S5 niezbędne są działania w zakresie zarządzania ruchem dojazdowym i rozwoju dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych, zwłaszcza w gminie Kościan, Czempin i Krzywiń.

2. Natężenie ruchu komunikacyjnego na terenie powiatu kościańskiego – pomiary ruchu

Natężenie ruchu drogowego jest jednym z kluczowych wskaźników służących do oceny funkcjonowania systemu transportowego oraz planowania inwestycji w infrastrukturę drogową. W powiecie kościańskim, ze względu na jego położenie wzdłuż kluczowych korytarzy tranzytowych oraz bliskość aglomeracji poznańskiej, ruch drogowy cechuje się dużym zróżnicowaniem przestrzennym i rodzajowym. Obejmuje zarówno intensywny ruch regionalny, tranzytowy i dojazdowy, jak i lokalny ruch mieszkańców, transport rolniczy oraz dojazdy do pracy, szkół i usług.

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 przez samorząd powiatowy.

Kluczowe obserwacje ogólne (lokalne obserwacje z wykorzystaniem portalu googlemaps, wiosna 2025)

Kościan:

- Ruchliwe i zakorkowane rejony w godzinach 07:00-08:00, 11:00-13:00 oraz 15:00-17:00: ul. Poznańska, ul. Szczepańskiego, ul. Surzyńskiego, ul. Naclawska, ul. Dworcowa, Al. Kościuszki, rondo Unii Europejskiej, Rondo Solidarności – potwierdzają strukturalne przeciążenie układu miejskiego w godzinach szczytu.
- Znaczne spowolnienie ruchu na skrzyżowaniu ulic Gostyńskiej – Poznańskiej – Grodzkiej, które stanowi punkt przecięcia się drogi wojewódzkiej nr 308 oraz drogi powiatowej nr 3969P będącej połączeniem z odcinkiem starej drogi krajowej nr 5.

Czempiń:

- Codzienny całkowity paraliż centrum miejscowości i korki sięgające pobliskich miejscowości takich jak Piechanin i Borowo. Ponadto istotne spowolnienia na ul. Popiełuszki, Kościelnej, Kolejowej i Rynek.

Śmigiel:

- Spowolnienia na ul. Wodnej i Kilińskiego – typowe dla obszarów o wąskich przekrojach jezdni i ograniczonej możliwości objazdu.

Krzywiń: brak wyraźnych zatorów – niższe natężenie ruchu i bardziej peryferyjny charakter lokalizacji. Jedyny problem to wąskie drogi i brak ścieżek rowerowych, co powoduje niebezpieczne sytuacje w centrum Krzywinia.

Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich

Dane GPR 2020/2021 pozwalają ocenić średniodobowy ruch na kluczowych odcinkach (Tabela 2.4.):

Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiarzy 2020/2021)

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
30230	308	25,476	GRODZISK WLKP. / UL. ZIELONOGÓRSKA (DK32)/ - KOŚCIAN /DK5/	4547	3120	724
30157	308	4,184	KOŚCIAN /PRZEJŚCIE: DK5 - GR. MIASTA/	7263	6554	96
30159	308	15,781	KOŚCIAN /GR. MIASTA/ - JERKA /DW432/	5830	4816	319
30161	308	14,220	JERKA /DW432/ - KUNOWO /DW434/	3218	2470	257

30314	309	13,458	LESZNO/GR. MIASTA/ - W. ŚMIGIEL PŁD. /S5/	7177	5822	439
30162	310	6,972	GŁUCHOWO /DK5/ - CZEMPIŃ /UL. KOŚCIAŃSKIE PRZEDMIEŚCIE (DW311)/	5110	4050	377
30290	310	1,766	CZEMPIŃ /PRZEJŚCIE: UL. KOŚCIAŃSKIE PRZEDMIEŚCIE (DW311) - GR. MIASTA /	9198	7482	567
30163	310	8,709	CZEMPIŃ /GR. MIASTA/ - GRABIANOWO	3779	2701	504
30231	312	25,109	Rakoniewice/DK32/-Czacz /DK5/	4186	3130	285
30176	432	19,708	Osieczna-Jerka/DW308	3070	2374	312
30178	432	14,253	Jerka-DW308/-Śrem	6142	5175	312

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Na podstawie oficjalnych pomiarów z lat 2020–2021, można stwierdzić, że:

- Największe natężenie ruchu występuje na DW310 w Czempiniu – ponad 9 000 pojazdów na dobę, co wiąże się z bliskością aglomeracji poznańskiej i dojazdami do S5.
- Wysokie wartości obserwujemy także na DW309 (Śmigiel–Leszno) oraz odcinku DW308 w Kościanie (ponad 7 200 poj./dobę).
- Odcinki poza miastami i dalej od DK/S5 (np. DW308 Jerka–Kunowo) wykazują znacznie mniejsze natężenia (ok. 3 200 poj./dobę).

Ruch na drogach krajowych (trasa S5 – dane 2020 – Tabela 2.5.)

Trasa ekspresowa S5 (Poznań–Kościan–Leszno), przecinająca powiat z północy na południe, jest najważniejszym szlakiem transportowym regionu. Najwyższe natężenia występują na odcinkach:

- Węzeł nr 39 Czempień – Kościan Północ stanowi zjazd z S5 na DW311 i DW310, co stanowi ważne połączenie ze Śremem: natężenie spada do 24 967 poj./dobę, z podobną strukturą.
- Węzeł nr 40 Kościan Północ – Południe stanowi zjazd z S5 na DW308: 23 745 poj./dobę, ale wzrasta udział ciężkiego transportu – ponad 4 000 pojazdów ciężarowych (najwięcej na tym odcinku).
- Węzeł nr 41 Kościan Południe – Śmigiel: lekki wzrost ruchu do 25 219 poj./dobę, co może wynikać z obsługi węzła gospodarczego oraz dojazdów do Leszna.
- Węzeł nr 42 Śmigiel Północ–Śmigiel Południe, stanowiący zjazd na drogę DW312, co stanowi połączenie z Leszmem, Rakoniewicami i drogą DK32 – natężenie 26355 pojazdów.

Cała trasa S5 w obrębie powiatu cechuje się dużym natężeniem i wymaga bieżącego zarządzania ruchem w otoczeniu węzłów – zarówno dla płynności, jak i bezpieczeństwa.

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

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
90735	S5k	9,988	W. CZEMPIŃ - W. KOŚCIAN PŁN.	24967	17932	3977
90736	S5k	6,837	W. KOŚCIAN PŁN. - W. KOŚCIAN PŁD.	23745	16368	4519
90737	S5k	5,555	W. KOŚCIAN PŁD. - W. ŚMIGIEL PŁN.	25219	17759	4368
90738	S5k	4,021	W. ŚMIGIEL PŁN. - W. ŚMIGIEL PŁD.	25157	17467	4565
90739	S5k	4,780	W. ŚMIGIEL PŁD. - W. LIPNO /DW309/	26355	18469	4540

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Wnioski i rekomendacje

Analiza struktury natężenia ruchu oraz charakteru wykorzystania sieci drogowej w powiecie kościańskim wskazuje na potrzebę dalszego ukierunkowania polityki transportowej na rozwój infrastruktury wspierającej transport zbiorowy, z priorytetem dla integracji kolei z systemem przesiadkowym i komunikacją lokalną. Obciążenie kluczowych korytarzy drogowych potwierdza, że główne ciągi obsługujące ruch – zarówno osobowy, jak i towarowy – koncentrują się na kilku osiowych trasach, które należy wspierać nie poprzez ich rozbudowę w sensie przepustowości, lecz poprzez działania porządkujące funkcje ruchowe i zmniejszające presję na drogi lokalne.

Główne ciągi ruchu:

- S5 na odcinkach Kościan–Czempiń oraz Kościan–Śmigiel – stanowiące podstawowe powiązania regionalne i krajowe, z których ruch należy skutecznie rozprowadzać w układzie lokalnym bez nadmiernego obciążania ulic miejskich.
- DW310 (Czempiń–Śrem) oraz DW308 (Kościan–Jerka–Krzywiń) – pełniące funkcję wiodących ciągów powiatowych, na których występuje wysoki udział zarówno ruchu osobowego, jak i rolniczego.
- Ul. Poznańska, ul. Piłsudskiego, ul. Grodziska i ul. Gostyńska tworzące skrzyżowanie dróg powiatowych 3969P oraz 3972P z DW308 - jako kluczowe wloty do miasta i miejsca największej intensyfikacji konfliktów funkcjonalnych w obszarze miejskim.

Obszary szczególnego obciążenia ruchem:

- DW310 w Czempiniu – ponad 9 000 pojazdów na dobę, co wiąże się z bliskością aglomeracji poznańskiej i dojazdami do S5. Wysokie wartości obserwujemy także na DW309 (Śmigiel–Leszno) oraz odcinku DW308 w Kościanie (ponad 7 200 poj./dobę).
- Strefy historyczne i gęsto zabudowane (np. ul. Rynek w m. Krzywiń, ul. Długa, ul. Ks. Jerzego Popiełuszki, ul. Rynek ul. Towarowa w m. Czempień, ul. Kościańska, ul. H.

Sienkiewicza, ul. W. Reymonta, Plac Rozstrzelanych, Plac Wojska Polskiego w Śmiglu, ul. Wodna, ul. Garbarska, ul. Szpitalna, ul. Rynek, ul. S. Szczepanowskiego, ul. Piłsudskiego, ul. Kościelna w m. Kościan), które są szczególnie wrażliwe na obecność ruchu ciężarowego.

Zalecenia planistyczne:

- Dalszy rozwój systemu centrów przesiadkowych jako filarów zrównoważonej mobilności – w tym inwestycje w Głuchowie, Jerce i Starym Bojanowie, które zapewnią powiązanie transportu lokalnego z koleją i komunikacją autobusową, zmniejszając presję na drogi lokalne i miasta.
- Wzmocnienie przepustowości i funkcjonalności ciągów o dużym natężeniu (np. DW310, DW308) poprzez działania punktowe – modernizacje skrzyżowań, poprawę bezpieczeństwa, budowę przejść pieszo-rowerowych (jak w Czempiniu pod DW310 i linią kolejową), a nie ich poszerzanie czy przekształcanie w trasy tranzytowe.
- Wdrażanie systemów wspierających zarządzanie ruchem (ITS), zwłaszcza w Kościanie – nie w celu zwiększenia prędkości przejazdu, ale dla poprawy bezpieczeństwa, priorytetyzacji transportu publicznego i komunikatów dla użytkowników centrów przesiadkowych.
- Podkreślenie nadrzędnej roli kolei jako osi komunikacyjnej – z wyraźnym wsparciem dla stacji w Kościanie, Czempiniu, Bojanowie Starym.

Aktualizacja danych i dalsze działania:

- Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2025 powinny stanowić podstawę do dalszej aktualizacji strategii mobilności – szczególnie w kontekście planowania interwencji na sieci dróg wojewódzkich i powiatowych.
- Należy uwzględnić dane GPR w aplikacjach o środki krajowe i europejskie (KPO, FENX, fundusze wojewódzkie), ale ich interpretacja powinna służyć rozwojowi systemu zintegrowanej mobilności zbiorowej, a nie dalszemu wspieraniu dominacji transportu samochodowego.

3. Komunikacja publiczna:

Transport publiczny w powiecie kościańskim oparty jest na dwóch głównych filarach: kolejach pasażerskich oraz sieci połączeń autobusowych o charakterze dowozowym. Choć system ten pełni istotną funkcję w kontekście zrównoważonej mobilności i stanowi alternatywę dla transportu indywidualnego, jego efektywność pozostaje ograniczona – głównie z powodu ograniczonej integracji środków transportu, niespójności przestrzennej oraz niedostosowania oferty do realnych potrzeb mieszkańców.

Największy potencjał mobilnościowy powiatu pozostaje niewykorzystany w zakresie kolei. Mimo że linia E59 zapewnia dobre połączenia regionalne (Poznań–Wrocław), dostęp do niej w praktyce ogranicza się głównie dla mieszkańców gmin Kościana i Czempinia. Brakuje czytelnego i bezpiecznego systemu dowozu do stacji kolejowych – zarówno transportem autobusowym, jak i rowerowym czy pieszym. W wielu miejscowościach dostępność przestrzenna do stacji lub przystanków kolejowych jest ograniczona: brakuje bezpiecznej infrastruktury pieszorowerowej, oznakowanych ciągów dojścia, parkingów rowerowych czy możliwości zaparkowania samochodu w formule „jedź i przesiądź się”. Dodatkową barierą jest brak fizycznej i informacyjnej integracji przystanków autobusowych z kolejowymi – często znajdują się one w oddaleniu, a rozkłady jazdy nie są ze sobą skoordynowane.

Sieć połączeń autobusowych funkcjonuje w oparciu o przewoźników komercyjnych, co oznacza, że oferta jest nieregularna, ograniczona głównie do godzin szkolnych, a w wielu miejscowościach – szczególnie wiejskich – całkowicie niedostępna. Brakuje międzygminnych połączeń autobusowych o stałej częstotliwości kursów, a także kursów dowozowych do stacji PKP, co przekłada się na niską dostępność kolei dla mieszkańców bez samochodu. W praktyce osoby starsze, młodzież oraz mieszkańcy gmin wiejskich pozbawieni są realnej alternatywy wobec transportu indywidualnego.

W centrach miast i mniejszych miejscowości nadal obserwuje się obecność ruchu ciężarowego i pojazdów zaopatrzeniowych, co koliduje z funkcją przestrzeni publicznej i utrudnia rozwój komfortowych przesiadek między środkami transportu. Brakuje też wydzielonych stref ograniczonego ruchu, zaprojektowanych węzłów przesiadkowych z udogodnieniami dla pieszych i rowerzystów oraz infrastruktury umożliwiającej efektywną i komfortową zmianę środka transportu. Tylko część stacji kolejowych i przystanków autobusowych oferuje parkingi typu Park&Ride czy Bike&Ride, a funkcje „Kiss&Ride” (dojazd i wysadzenie pasażera) są zrealizowane fragmentarycznie lub w sposób przypadkowy. Stosunkowo najlepiej wygląda w tym względzie infrastruktura węzłów przesiadkowych w Czempiniu i Kościanie, ale nawet tam są jeszcze pewne braki w tym zakresie i popyt jest wyższy.

W wielu miejscach brakuje również odpowiedniego oznakowania, informacji pasażerskiej, elektronicznych tablic, a także integracji taryfowo-biletowej. Brak jednolitego systemu informacyjno-komunikacyjnego utrudnia korzystanie z transportu publicznego i osłabia jego konkurencyjność względem samochodu.

Zidentyfikowane deficyty wskazują jednoznacznie, że obecny system mobilności w powiecie nie zapewnia warunków do rzeczywistej integracji transportu publicznego z koleją

i mobilnością codzienną mieszkańców. Dlatego niezbędne są ukierunkowane działania w trzech głównych obszarach:

- stworzenie/rozbudowa nowoczesnych centrów przesiadkowych w miejscowościach o strategicznym znaczeniu (Kościan, Czempin, Jerka, Bojanowo Stare, Głuchowo),
- poprawa dostępności pieszej i rowerowej do stacji i przystanków transportu publicznego,
- wprowadzenie rozwiązań porządkujących i integrujących system transportu publicznego w skali powiatu – zarówno w warstwie infrastrukturalnej, jak i operacyjnej (rozkłady, taryfy, systemy ITS).

Uzasadnienie powyższych działań znajduje pełne potwierdzenie zarówno w diagnozie potrzeb mobilności mieszkańców, jak i w planowanych kierunkach rozwoju sieci komunikacyjnej powiatu – podporządkowanej zasadom zrównoważonego transportu i roli kolei jako strategicznej osi przemieszczania się.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Transport aktywny – pieszy i rowerowy – pełni istotną funkcję w lokalnym systemie mobilności powiatu kościańskiego. W wielu miejscowościach mieszkańcy codziennie korzystają z rowerów i przemieszczają się pieszo w obrębie swoich miejscowości, co wynika zarówno z odległości (do 2–5 km), jak i przyjaznej topografii (teren nizinny, niewielkie deniwelacje). Jednak stan i rozkład infrastruktury nie odpowiadają na realne potrzeby użytkowników.

Sieć tras rowerowych w powiecie jest rozproszona i niespójna. W Kościanie istnieją odcinki ścieżek rowerowych, ale brak ich kontynuacji poza miastem. W innych gminach (np. Krzywiń, Śmigiel) pojawiają się ciągi pieszo-rowerowe przy drogach powiatowych, lecz mają one często charakter punktowy, są krótkie lub kończą się w sposób nieintuicyjny. Brakuje głównych tras międzygminnych umożliwiających bezpieczny dojazd do pracy, szkoły czy urzędu na rowerze. Infrastruktura rowerowa nie została w pełni zintegrowana z siecią transportu publicznego (np. brak stojaków przy większości przystanków autobusowych, niewielka liczba zadaszonych parkingów rowerowych).

Ruch pieszy również napotyka bariery. Chodniki występują w centrach miast i przy głównych ulicach, ale w wielu wsiach mieszkańcy zmuszeni są do poruszania się poboczami dróg, co wiąże się z zagrożeniem – szczególnie w miejscach o dużym natężeniu ruchu i braku oświetlenia. Wciąż istnieją odcinki, gdzie nie ma chodnika w obrębie zwartej zabudowy (np. w Zadory, Spytkówki), a pieszy ruch do przystanków, szkół czy świetlic odbywa się po jezdni. Niedostateczne oświetlenie przejść i ulic lokalnych również negatywnie wpływa na bezpieczeństwo, szczególnie w porze zimowej.

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym to jeden z filarów zrównoważonego systemu transportowego. W powiecie kościańskim, podobnie jak w wielu innych powiatach o strukturze mieszanej (miejsko-wiejskiej), zachowanie równowagi między płynnością ruchu a bezpieczeństwem wszystkich jego uczestników – szczególnie pieszych i rowerzystów – stanowi wyzwanie systemowe.

Zgodnie z danymi Komendy Powiatowej Policji w Kościanie, corocznie odnotowuje się kilkaset zdarzeń drogowych, w tym kilkadziesiąt wypadków, których ofiarami są często niechronieni uczestnicy ruchu. Duża część wypadków ma miejsce na odcinkach dróg wojewódzkich i powiatowych przebiegających przez wsie, gdzie brak chodników i nadmierna prędkość pojazdów zwiększają ryzyko. Szczególnie niebezpieczne są też skrzyżowania bez sygnalizacji świetlnej, nieoświetlone przejścia dla pieszych oraz punkty kolizyjne z ruchem rowerowym.

Obecnie brakuje systemowej analizy tzw. czarnych punktów na terenie powiatu, jednak wskazania mieszkańców (m.in. w ramach konsultacji społecznych, zgłoszeń w mediach społecznościowych oraz danych statystycznych) pozwalają zidentyfikować kilka typowych problemów:

- nieczytelne skrzyżowania o ograniczonej widoczności,
- przejścia dla pieszych bez oświetlenia (np. przy szkołach w Racocie, Czempiniu, Starym Bojanowie),
- brak poboczy na trasach o intensywnym ruchu samochodowym (m.in. odcinki DW308 i DW310),
- nieuporządkowane parkowanie utrudniające ruch pieszych i rowerzystów (np. w rejonie rynków miejskich),
- zachowania kierowców – nadmierna prędkość, brak pierwszeństwa dla pieszych, wymuszenia.

6. Intermodalność i integracja transportowa:

Jednym z kluczowych elementów systemu zrównoważonej mobilności jest możliwość łatwego łączenia różnych środków transportu – tzw. intermodalność. W powiecie kościańskim jej rozwój jest konieczny, jeśli transport publiczny ma stać się realną alternatywą wobec samochodu osobowego.

Obecnie integracja transportowa znajduje się na wczesnym etapie. Główne punkty przesiadkowe to:

- dworzec kolejowy w Kościanie, który posiada parking Park&Ride i zadane stanowiska Bike&Ride (ponad 100 miejsc),

- węzeł przesiadkowy w Czempiniu – parkingi Park&Ride na około 150 samochodów, w budowie kolejne 50,
- węzeł przesiadkowy w Czempiniu – dotychczas wybudowano łącznie 84 stojaki rowerowe w parkingach typu Bike&Ride. W Słoninie, Jarogniewicach, Piotrkowicach, Piechaninie oraz na ul. Kuczmerowicza w Czempiniu – wybudowano łącznie 30 stojaków, po 6 w każdej miejscowości. Obecnie, w ramach FEW 3.1, trwa budowa kolejnych 14 szt. na węźle przesiadkowym w Czempiniu oraz w 9 centrach przesiadkowych (Piotrkowice, Zadory, Piotrowo Pierwsze, Piotrowo Drugie, Gorzyczki, Nowy Gołębin, Słonin, Donatowo, Stary Gołębin) - w każdym stojak na 5 rowerów),
- stanowiska mikromobilności Hop&Go – 20 stanowisk dla hulajnóg – w trakcie budowy),
- punkty autobusowe w Śmiglu, Krzywiniu i Racocie, które pełnią funkcje węzłów lokalnych, ale są słabo skomunikowane z koleją i często niedostatecznie oznakowane.

Niewystarczająca jest liczba punktów, które łączą różne formy transportu – np. autobusy dowożące do pociągów, parkingi dla rowerów przy przystankach autobusowych, czy synchronizacja rozkładów jazdy. Zintegrowany system transportowy w powiecie kościańskim powinien opierać się na kilku filarach:

- rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych (Kościan i Czempień – jako główne huby, Śmigiel, Krzywiń – jako węzły regionalne),
- wdrożenie systemu informacji pasażerskiej (tablice elektroniczne, promocja aplikacji mobilnych, oznakowanie tras dojścia),
- zintegrowany bilet powiatowy (możliwy we współpracy z Kolejami Wielkopolskimi i lokalnymi przewoźnikami),
- rozbudowa infrastruktury Bike&Ride i Park&Ride, zwłaszcza w miejscowościach z dużym potencjałem dojazdów do stacji PKP,
- rozwój transportu komplementarnego: np. mikrobusy na żądanie.

Zintegrowany transport powinien oferować mieszkańcom możliwość podróżowania „od drzwi do drzwi” bez konieczności posiadania auta. Tylko w ten sposób możliwe będzie zmniejszenie zależności od transportu indywidualnego, szczególnie na krótszych i średnich dystansach.

7. Wyzwania i potrzeby specyficzne dla obszaru:

Powiat kościański posiada szereg wyzwań strukturalnych i funkcjonalnych, które wpływają na jego sytuację transportową i wymagają szczególnego uwzględnienia w programie zrównoważonej mobilności:

- rozproszenie osadnicze: duża liczba wsi i przysiółków, brak koncentracji zabudowy, trudności w zapewnieniu wydajnego transportu zbiorowego,

- wzrost liczby pojazdów: wskaźnik motoryzacji w powiecie przekracza 800 samochodów na 1000 mieszkańców (GUS), co przekłada się na zatłoczenie dróg, problemy z parkowaniem i emisję spalin,
- niedobór infrastruktury dla transportu aktywnego: brak sieci rowerowej łączącej miasta z gminami, nieliczne bezpieczne ciągi pieszo-rowerowe, brak stref "tempo 30",
- niedostosowanie układu dróg lokalnych do obecnego natężenia ruchu: wąskie przekroje, zniszczone nawierzchnie, brak poboczy,
- brak wspólnego zarządzania mobilnością: rozproszenie kompetencji między gminy, powiat i przewoźników, brak zintegrowanego podejścia do planowania tras i usług.

Do najpilniejszych potrzeb należą:

- poprawa dostępności transportu zbiorowego (więcej kursów, rozkłady dostosowane do zmian pracy),
- zapewnienie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów przy drogach o dużym natężeniu ruchu,
- doświetlenie przejść dla pieszych i chodników w rejonie szkół i przystanków,
- wprowadzenie mechanizmów egzekwowania przepisów drogowych (np. ograniczenia prędkości),
- koordynacja inwestycji transportowych między szczeblami samorządu.

8. Potencjał rozwoju:

Powiat kościański, dzięki swojemu położeniu geograficznemu, zapleczu społecznemu oraz rozwijającej się infrastrukturze, posiada duży potencjał w zakresie rozwoju systemu zrównoważonej mobilności. Kluczowe atuty to:

- bliskość aglomeracji poznańskiej i połączenie z siecią PKM, co daje możliwość integracji z regionalnym systemem transportowym i skrócenia czasu dojazdu do stolicy województwa,
- nowoczesna infrastruktura drogowa klasy S (S5) i dostęp do terenów inwestycyjnych, sprzyjający rozwojowi logistyki oraz centrów przesiadkowych,
- społeczna gotowość do korzystania z roweru i transportu publicznego – wysoki poziom posiadania rowerów w gospodarstwach domowych, rosnące zainteresowanie transportem alternatywnym (zwłaszcza wśród młodzieży i seniorów),
- możliwość wdrażania nowoczesnych narzędzi zarządzania ruchem i informacją pasażerską, np. inteligentnych przejść, systemów informacji w czasie rzeczywistym, aplikacji integrujących podróże,
- aktywność gmin i organizacji lokalnych, które mogą wspierać działania miękkie (promocja mobilności, wydarzenia, edukacja transportowa).

W programie zrównoważonej mobilności powiatu należy dążyć do:

- tworzenia spójnej sieci tras rowerowych i pieszych o zasięgu ponadgminnym,
- budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących kolej, autobus, rower i samochód,
- wdrażania elementów Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w zakresie informacji pasażerskiej i bezpieczeństwa,
- promowania transportu współdzielonego i mobilności jako usługi (Mobility as a Service),
- rozwijania publicznych programów mobilności (np. darmowych linii, pilotaży telebusów, funduszy na stojaki rowerowe),
- włączenia mobilności do polityk zdrowotnych i klimatycznych.

Powiat kościański ma realną szansę stać się liderem wśród powiatów ziemskich w zakresie zrównoważonego podejścia do transportu, pod warunkiem wykorzystania swojego potencjału przestrzennego, technologicznego i społecznego.

Zróżnicowane potrzeby transportowe mieszkańców powiatu kościańskiego

Mieszkańcy powiatu kościańskiego reprezentują zróżnicowaną strukturę społeczną i przestrzenną, co bezpośrednio przekłada się na ich potrzeby transportowe i oczekiwania wobec systemu mobilności. W strukturze osadniczej powiatu występują zarówno miasta o funkcji ponadlokalnej – jak Kościan, pełniący rolę ośrodka administracyjnego, usługowego i edukacyjnego – jak i gminy o przeważającym charakterze wiejskim, takie jak Czempień, Krzywiń, Śmigiel czy gmina Kościan. Taka mozaikowa struktura powoduje, że formy i cele przemieszczania się są bardzo zróżnicowane i silnie uzależnione od miejsca zamieszkania, wieku, sytuacji zawodowej i dostępu do środków transportu.

Podstawowym rozróżnieniem są podróże obowiązkowe i nieobowiązkowe. Do pierwszych zalicza się codzienne dojazdy do pracy, szkół, uczelni i placówek opieki. Są to podróże regularne, odbywane często w szczytach komunikacyjnych i na stosunkowo stałych trasach. W powiecie kościańskim ich intensywność skupia się wokół czterech głównych miast, z dominującą rolą Kościana, który przyciąga największy ruch pracowniczy i edukacyjny. Istotną grupą są również dojazdy do stacji kolejowych (Czempień, Kościan, Bojanowo Stare), które pełnią funkcję bram do aglomeracji poznańskiej. Szczególnym wyzwaniem w zakresie podróży obowiązkowych są dojazdy z obszarów słabo skomunikowanych transportem zbiorowym – takich jak mniejsze miejscowości peryferyjne i wsie – co powoduje silną zależność od samochodu osobowego.

Z kolei podróże okazjonalne obejmują aktywności o mniej regularnym charakterze: wyjazdy na zakupy, do placówek ochrony zdrowia, urzędów, instytucji kultury, a także dojazdy rekreacyjne i towarzyskie. Te podróże, choć mniej przewidywalne czasowo, mają równie duże znaczenie społeczne – zwłaszcza dla osób starszych, dzieci i młodzieży oraz mieszkańców

obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Należy pamiętać, że brak możliwości realizacji takich potrzeb komunikacyjnych może prowadzić do izolacji społecznej i pogłębiania się nierówności dostępu do usług publicznych.

Zróżnicowanie potrzeb transportowych dotyczy także użytkowników ze względu na wiek i sprawność ruchową. Dzieci i młodzież potrzebują bezpiecznego, dostępnego transportu do szkół i zajęć pozalekcyjnych – najlepiej integrującego transport publiczny z infrastrukturą pieszo-rowerową. Osoby dorosłe w wieku produkcyjnym oczekują szybkiego, niezawodnego i wygodnego transportu do pracy i urzędów – co często skłania je do korzystania z samochodów. Seniorzy natomiast wymagają transportu dostępnego fizycznie (niskopodłogowe autobusy, odpowiednio zaprojektowane przystanki), przewidywalnego i powiązanego z lokalną siecią usług.

Nie bez znaczenia są także miejsca generujące ruch, które determinują natężenie i strukturę podróży: duże zakłady pracy (np. fabryki i centra logistyczne w Kościanie, Czempiniu, Starym Bojanowie, Pianowie), centra usługowe, szkoły średnie i placówki medyczne, a także przestrzenie publiczne – rynki, parki, obiekty sportowe. Te punkty skupiają codzienny ruch i wymagają odpowiedniej obsługi transportowej – zarówno drogowej, jak i pieszo-rowerowej czy komunikacyjnej.

Zrównoważona mobilność w kontekście powiatu kościańskiego musi więc uwzględniać nie tylko różnorodność form podróży, ale także ich uwarunkowania przestrzenne, społeczne i kulturowe. Program działań powinien umożliwiać elastyczne korzystanie z różnych środków transportu, z naciskiem na mobilność pieszą, rowerową i zbiorową – szczególnie dla grup najbardziej narażonych na wykluczenie komunikacyjne. U podstaw tego podejścia leży przekonanie, że dostęp do mobilności jest nie tylko kwestią infrastrukturalną, ale także społeczną – warunkiem uczestnictwa w życiu zawodowym, edukacyjnym i obywatelskim.

Główne generatory ruchu i transportu w powiecie kościańskim, to:

- główni pracodawcy,
- urzędy i instytucje publiczne,
- szkoły,
- zakłady opieki zdrowotnej,
- obiekty wielkopowierzchniowe, np. sklepy i markety.

2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Podstawę drogowej infrastruktury transportowej na obszarze powiatu kościańskiego stanowi sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych (dane gminne oraz BDL GUS):

- drogi ekspresowe (S5) – 30,854 km,
- drogi wojewódzkie:
 - DW 308 – 36,937 km,
 - DW 309 – 3,758 km,
 - DW 310 – 11,676 km,
 - DW 311 – 0,402 km,
 - DW 312 – 7,566 km,
 - DW 432 – 13,477 km,
- drogi powiatowe o nawierzchni twardej -355,7 km,
- drogi powiatowe o nawierzchni gruntowej – 16,1 km,
- drogi gminne o nawierzchni twardej – 260,3 km,
- drogi gminne o nawierzchni gruntowej – 181,4 km,
- drogi dla rowerów – 131,4 km.

Parkingi B&R

Obecnie parkingi B&R zlokalizowane są w następujących miejscach:

- Kościan, dworzec kolejowy,
- Śmigiel, Ul. Kilińskiego,
- Śmigiel, ul. Leszczyńska/Dworcowa
- Śmigiel, ul. Leszczyńska/Arciszewskiego,
- Czempień- węzeł przesiadkowy,
- Czempień, ul. Kuczmerowicza,
- Słonin, Jarogniewice, Piotrkowice, Piechanin w gminie Czempień,
- Obecnie w budowie nowe na węźle przesiadkowym w Czempiniu oraz w 9 centrach przesiadkowych (Piotrkowice, Zadory, Piotrowo Pierwsze, Piotrowo Drugie, Gorzyczki, Nowy Gołębin, Słonin, Donatowo, Stary Gołębin), ponadto zakontraktowane w budowie przy dworcach kolejowych w Starych Oborzyskach i Przysiece Polskiej.

Transport kolejowy

Przez teren powiatu kościańskiego przebiega jedna z najważniejszych linii kolejowych w kraju – linia kolejowa nr 271 relacji Poznań Główny – Wrocław Główny, będąca częścią

transeuropejskiego korytarza TEN-T. Jest to linia magistralna, zelektryfikowana i zmodernizowana, obsługiwana zarówno przez regionalnych przewoźników pasażerskich (Koleje Wielkopolskie, Polregio), jak i przez przewozy dalekobieżne (PKP Intercity).

Na terenie powiatu znajdują się trzy czynne i ważne stacje kolejowe:

- Kościan – główna stacja węzłowa, obsługująca zarówno ruch regionalny, jak i dalekobieżny (w tym pociągi IC do Poznania, Wrocławia, Warszawy, Krakowa i Świnoujścia). Stacja została gruntownie zmodernizowana w ostatnich latach, wyposażona jest w windę, przejście podziemne, system informacji pasażerskiej oraz węzeł przesiadkowy typu Park&Ride i Bike&Ride,
- Czempień – główna stacja węzłowa obsługiwana przez Koleje Wielkopolskie i PKP Intercity, pełni szczególnie ważną funkcję dla mieszkańców północnej części powiatu, mieszkańców powiatu śremskiego oraz osób dojeżdżających do Poznania. Z Czempinia do stolicy Wielkopolski można dotrzeć pociągiem w około 30 minut. Stacja również została zmodernizowana – posiada czytelne oznakowanie, wiaty, tablice informacji pasażerskiej, parkingi Park&Ride, Bike&Ride, strefę Kiss&Ride oraz infrastrukturę rowerową,
- Stare Bojanowo – stacja na linii kolejowej E59, która przeszedł gruntową przebudowę i obecnie posiada system informacji pasażerskiej i nowoczesną infrastrukturę,

Dodatkowo, na terenie powiatu znajdują się przystanki kolejowe Przysieka Polska i Stare Oborzyska, z których korzystają mieszkańcy z południowo-zachodniej części powiatu.

Połączenia i częstotliwość

Zarówno Kościan, Czempień, jak i Stare Bojanowo objęte są obsługą przez:

- Koleje Wielkopolskie – regionalne połączenia w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), umożliwiające dojazd do Poznania co 30–60 minut w dni robocze,
- PKP Intercity – pociągi dalekobieżne kategorii IC i TLK w kierunkach: Poznań, Wrocław, Zielona Góra, Kraków, Warszawa, Gdańsk, Świnoujście,
- Polregio – niektóre kursy na trasie Wrocław–Poznań, obsługujące mniejsze stacje.

Częstotliwość kursowania, zwłaszcza w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, jest wystarczająca, aby zapewnić codzienne dojazdy do pracy, szkoły czy uczelni. Problematyczne mogą być jednak kursy wieczorne oraz w weekendy, gdzie liczba połączeń spada – co ogranicza elastyczność korzystania z kolei dla mieszkańców bez samochodu.

Transport kolejowy ma strategiczne znaczenie w procesie ograniczania ruchu samochodowego, zwłaszcza na kierunku Kościan–Poznań oraz Kościan–Leszno. W połączeniu

z rozbudową systemów Park&Ride i Bike&Ride oraz lepszą integracją z lokalnym transportem autobusowym, kolej może stanowić fundament regionalnej mobilności niskoemisyjnej.

2.5.2. Transport publiczny

System transportu publicznego w powiecie kościańskim opiera się na dwóch głównych filarach: komunikacji kolejowej oraz regionalnych i lokalnych połączeniach autobusowych. Przez teren powiatu przebiega magistrala kolejowa E59 Poznań–Wrocław, zapewniająca dostęp do szybkich połączeń regionalnych i międzyregionalnych. Kluczowe znaczenie mają w tym zakresie stacje w Kościanie, Czempiniu oraz Starym Bojanowie. Stacja w Kościanie jako główny węzeł, obsługuje pociągi Kolei Wielkopolskich, PolRegio i PKP Intercity, umożliwiając bezpośredni dojazd m.in. do Poznania, Leszna, Wrocławia, Warszawy, Gdańska czy Świnoujścia. Zmodernizowana infrastruktura (w tym winda, przejście podziemne, P&R i B&R) oraz wysoka częstotliwość połączeń czynią kolej realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Czempiń, z dobrze rozbudowaną infrastrukturą przesiadkową (parking na 150 pojazdów i kolejne 50 w budowie i podobną liczbą miejsc dla rowerów), szybkim dojazdem do Poznania w około 30 minut, pełni podobną funkcję dla północnej części powiatu i terenów przyległych (np. powiatu śremskiego). Także przystanek kolejowy w Starym Bojanowie, po modernizacji w ramach projektu PKP PLK, zapewnia dobre warunki dla obsługi pasażerów i może stanowić ważny punkt przesiadkowy dla południowo-wschodniej części powiatu.

Komplementarną rolę odgrywa transport autobusowy – zarówno w układzie regionalnym (np. kursy PKS Poznań, Milla Leszno), jak i lokalnym, realizowanym przez wielu prywatnych operatorów. Powiat posiada gęstą sieć kursów łączących Kościan z gminami wiejskimi i mniejszymi miejscowościami – takimi jak Śmigiel, Krzywiń, Czempiń, Jerka, Robaczyn czy Turew. System opiera się głównie na kursach regularnych w dni robocze, realizowanych przez niewielkich przewoźników z wykorzystaniem elastycznych rozkładów. W gminie Czempiń funkcjonuje szczególnie rozbudowana siatka lokalnych połączeń autobusowych, często realizowanych w formule przewozów szkolnych lub specjalnych.

Pomimo funkcjonowania wielu form transportu publicznego, wciąż widoczna jest fragmentacja systemu i ograniczona integracja środków transportu. Liczne kursy autobusowe nie są zsynchronizowane z rozkładami jazdy pociągów, a wielu pasażerów rezygnuje z podróży koleją z powodu trudności w dojeździe do stacji czy braku infrastruktury typu P&R lub B&R. Potrzeby te potwierdzają także dane terenowe oraz obserwacje operacyjne.

W tym kontekście kluczowe znaczenie zyskują realizowane i planowane inwestycje w centra przesiadkowe – zarówno w największych punktach ruchu pasażerskiego, jak Kościan czy

Czempin, jak i w lokalnych węzłach takich jak Stare Bojanowo, Jerka, Przysieka Polska czy Głuchowo. Szczególnie istotna wydaje się rozbudowa funkcji przesiadkowych w Bojanowie Starym i Jerce, które – ze względu na istniejącą lub planowaną infrastrukturę kolejową oraz linie autobusowe – mogą skutecznie pełnić rolę lokalnych integratorów ruchu. W Głuchowie dodatkowym czynnikiem uzasadniającym powstanie centrum przesiadkowego jest rozwój zaplecza logistycznego oraz potrzeba obsługi nowo powstających generatorów ruchu. Równocześnie dostrzegalna jest konieczność poprawy warunków dojścia do stacji kolejowych – np. poprzez budowę bezkolizyjnego przejścia pieszo-rowerowego w rejonie DW310 w Czempiniu, gdzie często zamknięty przejazd kolejowy znacząco utrudnia dostęp do peronów.

Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien wspierać działania zmierzające do rozwoju nowoczesnych centrów przesiadkowych, infrastruktury wspomagającej mobilność (P&R, B&R, K&R) oraz lepszej integracji kolei z transportem lokalnym. Ograniczenie znaczenia transportu indywidualnego – zwłaszcza w kontekście przejazdów wewnątrz powiatowych – i przekierowanie uwagi na rozwój transportu zbiorowego i publicznego jest zgodne z celami dokumentu oraz potencjałem istniejącej i planowanej infrastruktury. Uwzględnienie tych elementów stanowi warunek skutecznej realizacji założeń projektowych i osiągnięcia realnych efektów w zakresie dostępności, spójności terytorialnej i zrównoważonej mobilności.

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.

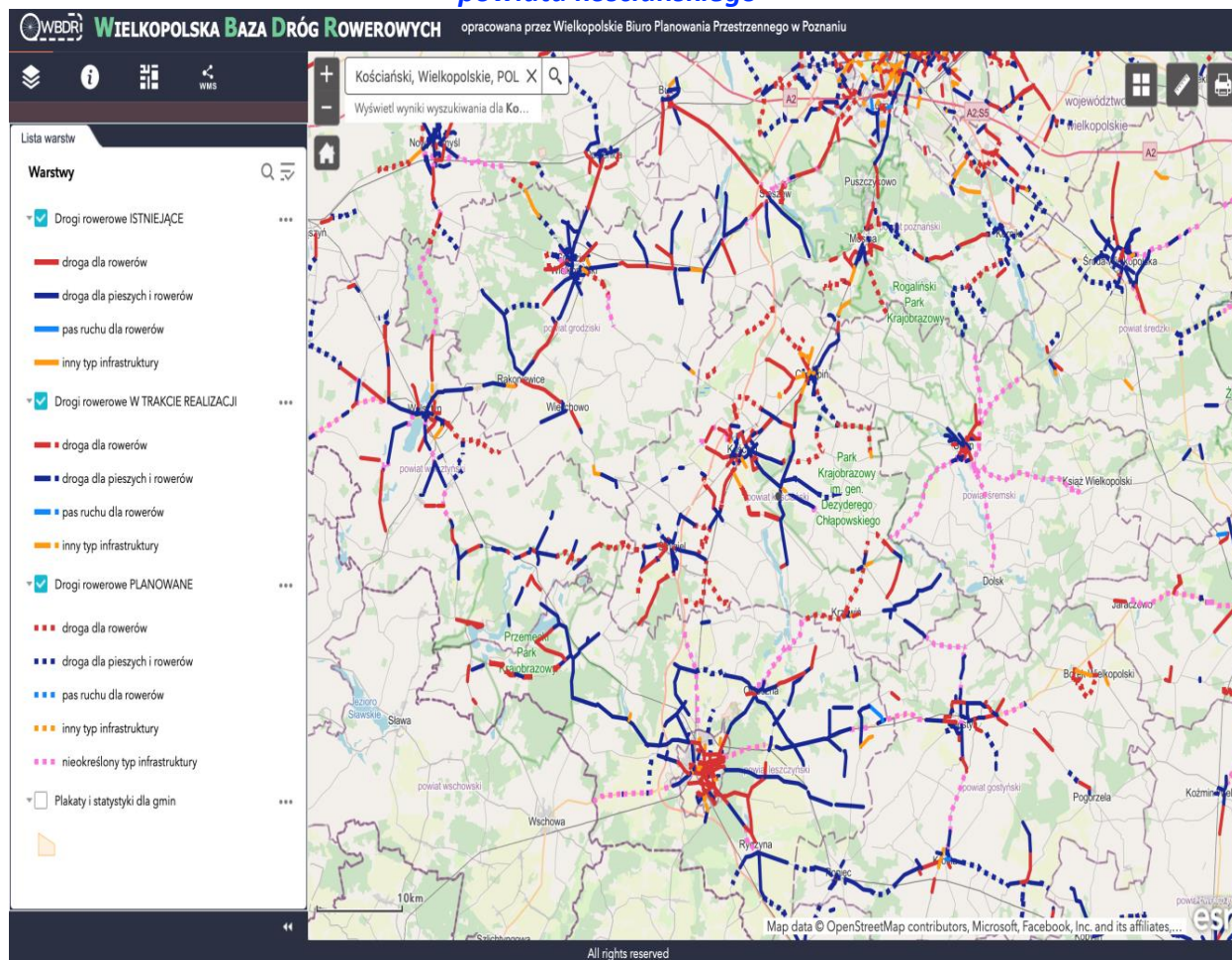
Realizacja tych celów wymaga współdziałania wielu podmiotów. Samorząd Województwa pełni rolę koordynatora i lidera wdrażania polityki, ale aktywne zaangażowanie samorządów powiatowych i gminnych jest kluczowe. To właśnie na poziomie lokalnym realizowana będzie większość infrastruktury – powiaty i gminy 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 samorzady 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 kościański. 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 kościańskim

Na podstawie analizy mapy z Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych (WBDR), przedstawiającej stan infrastruktury rowerowej w regionie (Rysunek 2.4.), można sformułować kilka kluczowych wniosków dotyczących powiatu kościańskiego. Obrazuje ona aktualny rozkład istniejących, realizowanych oraz planowanych dróg rowerowych, co pozwala ocenić spójność sieci, intensywność inwestycji oraz fragmentaryczność infrastruktury.

Rysunek 2.4. Drogi rowerowe istniejące, budowane i planowane do budowy na terenie powiatu kościańskiego



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

Główne obserwacje:

1. Znaczna fragmentaryczność istniejącej sieci:

- Większość istniejących tras (ciemnoniebieskie i czerwone) to pojedyncze, krótkie odcinki w Kościanie, Śmiglu i Czempiniu; rzadko łączą się w ciągłe korytarze,
- Fragmenty dróg rowerowych w Racocie, Starym Bojanowie czy Nietążkowie „urwane” są w polu lub na granicy zabudowy – brak płynnego przejścia do sąsiednich gmin.

2. Luki pomiędzy gminami:

- Odcinki łącznikowe zaplanowano, lecz nie zrealizowano – wpływa to negatywnie na dojazdy do szkół w Nietążkowie czy zakładów w strefie logistycznej Czempinia.

3. Braki integracji z koleją:

- Kościan dysponuje dużą wiatą rowerową, jednak dojazd z os. Konstytucji odbywa się jezdnią bez wydzielonego pasa,
- Czemiń ma znakomicie rozwinięty węzeł przesiadkowy z infrastruktura towarzyszącą, ale już Stare Bojanowo ma poważne braki w tym zakresie, co oznacza konieczność intensyfikacji działań w zakresie rozwijania intermodalności połączeń,

4. Duże dysproporcje w zagęszczeniu sieci:

- Najlepsze pokrycie – gmina Kościan (obszar miejski i Racot); najgorsze – Krzywiń i południowo wschodni klin powiatu (Jerka, Lubin),
- Kościański węzeł miejski funkcjonuje dobrze w obrębie miasta, lecz ścieżki tracą ciągłość tuż po opuszczeniu granic Kościana.

5. Wyraźna dominacja infrastruktury miejskiej:

- 70 % wszystkich odcinków leży w granicach miast lub bezpośrednio przy DW 308/310; wsie pozostają „białymi plamami”, mimo dużego ruchu szkolno-rekreacyjnego.

Wnioski strategiczne dla powiatu kościańskiego

- Zmniejszanie fragmentacji sieci ścieżek i budowanie spójnej sieci, również w porozumieniach między-gminnych i między-samorządowych,
- Integracja pieszo rowerowa: Na drogach lokalnych o ruchu < 2 000 poj./dobę stosować uspokojenie (Tempo 30, wyniesione przejścia) i budować wspólne ciągi pieszo rowerowe, aby jedna inwestycja obsłużyła pieszych, rowerzystów oraz osoby o ograniczonej mobilności.

Ponadlokalna sieć dróg rowerowych a powiat kościański

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 kościańskiego opracowano szczegółowy fragment koncepcji – określono przebieg tras rowerowych o znaczeniu

ponadgminnym oraz ich priorytety. Obecny stan infrastruktury w powiecie kościańskim (według zaktualizowanej mapy drogowej) to blisko 90 km dróg rowerowych, w tym:

- a) Gmina Czempin – 22,0 km dróg rowerowych i 17% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.5.),
- b) Gmina Kościan – 48,0 km dróg rowerowych i 23,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.6.),
- c) Miasto Kościan – 13,0 km dróg rowerowych i 23,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.7.),
- d) Gmina Krzywiń – 19,0 km dróg rowerowych i 11,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.8.),
- e) Gmina Śmigiel – 28,0 km dróg rowerowych i 14,0% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.9.),

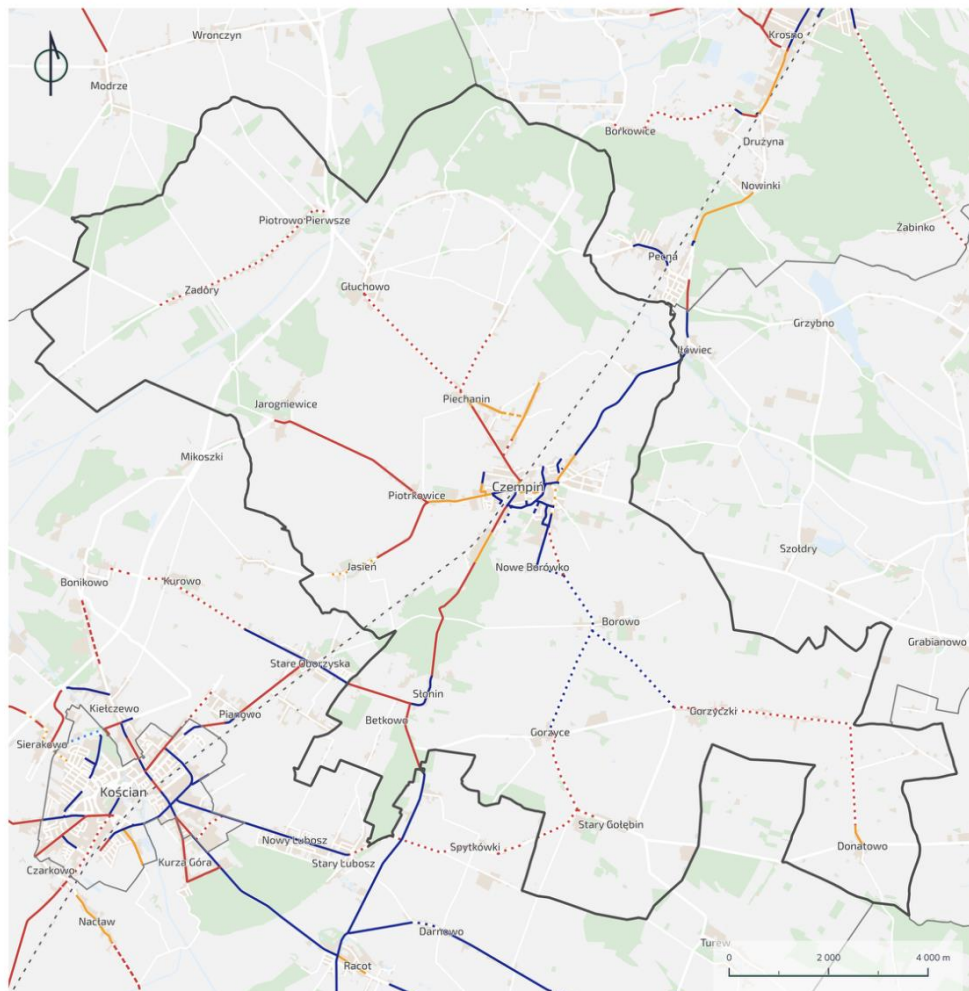
Rysunek 2.5. Sieć dróg rowerowych w Gminie Czempień



Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

CZEMPIŃ

INFRASTRUKTURA DLA RUCHU ROWEROWEGO



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2025 r.

22 km

sieć dróg rowerowych

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

17%

gęstość sieci dróg rowerowych

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

TYPY INFRASTRUKTURY

- 45% droga dla rowerów
- 34% droga dla pieszych i rowerów
- 0% pas ruchu dla rowerów
- 22% inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

STAN REALIZACJI

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

6 km

inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

Łączna długość istniejącej infrastruktury w pewnym stopniu przystosowanej i przeznaczanej do poruszania się rowerem obejmującej: drogi dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, kontrtorne rowerozwy i inne.



WIELKOPOLSKA



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego

Biura Planowania Przestrzennego, 2025

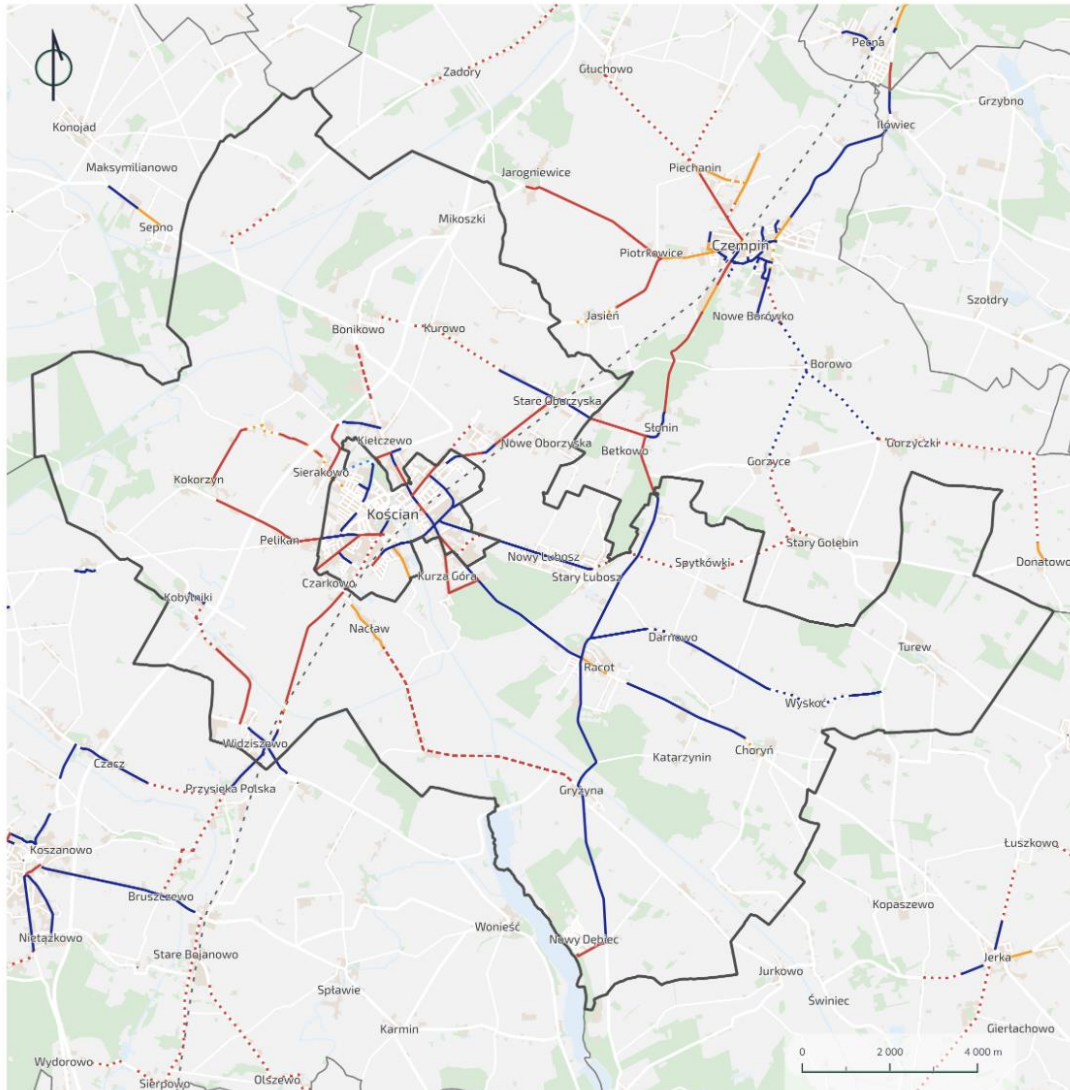
Rysunek 2.6. Sieć dróg rowerowych w Gminie Kościan



Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

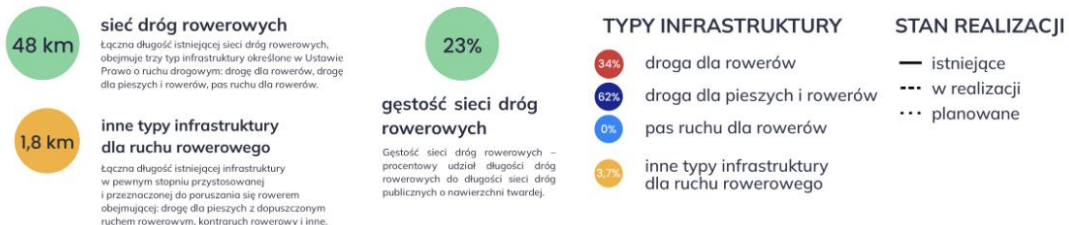
GMINA KOŚCIAN

INFRASTRUKTURA DLA RUCHU ROWEROWEGO



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2025 r.



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

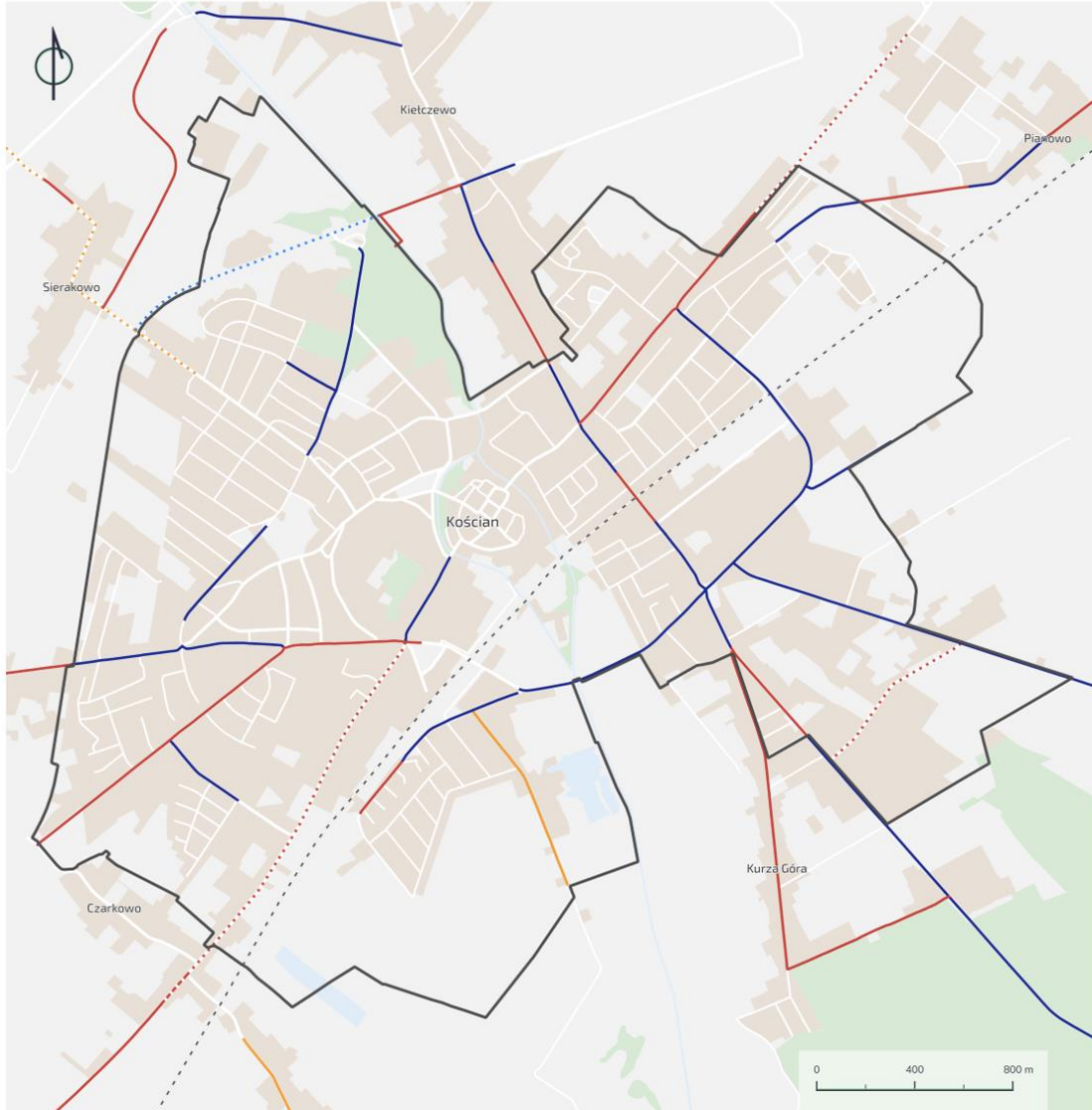
Rysunek 2.7. Sieć dróg rowerowych w Mieście Kościan



Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

MIASTO KOŚCIAN

INFRASTRUKTURA DLA RUCHU ROWEROWEGO



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2025 r.

13 km

sieć dróg rowerowych

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

0,8 km

inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

Łączna długość istniejącej infrastruktury w pewnym stopniu przystosowanej i przeznaczonej do poruszania się rowerem obejmującej drogi dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, kontraktach rowerowy i inne.

23%

gęstość sieci dróg rowerowych

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

TYPY INFRASTRUKTURY

- 28% droga dla rowerów
- 68% droga dla pieszych i rowerów
- 0% pas ruchu dla rowerów
- 5,8% inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

STAN REALIZACJI

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



WIELKOPOLSKA



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO



WBPP



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego

Biura Planowania Przestrzennego, 2025

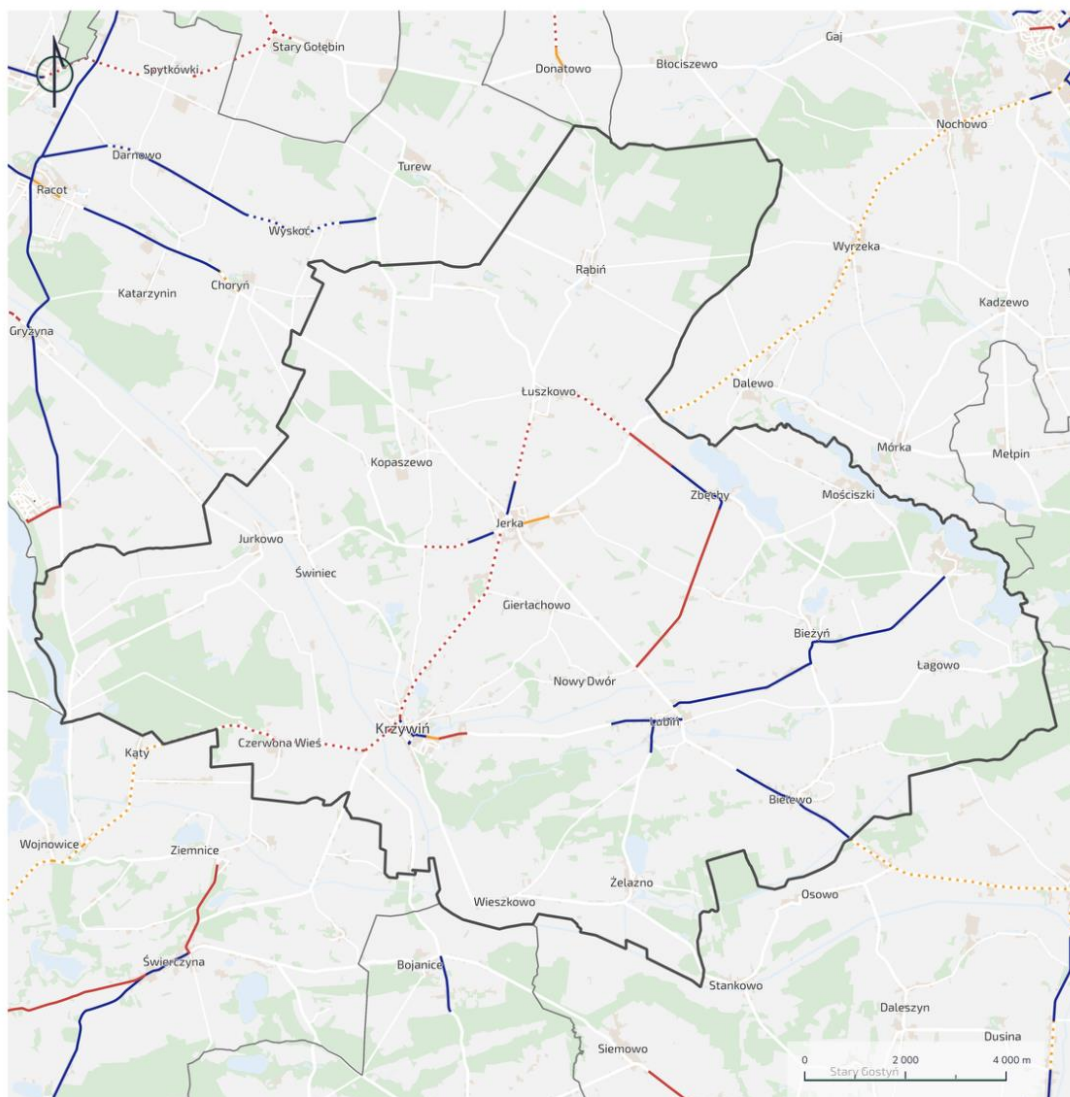
Rysunek 2.8. Sieć dróg rowerowych w Gminie Krzywiń



Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

KRZYWIŃ

INFRASTRUKTURA DLA RUCHU ROWEROWEGO



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2025 r.

19 km

sieć dróg rowerowych

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

0,9 km

inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

Łączna długość istniejącej infrastruktury w pewnym stopniu przystosowanej i przeznaczonej do poruszania się rowerem obejmującej: drogi dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, kontraktach rowerowy i inne.

11%

gęstość sieci dróg rowerowych

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

TYPY INFRASTRUKTURY

- 28% droga dla rowerów
- 70% droga dla pieszych i rowerów
- 0% pas ruchu dla rowerów
- 4,8% inne typy infrastruktury dla ruchu rowerowego

STAN REALIZACJI

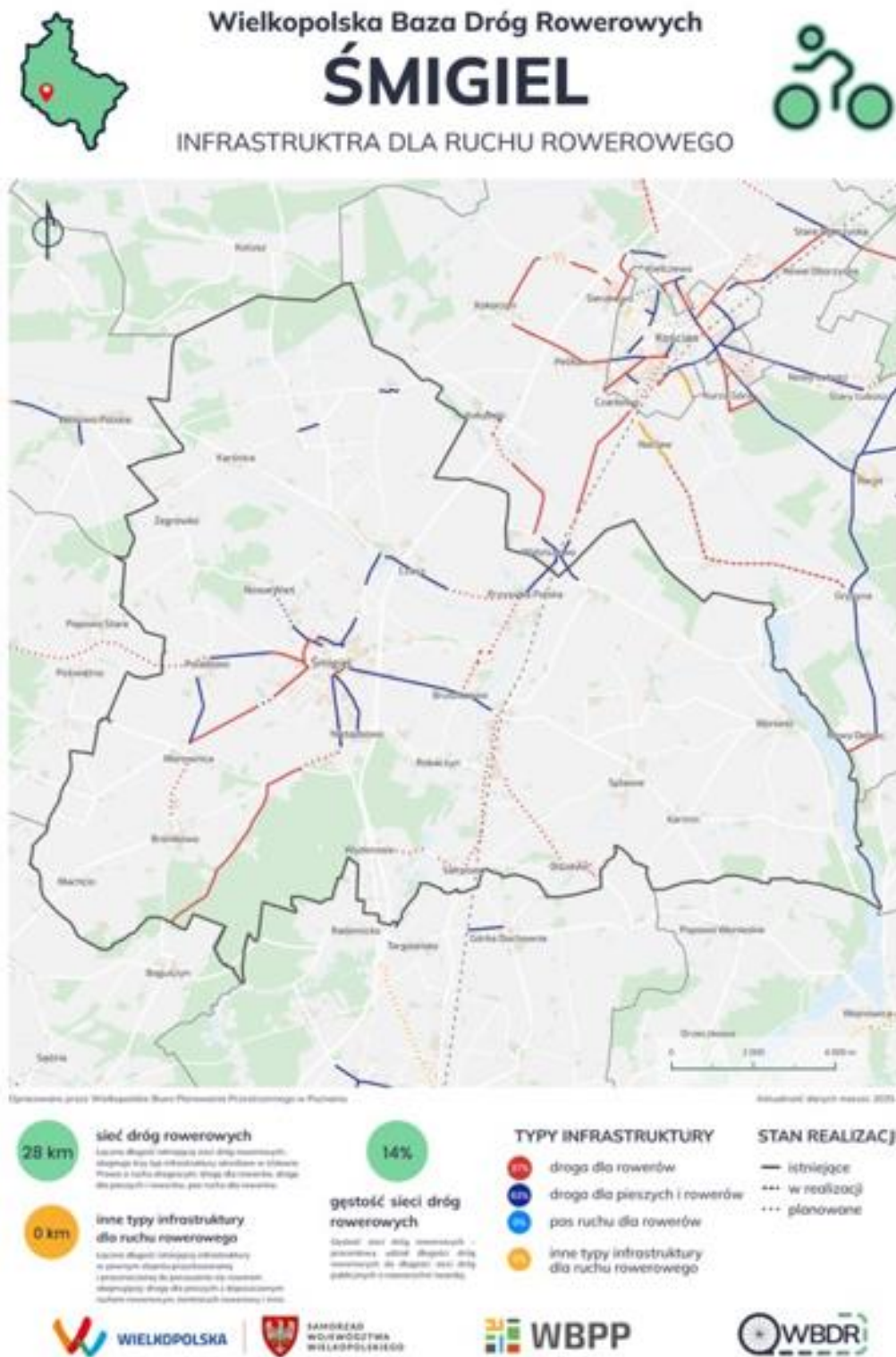
- istniejące
- - - w realizacji
- ... planowane



Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego

Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.9. Sieć dróg rowerowych w Gminie Śmigiel



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

Obecna sieć tras rowerowych w powiecie kościańskim obejmuje około 123 km zarejestrowanych tras (według ewidencji WBDR na koniec 2023 roku), z czego znaczną część stanowią ciągi pieszo-rowerowe i odcinki zlokalizowane głównie w obrębie Kościana, Śmigła i Czempinia. Choć nominalna długość tej sieci wydaje się znaczna, w praktyce system cechuje się ograniczoną spójnością i niskim poziomem funkcjonalnego powiązania z głównymi węzłami transportu zbiorowego – w szczególności z koleją, która pełni wiodącą rolę w obsłudze mobilności regionalnej. Dotychczas tylko nieliczne odcinki prowadzą bezpośrednio do stacji kolejowych (np. w Kościanie i Czempiniu), a wiele obszarów peryferyjnych pozostaje pozbawionych bezpiecznych i wygodnych tras rowerowych prowadzących do przystanków autobusowych, centrów przesiadkowych czy generujących ruch obiektów usługowych i logistycznych.

W odpowiedzi na te deficyty powiat kościański zaplanował ambitny i zróżnicowany program inwestycji w infrastrukturę rowerową – obejmujący ponad 40 zadań realizacyjnych do roku 2035. Większość z nich zostanie zrealizowana w latach 2025–2027 i koncentruje się na budowie oraz rozbudowie dróg rowerowych w ciągach powiatowych, wojewódzkich i gminnych, przy jednoczesnym uwzględnieniu komponentów towarzyszących – takich jak oświetlenie, systemy ostrzegawcze, kładki pieszo-rowerowe czy miejsca obsługi rowerzystów. Istotnym elementem planu jest realizacja inwestycji bezpośrednio powiązanych z transportem zbiorowym i węzłami przesiadkowymi. Należy tu wymienić m.in. budowę drogi rowerowej wzdłuż DW 310 w Głuchowie, zapewniającej dojazd do nowo projektowanego węzła przesiadkowego; budowę przejścia pieszo-rowerowego pod drogą wojewódzką i linią kolejową w Czempiniu – kluczowego dla dostępności stacji PKP i likwidacji barier wynikających z częstych zamknięć przejazdu kolejowego; a także budowę rowerowej obwodnicy Kościana, co w związku z planowanym uruchomieniem w 2026 roku komunikacji publicznej w Kościanie stworzy nowe uwarunkowania dla zrównoważonej mobilności. Równolegle realizowane będą odcinki łączące mniejsze miejscowości z centrami usługowymi i edukacyjnymi (np. Piechanin – Srocko Wielkie, Gorzyce – Stary Gołębin, Zadory-Piotrowo Pierwsze, Łuszkowo-Jerka) oraz ścieżki wzmacniające dostępność komunikacyjną terenów inwestycyjnych i logistycznych w Głuchowie (gmina Czempień), jak np. Nowy Lubosz – Stary Lubosz czy Morownica – Bronikowo. Głuchowo jest obecnie skomunikowane ścieżką rowerową z Piechaninem. Pianowo zostanie połączone ścieżką rowerową z Kościanem, Widziszewo z Czaczem oraz Kościanem. W ten sposób powstanie spójna i zintegrowana sieć tras rowerowych na terenie powiatu.

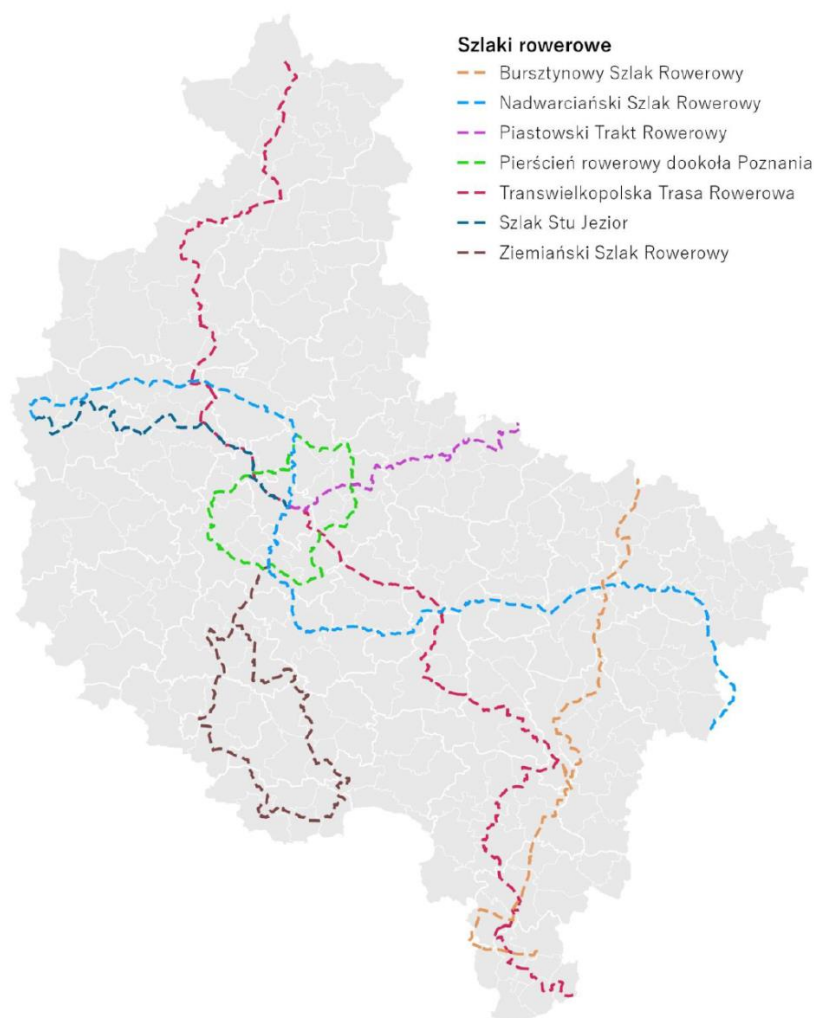
Na podkreślenie zasługuje również rozwój funkcji okołotransportowych, w tym budowa miejsc obsługi rowerzystów (np. przy Al. Kościuszki w Kościanie), montaż liczników rowerowych i czujników jakości powietrza oraz rozwój infrastruktury przesiadkowej – w tym punktów typu Park&Ride, Bike&Ride oraz K&R w lokalizacjach takich jak ul. Bączkowskiego i ul. Uczniowska w Kościanie, czy w nowych węzłach w Jerce i Starym Bojanowie.

Całość tworzy spójny system rowerowy o wyraźnym ukierunkowaniu na wsparcie intermodalności i wzmocnienie transportu zbiorowego – zarówno na poziomie regionalnym (kolej), jak i lokalnym (komunikacja autobusowa). Realizacja zaplanowanych inwestycji rowerowych umożliwi nie tylko zwiększenie udziału ruchu rowerowego w codziennych podróżach mieszkańców, ale także podniesie efektywność funkcjonowania centrów przesiadkowych, poprawi dostępność przestrzenną obszarów wiejskich oraz przyczyni się do zmniejszenia presji na transport indywidualny. Tym samym rozwój sieci rowerowej w powiecie kościańskim należy rozumieć jako kluczowy element realizacji celów PZMM, a nie wyłącznie jako działanie infrastrukturalne – co znajduje potwierdzenie zarówno w zakresie planowanych inwestycji, jak i w potrzebach wynikających z uwarunkowań społeczno-przestrzennych powiatu.

Rowerowe szlaki turystyczne na terenie powiatu kościańskiego

Przez powiat przebiega Ziemiański Szlak Rowerowy (245 km), łączący Park Krajobrazowy im. Chłapowskiego w Racocie, Kościan, Osieczną, Krzywiń i Śmigiel z Lesznem oraz Mosiną. Projektowana sieć wpisuje ten szlak w układ dróg ponadlokalnych, umożliwiając turystom płynne przejazdy na trasach dłuższych niż jedna gmina.

Rysunek 2.10. Szlaki rowerowe systemu BIKE w Wielkopolsce i w powiecie kościańskim



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

Koncepcja sieci ponadlokalnej wyznacza dla powiatu kościańskiego precyzyjny wektor inwestycji: priorytetem jest budowa wskazanych korytarzy tak, aby każda gmina została wpięta w szerszy układ regionalny. Docelowo Kościan – wraz z Czempiniem, Śmigłem, Krzywiniem i gminą wiejską Kościan – ma funkcjonować jako pełnoprawny węzeł zintegrowanej sieci Wielkopolska BIKE. Oznacza to swobodny, bezpieczny przejazd rowerem do sąsiednich powiatów: poznańskiego, grodzkiego, leszczyńskiego, śremskiego, gostyńskiego i wolsztyńskiego. Dla mieszkańców będzie to realna alternatywa dla samochodu na dystansach do kilkudziesięciu kilometrów; dla samorządu – zadanie skoordynowania projektów, pozyskania finansowania i przełożenia ram koncepcji na konkretne, etapowane przedsięwzięcia budowlane.

2.5.4. Polityka parkingowa

Wdrażanie lokalnych polityk parkingowych to jedno z kluczowych narzędzi wspierających rozwój zrównoważonej mobilności, szczególnie w miastach średniej wielkości i gminach miejsko-wiejskich. Odpowiednio zaprojektowana i konsekwentnie egzekwowana polityka regulująca dostęp do przestrzeni parkingowej może skutecznie ograniczać nadmierne korzystanie z samochodów osobowych w centrach miast, promując tym samym bardziej efektywne i ekologiczne formy przemieszczania się – w tym transport publiczny, rowerowy oraz mobilność pieszą. Na terenie powiatu kościańskiego polityka parkingowa rozwija się głównie w dwóch miastach: Kościanie i Śmiglu, gdzie funkcjonują odrębne modele organizacji parkowania – Strefa Płatnego Parkowania (SPP) i Strefa Ograniczonego Postoju (SOP).

Strefa Płatnego Parkowania w Kościanie – funkcja regulacyjna i mobilizująca

W Kościanie obowiązuje Strefa Płatnego Parkowania, zorganizowana na podstawie uchwały Rady Miejskiej oraz zarządzana przez operatora zewnętrznego. Strefa obejmuje śródmieście – głównie ulice położone w obrębie Starego Miasta i jego najbliższego zaplecza handlowo-usługowego. Obowiązuje ona w dni robocze (poniedziałek–piątek) w godzinach 9:00–18:00 oraz w soboty w godzinach 9:00–13:00.

Wprowadzenie strefy miało na celu regulację rotacji pojazdów w centrum miasta, ograniczenie długotrwałego zajmowania miejsc przez kierowców pracujących w centrum oraz zapewnienie lepszej dostępności miejsc parkingowych dla klientów sklepów, punktów usługowych oraz interesantów instytucji publicznych. Jest to zgodne z zasadą zrównoważonej mobilności, zgodnie z którą parkowanie w najbardziej atrakcyjnych i zatłoczonych przestrzeniach miejskich powinno być ograniczane – zarówno w czasie, jak i poprzez mechanizmy cenowe.

Polityka cenowa i dostępność w SPP Kościan

System opłat w kościańskiej strefie został zaprojektowany progresywnie: pierwsza godzina postojowa kosztuje 2,40 zł, druga – 2,80 zł, trzecia – 3,30 zł, a każda kolejna po 2,40 zł. Takie rozwiązanie premiuje krótkie wizyty w centrum i zniechęca do zajmowania miejsca przez wiele godzin. Istnieje również możliwość wniesienia opłaty minimalnej (1,20 zł) oraz kary za brak biletu lub przekroczenie dozwolonego czasu (odpowiednio 50 zł i 30 zł), co wspiera egzekwowanie zasad.

System poboru opłat został zintegrowany z nowoczesnymi narzędziami – użytkownicy mogą korzystać z aplikacji mobilnych (np. moBILET), a także z tradycyjnych parkomatów. Dzięki temu bariera dostępu do systemu została znacznie ograniczona. Ponadto wprowadzono funkcjonalności ułatwiające korzystanie z parkowania krótkoterminowego – w tym możliwość

uzyskania bezpłatnych biletów w wybranych lokalizacjach, co ma szczególne znaczenie dla klientów instytucji publicznych (np. na Rynku).

Kierunek zmian: od opłat do ograniczenia dostępności

Z perspektywy zrównoważonej mobilności szczególnie istotna jest planowana zmiana zasad parkowania na kościańskim Rynku, gdzie od marca 2025 roku zniesiono opłaty, ale jednocześnie wprowadzone ograniczenia czasowe (dwa darmowe bilety dziennie, każdy na 1 godzinę). To przykład przejścia z modelu czysto fiskalnego na model regulacyjny, którego celem jest zwiększenie rotacji i wyeliminowanie zjawiska „zajmowania miejsca na cały dzień”. Tego rodzaju działania powinny być uzupełnione alternatywami mobilności – poprawą dostępności pieszej, rowerowej i komunikacji zbiorowej do śródmieścia, a także budową parkingów buforowych typu Park&Ride poza centrum miasta.

Strefa Ograniczonego Postoju w Śmigielu – lokalne rozwiązanie bez opłat

W odróżnieniu od Kościana, Śmigiel nie posiada strefy płatnego parkowania, lecz od 2015 roku funkcjonuje tam Strefa Ograniczonego Postoju (SOP). Jest to rozwiązanie bezpłatne, ale ograniczające czas parkowania do maksymalnie jednej godziny w wyznaczonych godzinach (poniedziałek–piątek: 10:00–17:00; sobota: 10:00–13:00). Kierowcy korzystają z darmowych kart parkingowych, które umieszcza się za szybą z zaznaczoną godziną przyjazdu.

SOP obejmuje głównie ścisłe centrum miasta – ulice takie jak Kilińskiego, Szkolna, Jagiellońska, Plac Rozstrzelanych, Farna, Lipowa, Podgórna czy Plac Wojska Polskiego. Celem tego rozwiązania jest wspieranie rotacyjnego charakteru parkowania w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszych i koncentracji funkcji handlowych i usługowych, przy jednoczesnym uniknięciu kosztów i formalności związanych z opłatami.

Znaczenie lokalnych polityk parkingowych dla mobilności

Choć oba miasta stosują różne modele – odpłatny (Kościan) i bezpłatny z ograniczeniem czasowym (Śmigiel) – ich wspólnym mianownikiem jest promowanie krótkoterminowego parkowania w newralgicznych lokalizacjach oraz ograniczanie długiego postoju w przestrzeni publicznej. Oba rozwiązania – jeżeli są konsekwentnie egzekwowane – przyczyniają się do poprawy dostępności śródmieść, ograniczenia ruchu kołowego i zwiększenia udziału innych form mobilności.

Polityka parkingowa powinna być postrzegana jako integralna część strategii zrównoważonej mobilności, wspierająca nie tylko zarządzanie przestrzenią miejską, ale też kształtowanie zachowań transportowych. Uzupełnienie działań regulacyjnych o alternatywy transportowe (autobusy, rowery, chodzenie pieszo), nowoczesne narzędzia informacyjne oraz komunikację

z mieszkańcami będzie warunkiem sukcesu w dążeniu do bardziej zrównoważonego i dostępnego systemu mobilności lokalnej.

2.5.5. Ruch pieszy

Ruch pieszy w mniejszych miejscowościach

Choć wojewódzka polityka transportowa skupia się przede wszystkim na rozwoju infrastruktury rowerowej, ruch pieszy pozostaje równorzędnym filarem zrównoważonej mobilności i także zyskuje – pośrednio – na wdrażaniu założeń polityki regionalnej. Wszędzie tam, gdzie podejmowane są działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego – czyli nie tylko rowerzystów, lecz również pieszych – interwencje infrastrukturalne przynoszą korzyści obu tym grupom. Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu, ograniczeń prędkości czy elementów typu traffic calming w centrach miejscowości powiatu kościańskiego, takich jak Krzywiń, Racot, Stare Bojanowo czy Stare Oborzyska, pozytywnie wpływa na komfort i bezpieczeństwo codziennego przemieszczania się pieszo w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej i usług lokalnych.

Polityka wojewódzka zakłada podnoszenie jakości istniejących dróg, w tym m.in. poprzez separację ruchu niezmotoryzowanego od ruchu kołowego. W praktyce oznacza to często budowę ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich – rozwiązanie to sprawdza się szczególnie dobrze w miejscowościach wiejskich i mniejszych miastach, takich jak Śmigiel czy Czempień. Połączenie funkcji chodnika i ścieżki rowerowej umożliwia jednocześnie zapewnienie bezpiecznej przestrzeni zarówno dla pieszych (w tym dzieci i seniorów), jak i rowerzystów, bez konieczności wydzielenia oddzielnych tras. W warunkach przestrzennych powiatu kościańskiego, w którym wiele wsi rozwija się wzdłuż dróg o znaczeniu powiatowym, taki model stanowi optymalną odpowiedź na potrzeby mobilności codziennej.

W mniejszych miejscowościach, gdzie ruch pieszy koncentruje się przede wszystkim wokół takich celów podróży jak sklep, szkoła, kościół, przystanek autobusowy czy świetlica wiejska, kluczowe znaczenie ma zapewnienie podstawowej infrastruktury pieszej: utwardzonych chodników, widocznych i bezpiecznych przejść przez jezdnię oraz sprawnego oświetlenia ulicznego. Niestety, na wielu odcinkach dróg powiatowych, wciąż brakuje odpowiednio wydzielonych chodników. W efekcie mieszkańcy, w tym dzieci, osoby starsze i osoby o ograniczonej mobilności, zmuszeni są do poruszania się poboczem lub skrajem jezdni, co stanowi istotne zagrożenie. Analizując zapisy wojewódzkich i lokalnych strategii mobilności, powiat powinien jednoznacznie wskazać te braki jako infrastrukturalne luki priorytetowe do uzupełnienia.

Szczególnej troski wymagają okolice szkół podstawowych (np. w Jerce, Lubiniu czy Czempiniu), przedszkoli, przystanków autobusowych i miejsc, gdzie odbywają się lokalne wydarzenia (np. boiska, remizy OSP, świetlice wiejskie). Zapewnienie bezpiecznej drogi do szkoły czy do przystanku to nie tylko kwestia infrastruktury, ale także zaufania mieszkańców do transportu publicznego i zachęty do poruszania się pieszo zamiast samochodem. Działania infrastrukturalne mogą i powinny być wspierane przez kampanie edukacyjne skierowane zarówno do pieszych, jak i kierowców – promujące noszenie odblasków po zmroku, właściwe zachowanie na przejściach, uważną jazdę w obrębie wsi i w rejonach szkolnych. Tego typu kampanie z powodzeniem mogą być realizowane w ramach lokalnych programów profilaktycznych lub wydarzeń organizowanych przez szkoły, OSP czy rady sołectek.

Promocja chodzenia pieszo jako bezpiecznej i zdrowej alternatywy dla samochodu na krótkich dystansach staje się ważnym elementem polityki transportowej również w skali powiatu. Koordynacja takich działań przez powiat kościański – np. poprzez inicjowanie wspólnych programów z gminami, jak „Bezpieczna droga do szkoły”, „Pieszo po zdrowie” czy lokalne dni bez samochodu organizowane w centrach Kościana, Czempinia czy Śmigła – może pomóc w budowie kultury mobilności opartej na prostych, codziennych zachowaniach transportowych. Choć działania te formalnie wykraczają poza ramy wąsko rozumianej polityki rowerowej, to są one jej komplementarnym uzupełnieniem: im więcej osób wybierze spacer lub rower, tym mniej samochodów na drogach, mniejsze zatłoczenie parkingów, czystsze powietrze i wyższe bezpieczeństwo w lokalnych społecznościach. W strategii mobilności powiatu warto więc uwzględnić zapisy traktujące ruch pieszy jako element priorytetowy, zwłaszcza w obrębie „centrówek” – głównych ulic i placów wsi oraz mniejszych miast. Tworzenie stref uspokojonego ruchu, modernizacja chodników, dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych to działania, które nie tylko zwiększą komfort poruszania się, ale także będą spójne z celami regionalnej i krajowej polityki transportowej.

Luki w infrastrukturze i wyzwania do przewyciężenia

Realizacja kompleksowej koncepcji rozwoju mobilności, obejmującej transport pieszy, rowerowy i publiczny, wymaga przewyciężenia szeregu wyzwań organizacyjnych, społecznych i finansowych. Kluczowe znaczenie ma tu nie tylko budowa nowej infrastruktury, ale również jej funkcjonalne powiązanie z układem transportu zbiorowego – zwłaszcza z kolejowymi i autobusowymi węzłami przesiadkowymi, które stanowią fundament planowanego systemu mobilności powiatu kościańskiego.

- **Braki w podstawowej infrastrukturze** - Jednym z najpoważniejszych wyzwań są nadal występujące braki w podstawowej infrastrukturze pieszo-rowerowej – szczególnie na odcinkach dróg powiatowych i wojewódzkich o wysokim natężeniu ruchu. W wielu relacjach mieszkańcy poruszają się bez wydzielonej przestrzeni dla pieszych

i rowerzystów, co znacząco obniża poziom bezpieczeństwa i komfortu. Dotyczy to m.in. ciągów takich jak Krzywiń–Jerka, Piechanin–Srocko Wielkie, Bonikowo–Kurowo, Zadory–Piotrowo Pierwsze, Czacz–Przysieka Polska czy Morownica–Bronikowo – czyli korytarzy, które potencjalnie mogłyby pełnić funkcję dowozową do planowanych lub istniejących centrów przesiadkowych, stacji PKP i przystanków autobusowych. Wciąż brakuje też wydzielonych ciągów pieszo-rowerowych prowadzących do szkół, urzędów, zakładów pracy czy terenów rekreacyjnych, co znacząco ogranicza możliwość realizowania codziennych podróży bez użycia samochodu.

- **Wysokie koszty inwestycji** - Bariery finansowe pozostają kolejnym istotnym ograniczeniem. Wysokie koszty budowy infrastruktury liniowej, szczególnie w warunkach ograniczonej szerokości pasa drogowego, konieczności odwodnienia czy uzgodnień środowiskowych, oznaczają, że nawet przy pozyskaniu środków zewnętrznych (np. KPO, FENX, Funduszu Rozwoju Dróg), powiat musi zapewnić znaczący wkład własny oraz środki na późniejsze utrzymanie infrastruktury. Dlatego konieczne jest etapowanie działań, z pierwszeństwem dla inwestycji najważniejszych z punktu widzenia integracji z transportem publicznym – np. dojść do centrów przesiadkowych, stacji kolejowych, terenów logistycznych (jak w Głuchowie) i obszarów o szczególnie wysokim potencjale użytkowym.
- **Koordinacja wielu interesariuszy** - Istotnym wyzwaniem pozostaje koordynacja działań z wieloma interesariuszami – zarówno wewnątrz powiatu (miasta i gminy: Kościan, Śmigiel, Krzywiń, Czempin i gmina wiejska Kościan), jak i na styku z sąsiednimi powiatami. Projektowane ciągi pieszo-rowerowe niejednokrotnie przebiegają przez granice administracyjne lub drogi o różnych zarządcach (np. WZDW, GDDKiA), co wymaga wspólnego ustalania standardów technicznych, sposobu finansowania i zarządzania. Brak jednolitych rozwiązań funkcjonalnych (np. w zakresie nawierzchni, oświetlenia, oznakowania, wyposażenia towarzyszącego) może doprowadzić do powstawania infrastruktury niespójnej i mało funkcjonalnej. Niezbędna jest więc aktywna rola powiatu jako koordynatora i lidera tych procesów, inicjującego porozumienia i pilnującego całościowego, nie tylko lokalnego, spojrzenia na projektowane ciągi komunikacyjne.
- **Akceptacja społeczna i zmiana nawyków transportowych** - W wielu obszarach potrzebna będzie zmiana społecznego postrzegania transportu zbiorowego i rowerowego. W gminach wiejskich samochód nadal dominuje jako podstawowy środek transportu, także z uwagi na realne braki alternatywy. Budowa nowej infrastruktury pieszo-rowerowej może więc budzić obawy lub być uznana za zbędny wydatek. Dlatego konieczna jest komunikacja pokazująca, że infrastruktura ta nie jest „celem samym w sobie”, ale służy zwiększeniu dostępności do usług publicznych i kolei, poprawie bezpieczeństwa na drogach i jakości życia – w tym również osób starszych i dzieci. Warto

rozważyć wdrożenie działań edukacyjnych i promocyjnych po zakończeniu inwestycji – np. lokalne wydarzenia na nowych trasach, aktywności integrujące mieszkańców, kampanie pokazujące powiązanie z centrami przesiadkowymi.

- **Uwarunkowania terenowe i prawne** również nie pozostają bez znaczenia. W powiecie kościańskim występują tereny objęte ochroną przyrodniczą (np. Park Krajobrazowy im. Dezyderego Chłapowskiego, obszary Natura 2000 w dolinach Obry), co może wymagać dodatkowych uzgodnień środowiskowych. Część planowanych tras będzie musiała przebiegać przez grunty prywatne, co oznacza konieczność wykupów lub uzyskania zgód właścicieli. Może też dojść do kolizji z innymi planami zagospodarowania (np. istniejącymi planami drogowymi, liniami energetycznymi, ciekami wodnymi). Proces inwestycyjny w takich przypadkach bywa długotrwały – potrzebne są decyzje środowiskowe, uzgodnienia, pozwolenia na budowę. Dlatego powiat powinien zabezpieczyć odpowiednie zasoby kadrowe i finansowe do prowadzenia tych inwestycji – np. tworząc zespół odpowiedzialny za inwestycje rowerowo-pieszne, który będzie odpowiedzialny za monitorowanie terminów, składanie wniosków i koordynację dokumentacji. Równie ważne jest ustalenie modelu zarządzania wybudowaną infrastrukturą – np. kto będzie odpowiadał za odśnieżanie, sprzątanie, naprawy (w przypadku tras na styku drogi wojewódzkiej i powiatowej odpowiedzialność może być rozproszona). Tych kwestii nie można zostawiać na później – trzeba je uregulować zawczasu.

Zidentyfikowane wyzwania jednoznacznie wskazują, że infrastruktura pieszo-rowerowa musi być rozwijana nie jako działanie incydentalne, ale jako element funkcjonalnie wspierający system mobilności publicznej, zorientowany na zwiększenie dostępności do kolei, przystanków komunikacji zbiorowej oraz usług publicznych. Inwestycje powinny być planowane z uwzględnieniem hierarchii potrzeb – z pierwszeństwem dla tych, które tworzą spójne ciągi dojść do węzłów przesiadkowych i wspierają ograniczanie ruchu samochodowego.

2.5.6. Transport towarów

Stan obecny infrastruktury i funkcjonowanie:

Powiat kościański położony jest na ważnych szlakach transportowych – przez jego obszar przebiega droga ekspresowa S5 (łącząca Poznań z Wrocławiem) oraz magistrala kolejowa E59 (linia kolejowa Poznań–Wrocław). Stanowią one główne korytarze przewozu ładunków o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Nowo wybudowana S5 (oddana do użytku etapami do ok. 2019 r.) przejęła znaczną część ruchu ciężarowego, który wcześniej odbywał się starą drogą krajową nr 5 prowadzącą przez teren powiatu. Długość odcinka S5 w granicach powiatu wynosi około 38 km (w tym 24 km na terenie samej gminy Kościan). Droga ta zapewnia szybkie, bezpieczniejsze połączenie dla transportu towarów w układzie

południkowym i jest dostosowana do dużych nacisków osi i wysokich prędkości tranzytowych. Oprócz S5 istotną rolę pełnią drogi wojewódzkie – zwłaszcza droga wojewódzka nr 310 Śrem – Czempin – Głuchowo – węzeł S5, ujęta jako Zewnętrzny Pierścień Dalekiego Zasięgu, będący elementem układu regionalnych powiązań komunikacyjnych w obszarze funkcjonalnym miasta Poznania – zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego 2020. DW310 została również ujęta w Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko 308 przebiegająca z okolic Kościana na zachód (w kierunku Nowego Tomysła i autostrady A2). Inna ważna droga, to DW308 (o długości ok. 20 km w powiecie), przechodząca przez centrum Kościana i łączy Gostyń i Nowy Tomyśl. Jest też ważna dla ruchu towarowego jako łącznik między S5 a autostradą A2, przez co obserwuje się na niej duży udział ciężkich pojazdów. W Regionalnym Planie Transportowym jest mowa o wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów miejskich i intensywnie zainwestowanych. DW 310 i 308 określono jako *„Powiązania typu uzupełniającego są to relacje łączące miasta w województwie między sobą, poza drogami wymienionymi wyżej. Ten typ powiązań obejmuje większość dróg o randze regionalnej, które stanowiąc odwzorowanie bezpośrednich relacji o charakterze lokalnym uzupełniają sieć dróg typu głównego. Mają one fundamentalne znaczenie dla zapewnienia równomiernej dostępności komunikacyjnej w każdej części regionu, szczególnie w relacjach wewnątrz powiatowych, istotnych w obszarach o specyficznych uwarunkowaniach geograficznych (np. Puszcza Notecka) oraz obszarach peryferyjnych. Drogi i linie kolejowe typu uzupełniającego w wielu przypadkach stanowią alternatywne powiązania dla powiązań głównych, szczególnie w przypadkach dróg o znaczeniach międzynarodowym i krajowym. To wzmacnia ich znaczenie dla obsługi komunikacyjnej regionu i uzasadnia podejmowane działania modernizacyjne.”* Sieć uzupełniają drogi powiatowe (łączna długość to kilkaset kilometrów, np. na obszarze samej gminy Kościan ~95 km dróg powiatowych) oraz gminne (lokalne) – one służą rozprowadzaniu transportu do mniejszych miejscowości, obsłudze rolnictwa i lokalnego przemysłu. Większość z nich to drogi o nawierzchni utwardzonej, choć zdarzają się odcinki wymagające modernizacji (np. wciąż o niepełnej nośności lub z wąską jezdnią utrudniającą mijanie się ciężarówek). Kolej w przewozach towarowych pełni głównie rolę tranzytową – linią E59 kursują składy towarowe między wielkimi ośrodkami (przewożące m.in. kontenery, kruszywa, surowce). Na terenie powiatu brak obecnie dużych terminali przeładunkowych; istniejące bocznice przemysłowe są nieliczne. Dawna linia kolejowa Kościan–Góra/Gostyń została wyłączona z użytku dekady temu i obecnie nie obsługuje transportu ładunków. W efekcie podstawą logistyki w powiecie pozostaje transport drogowy – zarówno w transzycie, jak i dowozach lokalnych. Lokalna struktura gospodarki (rolniczo-przemysłowa) generuje znaczące przewozy: rolnictwo dostarcza płody rolne (zboża, buraki cukrowe, mleko) do zakładów przetwórczych w regionie, a firmy przemysłowe i logistyczne z Kościana oraz okolic wysyłają i odbierają towary

ciężarówkami. Dzienny ruch ciężarowy na głównych trasach jest odczuwalny – dla przykładu jeszcze przed rozbudową S5 średnie dobowe natężenie ruchu na dawnej DK5 sięgało ok. 12,5 tys. pojazdów na dobę (w tym znaczny odsetek stanowiły ciężarówki), a w pobliżu węzłów większych miast nawet ponad 20 tys. Obecnie S5 zapewnia płynniejsze przejazdy tranzytu przez powiat, natomiast ruch ciężarowy koncentruje się na niej oraz na kluczowych drogach wojewódzkich i powiatowych prowadzących do stref aktywności gospodarczej i większych zakładów.

Główne problemy i potrzeby:

Pomimo sukcesywnych działań modernizacyjnych prowadzonych przez powiat kościański w zakresie poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej, ruch towarowy nadal stanowi istotne wyzwanie w kontekście zrównoważonego planowania mobilności – zarówno ze względu na swoje oddziaływanie na środowisko, jak i na bezpieczeństwo mieszkańców. Wyzwaniem nie jest sam fakt realizowania przewozów towarów, ale ich nieuporządkowany przebieg, zbyt często kolidujący z funkcjami społecznymi i przestrzennymi miejscowości.

Podstawowym problemem jest przeciążenie dróg niższych kategorii – w szczególności powiatowych i wojewódzkich – ruchem ciężkim. Pojazdy opuszczające trasę S5 lub obsługujące lokalne firmy często korzystają z dróg, które nie zostały zaprojektowane do tak intensywnej eksploatacji. Przykładem jest droga wojewódzka nr 308, która notuje największą liczbę zdarzeń drogowych w powiecie, co może świadczyć o zbyt dużym udziale tranzytu ciężarowego, braku pasów do skrętu i niedostosowaniu przekroju do realnych potrzeb. Podobne wyzwania obserwuje się na drodze wojewódzkiej nr 310 – szczególnie w jej funkcji jako ważnego ciągu wschód–zachód powiatu, łączącego m.in. Głuchowo i Czempień. W obu przypadkach infrastruktura jest intensywnie wykorzystywana nie tylko przez ruch lokalny i osobowy, ale także przez ciągniki rolnicze i pojazdy ciężarowe, co skutkuje konfliktem funkcji drogowych.

Wiele dróg powiatowych przebiega przez zwarte zabudowy wsi i mniejszych miast. W takich warunkach brak lokalnych obejść i tras łącznikowych sprawia, że ruch ciężki prowadzony jest tuż obok zabudowy mieszkaniowej – generując uciążliwości akustyczne, wibracyjne, emisję spalin oraz bezpośrednio zagrożenie dla pieszych i rowerzystów. To z kolei osłabia potencjał inwestycyjny i społeczny miejscowości, utrudnia rozwój mobilności aktywnej i zaburza funkcję przestrzeni publicznych. Szczególnego znaczenia nabiera w tym kontekście potrzeba separacji funkcji transportowych – poprzez budowę odcinków omijających centra miejscowości i poprawę warunków ruchu lokalnego w sąsiedztwie terenów zabudowanych.

Pomimo otwarcia trasy S5 i wyprowadzenia większości ruchu tranzytowego poza Kościan, ruch ciężki nadal występuje w jego centrum – głównie ze względu na potrzebę zaopatrzenia lokalnych sklepów, zakładów przemysłowych oraz obsługi stacji benzynowych i punktów usługowych. Podobna sytuacja ma miejsce w Czempiniu, gdzie brak rozwiązań

obwodnicowych powoduje, że pojazdy ciężarowe poruszają się głównymi ulicami o charakterze zabytkowym i mieszkalnym. W wielu przypadkach infrastruktura ta nie spełnia standardów dla takiego obciążenia ruchem – co pogłębia degradację nawierzchni, obniża jakość życia mieszkańców i zwiększa ryzyko wypadków.

Równoległe obserwuje się zjawisko sezonowych przeciążeń ruchem rolniczym – zwłaszcza w okresie żniw, zbioru kukurydzy i kampanii buraczanej. Duża liczba pojazdów przewożących plony do magazynów i punktów skupu (często poza powiatem) powoduje tymczasowe, ale intensywne przeciążenie wybranych ciągów komunikacyjnych. Problem ten dotyczy szczególnie dróg o słabszej konstrukcji nawierzchni, które nie są przystosowane do obciążeń dynamicznych, a także skrzyżowań o niewystarczającej widoczności i geometrii.

W tej sytuacji główne potrzeby nie powinny koncentrować się na rozbudowie infrastruktury z myślą o obsłudze rosnącego ruchu ciężkiego, lecz na porządkowaniu funkcji drogowych, ochronie zabudowy mieszkalnej i zapewnieniu spójności z systemem transportu publicznego.

W szczególności oznacza to:

- modernizację wybranych ciągów lokalnych i skrzyżowań w celu poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia negatywnego wpływu transportu towarowego na otoczenie (np. budowa pasów do skrętu, wyniesionych skrzyżowań, rond),
- wyznaczenie lub domknięcie lokalnych objazdów pozwalających na rozdzielenie ruchu lokalnego i transportowego w newralgicznych punktach (np. Jerka, Bonikowo, Głuchowo, Czempiń),
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu ciężkiego – szczególnie w centrach miejscowości i przy stacjach kolejowych – co umożliwi rozwój funkcji przesiadkowych i zwiększy bezpieczeństwo pieszych,
- wzmocnienie roli kolei i punktów logistycznych zlokalizowanych w rejonie infrastruktury kolejowej jako potencjalnych punktów przeładunkowych i alternatywy dla drogowego transportu towarów – zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności.

Długofalowo niezbędne będzie również wdrożenie narzędzi zarządzania ruchem i mobilnością towarową – takich jak inteligentne sterowanie ruchem, priorytetyzacja pojazdów transportu zbiorowego, nadzór nad tonażem pojazdów wjeżdżających do centrów miast czy integracja planowania przestrzennego z planowaniem infrastruktury dojazdowej do obiektów przemysłowych i centrów logistycznych.

Plany i kierunki rozwoju:

Kwestie związane z ruchem towarowym, bezpieczeństwem drogowym oraz integracją środków transportu są konsekwentnie uwzględniane w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych. Ich treść wskazuje jednoznacznie, że dominującym kierunkiem polityki mobilności w nadchodzących latach będzie ograniczanie presji transportu drogowego – zwłaszcza ciężkiego – poprzez inwestycje w infrastrukturę kolejową, rozwój centrów

przesiadkowych i tworzenie alternatyw dla transportu indywidualnego. W tym kontekście działania planowane przez powiat kościański są w pełni spójne z wyznaczonymi priorytetami. Na poziomie krajowym Krajowa Polityka Transportowa oraz komponent „Zielona, inteligentna mobilność” Krajowego Planu Odbudowy akcentują potrzebę zmniejszenia emisji i zatłoczenia poprzez wspieranie kolei i ograniczanie transportu ciężkiego w obrębie miejscowości. Podkreślono tam znaczenie rozwijania punktów przesiadkowych i stref o uspokojonym ruchu w gminach wiejskich oraz tworzenia rozwiązań intermodalnych, które pozwolą zintegrować codzienną mobilność mieszkańców z regionalnym i krajowym systemem transportu. Kierunek ten nie dotyczy wyłącznie metropolii – wręcz przeciwnie, w politykach krajowych rośnie znaczenie „mobilności lokalnej opartej na integracji” jako fundamentu spójności terytorialnej i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Choć Program 100 obwodnic nie obejmuje bezpośrednio żadnej miejscowości z powiatu kościańskiego (Kościan i Śmigiel zostały wyprowadzone z ruchu krajowego przez S5), to ujęte w KPO i FEnIKS działania umożliwiają finansowanie projektów ograniczających ruch tranzytowy przez obszary zwartej zabudowy – m.in. poprzez lokalne objazdy, modernizacje skrzyżowań czy wyznaczenie stref ograniczonego tonażu. Tym samym powiat ma możliwość aplikowania o środki m.in. na przebudowę fragmentów DW308 i DW310 oraz na organizację bezpiecznego ruchu wokół kluczowych punktów mobilności – np. w Jerce, Bojanowie Starym czy Głuchowie.

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030 oraz Regionalny Plan Transportowy potwierdzają znaczenie inwestycji zwiększających dostępność kolejową i poprawiających powiązania lokalne. Zwraca się tam uwagę na potrzebę wykorzystania potencjału terenów położonych przy głównych korytarzach transportowych – takich jak węzły S5 Kościan Północ - Południe – ale z równoległym wskazaniem na konieczność ochrony układów lokalnych przed przeciążeniem ruchem ciężkim. Strategiczne dokumenty regionalne nie wspierają dalszego zwiększania przepustowości sieci drogowej dla tranzytu, lecz sugerują raczej porządkowanie układu drogowego, separację funkcji, rozbudowę sieci dowozów do transportu zbiorowego i wspieranie centrów dystrybucji opartych o kolej.

Z kolei rozwój kolejowego transportu towarowego i intermodalnego znalazł się w priorytetach programów unijnych – takich jak instrument CEF i program FEnIKS. Modernizacja linii kolejowej E59 zwiększyła możliwości techniczne obsługi ciężkich składów i poprawiła przepustowość korytarza Poznań–Leszno–Wrocław. Choć obecnie brak planów budowy terminala przeładunkowego w powiecie, to możliwy jest rozwój punktowych rozwiązań opartych o istniejącą infrastrukturę kolejową – np. reaktywacja bocznic towarowych lub lokalne punkty przeładunku w rejonie Kościana i Starego Bojanowa, jeśli pojawi się odpowiedni odbiorca lub operator logistyczny.

Wszystkie powyższe uwarunkowania tworzą spójne uzasadnienie dla działań podejmowanych przez powiat w ramach planowanego projektu. Konieczność ochrony dróg lokalnych przed

przeciążeniem, potrzeba powiązania nowych terenów inwestycyjnych z istniejącymi korytarzami (kolej, S5), wzmocnienie funkcji przesiadkowych w kluczowych punktach (Kościan, Czempień, Jerka, Bojanowo Stare, Głuchowo) oraz uporządkowanie ruchu lokalnego przez działania uspokajające i porządkujące – to działania, które wpisują się w strategiczne dokumenty nie tylko na poziomie lokalnym, ale też regionalnym i krajowym.

Dzięki temu możliwe będzie skuteczne ubieganie się o dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych z programów centralnych i unijnych – jako działań systemowych, spójnych z nadrzędnymi politykami, a nie pojedynczych modernizacji. To zwiększa szanse projektów powiatu na realizację, a także wzmacnia ich wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców, rozwój gospodarczy oraz transformację układu mobilności w kierunku nowoczesnym i zrównoważonym.

Dane i uwarunkowania lokalne:

W skali lokalnej pewne liczby ilustrują znaczenie i charakter transportu towarowego. Szacuje się, że udział pojazdów ciężarowych w ruchu na S5 i głównych drogach powiatu wynosi kilkanaście procent, a dziennie przez powiat tranzytem przejeżdżają setki tirów. W 2024 r. na drogach powiatu doszło do 541 zdarzeń drogowych, z czego część związana była z ciężkimi pojazdami. Udział transportu odpowiada także za istotną część emisji spalin – podobnie jak w całej UE, sektor transportu generuje ok. 25% emisji gazów cieplarnianych, co potwierdza konieczność działań na rzecz jego zrównoważenia również na szczeblu lokalnym. Uwarunkowania przestrzenne powiatu sprzyjają rozwojowi infrastruktury – teren jest w większości równinny, rolniczy, o stosunkowo niewielkim zalesieniu, co ułatwia wytyczanie nowych tras (mniej przeszkód terenowych). Z drugiej strony, gęsta sieć osadnicza (wiele wsi i miasta: Kościan, Śmigiel, Czempień, Krzywiń) oznacza, że niemal każda nowa droga musi być starannie zaplanowana, by ominąć istniejącą zabudowę lub zminimalizować wyburzenia i konflikty społeczne. Wiele wsi leży bezpośrednio przy głównych drogach – ich mieszkańcy z jednej strony korzystają na dobrej dostępności transportowej (np. szybki dojazd do S5), ale z drugiej cierpią na uciążliwości związane z ruchem ciężkim. Występują tu więc konflikty funkcjonalne: drogi pełnią zarówno funkcję tranzytową, jak i lokalną (dojazd do pól, domów), co wymaga godzenia interesów – np. poprzez budowę chodników, ekranów akustycznych czy ograniczenia prędkości w obszarach zabudowanych. Struktura gospodarki powiatu (mieszanka rolnictwa i średniej wielkości zakładów przemysłowych) oznacza, że poza tranzytem przez powiat, generowany jest też spory ruch towarowy „wewnętrzny” – dowóz środków produkcji (nawozów, komponentów) i wywóz produktów (rolnych, przemysłowych). Przykładowo duże gospodarstwa rolne i firmy logistyczne z okolic Racotu, Bonikowa, Kościana czy Czempinia wysyłają codziennie dziesiątki pojazdów z towarem. Lokalna aktywność społeczna koncentruje się m.in. na kwestiach jakości dróg – mieszkańcy poprzez budżety obywatelskie i rady sołeckie często postulują remonty dróg dojazdowych, poprawę

bezpieczeństwa na trasach używanych przez ciężarówki, itp. Samorządy powiatu i gmin są świadome tych potrzeb i starają się reagować (np. ograniczenia tonażowe na drogach lokalnych, remonty finansowane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg). Ogółem transport towarów w powiecie kościańskim jest krwioobiegami lokalnej gospodarki i ważnym elementem sieci ponadlokalnej, ale wymaga dalszego planowania i inwestycji, by był bezpieczny, efektywny i akceptowalny społecznie.

2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Stan obecny i statystyki¹:

Bezpieczeństwo na drogach powiatu kościańskiego uległo w ostatnich latach stopniowej poprawie, choć wciąż jest to obszar wymagający wielu działań. Według danych Komendy Powiatowej Policji w Kościanie, w roku 2023 (ujętych w sprawozdaniach jako 2024) na terenie powiatu doszło do 541 zdarzeń drogowych, z czego 72 zostały zakwalifikowane jako wypadki (tj. zdarzenia z ofiarami rannymi lub śmiertelnymi). W wypadkach tych śmierć poniosło 7 osób, a 75 osób odniosło obrażenia. Statystyki te oznaczają niewielki wzrost liczby kolizji i wypadków w porównaniu z rokiem wcześniejszym (odnotowano o 41 zdarzeń więcej niż rok wcześniej), co może wynikać m.in. ze zwiększenia natężenia ruchu po okresie pandemicznych ograniczeń oraz większej mobilności mieszkańców. Mimo to liczba ofiar śmiertelnych nieznacznie spadła (o 1 mniej niż rok wcześniej), co wpisuje się w ogólny trend długofalowy dążenia do zmniejszenia tragicznych skutków wypadków. Najbardziej zagrożone obszary w powiecie to gmina Kościan (obszar wiejski wokół miasta) oraz miasto i gmina Śmigiel – tam odnotowano najwięcej zdarzeń drogowych w ubiegłym roku. Wynika to m.in. z przebiegu przez te gminy głównych szlaków – w gminie Kościan znajduje się długi odcinek drogi S5 oraz ruchliwe drogi powiatowe, a w gminie Śmigiel – odcinek S5, droga wojewódzka DW312 (dawna „piątka” przebiegająca obrzeżami Śmigla) oraz sieć dróg powiatowych o dużym ruchu lokalnym i tranzytowym. Droga ekspresowa S5 przyniosła poprawę bezpieczeństwa w skali powiatu, eliminując kolizyjny tranzyt z dawnych dróg krajowych biegnących przez miasta. Na samej S5 jednak również dochodzi do incydentów – w 2023 r. zanotowano na niej 58 zdarzeń, w tym 9 wypadków (często są to kolizje przy wysokich prędkościach, najechania na siebie w korkach lub na końcu odcinków zwężzeń). Najbardziej niebezpieczną drogą okazała się jednak wspomniana droga wojewódzka nr 308, na której statystycznie dochodzi do największej liczby wypadków i kolizji w skali roku. Przebiega ona przez szereg miejscowości (m.in. Lubiń, Jerka, Racot, Kościan, Bonikowo) i ma skrzyżowania o ograniczonej widoczności, co przy sporym ruchu sprzyja stłuczkom i wypadkom. W samym mieście Kościanie również dochodzi do wypadków, choć ich liczba jest relatywnie mniejsza – największe natężenie ruchu miejskiego obserwuje się na drogach powiatowych przecinających centrum i na wylotach z miasta (np. ul.

¹ Na podstawie artykułu z 24 lutego www.koscian.net

Poznańska, ul. Śmigielska). Na terenach wiejskich powiatu istotnym zagrożeniem są wypadki z udziałem niezmotoryzowanych – pieszych i rowerzystów. W 2023 r. odnotowano 14 zdarzeń z powodu nieudzielenia pierwszeństwa pieszym na przejściach, w których zginęła 1 osoba, a 9 zostało rannych. Pokazuje to, że bezpieczeństwo pieszych na przejściach (zwłaszcza na drogach wojewódzkich i powiatowych przebiegających przez wsie i miasteczka) pozostaje wyzwaniem. Ogółem do głównych przyczyn wypadków w powiecie należą: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (ok. 19,6% zdarzeń), nadmierna prędkość niedostosowana do warunków (16,5% zdarzeń, ta kategoria przyniosła 1 ofiarę śmiertelną) oraz błędy takie jak nieprawidłowe cofanie czy wyprzedzanie. Struktura ta wskazuje, że czynnik ludzki (błędy kierowców) jest dominujący w genezie wypadków, a wtórnie znaczenie mają czynniki infrastrukturalne (np. skomplikowane lub niebezpieczne skrzyżowania). Analiza wieku sprawców wypadków pokazuje, że najczęściej powodują je osoby młode i w średnim wieku (25–39 lat), co sugeruje potrzebę działań edukacyjnych i prewencyjnych ukierunkowanych na tych kierowców. Policja odnotowuje także wzrost udziału starszych kierowców w kolizjach (40–59 lat), co może wynikać z rosnącej liczby aktywnych kierowców-seniorów na drogach.

Problemy bezpieczeństwa i zagrożenia:

Analiza danych o zdarzeniach drogowych oraz sygnałów płynących od mieszkańców powiatu kościańskiego pozwala zidentyfikować szereg kluczowych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W centrum uwagi pozostaje infrastruktura punktowa oraz jej wpływ na bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców – szczególnie w sąsiedztwie przystanków komunikacji publicznej i planowanych centrów przesiadkowych.

Jednym z najpoważniejszych problemów jest niska jakość infrastruktury punktowej – w szczególności skrzyżowań oraz przejść dla pieszych. Wiele skrzyżowań w ciągu dróg powiatowych i wojewódzkich to skrzyżowania klasyczne, pozbawione sygnalizacji świetlnej czy wysepek azylowych, co skutkuje częstymi wymuszeniami pierwszeństwa i groźnymi kolizjami. Brakuje pasów do skrętu, zatok wyłączonych z ruchu głównego oraz rozwiązań ułatwiających widoczność. Szczególnie niebezpieczne są dawne ciągi tranzytowe (np. DW308, DW310), których geometria nie była projektowana z myślą o obecnym natężeniu ruchu oraz konieczności ochrony użytkowników niezmotoryzowanych.

Kolejnym zagrożeniem jest niedostosowanie prędkości jazdy do warunków lokalnych. Na drogach wiejskich – zwłaszcza na prostych odcinkach – kierowcy przekraczają dopuszczalne limity prędkości, nie zwracając uwagi na obecność zabudowy, szkół czy przystanków autobusowych. Nowa i zmodernizowana infrastruktura (również w sąsiedztwie trasy S5) zachęca do rozwijania nadmiernej prędkości, co – w warunkach złej widoczności lub niekorzystnej pogody – skutkuje poważnymi wypadkami. Brakuje narzędzi skutecznego ograniczania prędkości: radarów, fizycznych progów zwalniających, sygnalizacji świetlnej z detekcją ruchu czy optycznych zwężek jezdni.

Poważnym wyzwaniem pozostaje bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów – szczególnie w małych miejscowościach i na peryferiach miast. Brakuje chodników wzdłuż odcinków dróg powiatowych (np. Pianowo -Kościan, Zadory-Piotrowo Pierwsze, Olszewo-Stare Bojanowo, Łuszkowo-Jerka), a piesi poruszają się poboczami – często nieoświetlonymi i nieutwardzonymi. Przejścia dla pieszych poza terenem zabudowanym – zwłaszcza w rejonie przystanków autobusowych – są słabo widoczne, nieoświetlone i pozbawione elementów ostrzegawczych. Zwiększa to ryzyko potrąceń, szczególnie w porze wieczornej i zimowej. Brakuje także rozwiązań poprawiających widoczność i komfort rowerzystów w punktach przecięcia tras rowerowych z drogami publicznymi.

W samym Kościanie oraz w Czempiniu i Śmiglu obserwuje się problem omijania pojazdów ustępujących pierwszeństwa pieszym – zachowania te prowadziły już do poważnych wypadków na głównych ulicach. Z kolei w rejonie Gorzyce-Stary Gołębin, Choryń-Jerka – na odcinkach przebiegających przez tereny leśne – dochodzi do kolizji z dzikimi zwierzętami (sarny, dziki), co wymaga lepszego oznakowania ostrzegawczego i ewentualnych barier ochronnych.

Zachowania ryzykowne kierowców nadal stanowią istotny problem – wyprzedzanie „na trzeciego”, jazda po alkoholu, brak zapiętych pasów czy agresywne manewry są stale odnotowywane przez policję. W 2023 roku zatrzymano aż 188 praw jazdy za rażące wykroczenia oraz ponad tysiąc dowodów rejestracyjnych, co obrazuje skalę naruszeń i potrzebę działań prewencyjnych.

Wszystkie te problemy przekładają się bezpośrednio na potrzebę wdrażania kompleksowych działań infrastrukturalnych, organizacyjnych i edukacyjnych – w szczególności:

- przebudowy najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań (np. montaż rond, pasów do skrętu, wyniesionych platform),
- budowy doświetlonych przejść dla pieszych w rejonie przystanków komunikacji publicznej i szkół,
- instalacji sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej (na żądanie) przy przekroczeniach intensywnie użytkowanych tras (np. DW308 w Kurzej Górze),
- rozbudowy systemów uspokojenia ruchu w centrach miejscowości i w ich otoczeniu – zwłaszcza w rejonie planowanych centrów przesiadkowych (Kościan, Jerka, Bojanowo Stare, Głuchowo,
- montażu radarów prędkości i tablic informacyjnych ostrzegających o ograniczeniach, szczególnie przy wlotach do zabudowy,
- poprawy widoczności i bezpieczeństwa przejść dla pieszych przez działania niskokosztowe (malowanie, doświetlenie, separacja),
- wyposażenia szkół, przedszkoli i miejsc użyteczności publicznej w elementy poprawiające bezpieczeństwo dojścia (chodniki, bariery, oznakowanie).

Planowane działania są w pełni zgodne z celami programu „Bezpieczna droga” (finansowanego ze środków UE), Krajowego Planu Odbudowy (obszar „bezpieczniejsza infrastruktura drogowa”) oraz wojewódzkiej strategii BRD – zakładającej „Zero ofiar śmiertelnych” w perspektywie 2050 roku.

Jednocześnie działania infrastrukturalne muszą być wspierane działaniami edukacyjnymi i społecznymi. Wzrost świadomości mieszkańców, wdrażanie kampanii (np. „Dojeżdż bezpiecznie”), akcje odblaskowe i promowanie odpowiedzialnych postaw wśród kierowców to nieodzowne elementy skutecznej polityki bezpieczeństwa. Infrastruktura musi być bezpieczna nie tylko technicznie – ale także czytelna, przyjazna i wspierająca odpowiedzialne zachowania.

Uwarunkowania lokalne wpływające na bezpieczeństwo

Powiat kościański ma pewne cechy specyficzne, które determinują wyzwania w obszarze BRD. Układ osadniczy – duże rozproszenie wsi i małych miast – powoduje, że wiele podróży odbywa się drogami niższej kategorii, często o mieszanej funkcji. Mieszkańcy wsi przemieszczają się do pobliskich miast (Kościana, Czempinia) do szkół, pracy, urzędów, co generuje ruch poranny i popołudniowy na drogach powiatowych. Te drogi nie są projektowane na wysokie prędkości, a jednak kierowcy próbują zaoszczędzić czas, co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji. Struktura zabudowy – liczne przysiółki przydrożne, zabudowa zagrodowa wzdłuż dróg – skutkuje dużą liczbą potencjalnych punktów kolizji (włączenia się do ruchu z posesji, niestrzeżone dojścia do przystanków). Z uwagi na wąskie drogi a także, specyficzny rolniczy charakter powiatu, mamy do czynienia z sezonowo pojawiającym się ciężkim sprzętem rolniczym, który niejednokrotnie utrudnia przejazdy tranzytowe. Warunki komunikacyjne, jakimi dysponuje teren powiatu, wymagają większej imaginacji, w kontekście zagrożeń drogowych. Jedynie poprzez budowanie wzajemnej świadomości np. poprzez lokalne kampanie przypominające, że droga jest wspólną przestrzenią dla różnych użytkowników. Potencjał terytorialny powiatu sprzyja pewnym rozwiązaniom – np. płaski teren ułatwia budowę obwodnic i dróg równoległych dla ruchu lokalnego (serwisowych, szczególnie wzdłuż S5). Duże tereny rolnicze mogą posłużyć do wyznaczenia alternatywnych tras dla pieszych i rowerzystów (oddzielenie ich od ruchu aut zwiększa bezpieczeństwo). Z drugiej strony, powiat przecinają ważne korytarze transportowe, których nie można przenieść – trzeba z nimi żyć, minimalizując zagrożenia (np. autostrada dźwiękowa S5 wymagała budowy ekranów akustycznych przy niektórych osiedlach, a i tak wymusza zachowanie ostrożności na węzłach i drogach dojazdowych). Struktura społeczna i aktywność lokalna także wpływają na BRD. Społeczność powiatu jest dość zintegrowana i wrażliwa na kwestie bezpieczeństwa – tragiczne wypadki (zwłaszcza z udziałem młodzieży) odbijają się szerokim echem i mobilizują mieszkańców do działań zapobiegawczych. Przykładem mogą być petycje mieszkańców o montaż oświetlenia przejścia w Kiełczewie czy protesty rodziców w sprawie poprawy

bezpieczeństwa przy szkole w Krzywiniu, które skłoniły władze do szybkiej reakcji. Ta lokalna presja społeczna jest ważnym czynnikiem – wymusza priorytetyzację nakładów na BRD w budżecie powiatu i gmin. Dzięki temu wiele drobnych, lecz istotnych inwestycji (barierki, znaki, azyle) jest realizowanych stosunkowo sprawnie. Konflikty funkcjonalne również dają o sobie znać: powiat chce być atrakcyjny dla inwestorów i turystów, co wiąże się ze wzrostem ruchu, ale jednocześnie musi chronić mieszkańców przed negatywnymi skutkami tego ruchu. Przykładem może być rozwój agroturystyki – więcej turystów na drogach lokalnych (np. rowerami lub autami) to większe ryzyko zdarzeń drogowych w miejscach do tej pory spokojnych. Lokalna strategia bezpieczeństwa musi godzić te funkcje poprzez odpowiednie planowanie organizacji ruchu podczas sezonu czy eventów (np. zabezpieczanie tras rajdów rowerowych, kierowanie ruchem podczas imprez masowych jak dożynki). Podsumowując, bezpieczeństwo ruchu drogowego w powiecie kościańskim poprawia się stopniowo dzięki licznym działaniom inżynierskim, kontrolnym i edukacyjnym, ale nadal wymaga stałej uwagi. Władze samorządowe, drogowcy i służby kontynuują prace, by drogi powiatu stały się przyjazne i bezpieczne dla wszystkich użytkowników – zarówno zmotoryzowanych, jak i pieszych czy rowerzystów. Cel długofalowy to redukcja wypadków i ofiar do minimum, zgodnie z ideą „wizji zero”, co wymagać będzie konsekwentnej realizacji zaplanowanych przedsięwzięć i budowania kultury bezpieczeństwa wśród mieszkańców.

2.5.8. Intermodalność

Charakterystyka obecnego systemu transportowego

Rozwój intermodalności – czyli realnego łączenia różnych środków transportu w ramach jednego spójnego systemu – staje się kluczowym wyzwaniem i zarazem warunkiem efektywności systemu mobilności publicznej w powiecie kościańskim. Mimo istnienia podstaw technicznych i przestrzennych umożliwiających podróże z przesiadką, obecny system pozostaje fragmentaryczny i nieskoordynowany. Dopiero wdrożenie zaplanowanych inwestycji umożliwi pełne wykorzystanie potencjału zintegrowanego transportu.

Trzonem układu transportowego powiatu jest linia kolejowa E59 (Poznań–Wrocław), przebiegająca przez Czempień, Kościan, Stare Bojanowo, Stare Oborzyska i Przysiekę Polską. Stanowi ona strategiczną oś połączeń z regionalnymi i krajowymi ośrodkami, oferując konkurencyjne czasy przejazdu: z Czempinia do Poznania w około 35 minut, z Kościana – w 45–60 minut, a do Leszna w ok. 20–30 minut. Dzięki modernizacji zrealizowanej w latach 2015–2020 stacje zostały unowocześnione – wyposażono je w windy, nowe perony, przejścia podziemne, kładki i elementy systemu informacji pasażerskiej. Mimo tego, brakuje powiązań lokalnych, które umożliwiałyby efektywne przesiadanie się na pociąg z poziomu transportu lokalnego.

Choć gminy Kościan i Czempin zostały włączone do systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, a pociągi kursują tam w godzinach szczytu nawet co 30 minut, wielu mieszkańców powiatu nadal nie ma fizycznej możliwości dotarcia do stacji bez użycia samochodu. Brakuje bowiem efektywnego systemu dowozowego – ani transport autobusowy, ani pieszo-rowerowy nie jest skoordynowany z koleją. Planowane inwestycje – w tym budowa i rozbudowa centrów przesiadkowych w Kościanie, Czempiniu, Bojanowie Starym, Jerce i Głuchowie – są odpowiedzią na ten deficyt. Punkty te mają pełnić funkcję lokalnych hubów transportowych, integrując kolej z autobusami, ruchem pieszym i rowerowym oraz systemami P&R i K&R.

Dotychczasowa infrastruktura przesiadkowa – choć częściowo zrealizowana – nie gwarantuje wystarczającego standardu i funkcjonalności. W Kościanie parking P&R i B&R przy dworcu PKP funkcjonuje, ale dostęp do niego bywa utrudniony ze względu na niewydolność ulicy Dworcowej w godzinach szczytu i brak pełnej integracji z transportem autobusowym. W Czempiniu, mimo istnienia przejścia podziemnego i bardzo dobrze rozbudowanych stref parkingowych, nadal występują braki w zakresie organizacji ruchu i dostępności dla pieszych. Brakuje też powiązania infrastruktury rowerowej z peronami – rowerzyści nie zawsze mogą bezpiecznie dotrzeć do stacji. W Starym Bojanowie i Przysiece Polskiej istnieje potencjał dla pełnienia funkcji przesiadkowych, jednak wymaga on wsparcia infrastrukturalnego – zarówno w zakresie dojść pieszych, jak i stref parkowania oraz doświetlonych i bezpiecznych przejść.

Komunikacja autobusowa, choć obecna, ma charakter nieregularny i niepełny. Operujący na terenie powiatu przewoźnicy (PKS Leszno i operatorzy prywatni) obsługują głównie linie szkolne i podstawowe relacje lokalne. Brakuje regularnych kursów dowozowych do stacji kolejowych – szczególnie w godzinach popołudniowych i wieczornych. Autobusy nie są skoordynowane z rozkładem pociągów, a ich brak powoduje, że ostatnie pociągi przyjeżdżają do Kościana już po zakończeniu kursowania lokalnego transportu. W efekcie brakuje możliwości powrotu do domu bez samochodu, co zniechęca do korzystania z transportu publicznego jako całościowego rozwiązania mobilnościowego.

Nie istnieje także wspólny bilet powiatowy, który obejmowałby podróże koleją i transportem autobusowym – co sprawia, że każdy odcinek podróży wymaga osobnej opłaty i planowania. Tymczasem doświadczenia innych regionów pokazują, że właśnie integracja taryfowa i informacyjna jest jednym z kluczowych warunków zwiększenia udziału transportu zbiorowego w codziennych podróżach. Brak jednego systemu informacji pasażerskiej i wspólnego planowania połączeń osłabia dostępność i atrakcyjność komunikacji publicznej – szczególnie dla osób starszych i tych bez dostępu do transportu indywidualnego.

Pod względem przestrzennym powiat kościański dysponuje dużym potencjałem dla rozwoju mobilności intermodalnej. Płaski teren, zwarte ośrodki miejskie i przystępne odległości między miejscowościami (5–15 km) sprzyjają korzystaniu z roweru jako środka transportu dojazdowego do stacji kolejowych i przystanków. Problemem jest jednak brak spójnej infrastruktury rowerowej prowadzącej do tych punktów – zwłaszcza w gminach wiejskich.

Zaplanowana budowa i modernizacja ścieżek pieszo-rowerowych w ciągach takich jak: Katarzynin (od DW308 do miejscowości), Morownica–Bronikowo, Czacz–Przysieka Polska, Słonin, Piotrowo Pierwsze – Zadory, Bonikowo – Kurowo, czy Stare Oborzyska-Nowe Oborzyska-Spytówki ma na celu stworzenie realnych tras dowozowych dla mieszkańców sołectw.

Wreszcie, brak miejskiej komunikacji publicznej (np. w Kościanie) oraz brak usług transportu wspomaganego (telebusy, mikrobus na żądanie) powodują, że użytkownicy nie mają możliwości sprawnego dotarcia do końcowego celu podróży – zwłaszcza z dworca kolejowego. Rozwój takich usług – wraz z odpowiednią organizacją stref K&R i B&R – jest niezbędny, aby zapewnić pełną intermodalność.

Podsumowując, intermodalność w powiecie kościańskim nie może być postrzegana jako techniczna możliwość, ale jako systemowy fundament nowoczesnego transportu zbiorowego. Inwestycje zaplanowane w ramach projektu – w szczególności budowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych w Kościanie, Czempiniu, Jerce, Bojanowie Starym i Głuchowie – służą właśnie przezwyciężeniu istniejących barier: braku dojazdów, koordynacji rozkładów, infrastruktury ostatniej mili i systemu taryfowego. W centrum tego systemu znajduje się kolej – jako oś komunikacyjna powiatu – i to ona powinna być punktem odniesienia dla wszystkich działań integrujących transport lokalny.

Główne wyzwania i bariery

Pomimo widocznych postępów w zakresie poprawy dostępności transportu publicznego, pełna integracja różnych środków komunikacji w powiecie kościańskim nadal napotyka istotne ograniczenia funkcjonalne i infrastrukturalne. Problemy te mają charakter systemowy i stanowią bezpośrednie uzasadnienie dla szeregu działań przewidzianych w projekcie mobilności – w tym budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, parkingów P&R i K&R, poprawy dostępności pieszo-rowerowej do stacji kolejowych oraz uporządkowania ruchu lokalnego wokół punktów przesiadkowych.

Podstawową barierą pozostaje nierównomierna dostępność komunikacji publicznej w skali przestrzennej. Mieszkańcy miejscowości oddalonych od linii kolejowej Poznań–Wrocław mają ograniczony dostęp do kolei. Połączenia autobusowe funkcjonują, jednak ich oferta jest fragmentaryczna, rozkłady niedopasowane do potrzeb codziennych podróży, a brak stabilnej sieci dowozowej skutkuje brakiem efektywnego połączenia tych obszarów z główną osią transportową, jaką jest linia E59. To prowadzi do rzeczywistego wykluczenia mobilnościowego w części powiatu – zwłaszcza wśród osób niezmotoryzowanych. Właśnie dlatego program zakłada budowę nowych centrów przesiadkowych w Bojanowie Starym i Jerce – które stanowią realne punkty integracji transportu lokalnego z koleją, a nie tylko orientacyjne połączenia autobusowe do Kościana czy Czempinia.

Brakuje także spójnego systemu integracji taryfowej i informacyjnej. Obecnie pasażer korzystający z różnych środków transportu – np. autobusu i kolei – musi kupować osobne bilety, bez możliwości wspólnego planowania podróży. Powiat nie dysponuje własnym zintegrowanym biletem obejmującym transport publiczny, a obowiązujący system aglomeracyjny (Bus-Tramwaj-Kolej) kończy się formalnie na Czempiniu, pomijając Kościan. W efekcie podróżowanie z przesiadką nie jest ani proste, ani atrakcyjne – szczególnie przy braku wspólnego rozkładu jazdy czy systemu komunikatów. Planowane działania – w tym wdrożenie jednolitej informacji pasażerskiej i poprawa funkcjonowania przystanków komunikacji publicznej – stanowią odpowiedź na te braki.

Infrastruktura przesiadkowa pozostaje niespójna i niewystarczająca. W Kościanie, mimo istnienia nowoczesnej stacji kolejowej, nadal brakuje zintegrowanego centrum przesiadkowego łączącego kolej, autobusy i ruch rowerowy. Autobusy PKS i prywatnych przewoźników odjeżdżają z dworca, a brak czytelnego i bezpiecznego dojścia (zwłaszcza dla osób starszych, z bagażem lub niepełnosprawnościami) utrudnia płynne przesiadki. Ulica Dworcowa – stanowiąca główny dojazd do stacji – bywa zakorkowana w godzinach szczytu, co negatywnie wpływa na punktualność i dostępność parkingów P&R. W Czempiniu obserwuje się analogiczne problemy – nowa infrastruktura przydworcowa generuje zwiększony ruch lokalny, który bez dodatkowych rozwiązań organizacyjnych może prowadzić do lokalnych zatorów. W Głuchowie, z uwagi na rozwój funkcji logistycznej, brak centrum przesiadkowego stanowi poważną lukę funkcjonalną, ograniczając możliwość efektywnego wykorzystania transportu publicznego w obsłudze terenów aktywności gospodarczej.

Kolejnym problemem jest niewystarczająca dostępność tzw. usług „ostatniej mili”. Po dotarciu pociągiem do stacji Kościan lub Czempień pasażer nie zawsze ma możliwość dogodnego i szybkiego przemieszczenia się do celu podróży – szczególnie jeśli jest to miejsce pracy lub szkoła zlokalizowana na obrzeżach miasta. Brakuje miejskiej komunikacji zbiorowej w Kościanie (projekt jest planowany), a oferta transportu publicznego wewnątrzmijskiego ogranicza się do usług komercyjnych (np. taxi) lub mobilności aktywnej, która nie jest dostępna dla wszystkich grup użytkowników. Rozwiązaniem jest wdrożenie usług dowozowych i infrastruktury pieszo-rowerowej, zapewniającej komfortowy dostęp z dworców do głównych punktów generujących ruch – co jest obecnie w planach (np. budowa ścieżek w ul. Morowniczej w Śmiglu, Katarzyninie, Olszewo-Bojanowo, przejście pieszo-rowerowe pod DW310 w Czempiniu).

Brakuje również infrastruktury logistycznej wspierającej integrację transportu towarowego z koleją. Mimo modernizacji linii E59 i zwiększenia jej przepustowości, powiat nie dysponuje żadną platformą intermodalną umożliwiającą przeładunek towarów z transportu drogowego na kolej. Przedsiębiorcy muszą korzystać z terminali zlokalizowanych w Poznaniu lub we Wrocławiu, co ogranicza opłacalność i dostępność tej formy transportu. Brak bocznicy kolejowych zdolnych do obsługi większych składów powoduje, że większość towarów

przewożona jest drogami lokalnymi – generując przeciążenia, hałas i emisje. Rozwój węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie stacji kolejowych (Stare Bojanowo, Stara Przysieka, Kościan, Stare Oborzyska, Czempień) oraz terenów inwestycyjnych (Głuchowo, Widziszewo, Pianowo) tworzy potencjał do zmiany tego trendu – ale wymaga wsparcia infrastrukturalnego.

Podsumowując, projekt zakłada rozwiązanie powyższych barier poprzez spójną sieć punktów przesiadkowych, powiązaną z układem dróg pieszo-rowerowych, usługami publicznymi i systemem transportu zbiorowego. Rozbudowa infrastruktury w Kościanie, Czempiniu, Bojanowie Starym, Jerce, Głuchowie, Widziszewie i Przysiece Polskiej jest logiczną odpowiedzią na zidentyfikowane braki – i zarazem zgodna z krajowymi i regionalnymi kierunkami polityki mobilności. W centrum systemu znajduje się kolej – jako najbardziej efektywny, bezpieczny i niskoemisyjny środek transportu, który może być skutecznie wykorzystywany tylko wtedy, gdy dostępność do niego zostanie odpowiednio zorganizowana i uzupełniona infrastrukturą lokalną.

Kierunki rozwoju i planowane usprawnienia

Władze powiatu kościańskiego, przy ścisłej współpracy z gminami, dostrzegają konieczność zbudowania nowoczesnego, spójnego systemu transportu publicznego, którego osią będzie intermodalność – realna możliwość łączenia różnych środków transportu w ramach jednej podróży. Obecnie taka integracja jest tylko częściowo możliwa: mieszkańcy mogą przesiąść się z roweru lub samochodu na pociąg, ale system nie oferuje pełnej funkcjonalności, jakiej oczekuje nowoczesny użytkownik. Brakuje odpowiednich powiązań lokalnych, zaplecza przesiadkowego, czytelnej informacji i zintegrowanego planowania połączeń. Projektowane działania, w tym niniejszy Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), mają za zadanie te braki usunąć – tworząc funkcjonalny, dostępny i przyjazny system mobilności dla wszystkich mieszkańców powiatu.

W centrum planowanego systemu transportowego znajduje się kolej, oceniana przez mieszkańców jako najbezpieczniejszy i najbardziej przewidywalny środek komunikacji. Linia kolejowa przebiegająca przez Czempień, Kościan i Stare Bojanowo umożliwiającą sprawne podróże do Poznania, Leszna i Wrocławia. Mimo to wielu mieszkańców – zwłaszcza z gmin oddalonych od linii E59 – nie korzysta z tej możliwości, ponieważ brakuje im dogodnego sposobu dojazdu do stacji kolejowych. To właśnie ten deficyt ma rozwiązać rozbudowa centrów przesiadkowych w Kościanie, Czempiniu, Jerce, Bojanowie Starym oraz Głuchowie, które w sposób planowy i celowy mają pełnić rolę lokalnych węzłów integrujących ruch pieszy, rowerowy, autobusowy i kolejowy.

Kościan – jako główne miasto powiatowe – również wymaga usprawnienia systemu transportowego w skali lokalnej. Dziś pasażerowie dojeżdżający pociągiem nie zawsze mają możliwość wygodnego przemieszczenia się dalej po mieście – brakuje miejskiej komunikacji publicznej, a układ drogowy wokół dworca nie został zaprojektowany z myślą o integracji

funkcji pieszych, rowerowych i dowozowych. PZMM zakłada, że uruchomienie lokalnej komunikacji autobusowej w Kościanie – obsługującej m.in. strefy przemysłowe, szpital, osiedla mieszkaniowe i okolice dworca – będzie kluczowym krokiem w domykaniu tzw. „ostatniej mili” dla pasażerów kolei.

Kolejnym obszarem wymagającym zdecydowanej interwencji jest integracja taryfowa i informacyjna. Dziś podróżny, który chciałby połączyć autobus i kolej, musi korzystać z oddzielnych i samodzielnie planować przesiadki. Brak wspólnego biletu dla całego powiatu i niewystarczająca koordynacja rozkładów jazdy stanowią poważną barierę. Rozwój systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz planowane przez województwo wdrożenie Wspólnego Biletu Samorządowego stwarzają szansę, by powiat kościański został w pełni włączony w regionalny układ komunikacyjny – o ile zadba o własne komponenty lokalne: węzły przesiadkowe, system informacji pasażerskiej, dogodną infrastrukturę rowerową i autobusy dowozowe.

Intermodalność ma szansę rozwijać się także dzięki rowerowi jako ważnemu środkowi transportu wspierającego mobilność codzienną. Mieszkańcy powiatu wyraźnie deklarują gotowość do korzystania z roweru, jeśli zostaną zapewnione bezpieczne, wygodne i ciągłe trasy – nie tylko w obrębie miast, ale również pomiędzy miejscowościami. Obecnie sieć tras rowerowych jest niespójna i fragmentaryczna, a braki szczególnie widoczne są w relacjach międzygminnych i dowozowych do stacji PKP. To właśnie dlatego istnieje potrzeba rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej m.in. w ciągach takich jak Morownica–Bronikowo, Czacz–Przysieka Polska, Katarzynin–Kościan czy Widziszewo–Bruszczewo, budowa rowerowej obwodnicy Kościana. Jej celem jest umożliwienie dojazdu rowerem do głównych punktów przesiadkowych, co mieszkańcy jednoznacznie wskazują jako oczekiwaną alternatywę wobec samochodu.

Integracja dotyczy również taboru – województwo inwestuje w nowoczesne pociągi elektryczne, a samorządy mogą sięgać po dofinansowanie na minibusy elektryczne obsługujące linie dowozowe. Dodatkowo przewoźnicy autobusowi w regionie są zachęceni do modernizacji taboru w sposób umożliwiający przewóz rowerów i wózków – co stanowi odpowiedź na zgłaszane przez mieszkańców potrzeby lepszej dostępności i elastyczności transportu publicznego.

Na poziomie organizacyjnym, PZMM przewiduje także rozwój zintegrowanej informacji pasażerskiej, zarówno w formie aplikacji mobilnej, jak i elektronicznych tablic na przystankach – z rozkładami jazdy autobusów i pociągów. Rozwiązania te mają zwiększyć komfort i przewidywalność podróży, a także umożliwić realne planowanie przejazdów „od drzwi do drzwi”. System ten ma objąć wszystkie gminy powiatu, a także umożliwić synchronizację połączeń z aglomeracją poznańską.

Podsumowując, planowany rozwój intermodalności w powiecie kościańskim ma na celu likwidację barier, które dziś uniemożliwiają płynne i wygodne korzystanie z transportu publicznego. Budowa węzłów przesiadkowych, uruchomienie lokalnych linii autobusowych, rozbudowa infrastruktury rowerowej i pieszej, integracja taryfowa i informacyjna – to elementy jednej całości, która ma zapewnić mieszkańcom nowoczesny, dostępny i funkcjonalny system mobilności. W centrum tego systemu znajduje się kolej – i to właśnie jej potencjał jako szybkiego, bezpiecznego i przewidywalnego środka transportu powinien zostać w pełni wykorzystany poprzez integrację z otoczeniem lokalnym.

Uwarunkowania lokalne sprzyjające intermodalności

Powiat kościański dysponuje istotnymi atutami przestrzennymi, instytucjonalnymi i infrastrukturalnymi, które tworzą solidną podstawę dla rozwoju zintegrowanego systemu transportu. Położenie w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji poznańskiej naturalnie sprzyja integracji z regionalnym systemem mobilności – wielu mieszkańców codziennie dojeżdża do Poznania w celach zawodowych i edukacyjnych, co generuje popyt na sprawnie działający transport zbiorowy i rozwiązania przesiadkowe. Gminy powiatu aktywnie uczestniczą w funkcjonowaniu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), co świadczy o strategicznym zaangażowaniu lokalnych samorządów w rozwój transportu kolejowego jako podstawowego środka przemieszczania się na większe odległości.

Równocześnie struktura osadnicza powiatu – z Kościanem jako głównym ośrodkiem administracyjnym i usługowym oraz silnie rozwiniętymi centrami gminnymi w Czempiniu, Śmiglu i Krzywiniu – tworzy dobre warunki do lokalizacji pełnowartościowych węzłów przesiadkowych, które mogą skutecznie obsługiwać potoki pasażerskie z całego obszaru funkcjonalnego. W szczególności Czempień dysponuje jednym z najbardziej rozwiniętych węzłów przesiadkowych w regionie – już teraz funkcjonuje tam blisko 200 miejsc parkingowych typu Park&Ride (z czego 50 w trakcie realizacji), łącznie 187 miejsc postojowych dla rowerów w ramach systemu Bike&Ride oraz 20 stanowisk mikromobilności Hop&Go, a infrastruktura jest stale rozbudowywana. Dzięki zaplanowanej rozbudowie liczba stanowisk dla rowerów oraz pojazdów elektrycznych jeszcze wzrośnie – co czyni ten węzeł modelowym przykładem zintegrowanej mobilności publicznej.

Tak duża skala dostępnej infrastruktury – obejmująca również stacje ładowania samochodów elektrycznych, system zarządzania parkingiem, punkty ładowania hulajnóg, tablice informacji pasażerskiej oraz elektroniczne liczniki rowerowe – pokazuje kierunek, w jakim zmierza powiat: ku pełnej integracji transportu publicznego, rowerowego i indywidualnego niskoemisyjnego w jednym spójnym systemie.

Kościan jako główny ośrodek powiatu, ma istotne znaczenie jako naturalny węzeł przesiadkowy. Lokalizacja stacji kolejowej i potencjał terenów przydworcowych umożliwiają rozwój centrum przesiadkowego integrującego różne środki transportu: kolej, autobusy

regionalne, ruch rowerowy oraz przyszłą komunikację miejską. Projektowane rozwiązania w zakresie organizacji transportu publicznego pozwolą wypełnić lukę „ostatniej mili” i umożliwią realne przesiadki na pociągi, szczególnie dla osób, które dziś rezygnują z kolei z powodu trudności w dotarciu do dworca.

Powiatowy system mobilności korzysta również z atutów przestrzennych – ukształtowanie terenu sprzyja budowie tras rowerowych i lokalnych dróg dojazdowych. Dzięki temu możliwe jest planowanie ciągłych, bezpiecznych tras rowerowych prowadzących do stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych, m.in. w Czempiniu, Kościanie, Głuchowie, Starym Bojanowie i Jerce. Inwestycje rowerowe zaplanowane w tych lokalizacjach uzupełniają system transportu i umożliwiają pełne wykorzystanie jego intermodalnego potencjału. Budowa infrastruktury typu Bike&Ride – zarówno w skali powiatowej, jak i gminnej – cieszy się również poparciem społecznym i wpisuje się w oczekiwania mieszkańców co do dostępnych i atrakcyjnych alternatyw wobec samochodu.

Warto również podkreślić, że struktura gospodarcza powiatu – z przewagą średnich zakładów pracy i stabilnych wzorców mobilności (rano do pracy/szkoły, po południu powrót) – ułatwia planowanie dopasowanej oferty transportu zbiorowego. W odróżnieniu od aglomeracji, gdzie wzorce podróży są bardziej rozproszone i zmienne, w powiecie kościańskim możliwe jest stosunkowo proste dostosowanie rozkładów jazdy do rytmu życia mieszkańców.

Równocześnie władze powiatu i gmin zdają sobie sprawę z ograniczeń wynikających z rozproszonej zabudowy wiejskiej. W wielu przypadkach doprowadzenie klasycznej linii autobusowej do każdego sołectwa byłoby nieracjonalne ekonomicznie. Stąd rośnie znaczenie rozwiązań takich jak transport na żądanie, rowery elektryczne, systemy współdzielenia oraz rozwój mikrotransportu. Przyszłe działania powinny także uwzględniać integrację informacyjną – np. poprzez wspólną aplikację do planowania podróży i systemy ITS wspierające organizację ruchu i zarządzanie przesiadkami.

Podsumowując, powiat kościański dysponuje wyjątkowo korzystnymi warunkami do wdrażania i rozwijania intermodalnego systemu mobilności – opierającego się na kolei jako osi układu, węzłach przesiadkowych jako punktach integracji, oraz systemie dróg rowerowych i usług dowozowych jako elementach spajających cały model. Planowane inwestycje w Kościanie, Czempiniu, Głuchowie, Jerce i Bojanowie Starym zmierzają bezpośrednio do wzmocnienia tego układu, odpowiadając na konkretne potrzeby mieszkańców i wpisując się w krajowe oraz regionalne kierunki rozwoju mobilności.

2.5.9. Zarządzanie mobilnością

Obecne podejście do zarządzania mobilnością

Zarządzanie mobilnością to szerokie pojęcie obejmujące planowanie, koordynację i wpływanie na sposób przemieszczania się ludzi i towarów, tak aby system transportowy działał efektywnie i zrównoważenie. W powiecie kościańskim dotychczasowe działania w tym zakresie miały charakter cząstkowy – brak było jednolitej polityki mobilności obejmującej cały powiat, a zadania związane z transportem były realizowane przez różne szczeble samorządu i instytucje niezależnie. Drogi publiczne są zarządzane w podziale kompetencji: drogami krajowymi (tu S5) zarządza GDDKiA, drogami wojewódzkimi – Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich, siecią powiatową – Zarząd Dróg Powiatowych w Kościanie, a drogami gminnymi – poszczególne gminy. Taki podział sprawia, że koordynacja inwestycji i organizacji ruchu bywa utrudniona – np. planując objazd remontowanej drogi wojewódzkiej, powiat musi uzgadniać przebieg objazdu po drogach powiatowych i gminnych, co wymaga współpracy między jednostkami. Dotąd jednak współpraca ta układała się dość dobrze – w powiecie funkcjonuje Komisja Bezpieczeństwa i Porządku, w której skład wchodzi m.in. przedstawiciele policji, starostwa i gmin, omawiająca również sprawy ruchu drogowego (np. wprowadzanie nowych organizacji ruchu, bezpieczeństwo w rejonach szkół). Planowanie przestrzenne na poziomie powiatu (Studium uwarunkowań i Kierunki zagospodarowania przestrzennego powiatu) uwzględnia główne kierunki rozwoju układu transportowego, starając się kształtować strukturę osadniczą sprzyjającą racjonalnej mobilności – np. wspiera koncentrację zabudowy w miastach i przy istniejących węzłach transportowych, co zmniejsza potrzebę dalekich dojazdów. Mimo to, w minionych latach dynamicznie rosła suburbanizacja wokół Kościana i Czempinia – powstawały osiedla domów jednorodzinnych na obrzeżach miast i w pobliskich wsiach, co generuje coraz większy ruch samochodowy (mieszkańcy tych osiedli często dojeżdżają własnym autem, brakowało bowiem alternatywy w postaci komunikacji publicznej). Kultura mobilności mieszkańców powiatu nadal silnie opiera się na transporcie indywidualnym. Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) przekracza 800, co oznacza, że przeciętnie niemal co gospodarstwo domowe dysponuje przynajmniej jednym autem. Samochód jest postrzegany jako podstawowy i najdogodniejszy środek przemieszczania się, zwłaszcza że do niedawna brak było dobrze rozwiniętej komunikacji zbiorowej. Parkingi w centrach miast powiatu przeważnie są bezpłatne lub tanie, co nie zniechęca do używania auta nawet na krótkie dystanse. W Kościanie strefa płatnego parkowania obejmuje wybrane ulice śródmieścia, nadal wiele osób przyjeżdża do centrum samochodem na zakupy czy do urzędów. Brak dotąd spójnej polityki parkingowej – np. systemu „Park and Walk” – powoduje, że często samochody są parkowane chaotycznie, co utrudnia ruch pieszy (to problem zwłaszcza w zabytkowym centrum Kościana). Zarządzanie mobilnością w sensie popytowym (soft measures) dopiero

zaczyna się rozwijać. Coraz częściej władze i instytucje podejmują działania, by zmieniać nawyki transportowe mieszkańców – np. promocja jazdy rowerem czy komunikacją zbiorową. W ramach ogólnopolskiej kampanii Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu organizowano w powiecie dni bez samochodu (zachęcając urzędników do przyjazdu rowerem lub pieszo) oraz konkursy dla dzieci dotyczące ekologicznych form transportu. To jednak pojedyncze inicjatywy – dotąd brak stałego programu edukacji mobilnościowej. Podmioty zarządzające ruchem w powiecie korzystają z tradycyjnych narzędzi (znaki drogowe, sygnalizacja świetlna sterowana lokalnie), a nowoczesne systemy zarządzania ruchem dopiero wchodzi do użytku (szerzej o tym w sekcji ITS).

Reasumując, dotychczas zarządzanie mobilnością w powiecie opierało się głównie na administrowaniu infrastrukturą przez poszczególne jednostki oraz reagowaniu na bieżące problemy (remonty, wypadki, wnioski mieszkańców). Brakowało formalnej, zintegrowanej strategii mobilności dla całego powiatu, która scalałaby różne środki transportu i aspekty (drogowy, rowerowy, pieszy, publiczny) w jedną politykę transportową. Tylko pojedyncze gminy (Czempiń, Kościan) dysponowały gminnymi planami mobilności.

Nowe inicjatywy i planowanie strategiczne

W powiecie kościańskim następuje wyraźna zmiana podejścia do planowania i zarządzania mobilnością – od rozproszonych, sektorowych działań ku spójnej, strategicznej wizji rozwoju zrównoważonego systemu transportowego. Kluczową rolę w tym procesie odgrywa niniejszy Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), który stanowi pierwszą kompleksową strategię mobilności obejmującą cały powiat. Opracowywany z udziałem mieszkańców (ankiety, konsultacje 2025), dokument ten łączy cele dostępności, bezpieczeństwa i ochrony środowiska w jedną spójną politykę transportową, która stawia w centrum potrzeby użytkownika – niezależnie od środka transportu, jakim się posługuje.

Nowym elementem, który nadaje planowanym działaniom dodatkowy wymiar, jest przystąpienie powiatu kościańskiego do Wielkopolskiego Transportu Regionalnego (WTR) – wspólnej platformy organizacyjno-operacyjnej samorządów województwa i jednostek lokalnych. Uczestnictwo w WTR oznacza nie tylko potencjalne korzyści finansowe (np. w zakresie możliwości zakupu taboru czy integracji taryf), ale również wzmocnienie roli powiatu jako aktywnego partnera regionalnego systemu transportowego. To otwiera drogę do pełnej integracji z systemem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), a także do rozwoju wspólnej oferty taryfowej i informacyjnej z sąsiednimi samorządami.

Dzięki powstającemu PZMM powiat po raz pierwszy koordynuje działania komórek zajmujących się drogownictwem, planowania przestrzennego, ochrony środowiska oraz partnerów gminnych w ramach jednego wspólnego podejścia. To pozwala na całościowe spojrzenie na wyzwania takie jak bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, ograniczenie emisji transportowych, integracja taryf i rozkładów jazdy czy lokalizacja nowych

węzłów przesiadkowych. W Kościanie powstał zespół ds. mobilności, który odpowiada za integrację działań, a docelowo może być załącznikiem instytucji koordynującej transport publiczny w całym powiecie.

Zarówno strategia województwa wielkopolskiego, jak i założenia krajowe (KPO, FEnIKS) jednoznacznie wskazują kierunki działań, które w pełni pokrywają się z potrzebami powiatu. Należą do nich: rozwój infrastruktury rowerowej i przesiadkowej, integracja kolei z innymi środkami transportu, inwestycje w niskoemisyjny tabor oraz wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS). Powiat i jego gminy mają dzięki temu możliwość pozyskania wsparcia na konkretne działania: rozbudowę węzłów przesiadkowych (np. w Kościanie, Głuchowie, Bojanowie Starym czy Jerce), wdrożenie aplikacji i tablic informacji pasażerskiej, systemów do zarządzania ruchem.

Szczególnym priorytetem jest wzmocnienie intermodalności – czyli realnej możliwości łączenia środków transportu w jednej podróży. Już teraz w Czempiniu funkcjonuje jeden z najlepiej rozwiniętych węzłów przesiadkowych w regionie – z blisko 200 miejscami parkingowymi P&R, 187 stanowiskami B&R oraz stacjami mikromobilności i ładowania pojazdów elektrycznych. Rozbudowa tego typu infrastruktury jest przewidziana również w Kościanie (rozszerzenie funkcji węzła o system K&R i punkt ładowania), a także w nowych lokalizacjach – Głuchowie, Jerce, Bojanowie Starym – gdzie powstają lub planowane są centra umożliwiające wygodne przesiadki z roweru, hulajnogi lub samochodu na autobus lub pociąg. Planowane inwestycje rowerowe uzupełnią te węzły o sieć powiązań pieszo-rowerowych z miejscowościami satelickimi.

Również planowanie przestrzenne w gminach powiatu zaczyna odgrywać aktywną rolę w zarządzaniu mobilnością. W dokumentach planistycznych rezerwuje się przestrzeń pod ścieżki rowerowe, parkingi przesiadkowe oraz ogranicza się rozpraszanie zabudowy w sposób sprzyjający kompaktowej strukturze osadniczej. Zachowywane są również korytarze pod potencjalne trasy alternatywne – jak dawny przebieg linii kolejowej Kościan–Śrem, który w przyszłości może stać się trasą rowerową lub osią komunikacji publicznej.

Władze powiatu mogą ponadto rozważyć wdrażanie narzędzi tzw. miękkiego zarządzania mobilnością – m.in. planów mobilności dla instytucji i dużych zakładów pracy (carpooling, stojaki i szatnie rowerowe, elastyczne godziny pracy), programów edukacyjnych i kampanii promujących transport zbiorowy oraz aktywną mobilność (np. rywalizacje gmin w liczbie przejechanych kilometrów rowerem, kampanie na rzecz korzystania z PKM). Takie działania znajdują odzwierciedlenie w programach europejskich (ELENA, Civitas), z których powiat może i powinien korzystać.

Wreszcie, rozwijane będą systemy ITS – zarówno w zakresie sygnalizacji świetlnej, jak i informacji pasażerskiej. Elektroniczne liczniki rowerowe, tablice dynamicznej informacji na przystankach i systemy zarządzania ruchem w Kościanie mają służyć nie tylko zwiększeniu

efektywności, ale także ułatwieniu mieszkańcom podejmowania decyzji transportowych w czasie rzeczywistym.

Reasumując, Program Zrównoważonej Mobilności Miejskiej staje się dla powiatu kościańskiego nie tylko dokumentem strategicznym, ale także konkretnym narzędziem koordynującym transformację lokalnego systemu transportu – od modelu opartego na samochodzie, do systemu integrującego kolej, rower, komunikację autobusową i rozwiązania cyfrowe. Współpraca z regionem w ramach Wielkopolskiego Transportu Regionalnego, inwestycje we węzły przesiadkowe i infrastrukturę rowerową oraz nowe formy zarządzania mobilnością to filary tej zmiany – odpowiadające zarówno potrzebom mieszkańców, jak i kierunkom polityki transportowej na poziomie wojewódzkim i krajowym.

Uwarunkowania lokalne, potencjał i ograniczenia

Powiat kościański dysponuje szeregiem cech przestrzennych, organizacyjnych i społecznych, które tworzą dogodne warunki do wdrażania nowoczesnych, zintegrowanych rozwiązań mobilnościowych. Liczba mieszkańców (ok. 80 tys.) i kompaktowa skala terytorialna sprzyjają testowaniu i stopniowemu wdrażaniu pilotażowych rozwiązań – takich jak transport na żądanie, lokalna aplikacja mobilna, rozbudowa systemu Park&Ride czy integracja z nowym systemem biletowym w ramach Wielkopolskiego Transportu Regionalnego (WTR). Mniejsze rozmiary jednostki administracyjnej umożliwiają szybsze procedowanie zmian i skrócenie ścieżki decyzyjnej, co stanowi istotny atut wobec bardziej złożonych struktur aglomeracyjnych. Dodatkowo, społeczność powiatu jest stosunkowo spójna i aktywna – lokalne media (np. „Kościańska”, portale samorządowe) skutecznie wspierają akcje informacyjne i edukacyjne, a wysoka frekwencja w ankietach PZMM z 2025 roku potwierdza zaangażowanie mieszkańców w tematykę transportu i ich gotowość do współtworzenia systemu mobilności. Respondenci wyraźnie deklarowali chęć korzystania z rowerów i transportu publicznego – o ile będzie to realnie możliwe, bezpieczne i wygodne. Ten klimat społeczny stwarza solidną podstawę dla wdrożenia działań promujących intermodalność, takich jak pozostawienie auta na parkingu przesiadkowym i kontynuacja podróży pociągiem, rowerem lub autobusem. Struktura osadnicza – dwie główne osie (Kościan–Głuchowo, Kościan-Krzywiń) i osie podporządkowane – jest korzystna dla budowy hierarchicznego systemu transportu: łatwo wyznaczyć główne korytarze, którymi będzie się zarządzać priorytetowo, i sieć dowozową. Już teraz widać, że koncentracja wysiłków na kolei i drogach powiatowych promieniście do Kościana daje dobre rezultaty. System oparty na głównych korytarzach transportowych i węzłach przesiadkowych (Kościan, Czempień, Głuchowo, Jerka, Bojanowo Stare) umożliwia elastyczne dojazdy z obszarów wiejskich poprzez zintegrowane punkty wymiany środka transportu. Model ten już dziś jest częściowo wdrażany – poprzez koncentrację inwestycji na kolei i radialnej rozbudowie

infrastruktury rowerowej oraz pieszo-rowerowej, uzupełniającej dostępność do stacji i przystanków autobusowych.

Ważnym potencjałem jest także dostępność terenów pod infrastrukturę transportową – wiele gmin i miejscowości dysponuje gruntami umożliwiającymi lokalizację parkingów przesiadkowych, ścieżek rowerowych czy obiektów towarzyszących, bez konieczności wyburzeń czy skomplikowanych wykupów. Przykładem jest potencjalna trasa pieszo-rowerowa w śladzie dawnej linii kolejowej Kościan–Śrem, która może zostać przekształcona w bezkolizyjny korytarz mobilności aktywnej. Uwarunkowania przyrodnicze (brak barier terenowych, np. dużych zbiorników wodnych czy górskich przeszkód) również sprzyjają rozwojowi infrastruktury rowerowej i lokalnych ciągów dojazdowych.

Oczywiście, funkcjonują także ograniczenia, które determinują kierunki interwencji projektowych. Najpoważniejszym z nich jest ograniczony budżet samorządowy – przy ambitnych planach inwestycyjnych (rozbudowa centrów przesiadkowych, zakupy taboru, wdrażanie ITS, rozwój infrastruktury rowerowej) kluczowe staje się pozyskiwanie środków zewnętrznych – zarówno z poziomu regionalnego (RPO, środki WTR), jak i krajowego (KPO, FEnKS). Drugim wyzwaniem jest utrwalony model mobilności oparty na samochodzie – choć mieszkańcy deklarują gotowość do zmiany, to w okresie przejściowym konieczne będzie równoległe utrzymywanie i modernizowanie infrastruktury drogowej dla ruchu indywidualnego. Działania takie jak zwężanie ulic, wytyczanie buspasów czy ograniczenia prędkości będą wymagały odpowiedniej komunikacji społecznej, by uniknąć oporu i niezrozumienia celu tych działań.

Współpraca międzygminna – choć obecnie dobra – również wymaga dalszego wzmocnienia i formalizacji. Różnice wizji i priorytetów między gminami mogą wpływać na tempo realizacji projektów powiatowych. Z tego względu planowane jest utworzenie stałej platformy współpracy samorządów w zakresie mobilności, np. w formie komisji ds. transportu, forum wójtów i burmistrzów. Celem takiego ciała byłaby koordynacja wspólnych działań w zakresie komunikacji zbiorowej, taryf, rozkładów, a także inwestycji infrastrukturalnych.

Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań (ITS, integracja taryfowa, zarządzanie ruchem) wymaga również wsparcia eksperckiego – aktualnie w administracji samorządowej brakuje wyspecjalizowanych kadr w tych obszarach. Współpraca z instytucjami naukowymi i doradczymi – jak Politechnika Poznańska, Biuro Planowania w Poznaniu czy operatorzy systemów ITS – ma kluczowe znaczenie dla skutecznego zaprojektowania i wdrożenia bardziej zaawansowanych komponentów systemu mobilności.

Wszystkie te czynniki wskazują, że zarządzanie mobilnością w powiecie kościańskim wchodzi obecnie w nową, dojrzałą fazę – przechodząc od modelu reaktywnego (utrzymywanie sieci) do modelu proaktywnego i strategicznego, opartego na planowaniu z wyprzedzeniem, współpracy terytorialnej i odpowiedzi na realne potrzeby mieszkańców. Dzięki wsparciu regionu (w tym WTR), aktywności społecznej i dobremu przygotowaniu projektowemu, powiat

ma szansę stworzyć spójny, funkcjonalny i nowoczesny system mobilności, w którym różne środki transportu – kolej, autobus, rower, mikromobilność – będą wzajemnie się uzupełniać, a mieszkańcy zyskają realny wybór środka transportu w każdej podróży.

2.5.10. Logistyka miejska

Specyfika i stan obecny logistyki w miastach powiatu

Logistyka lokalna, rozumiana jako organizacja i zarządzanie przepływem towarów w granicach jednostek samorządu terytorialnego, stanowi istotny komponent funkcjonowania przestrzeni miejskich i obszarów wiejskich. W powiecie kościańskim problematyka ta dotyczy przede wszystkim ośrodków pełniących funkcje lokalnych centrów usługowych i handlowych – takich jak Kościan, Czempień, Śmigiel i Krzywiń – w których koncentrują się działalności wymagające regularnych dostaw, obsługi magazynowej, transportu specjalistycznego oraz dystrybucji.

Kościan – jako ośrodek powiatowy – stanowi ważny punkt w układzie handlowym i usługowym, natomiast w gminach takich jak Czempień czy Śmigiel coraz wyraźniej dostrzegalna jest funkcjonalna rola lokalnych centrów mobilności, które umożliwiają integrację transportu towarowego, pasażerskiego i indywidualnego. Przykładowo, w Czempiniu zrealizowano zintegrowany węzeł przesiadkowy, który – dzięki rozbudowanej infrastrukturze parkingowej, nowoczesnym rozwiązaniom mikromobilności, rozwiniętej ofercie komunikacyjnej oraz dogodnemu dostępowi z poziomu całej gminy – pełni istotną rolę logistyczno-przesiadkową dla północnej części powiatu. Takie rozwiązania, które łączą różne funkcje mobilności w jednym punkcie, będą wzorcowe również dla innych lokalizacji planowanych w ramach niniejszego PZMM.

W ujęciu regionalnym powiat kościański korzysta z korzystnego położenia wzdłuż głównych korytarzy transportowych – drogowego i kolejowego. Przez jego teren przebiega trasa ekspresowa S5 (Poznań–Wrocław) oraz magistrala kolejowa E59. Dzięki węzłom drogowym Kościan Północ i Kościan Południe możliwe jest skuteczne łączenie transportu tranzytowego z siecią lokalną. Jednocześnie znaczna część ruchu towarowego koncentruje się na drogach wojewódzkich – zwłaszcza DW308, która stanowi główny korytarz w kierunku południowo-zachodnim (Nowy Tomyśl – A2). Na tym odcinku występuje duże natężenie ruchu ciężarowego i najwyższy wskaźnik zdarzeń drogowych w powiecie – co wskazuje na potrzebę modernizacji i dostosowania jej do aktualnych obciążeń.

Transport towarowy w powiecie ma głównie charakter drogowy. Pojazdy ciężarowe i specjalistyczne obsługują zarówno przemysł, jak i sektor rolniczy – dowożąc płody rolne do zakładów przetwórczych lub obsługując lokalne centra dystrybucyjne. Na wielu drogach powiatowych i gminnych obecność pojazdów wolnobieżnych (ciągników, maszyn rolniczych) wpływa na płynność ruchu i bezpieczeństwo. W tym kontekście konieczne jest dalsze inwestowanie w odcinki łączące strefy aktywności gospodarczej z głównymi szlakami – nie

tylko z myślą o przepustowości, ale także o ochronie mieszkańców wsi i osiedli przed negatywnym oddziaływaniem ruchu towarowego.

Sytuacja znacznie poprawiła się po oddaniu trasy S5 – tranzyt ominął centra miejscowości, a liczba wypadków na dawnych odcinkach DK5 spadła. Mimo to nowe obciążenia pojawiły się na drogach niższych kategorii, na których wzrosło natężenie pojazdów ciężkich szukających dogodnego dojazdu do sieci wyższej rangi. Szczególne znaczenie mają tu drogi wojewódzkie i powiatowe, w tym DW308, która w rejonie miejscowości wiejskich staje się źródłem uciążliwości dla mieszkańców – hałasu, wibracji, emisji spalin. W niektórych miejscach drogi te nie posiadają odpowiednich parametrów technicznych – wymagają remontów, przebudowy skrzyżowań i montażu urządzeń BRD.

Z perspektywy polityki przestrzennej warto podkreślić, że samorzady lokalne – zarówno powiatowe, jak i gminne – przewidziały rozwój stref gospodarczych w rejonie węzłów S5 (Kościan Północ i Południe). Dzięki temu intensyfikacja działalności logistycznej będzie mogła odbywać się w sposób zorganizowany i zlokalizowany przy odpowiednich ciągach transportowych – bez konieczności prowadzenia ruchu ciężarowego przez centra miejscowości. To z jednej strony wzmacnia atrakcyjność inwestycyjną powiatu, a z drugiej pozwala chronić tereny mieszkaniowe i obszary o wysokiej wrażliwości społecznej.

W opinii społecznej – co potwierdzają wyniki ankiety przeprowadzonej w ramach PZMM – mieszkańcy rozumieją potrzebę transportu towarów, ale oczekują równoważenia interesów gospodarczych i jakości życia. Pojawiają się postulaty wprowadzenia ograniczeń tonażowych, instalacji ekranów akustycznych, wyznaczenia stref ograniczonej prędkości i reorganizacji ruchu ciężkiego w rejonie osiedli i obszarów rekreacyjnych. Samorząd powiatu planuje te postulaty uwzględnić – poprzez priorytetyzację inwestycji drogowych pod kątem funkcji ochronnych oraz projektowanie nowych rozwiązań logistycznych w oparciu o zaktualizowane plany zagospodarowania przestrzennego.

Podsumowując, transport towarowy w powiecie kościańskim korzysta z mocnych podstaw infrastrukturalnych – sieci dróg oraz magistrali kolejowej – ale wymaga dalszej koordynacji, integracji i lokalnych dostosowań. Szczególną rolę będą tu pełnić węzły integracyjne – zarówno już zrealizowane, jak i planowane – które umożliwią powiązanie lokalnej logistyki z systemem transportu publicznego, kolejną i infrastrukturą rowerową. Takie rozwiązania – wdrażane z myślą o użytkowniku, środowisku i gospodarce – będą stanowić fundament nowoczesnego, zrównoważonego modelu mobilności i logistyki lokalnej w powiecie.

2.5.11. Inteligentne systemy transportowe

Inteligentne systemy transportowe (ITS) to zaawansowane rozwiązania technologiczne, które łączą elektronikę, teleinformatykę i analizę danych w celu poprawy płynności ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa oraz podniesienia efektywności zarządzania mobilnością. Choć

wdrażanie ITS w powiecie kościańskim znajduje się jeszcze na wczesnym etapie, coraz wyraźniej widoczne są pierwsze efekty oraz jasno zarysowane kierunki dalszego rozwoju.

W przestrzeni transportowej powiatu funkcjonuje już szereg punktowych rozwiązań ITS, które zostały wdrożone zarówno przez powiat, jak i poszczególne gminy. Na drogach gminnych i powiatowych zainstalowano elektroniczne wyświetlacze prędkości (tzw. radary informacyjne) przy wjazdach do miejscowości – np. w Pianowie, Czaczu czy Szczodrowie – które skutecznie pełnią funkcję prewencyjną i ograniczają nadmierną prędkość. Urządzenia te, reagujące na realną prędkość pojazdu, są pozytywnie oceniane przez mieszkańców jako narzędzie podnoszące bezpieczeństwo w strefach wrażliwych, np. przy szkołach.

Na terenie powiatu funkcjonuje także kilka sygnalizacji świetlnych typu akomodacyjnego – dostosowujących cykl świateł do natężenia ruchu dzięki zastosowaniu detektorów (pętli indukcyjnych lub kamer). Takie rozwiązania działają m.in. w Kościanie (ul. Poznańska/Piłsudskiego, Gostyńska/Grodziska) oraz w Czempiniu. Choć są to systemy standardowe, stanowią integralną część ITS, poprawiając płynność ruchu i ograniczając niepotrzebne postoje.

Na trasie S5 – zarządzanej centralnie przez GDDKiA – działają elementy ITS o charakterze zaawansowanym: stacje meteorologiczne monitorujące warunki drogowe, kamery nadzorujące odcinki newralgiczne oraz tablice zmiennej treści na węźle Kościan Południe. Dzięki nim możliwe jest informowanie kierowców o utrudnieniach, objazdach czy zagrożeniach pogodowych.

W mieście Kościan działa rozbudowany system monitoringu miejskiego – kilkadziesiąt kamer obejmujących ulice i przestrzenie publiczne, które – poza funkcją porządku publicznego – służą także do obserwacji natężenia ruchu i reagowania na sytuacje drogowe. Podobne rozwiązania z powodzeniem funkcjonują w innych częściach powiatu – m.in. w Czempiniu, który dysponuje siecią ponad 50 kamer, zlokalizowanych m.in. wzdłuż infrastruktury rowerowej oraz na trasach wlotowych do miasta.

W Czempiniu wdrożono również system zarządzania parkowaniem z czujnikami i tablicami informacyjnymi, który umożliwi kierowcom lokalizację wolnych miejsc parkingowych. Jest to rozwiązanie, które wyróżnia gminę na tle regionu i może być inspiracją do implementacji podobnych systemów w Kościanie i innych ośrodkach. Warto także odnotować obecność sygnalizacji świetlnej wyposażonej w radar prędkości i czujniki ruchu rowerów oraz elektroniczną tablicę informacji pasażerskiej PKP na węźle Czempień – są to elementy tworzące środowisko sprzyjające inteligentnej mobilności w pełnym znaczeniu tego pojęcia.

Mimo tych pozytywnych przykładów, w powiecie kościańskim nie funkcjonuje jeszcze zintegrowany, centralnie sterowany system ITS. Brakuje platformy zarządzającej ruchem w skali całego powiatu, integrującej dane z różnych źródeł (drogowcy, komunikacja zbiorowa, służby ratunkowe). Właśnie taki system – obejmujący m.in. dynamiczne zarządzanie ruchem, informację pasażerską i analizę danych w czasie rzeczywistym – stanowi cel najbliższych lat.

W ramach projektów wspartych z funduszy unijnych (m.in. z programu CYFROWA Polska i środków KPO na cyfryzację transportu) powiat rozważy zainstalowanie sieci czujników ruchu na wybranych odcinkach dróg. Dane z tych czujników w czasie rzeczywistym trafiać mogłyby do określonej platformy analitycznej – pozwoliłoby to monitorować natężenie ruchu, prędkości pojazdów, wykrywać zatory. Dzięki temu zarządcy dróg będą mogli szybciej reagować – np. gdy czujniki wykażą nagły spadek prędkości na danym odcinku (co sugeruje wypadek lub korek), system automatycznie powiadomi służby, skracając czas ich dotarcia. Powinno się także rozważyć ITS dla transportu publicznego: autobusy wyposażone w nadajniki GPS, a na przystankach węzłowych (np. przy dworcu kolejowym) tablice elektroniczne pokazujące za ile minut przyjedzie autobus. Taki System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej poprawiłby wygodę korzystania z transportu zbiorowego i jest obecnie standardem w nowoczesnych miastach – powiat powinien wcześniej czy później do tego standardu dołączyć, korzystając z dofinansowań.

W kontekście bezpieczeństwa warto rozważyć instalację stałych fotoradarów w lokalizacjach o dużym natężeniu ruchu i wysokim ryzyku kolizji – np. na DW310 oraz DW308. Takie urządzenia, podłączone do systemu centralnego (CANARD GITD), mogą działać jako element prewencji i egzekwowania przepisów ruchu drogowego. Pozytywne doświadczenia innych samorządów wskazują, że fotoradary w połączeniu z systemem informacji pasażerskiej i nadzoru wizyjnego są skutecznym elementem zarządzania bezpieczeństwem ruchu.

Korzyści płynące z wdrożenia ITS są wielowymiarowe: większa płynność ruchu (mniejsze korki, lepsze zarządzanie sygnalizacją), szybsze reagowanie służb w sytuacjach awaryjnych, większe bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, oszczędność energii i obniżenie emisji CO₂, a także wyższa jakość usług transportu publicznego. Wzrost świadomości technologicznej mieszkańców powiatu oraz ich gotowość do korzystania z aplikacji, systemów nawigacyjnych i nowoczesnych rozwiązań (co potwierdzają wyniki ankiety) sprzyjają wprowadzaniu tych technologii w sposób akceptowany społecznie.

Lokalne wyzwania związane z wdrażaniem ITS obejmują głównie kwestie organizacyjne i finansowe. Zakup oraz utrzymanie zaawansowanych systemów wymagają znacznych nakładów – co oznacza konieczność sięgania po środki zewnętrzne (np. fundusze unijne, programy regionalne, środki z KPO). Równolegle istotne będzie stworzenie formalnych mechanizmów wymiany danych między powiatem, gminami, zarządcami dróg i kolejną – tak, by ITS mógł działać jako system zintegrowany, a nie tylko zbiór lokalnych instalacji.

Podsumowując, rozwój ITS w powiecie kościańskim wpisuje się w długofalową strategię zrównoważonej mobilności. Choć dotychczas funkcjonują one punktowo – jako systemy radarowe, inteligentne sygnalizacje, monitoring czy wyświetlacze informacji pasażerskiej – to kolejne lata będą okresem ich integracji i rozbudowy. Część gmin, jak Czempień, stanowi dobry

przykład wdrażania technologii ITS w sposób kompleksowy i użytkowy. Planowane działania wpisują się w cele krajowych i regionalnych polityk cyfryzacji transportu, a ich realizacja przyniesie wymierne korzyści dla bezpieczeństwa, komfortu i efektywności systemu mobilności w całym powiecie.

2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

Wiosną 2025 roku przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców powiatu kościańskiego w celu zbadania ich zachowań transportowych oraz oceny lokalnego systemu transportu. W badaniu uczestniczyło ok. 620 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.

Potencjał korzystania z rowerów i transportu publicznego

Z wyników ankiety wynika, że istnieje wysoki, niewykorzystany potencjał do częstszego korzystania przez mieszkańców z rowerów oraz transportu publicznego. Z roweru korzysta dzisiaj w powiecie codziennie co dziesiąty mieszkaniec, kolejne 25% korzysta kilka razy w tygodniu. Rower najczęściej wybierany jest w celu dojazdu do terenów rekreacyjnych (21,3%), ale około 7-8% mieszkańców używa go do dojazdów do pracy, albo do załatwiania

spraw urzędowych. W czasie wolnym 28,50% mieszkańców używa roweru jako środka transportu. To stanowi wysoki potencjał. Wielu respondentów, którzy dzisiaj nie korzystają z danego środka komunikacji, deklaruje gotowość przesiadki na rower lub autobus (blisko 18%), o ile zapewniona zostanie lepsza infrastruktura i wyższa jakość usług przewozowych. Głównym czynnikiem decydującym o wyborze środka transportu jest wygoda i komfort (52%) ale także dostępność środka transportu (48,6%). Obecna dominacja samochodu w podróżach codziennych wynika więc bardziej z braku realnych alternatyw niż z rzeczywistej preferencji. Mieszkańcy podkreślają, że często korzystają z samochodu z konieczności, ponieważ inne środki transportu są niewystarczająco rozwinięte lub wygodne. Jednocześnie zaznaczają, że chętnie zrezygnowaliby z podróży autem na rzecz roweru bądź komunikacji zbiorowej, gdyby warunki podróży tymi alternatywnymi środkami uległy poprawie. Taka postawa mieszkańców wskazuje, że odpowiednie inwestycje w infrastrukturę rowerową i transport publiczny mogą skutecznie przełożyć się na zmianę zachowań transportowych i ograniczenie ruchu samochodowego.

Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych

Jednym z najważniejszych czynników wpływających na wybory transportowe jest poczucie bezpieczeństwa na drodze. Ankieta ujawniła wyraźną różnicę w odczuwanym bezpieczeństwie pomiędzy różnymi grupami użytkowników: rowerzyści i piesi (51% i 32%) deklarują niskie poczucie bezpieczeństwa, podczas gdy kierowcy czują się na drogach względnie bezpiecznie (około ¾). Znaczna część cyklistów i osób poruszających się pieszo obawia się o swoje bezpieczeństwo w ruchu ulicznym – wskazywano na ryzyko wypadków, brak wydzielonych tras oraz nieodpowiednie zachowania zmotoryzowanych uczestników ruchu. W kontraście, większość kierowców ocenia warunki na drogach jako bezpieczne dla siebie. Taka dysproporcja w percepcji bezpieczeństwa stanowi istotną barierę dla rozwoju mobilności niezmotoryzowanej. Brak poczucia bezpieczeństwa skutecznie zniechęca wiele osób do jazdy na rowerze lub chodzenia pieszo, zwłaszcza w miejscach o dużym natężeniu ruchu samochodowego. Respondenci wyraźnie sygnalizują potrzebę poprawy bezpieczeństwa – postulują m.in. rozbudowę oddzielonych dróg dla rowerów, lepsze oświetlenie przejść dla pieszych oraz uspokojenie ruchu w newralgicznych punktach. Zwiększenie realnego i odczuwanego bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych jest kluczowe, aby więcej mieszkańców zechciało korzystać z tych form transportu.

Jakość transportu publicznego: autobusy i kolej

Opinie mieszkańców na temat transportu publicznego w powiecie kościańskim są zróżnicowane. Lokalne autobusy oceniane są krytycznie pod względem częstotliwości i dostępności połączeń, natomiast kolej uzyskała bardzo wysokie noty jako środek transportu. Respondenci zwracają uwagę, że autobusy kursują zbyt rzadko i nie zawsze

w odpowiadających im porach, co poważnie ogranicza możliwość codziennego korzystania z komunikacji zbiorowej na terenie powiatu. Szczególnie dla mieszkańców dojeżdżających do pracy lub szkół, długie odstępy czasowe między kursami autobusów czynią tę formę transportu mało praktyczną. W efekcie, nawet ci którzy preferowaliby transport publiczny, często zmuszeni są wybrać samochód ze względu na niedostateczną ofertę przewozów autobusowych. Zupełnie odmiennie postrzegana jest kolej, która stanowi istotny element systemu transportowego regionu (m.in. połączenia na linii Poznań–Wrocław przebiegające przez powiat). Co więcej, uzyskano wyraźne poparcie społeczne dla rozwijania infrastruktury ułatwiającej łączenie kolei z innymi środkami transportu, takiej jak parkingi typu Park&Ride (parkuj i jedź) oraz Bike&Ride (rower i jedź). Mieszkańcy chcieliby mieć możliwość wygodnego dojazdu do stacji kolejowej własnym samochodem lub rowerem, pozostawienia go na bezpiecznym parkingu, a następnie kontynuowania podróży pociągiem. Takie rozwiązania integrujące różne gałęzie transportu cieszą się zdecydowanym poparciem ankietowanych, którzy dostrzegają w nich szansę na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego i odciążenie centrów miast od nadmiernego ruchu aut osobowych. Pozytywna ocena kolei połączona z postulatem lepszej integracji środków transportu wskazuje, że rozwój nowoczesnych węzłów przesiadkowych będzie istotnym elementem zrównoważonej mobilności w powiecie.

Kluczowe bariery i braki infrastrukturalne

W trakcie badania mieszkańcy wskazali na szereg problemów i braków w infrastrukturze transportowej, które utrudniają korzystanie z alternatywnych wobec samochodu środków komunikacji. Infrastruktura rowerowa przez ponad 40% respondentów została oceniona jako zła, albo bardzo zła. Najczęściej podnoszonym problemem jest brak spójnej sieci dróg rowerowych w skali całego powiatu. Obecna infrastruktura rowerowa jest fragmentaryczna – istniejące ścieżki często urywają się na granicach miejscowości lub brakuje ich na kluczowych odcinkach łączących gminy. Taka niespójność sprawia, że rowerzyści nie mogą bezpiecznie i wygodnie dojechać wszędzie tam, gdzie potrzebują, co poważnie ogranicza wykorzystywanie roweru jako środka transportu na dłuższych dystansach (np. z wiosek do miasta powiatowego czy między sąsiednimi miejscowościami). Jeśli droga rowerowa nagle się kończy, zmuszając do wjazdu na ruchliwą szosę, wielu potencjalnych użytkowników rezygnuje z dalszej jazdy rowerem. Drugim istotnym problemem podkreślanym przez ankietowanych jest niedostateczna oferta przewozów autobusowych, zwłaszcza ich niska częstotliwość i ograniczony zasięg terytorialny. Jak wspomniano, rzadkie kursy autobusów poważnie ograniczają możliwość dogodnego planowania podróży bez samochodu. Ponadto mieszkańcy zwracają uwagę na słabą integrację różnych środków transportu. Przykładowo, rozkłady jazdy autobusów nie są zsynchronizowane z rozkładami pociągów, utrudniając przesiadki; brakuje zintegrowanego biletu umożliwiającego płynne korzystanie z kilku środków transportu

podczas jednej podróży; a infrastruktura przesiadkowa (węzły, centra komunikacyjne) jest niewystarczająca lub niewyposażona w udogodnienia dla pasażerów. Taka fragmentacja systemu transportowego powoduje, że podróż z wykorzystaniem więcej niż jednego środka lokomocji bywa skomplikowana i czasochłonna. Respondenci zauważyli również brak nowoczesnych inteligentnych systemów zarządzania transportem (ITS) w infrastrukturze drogowej powiatu. Chodzi m.in. o rozwiązania takie jak inteligentne sygnalizacje świetlne dostosowujące się do natężenia ruchu, tablice informujące w czasie rzeczywistym o utrudnieniach czy dostępności miejsc parkingowych, systemy priorytetów dla komunikacji publicznej na skrzyżowaniach. Obecnie brak takich usprawnień oznacza mniejszą efektywność sieci transportowej – kierowcy, pasażerowie komunikacji i piesi nie otrzymują na bieżąco informacji, które mogłyby poprawić komfort i bezpieczeństwo ich podróży. Zdaniem mieszkańców, wdrożenie ITS mogłoby usprawnić ruch drogowy i zachęcić więcej osób do korzystania z transportu zbiorowego poprzez zwiększenie jego punktualności i przewidywalności. Podsumowując, kluczowe bariery hamujące rozwój zrównoważonej mobilności w powiecie to: niespójna infrastruktura rowerowa, słaba oferta autobusowa, brak integracji między różnymi środkami transportu oraz niedostatek nowoczesnych rozwiązań zarządczych. Problemy te wzajemnie się wzmacniają – razem tworzą środowisko, w którym poruszanie się bez samochodu bywa trudne, a czasem niebezpieczne.

Oczekiwania mieszkańców w zakresie infrastruktury rowerowej

Jednoznacznie wybrzmiał postulat rozbudowy infrastruktury rowerowej na terenie powiatu. Mieszkańcy oczekują budowy ścieżek rowerowych nie tylko w obrębie miast, ale także poza nimi, tak aby bezpieczne trasy dla rowerów łączyły poszczególne miejscowości i wsie. Obecnie wiele wsi i osiedli nie ma żadnego połączenia rowerowego z najbliższym miastem czy sąsiednią gminą, co zniechęca do podróżowania rowerem na dłuższych trasach. Ankietowani podkreślają, że infrastruktura rowerowa powinna tworzyć spójną sieć obejmującą cały powiat, umożliwiając dojazd do miejsc pracy, szkół, urzędów czy obiektów rekreacyjnych bez konieczności wsiadania do samochodu. Szczególny nacisk położono na zapewnienie możliwości dojazdu rowerem do stacji kolejowych. W opinii mieszkańców trasy rowerowe powinny prowadzić również do dworców i przystanków kolejowych, co pozwoliłoby łączyć transport rowerowy z koleją (np. rowerowa obwodnica Kościana). Taka kombinacja – dojazd rowerem do stacji i dalsza podróż pociągiem – jest postrzegana jako bardzo wygodna i pożądana opcja. Aby ją zrealizować, poza samymi ścieżkami konieczna jest także infrastruktura towarzysząca, np. bezpieczne parkingi rowerowe przy stacjach (Bike&Ride), gdzie można zostawić jednośląd. Takie parkingi powinny powstać zdaniem respondentów w szczególności w Głuchowie (7,23%), Starym Bojanowie (5,6%), Jerce (4,0%) i Kościanie (23,2%). Mieszkańcy akcentują, że rozbudowa ścieżek rowerowych powinna obejmować całe ciągi komunikacyjne wychodzące poza centra miast – tak, aby rower stał się realną

alternatywą transportową również na obszarach wiejskich i w dojazdach między miejscowościami powiatu.

Silne poparcie społeczne dla inwestycji w transport niezmotoryzowany

Istotnym wnioskiem płynącym z ankiety jest fakt, że społeczeństwo powiatu kościańskiego wykazuje silne poparcie dla działań na rzecz zrównoważonej mobilności. W szczególności respondenci wyrazili zgodę i przyzwolenie na zwiększenie nakładów finansowych na transport niezmotoryzowany, tj. na infrastrukturę pieszą i rowerową. Zdecydowana większość ankietowanych uważa inwestycje w chodniki, drogi dla rowerów, przejścia dla pieszych, oświetlenie czy inne udogodnienia dla niezmotoryzowanych za pilne i uzasadnione. Co ważne, takie stanowisko prezentują nie tylko osoby aktualnie korzystające z roweru czy komunikacji miejskiej, ale również kierowcy – dostrzegając korzyści, jakie przyniesie poprawa oferty alternatywnych środków transportu (mniejsze korki, czystsze powietrze, bezpieczniejsze ulice). Można zatem mówić o wyraźnym mandacie społecznym dla władz samorządowych do realizacji przedsięwzięć promujących aktywną mobilność i komunikację zbiorową. Mieszkańcy dają sygnał, że są gotowi na zmiany w sposobie przemieszczania się i oczekują zdecydowanych działań usprawniających poruszanie się bez samochodu. Silne przyzwolenie społeczne na zwiększenie nakładów oznacza, że planowane w PZMM inwestycje w infrastrukturę rowerową, pieszą oraz integrację transportu mogą liczyć na akceptację i poparcie lokalnej społeczności. To pozytywne nastawienie mieszkańców stanowi ważny atut we wdrażaniu założeń Programu Zrównoważonej Mobilności, wskazując, że proponowane zmiany odpowiadają na realne potrzeby i oczekiwania społeczne. Podsumowując, przeprowadzona ankieta dostarczyła cennych informacji o preferencjach i problemach transportowych mieszkańców powiatu. Najważniejsze wnioski płynące z badania to duża chęć korzystania z alternatyw wobec samochodu (roweru, kolei, autobusu) przy równoczesnej konieczności poprawy warunków podróży tymi środkami, a także silne poparcie społeczne dla inwestycji usprawniających ruch pieszy, rowerowy i publiczny. Wyniki te wyraźnie wskazują kierunki działań, na których powinien skupić się PZMM, aby stworzyć zintegrowany, bezpieczny i przyjazny mieszkańcom system transportowy w powiecie kościańskim.

Podsumowując, analiza zachowań transportowych mieszkańców powiatu kościańskiego wykazała, że mimo dominującej roli samochodu w codziennych podróżach, społeczność lokalna jest realnie gotowa na zmianę nawyków transportowych – o ile zostaną zapewnione odpowiednie warunki do korzystania z roweru i transportu publicznego. Mieszkańcy jednoznacznie wskazują, że chcieliby przesiąść się na rower lub do autobusu, ale ograniczają ich brak spójnej infrastruktury, zbyt niska jakość usług i ograniczona dostępność przestrzenna.

Respondenci zwracają uwagę przede wszystkim na braki w sieci ścieżek rowerowych – zarówno w miastach, jak i poza nimi – niski poziom bezpieczeństwa ruchu niezmotoryzowanego oraz niewystarczającą ofertę transportu publicznego, szczególnie w zakresie częstotliwości kursów i ich synchronizacji z koleją. Jednocześnie kolej została oceniona jako najbezpieczniejszy i najbardziej godny zaufania środek transportu – potwierdza to wysokie społeczne poparcie dla rozwoju nowoczesnych węzłów przesiadkowych typu Park&Ride i Bike&Ride. Mieszkańcy oczekują możliwości dojazdu rowerem do stacji kolejowych i bezpiecznego pozostawienia jednoślada, by kontynuować podróż pociągiem – ta forma intermodalności cieszy się dużą akceptacją i jest postrzegana jako przyszłościowa alternatywa wobec samochodu.

Władze powiatu otrzymują tym samym jasny społeczny mandat do podejmowania działań w kierunku zrównoważonej mobilności: rozwoju ciągłej i bezpiecznej infrastruktury pieszo-rowerowej, poprawy oferty komunikacji zbiorowej (w tym rozkładów jazdy i integracji taryfowej), modernizacji kluczowych odcinków drogowych z myślą o niechronionych uczestnikach ruchu oraz wdrażania rozwiązań wspierających organizację ruchu (np. ITS). Realizacja tych postulatów nie tylko zwiększy komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, ale również znacząco ograniczy presję ruchu samochodowego w obszarach zurbanizowanych, wspierając tym samym cele środowiskowe i zdrowotne.

Zgromadzone dane jasno pokazują, że mieszkańcy powiatu kościańskiego są gotowi przesiąść się z samochodu – potrzebują tylko sprawnie działającego systemu, który to umożliwi. Planowane działania w ramach PZMM, w tym rozbudowa sieci węzłów przesiadkowych, infrastruktury rowerowej i pieszej oraz poprawa integracji transportu publicznego z koleją, są bezpośrednią odpowiedzią na te potrzeby i oczekiwania. Wdrożenie tych rozwiązań będzie istotnym krokiem w kierunku bardziej zrównoważonego, dostępnego i bezpiecznego systemu mobilności dla wszystkich mieszkańców powiatu.

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:

- **Silna pozycja kolejowa w regionalnym systemie mobilności** – Powiat kościański posiada wyjątkowo korzystny dostęp do zmodernizowanej magistrali kolejowej E59 (Poznań–Leszno–Wrocław), obsługiwanej przez pociągi PKP Intercity, PolRegio i Koleje Wielkopolskie. Linia ta stanowi podstawową oś niskoemisyjnego transportu zbiorowego w regionie, a jej potencjał w powiecie jest w pełni wykorzystywany dzięki funkcjonowaniu stacji w Czempiniu i Kościanie – obsługujących codzienne połączenia z Poznaniem i Wrocławiem w ramach systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Stacja Czempiń, posiadający już dzisiaj rozwiniętą infrastrukturę przesiadkową, ma realną szansę pełnić funkcję węzła kolejowego – dzięki trwającym pracom nad rewitalizacją linii kolejowej nr 369 do Śremu. Po jej przywróceniu, Czempiń będzie jedynym punktem w powiecie łączącym magistralę E59 z linią o potencjale regionalnym, co dodatkowo

wzmocni jego rolę w systemie transportu publicznego całego subregionu. Stacja Kościan – również należąca do systemu PKM – pełni ważną funkcję w codziennych dojazdach do Poznania i Leszna. Posiada rozwiniętą infrastrukturę przesiadkową (P&R i B&R) oraz rezerwy terenowe umożliwiające dalszą rozbudowę i integrację z planowanym systemem komunikacji miejskiej. Lokalizacja w centrum powiatu i dostępność z głównych kierunków czynią z Kościana naturalny punkt koncentracji przepływów pasażerskich, szczególnie w relacji z gminami wiejskimi i południowymi częściami powiatu. W układzie regionalnym kolej staje się kręgosłupem zrównoważonej mobilności powiatu kościańskiego – co stanowi wyróżnik na tle wielu innych powiatów województwa, gdzie dostęp do szybkich, regularnych połączeń kolejowych jest znacznie bardziej ograniczony. Potencjał ten powinien być wzmacniany przez rozwój systemu dowozowego (autobusy, rowery), integrację taryfową oraz rozwój centrów przesiadkowych – zarówno w Kościanie i Czempiniu, jak i w pozostałych lokalizacjach wskazanych w PZMM (Głuchowo Jerka, Bojanowo Stare). Tylko w ten sposób możliwe będzie pełne wykorzystanie roli kolei jako podstawy nowoczesnego systemu transportowego w powiecie.

- **Przestrzenna struktura policentryczna** – Powiat kościański charakteryzuje się policentryczną strukturą osadniczą, w której cztery ośrodki miejskie – Kościan, Czempień, Śmigiel i Krzywiń – pełnią funkcje lokalnych centrów administracyjnych, usługowych i edukacyjnych. Taki układ umożliwia racjonalne rozproszenie funkcji przesiadkowych i komunikacyjnych, co stanowi silny atut w kontekście wdrażania zintegrowanego systemu transportu zbiorowego. Każdy z tych ośrodków posiada realny potencjał pełnienia funkcji lokalnego węzła mobilności – obsługującego ruch pieszy, rowerowy, autobusowy i kolejowy. Szczególnie Czempień, dzięki istniejącej, rozbudowanej infrastrukturze przesiadkowej oraz planowanej rewitalizacji linii kolejowej do Śremu, wyrasta na kluczowy węzeł o znaczeniu regionalnym. Z kolei Kościan – jako stolica powiatu – będzie wzmacniał swoją funkcję integracyjną dzięki planowanej rozbudowie centrum przesiadkowego, w tym o komponenty K&R, punkt ładowania i komunikację miejską. Planowane do realizacji połączenia na liniach Głuchowo-Kościan, Krzywiń-Jerka-Kościan stanowią ważny element zrównoważonej mobilności. Pozostałe ośrodki – Śmigiel i Krzywiń – zostaną włączone w sieć mobilności poprzez nowe punkty przesiadkowe w Bojanowie Starym i Jerce, zaprojektowane jako zintegrowane węzły dowozowe z infrastrukturą rowerową i pieszą. Uzupełnieniem będzie węzeł w Głuchowie, obsługujący przyszłą strefę logistyczną i zapewniający dostęp do kolei. Tak skonstruowany model sieci węzłów umożliwia pełniejsze wykorzystanie potencjału kolei jako osi systemu transportowego, skraca dystanse przesiadkowe i wspiera rozwój zrównoważonej mobilności codziennej. Policentryczność struktury przestrzennej powiatu umożliwia budowę modułowego, skalowalnego systemu mobilności, który

zwiększa dostępność usług transportu publicznego i rowerowego niezależnie od miejsca zamieszkania. W kontekście projektu inwestycyjnego taka struktura uzasadnia lokalizację wielu punktów przesiadkowych, integrację rozkładów i sieci rowerowej z transportem publicznym oraz wdrażanie narzędzi ITS w skali powiatu. Dzięki temu rozwiązania nie koncentrują się wyłącznie na jednym mieście, lecz wzmacniają całą sieć osadniczą – co jest zgodne z celami polityki regionalnej, PZMM oraz oczekiwaniami mieszkańców.

- **Wysoka aktywność samorządów lokalnych w zakresie wdrażania systemów transportu publicznego:** Powiat kościański i jego gminy wykazują wysoki poziom zaangażowania w rozwój transportu publicznego. Na poziomie instytucjonalnym kluczowym krokiem było przystąpienie powiatu do Wielkopolskiego Transportu Regionalnego (WTR), co tworzy ramy do dalszej integracji taryfowej, koordynacji rozkładów i wspólnego planowania usług przewozowych w skali regionu. Gmina Czempień prowadzi jeden z najbardziej rozbudowanych lokalnych systemów komunikacji publicznej w województwie, obejmujący kilkanaście linii autobusowych skoordynowanych z koleją, w pełni zintegrowanych z funkcjonującym węzłem przesiadkowym. Inne gminy również rozwijają połączenia dowozowe, współpracując z przewoźnikami (m.in. PKS Poznań) i korzystając ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Miasto Kościan przygotowuje uruchomienie komunikacji miejskiej, a powiat koordynuje działania integracyjne w skali całego obszaru. Istniejąca sieć połączeń, doświadczenie we współorganizacji przewozów oraz gotowość samorządów do wspólnych inwestycji w infrastrukturę przesiadkową i informacyjną stanowią solidne fundamenty dla wdrażania zintegrowanego, dostępnego i zrównoważonego systemu mobilności publicznej.
- **Aktywny kapitał społeczny i wysoka akceptacja dla zrównoważonych form mobilności:** Wyniki konsultacji społecznych, dane ankietowe i obserwacje terenowe wskazują na wysoką gotowość mieszkańców do korzystania z alternatywnych form transportu: rowerów, kolei i transportu pieszego. W wielu miejscowościach dominują krótkie odległości do szkół, sklepów i usług publicznych (do 2 km), co sprzyja rozwojowi mobilności aktywnej. Duża liczba osób posiadających rowery, chęć korzystania z kolei czy otwartość na transport publiczny – pod warunkiem jego dostępności – budują społeczne fundamenty dla skutecznego wdrożenia Programu Mobilności.
- **Zasoby krajobrazowo-przyrodnicze jako impuls dla mobilności rekreacyjnej i rowerowej:** Na terenie powiatu znajduje się Park Krajobrazowy im. D. Chłapowskiego, kompleksy leśne, jezioro Wonieskie a także liczne lokalne atrakcje turystyczne (skansen, kolejka wąskotorowa, trasy rowerowe w gminie Krzywiń). Ich rozmieszczenie sprzyja tworzeniu sieci tras rowerowych o funkcji zarówno komunikacyjnej, jak i rekreacyjnej. Powiat posiada realny potencjał, by – podobnie jak w holenderskich gminach wiejskich

- budować model zintegrowanej mobilności rowerowej jako podstawowej formy transportu lokalnego i weekendowego.
- **Wyraźna koncentracja ruchu w kilku korytarzach, umożliwiającą optymalizację inwestycji:** Dane z pomiarów natężenia ruchu drogowego wskazują na kilka głównych osi komunikacyjnych powiatu kościańskiego: Czempień–Śrem (DW310), Kościan–Krzywiń (DW308), Śmigiel Południe–Leszno (DW309) oraz ekspresową trasę S5. Układ ten – oparty na wyraźnych ciągach radialnych i kierunkach regionalnych – umożliwia racjonalne projektowanie systemu mobilności, w którym inwestycje infrastrukturalne, systemy zarządzania ruchem (ITS) i rozwój transportu zbiorowego mogą być skupione na kluczowych relacjach, bez konieczności rozpraszania zasobów. Skoncentrowany charakter głównych strumieni ruchu pokrywa się z lokalizacjami planowanych i istniejących punktów przesiadkowych – m.in. w Czempiniu, Kościanie, Głuchowie, Jerce i Bojanowie Starym – co pozwala w sposób efektywny integrować transport autobusowy, rowerowy i kolejowy w ramach spójnej sieci dowozów i przesiadek. Dzięki temu możliwe jest nie tylko zwiększenie dostępności mobilności publicznej, ale także realizacja działań inwestycyjnych w sposób uporządkowany, celowy i zgodny z potrzebami mieszkańców.
- **Polityka parkingowa – zróżnicowane modele regulacji ruchu w centrach miast:** Miasto Kościan wdrożyło Strefę Płatnego Parkowania (SPP) z progresywnym systemem opłat i planowanym czasowym modelem darmowych biletów na Rynku. Z kolei w Śmiglu działa Strefa Ograniczonego Postoju (SOP), oparta na darmowym parkowaniu z limitem czasowym. Oba rozwiązania ograniczają długotrwałe zajmowanie miejsc w centrach miast i promują krótkoterminowe korzystanie z usług. Taka regulacja sprzyja rotacji, zmniejsza kongestię i pozwala efektywnie zarządzać ruchem – stanowiąc fundament pod dalsze działania w zakresie zrównoważonego planowania przestrzeni publicznych.

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

- **Brak spójnej, ponadgminnej sieci dróg rowerowych o charakterze użytkowym:** Obecna sieć tras rowerowych w powiecie kościańskim jest rozproszona, nieciągła i zdominowana przez odcinki o charakterze rekreacyjnym lub śródmiejskim. Inwestycje rowerowe koncentrują się głównie na krótkich odcinkach realizowanych w granicach miejscowości, bez powiązania z układem ponadgminnym. Brakuje tras o rzeczywistej funkcji komunikacyjnej – umożliwiających codzienne dojazdy między gminami (np. Kościan–Krzywiń, Kościan–Śmigiel, Czempień–Głuchowo) oraz zapewniających bezpieczny dostęp do stacji kolejowych i punktów przesiadkowych. Szczególnie dotkliwy jest brak powiązań rowerowych z kluczowymi węzłami mobilności – np. w Czempiniu, Kościanie, Głuchowie, Jerce czy Bojanowie Starym. Tam, gdzie istnieją elementy infrastruktury rowerowej, często brakuje jej ciągłości, separacji od ruchu kołowego lub odpowiedniego

oznakowania. Również niewypracowane standardy techniczne (dotyczące nawierzchni, szerokości, rozwiązań na skrzyżowaniach) sprawiają, że infrastruktura jest zróżnicowana pod względem jakości i bezpieczeństwa. Taka sytuacja ogranicza możliwość codziennego korzystania z roweru jako środka transportu – mimo że mieszkańcy jednoznacznie deklarują gotowość do zmiany nawyków, jeśli pojawią się bezpieczne i funkcjonalne trasy.

- **Brak pełnej integracji transportu publicznego na poziomie powiatu:** Pomimo odbudowy podstawowej siatki połączeń autobusowych w ostatnich latach – m.in. dzięki wsparciu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) oraz uruchomieniu linii powiatowych i gminnych – w powiecie kościańskim wciąż nie funkcjonuje spójny, zintegrowany system transportu zbiorowego o charakterze powiatowym. Poszczególne połączenia organizowane są niezależnie przez gminy lub powiat, bez jednolitej taryfy, wspólnego rozkładu jazdy czy ustandaryzowanego systemu informacji pasażerskiej. Brakuje elementów niezbędnych do tworzenia funkcjonalnej sieci transportu publicznego – takich jak jednolite oznakowanie przystanków, zintegrowany bilet umożliwiający przesiadki, czy wspólna platforma planowania podróży. Pasażer zmuszony jest do korzystania z wielu źródeł informacji – osobnych dla różnych przewoźników – co utrudnia dostępność i zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego, szczególnie wśród osób starszych lub mniej obeznanych z technologią. Dodatkowo, przesiadki pomiędzy autobusami a koleją nie są skoordynowane czasowo – zarówno w zakresie godzin kursowania, jak i lokalizacji przystanków. Brakuje rzeczywistej integracji funkcjonalnej pomiędzy środowiskami transportu regionalnego (PKM), lokalnego (linie gminne i powiatowe), oraz rowerowego (infrastruktura dojazdowa, B&R).
- **Wykluczenie transportowe obszarów peryferyjnych i wiejskich:** W wielu sołectwach powiatu kościańskiego – szczególnie w gminie wiejskiej Kościan oraz w gminie Krzywiń – dostępność transportu publicznego pozostaje istotnym problemem. Obecnie połączenia autobusowe są często ograniczone do jednego kursu porannego i popołudniowego, zorientowanego wyłącznie na potrzeby uczniów. Dla mieszkańców bez własnego środka transportu – w tym osób starszych, młodzieży oraz osób bez prawa jazdy – oznacza to realne wykluczenie komunikacyjne poza godzinami szkolnymi. Brakuje rozwiązań elastycznych, które umożliwiłyby podróże do lekarza, urzędu czy sklepu w innych porach dnia. Nie funkcjonuje system transportu na żądanie, który w innych regionach pozwala skutecznie obsługiwać rozproszone obszary wiejskie bez konieczności utrzymywania kosztownych, stałych linii o niskim obłożeniu. Powiat rozważa zakłada wypełnienie tej luki poprzez wdrożenie modelu elastycznego transportu dowozowego, uwzględniającego potrzeby mieszkańców mniej dostępnych obszarów. Tylko w ten sposób możliwe będzie zapewnienie wszystkim mieszkańcom powiatu równych szans

w dostępie do usług publicznych, edukacji, pracy i transportu regionalnego – w szczególności kolei jako osi systemu zrównoważonej mobilności.

- **Niedobory infrastruktury przesiadkowej i brak zintegrowanych węzłów transportowych:** Pomimo istnienia dobrze rozwiniętych węzłów przesiadkowych przy stacjach kolejowych w Czempiniu i Kościanie, pozostałe obszary powiatu kościańskiego wciąż pozostają poza funkcjonalnym układem mobilności intermodalnej. W Śmiglu i Krzywiniu nie funkcjonują dziś zintegrowane punkty obsługi mobilności, które umożliwiałyby płynne łączenie transportu autobusowego, rowerowego i pieszego. Brakuje zarówno zaplanowanych lokalizacji takich węzłów, jak i elementów infrastruktury uzupełniającej – np. parkingów Bike&Ride, stref K&R czy oznakowanych stref przesiadkowych w rejonie rynków, szkół, przystanków i obiektów publicznych. Na poziomie gminnym nie wykształciła się jeszcze spójna sieć punktów przesiadkowych, które mogłyby pełnić funkcję lokalnych hubów mobilności – zapewniających mieszkańcom wygodny dostęp do transportu publicznego i alternatywnych form przemieszczania się. Potencjalne lokalizacje, takie jak Jerka czy Głuchowo, posiadają dogodne położenie i odpowiedni profil funkcjonalny (bliskość placówek oświatowych, terenów inwestycyjnych czy głównych dróg), jednak nie zostały dotąd wyposażone w elementy niezbędne do obsługi ruchu przesiadkowego – jak miejsca postojowe dla rowerów, zatoki autobusowe, strefy dojścia pieszego czy tablice informacji pasażerskiej. Brak wyznaczonej hierarchii punktów przesiadkowych oraz nieskoordynowana infrastruktura przesiadkowa stanowią poważne ograniczenie dla rozwoju systemu zintegrowanej mobilności publicznej. Przedsięwzięcia planowane w ramach PZMM mają na celu odpowiedzieć na te deficyty – poprzez budowę nowych węzłów w Głuchowie, Jerce i Bojanowie Starym, integrację funkcji komunikacyjnych z przestrzenią publiczną oraz rozwój elementów wspierających mobilność aktywną i zbiorową. Dzięki temu także mniejsze miejscowości będą mogły w pełni uczestniczyć w systemie mobilności powiatu, zgodnie z zasadą dostępności terytorialnej i spójności funkcjonalnej.
- **Niska dostępność infrastruktury ITS oraz brak cyfryzacji usług transportowych:** Na terenie powiatu kościańskiego systemy ITS – rozumiane jako narzędzia cyfrowego wsparcia zarządzania mobilnością i informacją pasażerską – funkcjonują jedynie punktowo, a ich dostępność pozostaje ograniczona. W większości miejscowości brak jest dynamicznych tablic przystankowych, aplikacji mobilnych integrujących rozkłady jazdy oraz elektronicznych systemów zakupu biletów. Brak jednolitego, zintegrowanego systemu informacji transportowej obniża atrakcyjność transportu publicznego – szczególnie dla osób młodszych, które oczekują cyfrowych standardów obsługi podróży. Również w zakresie zarządzania ruchem drogowym (np. w Kościanie czy Śmiglu), nie wdrożono dotąd narzędzi umożliwiających bieżące monitorowanie natężenia ruchu, dynamiczne sterowanie sygnalizacją czy analizę danych przestrzennych. Brakuje także

systemów ostrzegania o zdarzeniach drogowych, aplikacji kierujących na alternatywne trasy czy elementów zarządzania miejscami parkingowymi w czasie rzeczywistym. Pozytywnym wyjątkiem pozostaje Gmina Czempień, gdzie na terenie węzła przesiadkowego i jego otoczenia funkcjonuje szereg rozwiązań ITS: dynamiczna tablica informacji pasażerskiej przy stacji PKP, infokiosk z rozkładami jazdy, biletomat, system informacji parkingowej z czujnikami zajętości miejsc, radary prędkości zintegrowane z sygnalizacją świetlną oraz czujniki ruchu rowerowego. Rozwiązania te realnie poprawiają jakość obsługi pasażerów i bezpieczeństwo ruchu – mogą też stanowić wzorzec dla wdrażania podobnych funkcji w innych częściach powiatu. Obecny stan ukazuje istotny deficyt systemowy: brakuje wspólnego standardu ITS w skali powiatu, a dostęp do informacji o podróży czy bieżącej sytuacji na drogach zależy głównie od prywatnych aplikacji (nawigacja, serwisy mapowe). Tylko poprzez rozwój inteligentnych systemów zarządzania i informacji możliwe będzie zapewnienie mieszkańcom nowoczesnej, przewidywalnej i dostępnej oferty mobilności – zgodnej z ich oczekiwaniami i standardami obowiązującymi w innych regionach kraju i Europy.

- **Brak jednolitej polityki mobilności i integracji planistycznej na poziomie powiatowym:** Obecnie w powiecie kościańskim nie funkcjonuje spójna, skoordynowana polityka mobilności w ujęciu terytorialnym. Każda gmina realizuje działania transportowe w sposób niezależny – zarówno w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, jak i organizacji przewozów, planowania przestrzennego czy promocji mobilności. Choć wiele z tych działań ma pozytywny charakter lokalny, ich rozbieżność w standardach technicznych, priorytetach oraz harmonogramach skutkuje ograniczoną efektywnością całego systemu transportowego w skali powiatu. Brakuje trwałych struktur instytucjonalnych umożliwiających wspólne podejmowanie decyzji i wdrażanie polityk zrównoważonej mobilności. Koordynacja pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego opiera się głównie na doraźnych uzgodnieniach, często sprowadzających się do opiniowania planów inwestycyjnych lub wniosków o dofinansowanie. Nie istnieją narzędzia wspólnego planowania sieci połączeń, integracji taryfowej, informacji pasażerskiej ani mechanizmy uzgadniania przebiegu tras rowerowych w skali międzygminnej. Tylko poprzez zbudowanie systemu współpracy możliwe będzie efektywne wykorzystanie dostępnych środków finansowych, wdrażanie wspólnych inwestycji (węzły przesiadkowe, ITS, sieć rowerowa) i zapewnienie mieszkańcom spójnej, przewidywalnej i zrównoważonej oferty mobilności w całym powiecie.
- **Dominacja transportu indywidualnego i ograniczone zachęty do zmiany zachowań mobilnościowych:** W powiecie kościańskim wciąż dominuje model mobilności oparty na transporcie indywidualnym – przede wszystkim samochodzie osobowym. Wysoki wskaźnik motoryzacji (ponad 800 pojazdów na 1000 mieszkańców) w połączeniu z brakiem spójnego systemu zachęt oraz działań edukacyjnych sprawia, że korzystanie

z auta postrzegane jest jako domyślna, najwygodniejsza forma przemieszczania się. Zmiana nawyków transportowych pozostaje ograniczona, a świadomość społeczna dotycząca wpływu indywidualnych wyborów komunikacyjnych na środowisko, zdrowie i jakość przestrzeni publicznej – nadal niewystarczająca. Poza nielicznymi wyjątkami (jak chociażby w Czempiniu), brakuje w powiecie zorganizowanych kampanii promujących alternatywne formy mobilności, takich jak jazda rowerem, korzystanie z transportu publicznego czy łączenie różnych środków transportu w podróżach codziennych. Nie funkcjonują systemowe programy zachęty, np. dopłaty do biletów okresowych, inicjatywy pracodawców wspierające dojazdy rowerowe (szatnie, stojaki), czy działania z sektorem edukacyjnym promujące chodzenie pieszo lub rowerem do szkoły. Funkcjonujące przykłady pokazują, że działania edukacyjne i promocyjne – jeśli są prowadzone konsekwentnie – mogą przyczynić się do realnej zmiany zachowań komunikacyjnych i zwiększać akceptację dla inwestycji w transport publiczny oraz infrastrukturę rowerową. Na poziomie powiatu brakuje natomiast skoordynowanej strategii komunikacji społecznej w obszarze mobilności. Działania promocyjne, jeśli się pojawiają, mają charakter incydentalny i rozproszony, co ogranicza ich wpływ na decyzje transportowe mieszkańców. Potrzebne są zintegrowane kampanie prowadzone w skali całego powiatu – oparte na wspólnych celach, materiałach i nośnikach, angażujące zarówno jednostki samorządowe, jak i lokalnych pracodawców, szkoły oraz media.

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

- **Integracja z systemem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej i węzłami aglomeracyjnymi:** Dzięki lokalizacji przy zmodernizowanej linii kolejowej E59, powiat kościański posiada wyjątkowe możliwości integracji z systemem metropolitalnej mobilności zbiorowej aglomeracji poznańskiej. Szczególnie stacje w Czempiniu i Kościanie pełnią funkcję głównych punktów dostępu do Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), oferując codzienne, szybkie i regularne połączenia z Poznaniem. Czas przejazdu pociągiem wynoszący ok. 35 minut z Czempinia i ok. 45-60 minut z Kościana czyni kolej konkurencyjną wobec transportu indywidualnego – szczególnie w północnej i centralnej części powiatu. Czempień jako węzeł przesiadkowy o wysokim standardzie wyposażenia i zintegrowany z lokalną komunikacją gminną, już dziś pełni istotną rolę w obsłudze codziennych dojazdów mieszkańców – nie tylko własnej gminy, ale również części terenów sąsiednich. Trwająca rewitalizacja linii kolejowej do Śremu dodatkowo wzmacnia jego znaczenie jako przyszłej stacji węzłowej. Kościan jako największy ośrodek miejski powiatu, uzupełnia ten układ jako punkt integrujący ruch z południowej i zachodniej części powiatu, z planowaną rozbudową zaplecza przesiadkowego i uruchomieniem komunikacji miejskiej. Pełne wykorzystanie potencjału kolejowej

integracji aglomeracyjnej wymaga dalszego rozwoju infrastruktury wspierającej przesiadki: parkingów typu Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride, systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz bezpiecznych dojazdów pieszo-rowerowych do stacji. Równocześnie integracja taryfowa i wspólna informacja pasażerska – np. w ramach Wielkopolskiego Transportu Regionalnego (WTR) – stają się kluczowymi narzędziami zwiększania dostępności kolei i zachęcania mieszkańców do zmiany codziennych nawyków transportowych. Dalszy rozwój funkcji przesiadkowych w Kościanie, Czempieniu, Jerce, Głuchowie i Bojanowie Starym – wraz z powiązaniem autobusowymi i rowerowymi – będzie stanowić strategiczne narzędzie integracji powiatu z mobilnością aglomeracyjną oraz wspierać rozwój nowoczesnego, niskoemisyjnego systemu transportu publicznego.

- **Dostępność środków zewnętrznych na inwestycje infrastrukturalne i systemowe:** Nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej (Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021–2027), środki z KPO, Rządowego Programu Przewozów Autobusowych czy FENiX 2021–2027 oferują powiatowi i gminom szeroki wachlarz możliwości inwestycyjnych. Mogą one być przeznaczone na rozwój sieci tras rowerowych, zakup ekologicznego taboru autobusowego, rozwój ITS, utworzenie węzłów przesiadkowych i systemów informacji pasażerskiej. W warunkach ograniczonych budżetów lokalnych to właśnie środki zewnętrzne mogą zdecydować o sukcesie Programu Mobilności.
- **Rosnąca świadomość mieszkańców i poparcie dla mobilności niskoemisyjnej:** Wyniki konsultacji i badań ankietowych wskazują na duże zainteresowanie mieszkańców transportem publicznym, rowerem i spacerami – pod warunkiem zapewnienia wygody, bezpieczeństwa i dostępności. Wzrasta także wrażliwość społeczna na problemy klimatyczne i środowiskowe, co ułatwia wprowadzanie rozwiązań sprzyjających dekarbonizacji transportu. Lokalne społeczności stają się coraz bardziej gotowe do współuczestnictwa w działaniach – od korzystania z rowerów miejskich po udział w kampaniach „Dzień bez samochodu” czy lokalnych partnerstwach na rzecz mobilności.
- **Rozwój turystyki aktywnej i rekreacyjnej jako impuls dla sieci rowerowych i pieszych:** Powiat dysponuje atrakcyjnymi terenami krajobrazowymi i turystycznymi – Park Krajobrazowy im. Chłapowskiego, jeziora w gminie Krzywiń i Kościan, lokalne zabytki – CAS Tlenownia, trasy w rejonie Śmigła, Racotu i Wonieścia. Te zasoby mogą stać się fundamentem rozwoju sieci rowerowych o podwójnej funkcji – użytkowej i rekreacyjnej. Wprowadzenie spójnej strategii rozwoju „turystyki rowerowej codziennego użytku” (np. weekendowy rajd rodzinny) może zwiększyć wykorzystanie roweru jako środka codziennego transportu.
- **Potencjał koordynacji działań transportowych na poziomie powiatowym i międzygminnym:** Powiat kościański – jako jednostka samorządu ponadgminnego – ma instytucjonalną możliwość pełnienia roli koordynatora integracji transportu lokalnego,

szczególnie w zakresie organizacji linii dowozowych do stacji PKP, integracji systemów taryfowych, promocji ITS oraz partnerstw z przewoźnikami i gminami. Istniejące już przykłady współpracy (np. FRPA, linie gminne, Kościan-Głuchowo, Kościan–Racot–Krzywiń) pokazują, że przy odpowiednim wsparciu politycznym i finansowym możliwa jest integracja usług transportu zbiorowego o charakterze ponadlokalnym.

- **Dynamiczny rozwój technologii ITS i narzędzi cyfrowych wspierających mobilność:** Postępująca cyfryzacja sektora transportu (dynamiczna informacja przystankowa, aplikacje mobilne, systemy zliczania pasażerów, smart city) daje nowe możliwości nawet mniejszym samorządom. Powiat kościański może wdrożyć elementy inteligentnych systemów zarządzania ruchem, poprawić komfort podróżowania i podnieść konkurencyjność transportu zbiorowego – szczególnie dla młodszych grup użytkowników.
- **Rozwój elektromobilności i transportu współdzielonego:** Wzrost dostępności rowerów elektrycznych, hulajnóg i pojazdów car-sharingowych w miastach województwa może wkrótce objąć również średnie i mniejsze miasta. Kościan, Czempin czy Śmigiel mają potencjał do testowania pilotażowych rozwiązań z zakresu współdzielonej mobilności, co może znacząco zwiększyć dostępność transportu dla mieszkańców, szczególnie w modelu „ostatniej mili”.
- **Wzrost atrakcyjności przestrzeni publicznych:** Inwestycje w rozwój przestrzeni przyjaznych pieszym i rowerzystom, takie jak nowe chodniki, parki czy ścieżki rowerowe, mogą nie tylko poprawić jakość życia mieszkańców, ale także zwiększyć aktywność fizyczną. Przyjazne przestrzenie miejskie sprzyjają także zrównoważonej mobilności, zmniejszając ruch samochodowy i promując ekologiczne formy transportu.
- **Wzrost siły nabywczej mieszkańców:** (przełożenie na większą skłonność w inwestycje środowiskowe) Rosnąca siła nabywcza mieszkańców może prowadzić do większej skłonności do inwestowania w ekologiczne środki transportu, takie jak pojazdy elektryczne, rowery czy hulajnogi elektryczne. Zwiększona dostępność finansowa mieszkańców może wspierać wdrażanie bardziej ekologicznych rozwiązań, a także inwestycje w infrastrukturę niskoemisyjną.

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

- **Fragmentacja kompetencyjna i brak formalnych struktur zarządzania mobilnością na poziomie powiatu:** Mimo rosnącej współpracy samorządów, brak jest instytucjonalnej platformy integrującej planowanie, finansowanie i zarządzanie mobilnością na poziomie powiatu. Każda gmina podejmuje działania we własnym zakresie (linie gminne, inwestycje rowerowe, polityka przystankowa), co prowadzi do niespójności i ograniczonej efektywności systemu jako całości. Brak wspólnego zarządcy transportu

zbiorowego i jednolitej taryfy hamuje wdrożenie nowoczesnych rozwiązań, takich jak bilet zintegrowany czy dynamiczne zarządzanie siatką połączeń.

- **Wysoka zależność mieszkańców od transportu indywidualnego i przywiązanie kulturowe do samochodu:** Zmotoryzowanie powiatu przekracza 800 pojazdów na 1000 mieszkańców. Silne przyzwyczajenie do korzystania z własnych aut, nawet na krótkie dystanse, skutkuje marginalizacją alternatywnych środków transportu. Wprowadzenie ograniczeń (np. strefy płatnego parkowania, tempo 30, ograniczenie wjazdu do centrów) może spotkać się z oporem społecznym, szczególnie tam, gdzie nie zapewniono atrakcyjnych alternatyw (autobus, rower, transport na żądanie).
- **Zmienność i nieprzewidywalność przepisów prawnych oraz otoczenia finansowego:** Brak długoterminowej stabilności systemu finansowania transportu zbiorowego (FRPA), zmieniające się zasady programów operacyjnych (np. KPO), a także wzrost kosztów inwestycyjnych (inflacja, ryzyko wykonawcze) utrudniają planowanie strategiczne i realizację inwestycji. Dodatkowo niepewność prawna w zakresie roli powiatu jako organizatora przewozów może ograniczać jego możliwości koordynacyjne.
- **Nierówny dostęp do funduszy i potencjalne pogłębianie nierówności terytorialnych:** Gminy o silniejszym zapleczu kadrowym i większych dochodach (np. Czemiń, Kościan) lepiej wykorzystują dostępne środki, podczas gdy mniejsze i uboższe gminy (np. Krzywiń) mogą pozostać z tyłu, zwłaszcza w zakresie nowoczesnej infrastruktury ITS, niskoemisyjnego taboru czy usług transportu elastycznego. W efekcie może dojść do polaryzacji mobilności w powiecie – z dynamicznymi „wyspami dostępności” i obszarami wykluczenia komunikacyjnego.
- **Zjawiska klimatyczne i ograniczenia środowiskowe:** Zmiany klimatyczne, intensywne opady, długotrwałe susze czy fale upałów mogą negatywnie wpływać na infrastrukturę transportową – szczególnie rowerową i pieszą. Brak odpowiednich rozwiązań adaptacyjnych (zacienienie tras pieszych, nawierzchnie chłonne, odpływy wody opadowej) może ograniczyć funkcjonalność mobilności aktywnej, zwłaszcza w kontekście osób starszych i dzieci.
- **Starzenie się infrastruktury drogowej i niskie tempo modernizacji sieci lokalnej:** Wiele odcinków dróg powiatowych i gminnych wymaga pilnych modernizacji: brakuje utwardzonych poboczy, chodników, bezpiecznych skrzyżowań. Koszty utrzymania rosną, a lokalne budżety nie nadążają za potrzebami. To tworzy „infrastrukturę barier” – szczególnie dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego (brak zatok, platform niskopodłogowych, przystanków z wiatami).
- **Brak dostatecznej liczby wykwalifikowanych kadr w JST i instytucjach partnerskich:** Planowanie i zarządzanie zrównoważoną mobilnością wymaga interdyscyplinarnych kompetencji (transport, urbanistyka, finanse, ITS). W wielu jednostkach samorządu brakuje wyspecjalizowanych pracowników zdolnych do przygotowania wniosków,

zarządzania projektami i wdrażania nowoczesnych narzędzi mobilnościowych. Ryzyko przeciążenia zasobów ludzkich może opóźnić realizację programu.

- **Brak systemowych narzędzi edukacyjnych i informacyjnych promujących zmianę zachowań transportowych:** Brakuje szeroko zakrojonej polityki komunikacyjnej i edukacyjnej promującej aktywne formy mobilności. Bez zmiany postaw i świadomości społecznej, nawet dobrze zaprojektowane inwestycje mogą pozostać niewykorzystane. Niedostateczna edukacja w szkołach, brak kampanii informacyjnych, niewielka obecność tematyki mobilności w przestrzeni medialnej i publicznej mogą utrudnić skuteczne wdrożenie Programu Zrównoważonej Mobilności.
- **Zmiany w przepisach i politykach:** Dynamicznie zmieniające się przepisy dotyczące ochrony środowiska oraz mobilności miejskiej mogą wymagać korekt w planach i strategiach. Powiat kościański musi być przygotowany na dostosowanie się do nowych regulacji, co może generować dodatkowe koszty i wyzwania.
- **Wzrost kosztów energii i paliw:** Choć program zakłada promowanie transportu opartego na niskoemisyjnych technologiach, takich jak pojazdy elektryczne, koszty energii elektrycznej mogą wzrosnąć, co wpłynie na opłacalność tych rozwiązań. Ponadto wzrost kosztów tradycyjnych paliw może wpłynąć na długoterminowe koszty utrzymania infrastruktury transportowej.

Wnioski strategiczne dla zrównoważonej mobilności w powiecie kościańskim

I. STRUKTURA OSADNICZA I UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Wnioski:

Powiat kościański cechuje się wyraźnie policentryczną strukturą osadniczą, z czterema ośrodkami miejskimi – Kościanem, Czempiniem, Śmigłem i Krzywiniem – oraz gęstą siecią osiedli wiejskich, szczególnie w gminie Kościan oraz gminach miejsko-wiejskich. Każdy z tych ośrodków pełni funkcję lokalnego centrum usług, edukacji, administracji i zatrudnienia, co stwarza sprzyjające warunki dla planowania zintegrowanego i zrównoważonego systemu mobilności. Taka struktura umożliwi budowę układu opartego na równorzędnych punktach przesiadkowych, zamiast nadmiernego koncentrowania potoków w jednym dominującym centrum.

Szczególne rolę w tym układzie pełni Czempień, który – dzięki istniejącej infrastrukturze przesiadkowej oraz planowanej funkcji stacji węzłowej po rewitalizacji linii kolejowej do Śremu – już dziś pełni rolę aglomeracyjnego punktu integracji w północnej części powiatu. Równocześnie Kościan, Śmigiel i Krzywiń stanowią ważne ogniwa promienistego i obwodowego systemu mobilności, opartego na istniejących i planowanych połączeniach

autobusowych, rowerowych oraz punktach przesiadkowych w Bojanowie Starym, Jerce czy Głuchowie.

Pomimo tych atutów, na wielu obszarach wiejskich – zwłaszcza w południowych i wschodnich częściach powiatu – nadal występuje deficyt dostępności transportowej. W rozproszonych sołectwach i przysiółkach (np. Piotrowo Pierwsze, Piotrowo Drugie, Zadory) ograniczona dostępność do transportu zbiorowego i brak ciągłej infrastruktury pieszo-rowerowej prowadzą do strukturalnego wykluczenia mobilnościowego – szczególnie dotyczącego osoby starsze, młodzież oraz mieszkańców bez dostępu do własnego środka transportu.

Rekomendacje:

- Wykorzystać policentryczną strukturę powiatu jako fundament planowania systemu mobilności opartego na układzie promienisto-obwodowym, unikając modelu scentralizowanego wyłącznie wokół Kościana.
- Wzmocnić i zintegrować rolę lokalnych ośrodków jako węzłów przesiadkowych, z naciskiem na rozwój infrastruktury P&R, B&R, tablic informacji pasażerskiej, węzłów autobusowo-kolejowych i infrastruktury rowerowej – szczególnie w Czempiniu, Kościanie i docelowo także w Głuchowie, Jerce i Bojanowie Starym.
- Zidentyfikować i objąć wsparciem obszary narażone na peryferyzację transportową, ze szczególnym uwzględnieniem sołectw położonych na obrzeżach powiatu oraz obszarów o rozproszonej zabudowie (np. w gminie wiejskiej Kościan i gminie Krzywiń).
- Rozwijać planowanie przestrzenne w duchu tzw. mobilnościowej kompaktyzacji – poprzez lokalizowanie nowych inwestycji (usług, obiektów publicznych) w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej infrastruktury transportowej i planowanych węzłów mobilności.
- Zintegrować planowanie przestrzenne z planowaniem transportu na poziomie powiatowym i międzygminnym – w szczególności w kontekście wyznaczania korytarzy dla transportu zbiorowego, sieci rowerowej i połączeń pieszych wokół punktów przesiadkowych.
- Uwzględnić w priorytetach projektowych działania inwestycyjne i organizacyjne na rzecz eliminowania białych plam transportowych, wdrażając rozwiązania elastyczne (np. transport na żądanie) oraz rozwijając infrastrukturę aktywnej mobilności w miejscowościach obecnie pozbawionych spójnych połączeń z siecią główną.

II. ZRÓŻNICOWANE POTRZEBY MOBILNOŚCIOWE MIESZKAŃCÓW

Wnioski:

Z analizy danych ankietowych oraz uwarunkowań demograficznych wynika, że mieszkańcy powiatu kościańskiego realizują zróżnicowane wzorce mobilności, zależne od wieku, miejsca zamieszkania, dostępu do transportu zbiorowego oraz samochodu. Przemieszczanie się

obejmuje zarówno codzienne dojazdy do pracy i szkół – najczęściej o charakterze lokalnym – jak i dojazdy do ośrodków regionalnych (Poznań, Leszno) w celach zawodowych, edukacyjnych i usługowych. Istotną część mobilności stanowią również podróże okazjonalne – do urzędów, placówek medycznych czy terenów rekreacyjnych.

Szczególnie silnie potrzeby i ograniczenia transportowe różnicują wiek, miejsce zamieszkania i dostępność ekonomiczna. Osoby starsze, młodzież oraz mieszkańcy obszarów peryferyjnych i rozproszonych sołectw są najbardziej narażeni na ograniczoną dostępność transportu publicznego. Brak alternatywy dla samochodu – przy jednoczesnym braku prawa jazdy, fizycznych ograniczeniach lub kosztach paliwa – prowadzi w wielu przypadkach do strukturalnego wykluczenia mobilnościowego, ograniczającego codzienne funkcjonowanie tych grup.

Rekomendacje:

- Rozwijać taryfę społeczną w komunikacji publicznej (zniżki, darmowe bilety dla młodzieży, seniorów, osób z niepełnosprawnościami).
- Wspierać i upowszechniać mobilność multimodalną – np. rower do przystanku, autobus do miasta, pociąg do Poznania – poprzez rozwój bezpiecznej infrastruktury rowerowej prowadzącej do punktów przesiadkowych, inwestycje w węzły typu P&R/B&R, integrację rozkładów jazdy oraz działania edukacyjne promujące nowoczesne wzorce mobilności.
- Wzmacniać rolę planowanych punktów przesiadkowych (Kościan, Czempień, Głuchowo Jerka, Bojanowo Stare) jako centrów obsługi zróżnicowanych potrzeb mieszkańców – poprzez projektowanie ich jako dostępnych, inkluzywnych i dobrze skomunikowanych z otoczeniem wiejskim i małomiasteczkowym.

III. MOBILNOŚĆ PIESZA I ROWEROWA

Wnioski:

Mobilność aktywna – zwłaszcza poruszanie się pieszo i jazda na rowerze – jest wyraźnie obecna w codziennym stylu życia mieszkańców powiatu kościańskiego. Jak wynika z badań ankietowych, blisko 70% mieszkańców porusza się pieszo przynajmniej kilka razy w tygodniu, a 36% regularnie korzysta z roweru – zarówno w celach rekreacyjnych, jak i użytkowych. Ten wysoki udział mobilności niezmotoryzowanej stanowi ogromny, lecz nadal niewykorzystany potencjał dla rozwoju zrównoważonego systemu transportowego. Jednak w skali całego powiatu brakuje spójnej, bezpiecznej i funkcjonalnej infrastruktury wspierającej mobilność pieszą i rowerową. Istniejące trasy rowerowe są rozproszone i mają często charakter rekreacyjny lub śródmiejski, bez ciągłości w relacjach międzygminnych i dostępu do węzłów przesiadkowych. W wielu miejscowościach ciągi piesze i rowerowe kończą się w sposób nieczytelny, nie są oświetlone, a ich nawierzchnia, szerokość czy odwodnienie nie spełniają

standardów bezpieczeństwa. Również zaplecze techniczne – takie jak stojaki rowerowe, wiaty czy punkty serwisowe – występuje tylko w wybranych lokalizacjach. Infrastruktura aktywna nadal postrzegana jest przez część gmin głównie jako element turystyki, a nie codziennej mobilności. Tymczasem z punktu widzenia integracji transportu zbiorowego, dojazdu do szkół, przystanków czy usług lokalnych – to właśnie sieć pieszo-rowerowa powinna stanowić istotny komponent systemu mobilności publicznej. Warto podkreślić, że niektóre samorzady podejmują już działania wspierające mobilność aktywną także w warstwie edukacyjnej i społecznej, organizując kampanie promocyjne (w mediach, radiu, prasie), Dni bez Samochodu, rajdy rodzinne, konkursy szkolne i akcje wspierające dojazdy piesze oraz rowerowe. Takie podejście powinno zostać upowszechnione w skali całego powiatu jako standard.

Rekomendacje:

- Stworzyć spójną sieć ponadgminnych tras rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, opartą na analizie rozmieszczenia głównych generatorów ruchu (szkoły, urzędy, dworce, centra usługowe), z powiązaniem z planowanymi punktami przesiadkowymi i stacjami kolejowymi.
- Ustanowić jednolite standardy techniczne dla całego powiatu w zakresie infrastruktury pieszo-rowerowej: nawierzchnie, separacja od jezdni, oznakowanie poziome i pionowe, odwodnienie, oświetlenie, systemowe oznaczenia kierunkowe.
- Wdrożyć program systematycznego uzupełniania brakujących chodników i odcinków tras pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem dojazdów do szkół, przystanków, ośrodków zdrowia i lokalnych centrów usługowych.
- Zaprojektować i wdrażać elementy infrastruktury wspierającej mobilność multimodalną – parkingi rowerowe przy szkołach i przystankach, stacje ładowania rowerów elektrycznych, samoobsługowe punkty naprawcze, miejsca do bezpiecznego przechowywania rowerów (szczególnie w rejonie centrów przesiadkowych).
- Zainicjować i skoordynować działania miękkie na poziomie powiatowym – kampanie edukacyjne, „szkolne patrole piesze”, konkursy, Dni Rowerowe czy rodzinne rajdy – promujące pozytywne wzorce mobilności i wspierające zmianę nawyków komunikacyjnych.

IV. TRANSPORT ZBIOROWY – STRUKTURA, DOSTĘPNOŚĆ, JAKOŚĆ

Wnioski:

Transport zbiorowy w powiecie kościańskim charakteryzuje się znacznym potencjałem rozwojowym, jednak nadal pozostaje niespójny i częściowo niewystarczający w odniesieniu do potrzeb mieszkańców. Komunikacja autobusowa została w ostatnich latach częściowo odbudowana dzięki zaangażowaniu samorządów oraz wsparciu z Funduszu Rozwoju

Przewozów Autobusowych (FRPA), jednak funkcjonuje w oparciu o rozproszone modele organizacyjne – osobne dla każdej gminy, bez koordynacji rozkładów, taryf i przesiadek. Najistotniejszym brakującym elementem systemu pozostaje realna integracja transportu autobusowego z transportem kolejowym – zarówno pod względem rozkładów jazdy, jak i lokalizacji oraz wyposażenia punktów przesiadkowych. Mimo że przez powiat przebiega magistrala kolejowa E59 – zapewniająca szybkie, regularne połączenia do Poznania, Leszna i Wrocławia – komunikacja autobusowa nie jest w pełni powiązana z osiami kolejowymi, a wiele miejscowości nie ma możliwości dogodnego dojazdu do stacji PKP. Czemiń i Kościan, jako główne stacje kolejowe i węzły przesiadkowe, obsługują codzienne potoki pasażerskie w relacji z aglomeracją poznańską i innymi ośrodkami regionalnymi. Jednak poza Gminą Czemiń – która wdrożyła system komunikacji gminnej dowożący pasażerów do stacji kolejowej – brakuje skoordynowanej sieci połączeń lokalnych dowozowych. W większości gmin, szczególnie na obszarach wiejskich, funkcjonuje wyłącznie transport szkolny lub pojedyncze kursy, niedostosowane godzinowo do rozkładów pociągów. Efektem jest strukturalne wykluczenie komunikacyjne mieszkańców wielu sołectw – szczególnie osób starszych, młodzieży oraz tych, którzy nie posiadają samochodu. Dodatkowo, nadal nie istnieje wspólna taryfa obejmująca różne środki transportu i operatorów, brak także jednolitego systemu informacji pasażerskiej i zintegrowanej platformy planowania podróży. Pasażerowie zmuszeni są do korzystania z wielu źródeł i aplikacji – bez gwarancji, że informacje te będą spójne lub aktualne. Brak jasnych standardów świadczenia usług (dotyczących punktualności, dostępności, obsługi osób z ograniczoną mobilnością) również obniża zaufanie do systemu transportu publicznego.

Rekomendacje:

- Zaprojektować i wdrożyć zintegrowany powiatowy system transportu zbiorowego, obejmujący zarówno transport autobusowy, jak i jego powiązania z koleją – z czytelnym podziałem ról organizacyjnych pomiędzy powiat, gminy i regionalnych przewoźników (w tym w ramach WTR).
- Stworzyć wspólną siatkę połączeń gminnych i powiatowych, skoordynowaną z godzinami odjazdów i przyjazdów pociągów (szczególnie PKM i połączeń IC), a także z rytmem dnia mieszkańców (godziny pracy, otwarcia szkół, urzędów, przychodni).
- Rozwinąć funkcję stacji kolejowych jako centrów przesiadkowych, uzupełniając je o lokalne kursy dowozowe, parkingi P&R/B&R/K&R, oraz czytelną infrastrukturę przystankową i informacyjną.
- Stworzyć mapę luk transportowych, identyfikując miejscowości nieobsługiwane przez transport publiczny i objąć je elastycznymi rozwiązaniami – takimi jak transport na żądanie, mikrobusy gminne czy programy wspieranego carpoolingu.

- Wdrożyć taryfę powiatową, zintegrowaną z taryfami przewoźników regionalnych (w tym PKM), obejmującą zniżki społeczne (dla młodzieży, seniorów, osób z niepełnosprawnościami), a docelowo jeden system płatności dla różnych środków transportu.
- Zastosować mechanizmy kontraktowe z przewoźnikami, definiujące minimalne standardy jakości usług: punktualność, obsługę osób o ograniczonej mobilności, dostępność informacji, czystość pojazdów i przewidywalność rozkładów.

Działania te pozwolą na pełniejsze wykorzystanie kolei jako osi transportu regionalnego, a jednocześnie zapewnią mieszkańcom realny dostęp do usług transportu zbiorowego w codziennych relacjach lokalnych. Integracja przewozów, taryf i informacji – wsparta inwestycjami w punkty przesiadkowe i infrastrukturę rowerową – stanowi fundament planowanego systemu zrównoważonej mobilności w powiecie kościańskim.

V. KOLEJ JAKO RDZEŃ REGIONALNEGO SYSTEMU MOBILNOŚCI

Wnioski:

Kolej odgrywa w powiecie kościańskim kluczową rolę jako główna arteria transportowa – zarówno w relacjach zewnętrznych (Poznań, Leszno, Wrocław), jak i wewnętrznych. Przez teren powiatu przebiega linia kolejowa E59, obsługiwana przez Koleje Wielkopolskie, Polregio i PKP Intercity, z aż pięcioma czynnymi stacjami i przystankami pasażerskimi: Czempień, Oborzyska Stare, Kościan, Przysieka Polska oraz Stare Bojanowo. Taka gęstość punktów kolejowych stanowi wyjątkowy atut w skali regionu – umożliwiając budowę zrównoważonego systemu mobilności opartego na codziennym korzystaniu z kolei zarówno przez mieszkańców miast, jak i terenów wiejskich.

Dzięki wysokiej częstotliwości kursów oraz konkurencyjnym czasom przejazdu, kolej jest realną alternatywą dla transportu indywidualnego – zwłaszcza w kierunku Poznania. Jednak obecnie brakuje pełnej integracji infrastrukturalnej i organizacyjnej kolei z systemem mobilności lokalnej. Dowozy autobusowe do stacji są ograniczone (poza gminą Czempień), a wokół niektórych przystanków – w szczególności w Starym Bojanowie i Przysiece Polskiej – niewystarczająco rozwinięto zaplecze przesiadkowe i infrastrukturę rowerową.

Pomimo istniejącego potencjału przestrzennego (np. wokół stacji Kościan i Bojanowo), nie zagospodarowano w pełni możliwości stworzenia funkcjonalnych centrów mobilności, integrujących różne formy transportu: kolejowego, autobusowego, rowerowego i pieszego. Dotyczy to zarówno niedoboru miejsc typu P&R/B&R/K&R, jak i braku zorganizowanych przestrzeni do przesiadek (wiaty, oświetlenie, informacja pasażerska, infrastruktura rowerowa). Zbyt często także brakuje dogodnych, bezpiecznych i oświetlonych dojść pieszych oraz powiązań rowerowych ze stacjami.

Rekomendacje:

- Traktować kolej jako główną oś zrównoważonej mobilności publicznej w powiecie – wokół której budowany będzie cały system przesiadkowy (autobus + rower + pieszy); integracja rozkładów jazdy linii autobusowych z pociągami powinna stać się priorytetem organizacyjnym.
- Rozwinąć policentryczny układ węzłów przesiadkowych wokół stacji kolejowych, szczególnie w Kościanie, Bojanowie Starym, Głuchowie i Jerce – z pełnym zapleczem infrastrukturalnym (P&R, B&R, punkty mikromobilności, oświetlenie, tablice dynamiczne, biletomaty).
- Wprowadzić pilotażowy zintegrowany bilet powiatowo-kolejowy, umożliwiający w jednej taryfie połączenie dojazdu autobusem z miejscowości wiejskich do stacji i dalszej podróży pociągiem – np. we współpracy z Kolejami Wielkopolskimi i Wielkopolskim Transportem Regionalnym (WTR).
- Poprawić dostępność pieszo-rowerową do stacji – poprzez modernizację i budowę bezpiecznych dojazdów, oświetlonych tras rowerowych, stojaków, stref dojścia dla uczniów i seniorów, a także powiązanie ścieżek z projektowanymi trasami międzygminnymi i układem szkół, urzędów i usług.
- Zainwestować w poprawę otoczenia przystanków kolejowych – szczególnie Przysieki Polskiej, Starych Oborzysk i Starego Bojanowa – w których potencjał funkcjonalny nie jest dziś wykorzystany z powodu braków infrastrukturalnych i organizacyjnych.

VI. INFRASTRUKTURA PRZESIADKOWA I INTEGRACJA MIĘDZYMODALNA

Wnioski:

W obecnej strukturze transportowej powiatu kościańskiego brakuje wyraźnie zdefiniowanej i spójnej sieci punktów przesiadkowych, niezbędnej dla funkcjonowania zintegrowanego systemu mobilności. Poza węzłami w Czempiniu i Kościanie – które pełnią rolę głównych centrów przesiadkowych powiatu – pozostałe ośrodki (Śmigiel, Krzywiń) oraz przystanki kolejowe (Stare Bojanowo, Przysieka Polska, Oborzyska) nie dysponują odpowiednio rozwiniętym zapleczem obsługi przesiadek.

W miejscowościach takich jak Śmigiel czy Krzywiń przesiadki odbywają się w sposób incydentalny, bez zatok autobusowych, informacji pasażerskiej, stojaków rowerowych czy infrastruktury osłaniającej pasażerów (wiaty, zadaszenia, oświetlenie). Brakuje także bezpiecznych i czytelnych powiązań pieszych i rowerowych. Sytuacja ta utrudnia realizację podróży w modelu „od drzwi do drzwi”, obniża jakość usług transportu publicznego i pogłębia preferencję dla samochodu jako środka domyślnego.

Jednocześnie niektóre lokalizacje – jak Głuchowo Jerka czy Bojanowo Stare – posiadają potencjał przestrzenny i funkcjonalny do pełnienia roli lokalnych centrów mobilności, jednak dotąd nie zostały wyposażone w niezbędne elementy infrastruktury przesiadkowej ani ujęte

w systemowym modelu obsługi. Brakuje jednolitych standardów technicznych i wizualnych punktów przesiadkowych w skali powiatu, co utrudnia ich projektowanie i finansowanie w sposób spójny.

Rekomendacje:

- Zidentyfikować i rozbudować lokalne węzły przesiadkowe w mniejszych ośrodkach, takich jak Śmigiel (np. w rejonie rynku i planowanego węzła w Bojanowie Starym), Krzywiń (np. przy szkole i centrum zdrowia), Jerka (powiązania z linią kolejową), Głuchowo (dojazdy do planowanej strefy logistycznej i stacji kolejowej).
- Projektować standardowe, modułowe punkty przesiadkowe zawierające minimum: zatokę autobusową, wiatę, stojak rowerowy, oznakowanie, mapę lokalną, tablicę dynamicznej informacji pasażerskiej, ławkę, oświetlenie i elementy zieleni – z możliwością rozbudowy o ładowanie rowerów elektrycznych i infrastrukturę mikromobilności.
- Włączyć planowanie przesiadek w politykę przestrzenną gmin i powiatu – poprzez obowiązkowe uwzględnianie infrastruktury multimodalnej przy projektowaniu obiektów publicznych (szkół, hal sportowych, urzędów, placówek zdrowia), a także przy rewitalizacji przestrzeni rynkowych i centrów miejscowości.
- Uwzględnić rozwój węzłów przesiadkowych jako element synergiczny z rozwojem kolei, transportu autobusowego i infrastruktury rowerowej – w tym powiązać projektowanie przesiadek z siecią tras B&R i P&R oraz z działaniami w ramach ITS i informacji pasażerskiej.

Budowa spójnej, funkcjonalnej i rozpoznawalnej sieci punktów przesiadkowych – oparta na policentrycznym modelu mobilności – stanowi kluczowy warunek dla integracji lokalnych systemów transportowych z regionalnym kręgosłupem kolejowym. Dzięki rozwojowi infrastruktury przesiadkowej możliwe będzie ułatwienie codziennego dostępu do usług, edukacji i pracy mieszkańcom całego powiatu – niezależnie od wielkości miejscowości czy posiadanego środka transportu.

VII. CYFRYZACJA I SYSTEMY INFORMACYJNE (ITS)

Wnioski:

Na terenie powiatu kościańskiego nie funkcjonuje obecnie zintegrowany system informacji pasażerskiej ani (poza drobnymi wyjątkami) nowoczesne narzędzia ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych). Brakuje dynamicznych tablic przystankowych, zintegrowanych aplikacji mobilnych, elektronicznego biletu powiatowego oraz cyfrowych narzędzi do synchronizacji i przetwarzania danych przewozowych. Również planowanie podróży pomiędzy różnymi środkami transportu (kolej, autobus, rower) jest utrudnione – z powodu rozproszenia informacji i braku wspólnego standardu.

Dla użytkowników – szczególnie młodszych i aktywnych cyfrowo mieszkańców – oznacza to niską czytelność oferty, trudności w planowaniu przesiadek i ograniczone zaufanie do systemu transportu publicznego. Brak informacji w czasie rzeczywistym (np. o opóźnieniach, zmianach tras czy dostępności miejsc parkingowych) obniża konkurencyjność komunikacji zbiorowej wobec samochodu.

Na poziomie samorządowym brak jest zaawansowanych narzędzi analitycznych do monitorowania i optymalizacji układu mobilności. Nie są gromadzone dane dotyczące napełnień, punktualności, czasu przejazdu czy wykorzystania poszczególnych linii, co utrudnia reagowanie na zmieniające się potrzeby mieszkańców i ogranicza skuteczność planowania interwencji.

Rekomendacje:

- Opracować i wdrożyć powiatową strategię ITS, obejmującą: elektroniczny bilet (zintegrowany z taryfami przewoźników), dynamiczne rozkłady jazdy (tablice LED, e-rozkłady), systemy GPS do monitorowania pojazdów, cyfrowe narzędzia zarządzania punktualnością i dostępnością kursów.
- Zbudować zintegrowany system informacji pasażerskiej dla powiatu, wspólnego portalu internetowego i otwartej bazy danych rozkładowych, umożliwiających planowanie podróży i informowanie o opóźnieniach, przesiadkach i utrudnieniach w czasie rzeczywistym.
- Wprowadzić narzędzia cyfrowej ewaluacji mobilności, takie jak liczniki rowerowe, urządzenia GPS do śledzenia przepływów, analiza danych o czasie przejazdu i korelacji między środkami transportu (np. rower + kolej, autobus + kolej), co pozwoli optymalizować ofertę przewozową i planować inwestycje opartą na danych.
- Zapewnić kompatybilność systemów ITS z rozwiązaniami regionalnymi – w szczególności z Poznańskim Transportem Publicznym (PEKA), systemami Kolei Wielkopolskich, Wielkopolskiego Transportu Regionalnego (WTR) oraz wojewódzkimi aplikacjami mobilnymi (np. ePrzejazd, Wielkopolski System Transportowy).
- Montować inteligentne systemy sygnalizacji świetlnej.

Wdrożenie nowoczesnych narzędzi cyfrowych i systemów ITS będzie miało charakter horyzontalny – łącząc różne formy transportu w jedną spójną usługę mobilności. To warunek skutecznego planowania, zarządzania i promocji transportu publicznego w warunkach dynamicznych zmian demograficznych, technologicznych i przestrzennych.

VIII. POLITYKA PARKINGOWA I ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ DROGOWĄ

Wnioski:

Na terenie powiatu kościańskiego funkcjonują różnorodne, lokalnie wdrażane modele zarządzania przestrzenią parkingową, jednak brak jest jednolitej, skoordynowanej polityki

w skali całego obszaru. W Kościanie działa Strefa Płatnego Parkowania (SPP), a w Śmiglu – Strefa Ograniczonego Postoju (SOP). Obie formy pełnią funkcję regulacyjną w centrach miast, ograniczając długotrwałe parkowanie i promując rotację pojazdów. Pozostałe gminy – w tym Krzywiń, Czempień (poza węzłem kolejowym) i gmina wiejska Kościan – nie prowadzą aktywnej polityki parkingowej w przestrzeni publicznej.

Największym deficytem jest brak systemowego podejścia do zarządzania parkowaniem w powiązaniu z mobilnością zbiorową i aktywną. Poza węzłem przesiadkowym w Czempiniu – gdzie działa zintegrowany system informacji parkingowej (czujniki zajętości miejsc, tablice informacyjne) – nie funkcjonują narzędzia pozwalające na monitorowanie obłożenia, sterowanie ruchem czy analizę wykorzystania zasobów parkingowych. Nie wprowadzono rozwiązań takich jak dynamiczne opłaty, systemy kierowania ruchem do parkingów P&R, czy polityki ograniczeń wokół szkół, przedszkoli i stref dużego natężenia ruchu pieszego.

Brakuje również zintegrowanego systemu opłat i informacji – obejmującego różne lokalizacje i formaty parkowania (uliczne, przesiadkowe, sezonowe). Istniejące parkingi nie są powiązane z systemem transportu zbiorowego ani z siecią tras pieszo-rowerowych, co ogranicza ich rolę jako narzędzi wspierających mobilność intermodalną.

Rekomendacje:

- Rozwijać infrastrukturę typu Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride w lokalizacjach strategicznych – w tym w istniejących i planowanych węzłach: Czempień PKP, Kościan, Stare Bojanowo. Głuchowo, Jerka, Krzywiń.
- Przekształcać wybrane miejsca parkingowe w funkcjonalne punkty przesiadkowe lub przestrzenie piesze – szczególnie w rejonie szkół, targowisk, urzędów i placówek ochrony zdrowia, gdzie potrzebna jest poprawa dostępności pieszej, rowerowej i przesiadkowej.
- Wprowadzić zintegrowany system informacji o dostępności miejsc postojowych, powiązany z aplikacją mobilną i tablicami informacyjnymi – z funkcjami płatności, wskazania lokalizacji, rezerwacji miejsca i prowadzenia użytkownika do najbliższego parkingu z wolnymi miejscami.
- Ustandaryzować infrastrukturę i zasady parkowania wokół obiektów publicznych (szkół, ośrodków zdrowia, stref rekreacyjnych), uwzględniając potrzeby osób z ograniczoną mobilnością, rodziców z dziećmi oraz rowerzystów (np. miejsca krótkoterminowe, stojaki rowerowe, strefy dojścia pieszo).

Wdrożenie nowoczesnej, zintegrowanej polityki parkingowej pozwoli lepiej wykorzystać istniejące zasoby przestrzeni drogowej, zwiększyć efektywność systemu przesiadkowego, ograniczyć presję ruchu samochodowego w centrach miejscowości oraz zwiększyć konkurencyjność transportu zbiorowego i aktywnego w codziennej mobilności mieszkańców powiatu.

IX. MOBILNOŚĆ A ŚRODOWISKO I ZDROWIE MIESZKAŃCÓW

Wnioski:

Powiat stoi w obliczu pogarszających się wskaźników środowiskowych i zdrowotnych: wysoki poziom motoryzacji, emisje z pojazdów spalinowych, problemy z jakością powietrza (szczególnie w sezonie grzewczym), hałas komunikacyjny wzdłuż DW i S5. Brakuje zielonej infrastruktury wspierającej chłodzenie mikroklimatu w miastach i ochrony przed hałasem. Jednocześnie mieszkańcy coraz częściej dostrzegają korzyści zdrowotne wynikające z ruchu aktywnego – ale nie mają bezpiecznej i komfortowej infrastruktury.

Rekomendacje:

- Połączyć działania mobilnościowe z polityką zdrowotną i klimatyczną: tworzyć zielone korytarze mobilności (trasy pieszo-rowerowe z nasadzeniami, małą retencją, cieniowaniem).
- Promować mobilność aktywną jako prewencję chorób cywilizacyjnych: we współpracy z placówkami zdrowia i szkołami.
- W dłuższej perspektywie rozważyć wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (np. w centrach Kościana, Czempinia czy Śmigła) – z ograniczeniem ruchu pojazdów spalinowych w wybranych godzinach.
- Uwzględnić w ocenie projektów inwestycyjnych bilans korzyści zdrowotno-środowiskowych (zmniejszenie emisji, wzrost aktywności fizycznej).

Integracja polityki transportowej z celami środowiskowymi i zdrowotnymi pozwoli budować system mobilności odpowiadający na wyzwania XXI wieku – nie tylko dostępny i funkcjonalny, ale również wspierający zdrowie publiczne, klimat i jakość życia mieszkańców powiatu kościańskiego.

X. PARTNERSTWA, KOORDYNACJA I INTEGRACJA INSTYTUCJONALNA

Wnioski:

Pomimo rozbudowanej aktywności gmin i powiatu, brakuje formalnych i trwałych struktur współpracy. Działania są rozproszone, często nieskoordynowane, a partnerstwa oparte na doraźnych porozumieniach. Brakuje ciała koordynacyjnego, które odpowiadałoby za synchronizację projektów, wspólne planowanie i aplikowanie o fundusze. Powiat – jako jednostka nadrzędna terytorialnie – ma potencjał, by pełnić funkcję integratora działań i lidera rozwoju regionalnego systemu mobilności.

Rekomendacje:

- Rozważyć powołanie Zespołu ds. Zrównoważonej Mobilności – z udziałem przedstawicieli wszystkich gmin, starostwa, organizacji społecznych i operatorów transportu.
- Organizować regularne forum mobilności lokalnej – służące wymianie dobrych praktyk, uzgodnieniu priorytetów inwestycyjnych i wspólnej promocji.

XI. WDRAŻANIE, MONITORING I ZARZĄDZANIE STRATEGIĄ**Wnioski:**

Program zrównoważonej mobilności dla powiatu kościańskiego ma solidne podstawy diagnostyczne, jednak jego skuteczność będzie zależała od ciągłego zarządzania, ewaluacji i elastyczności w dostosowaniu do zmieniających się warunków. Obecnie brakuje systemu monitoringu, raportowania postępów i aktualizacji priorytetów. Bez tych mechanizmów trudno będzie utrzymać zaangażowanie samorządów i opinii publicznej.

Rekomendacje:

- Przyjąć 5-letni cykl rewizji programu mobilności z okresowym raportem wdrożeniowym (np. na wzór „Raportu o stanie powiatu”).
- Wprowadzić lokalne wskaźniki mobilności: liczba km nowych tras rowerowych, odsetek podróży rowerem, liczba pasażerów transportu publicznego, poziom satysfakcji mieszkańców.
- Zapewnić transparentność wdrażania: publiczna mapa inwestycji, konsultacje kolejnych etapów, publikowanie wyników ewaluacji.

4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w powiecie kościańskim

Planowanie mobilności w horyzoncie roku 2035 musi uwzględniać niepewność rozwojową, dynamikę zmian technologicznych, presje środowiskowe i zmieniające się potrzeby demograficzne. Scenariusze rozwoju nie są prognozą, lecz narzędziem planowania strategicznego – pozwalają zrozumieć możliwe ścieżki rozwoju w zależności od przyjętych decyzji, zaangażowania interesariuszy i dostępnych zasobów.

Dla powiatu kościańskiego zaproponowano trzy scenariusze:

- bazowy – zakładający utrzymanie obecnych trendów,
- aktywności mobilnej – wyznaczający kierunek transformacji systemu w stronę zdrowego, zrównoważonego modelu,
- scenariusz przejściowy – oparty na stopniowej ewolucji systemu, kompromisie między realiami a ambicją.

4.1. Scenariusz bazowy („business as usual”)

Scenariusz bazowy opisuje rozwój systemu mobilności miejskiej w powiecie kościańskim w przypadku braku systemowej interwencji, utrzymania obecnych paradygmatów transportowych oraz dalszego fragmentarycznego prowadzenia polityki mobilności. Zakłada on kontynuację obecnych trendów: dominację transportu samochodowego, rozproszone planowanie inwestycyjne, słabą koordynację działań między gminami oraz ograniczone zdolności wdrożeniowe po stronie samorządów.

To scenariusz „kontynuacji inercyjnej”, w której brak zewnętrznych bodźców lub politycznej determinacji prowadzi do pogłębiania się istniejących barier w dostępie do mobilności i utrwalenia modelu wykluczenia transportowego na poziomie mikrospołeczności.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

W tym wariantcie powiat i gminy nie wdrażają zintegrowanego modelu zarządzania mobilnością. Każda jednostka prowadzi własne, punktowe działania – buduje lokalne odcinki ścieżek rowerowych, wspiera komunikację szkolną, ale brakuje wspólnej strategii wdrożeniowej, integracji taryfowej i harmonizacji rozkładów jazdy.

Brak jest instytucji pełniącej funkcję operatora lub koordynatora systemu transportowego, a polityka przestrzenna pozostaje zdominowana przez perspektywę drogową i samochodową. Dokumenty planistyczne nie są aktualizowane w duchu mobilności zrównoważonej.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

W scenariuszu bazowym utrwała się model samochodu-centryczny. Wzrost liczby pojazdów na gospodarstwo domowe skutkuje dalszym rozpraszaniem osadnictwa (urban sprawl) i uzależnieniem od transportu indywidualnego nawet na bardzo krótkie dystanse.

Mieszkańcy – szczególnie w mniejszych miejscowościach – coraz rzadziej korzystają z transportu publicznego, który uznają za niewydolny, nieprzewidywalny i nieatrakcyjny. Utrwała się podział społeczny: mobilność staje się funkcją posiadania samochodu. Seniorzy, młodzież, osoby z niepełnosprawnościami i osoby o niższych dochodach są coraz bardziej wykluczeni z życia społecznego z powodu ograniczeń w dostępie do transportu.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Inwestycje w infrastrukturę pieszo-rowerową realizowane są lokalnie, bez koordynacji przestrzennej. Powstają krótkie, niespójne odcinki ścieżek rowerowych, często bez kontynuacji po przekroczeniu granicy administracyjnej gminy. Większość z nich ma charakter rekreacyjny – brakuje tras dojazdowych do stacji, szkół, zakładów pracy.

Transport publiczny pozostaje niedostosowany do realnych potrzeb mieszkańców. Wiele miejscowości wiejskich obsługiwanych jest tylko przez transport szkolny. Nie powstają nowe linie, nie ma elastycznych rozwiązań typu transport na żądanie. Brakuje przystanków z zapleczem infrastrukturalnym – większość nie ma wiat, oświetlenia, dostępu do informacji. Nie wdraża się systemów ITS. Brakuje cyfrowej aplikacji pasażerskiej, zintegrowanej informacji o połączeniach, dynamicznych tablic czy systemów e-biletowych. Dane nie są zbierane ani analizowane w sposób systematyczny.

Aspekty środowiskowe i zdrowotne

W tym scenariuszu system mobilności nie przyczynia się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń ani hałasu. Wzrasta liczba pojazdów spalinowych, a zanieczyszczenie powietrza w Kościanie, Śmiglu i Czempiniu osiąga wartości przekraczające normy WHO w sezonie grzewczym.

Zaniedbywana jest infrastruktura piesza, co skutkuje mniejszą aktywnością fizyczną mieszkańców, zwłaszcza dzieci i seniorów. Coraz więcej uczniów dowożonych jest samochodami – co skutkuje chaosem drogowym wokół szkół i dalszym ograniczeniem samodzielności dzieci.

Brak działań edukacyjnych i promocji zdrowego stylu życia pogłębia dystans między potencjalnymi korzyściami zdrowotnymi a realnymi praktykami codziennymi.

Skutki przestrzenne i społeczne

- Presja urbanistyczna na rozlewanie się zabudowy w strefie podmiejskiej Kościana i Czempinia (brak transportu zbiorowego → inwestycje indywidualne na obrzeżach),

- Konflikty przestrzenne o miejsca parkingowe w centrach miast – zatłoczenie, zmniejszenie jakości przestrzeni publicznych,
- Spadek aktywności społecznej i izolacja grup wykluczonych transportowo,
- Zahamowanie wzrostu atrakcyjności osiedleńczej i inwestycyjnej mniejszych gmin – brak dostępności komunikacyjnej osłabia ich pozycję w regionie.

Potencjalne ryzyka i długofalowe konsekwencje:

- Wzrost kosztów eksploatacji systemu drogowego (remonty, bezpieczeństwo),
- Pogarszający się stan zdrowia publicznego (siedzący tryb życia, stres transportowy),
- Niemożność realizacji celów środowiskowych na poziomie powiatu i województwa,
- Utrata dostępności usług publicznych w peryferiach,
- Trwała utrata społecznego poparcia dla inwestycji zbiorowych – efekt „system nie działa”.

4.2. Scenariusz aktywności mobilnej (mobilność zdrowa, dostępna i niskoemisyjna)

Scenariusz aktywności mobilnej opisuje ścieżkę rozwoju powiatu kościańskiego jako terytorium, które celowo i konsekwentnie odchodzi od modelu transportu zależnego od samochodu prywatnego i przechodzi do zintegrowanego, zdrowego, klimatycznie odpowiedzialnego i inkluzywnego systemu mobilności. W tym wariantcie powiat nie tylko implementuje polityki spójne z dokumentami strategicznymi województwa i UE, ale także tworzy własną tożsamość jako region przyjazny człowiekowi i środowisku.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

W scenariuszu aktywności mobilnej powiat kościański staje się koordynatorem i animatorem współpracy międzygminnej. Powstaje jednostka (np. Zespół ds. Mobilności), która odpowiada za integrację działań transportowych, koordynację rozkładów, planowanie infrastruktury pieszo-rowerowej i wspólne aplikowanie o fundusze zewnętrzne.

Dokumenty strategiczne gmin i powiatu zostają uaktualnione i zharmonizowane. Wprowadzona zostaje strategia spójności mobilnościowej, w której projekty będą oceniane pod kątem jego wpływu na mobilność pieszą, rowerową i zbiorową.

Planowanie przestrzenne zaczyna uwzględniać zasady „mobilności kompaktowej”: ograniczanie suburbanizacji, lokalizowanie usług i szkół w centrach miejscowości, eliminowanie barier w dostępie pieszym i rowerowym.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Mieszkańcy stopniowo zmieniają sposób przemieszczania się: dzieci częściej chodzą same do szkół, seniorzy korzystają z rowerów elektrycznych, rodziny planują zakupy pieszo lub łącząc podróż pociągiem z rowerem. Transport samochodowy nie znika, ale przestaje być koniecznością – staje się jedną z opcji.

Aktywność fizyczna odzyskuje status normalności – ruch pieszy i rowerowy traktowane są nie jako wyjątek, ale jako codzienny element stylu życia. Rośnie akceptacja społeczna dla rozwiązań takich jak ograniczenie prędkości, strefy uspokojonego ruchu, pierwszeństwo pieszych na skrzyżowaniach czy zwężanie jezdni na rzecz zieleni i chodników.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Transport publiczny:

- Powiat tworzy zintegrowaną sieć przewozów autobusowych z koordynowaną siatką linii oraz rozważy wspólną taryfą i bilet zintegrowany z koleją.
- Przystanki są modernizowane: pojawiają się wiaty, oświetlenie, tablice dynamiczne, stojaki rowerowe, punkty do ładowania e-rowerów, stacje naprawy rowerów.
- Wszystkie rozkłady jazdy dostępne są online i w aplikacji, która umożliwia planowanie podróży „od drzwi do drzwi”.

Infrastruktura pieszo-rowerowa:

- Tworzona jest ponadlokalna, modułarna sieć tras rowerowych, która łączy wszystkie miasta powiatu i większość większych wsi z węzłami przesiadkowymi oraz liniami autobusowymi.
- Trasy mają jednolity standard: szerokość, separacja, oznakowanie, odwodnienie.
- Rozwija się system ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg powiatowych, bezpieczne przejścia dla pieszych przy szkołach, przystankach i ośrodkach zdrowia.
- Powstają punkty integracji mobilności lokalnej: minihuby przesiadkowe w centrach miejscowości (np. Jerka, Głuchowo) z miejscami odpoczynku, stojakami, zapleczem edukacyjnym.

Aspekty środowiskowe, zdrowotne i edukacyjne

Środowisko:

- Dzięki ograniczeniu ruchu samochodowego w centrach miast, wprowadzeniu stref czystego transportu i rozwinięciu e-mobilności, spada poziom emisji CO₂, NO_x i pyłów.
- Zwiększa się retencja zieleni w przestrzeniach mobilnościowych – nasadzenia wzdłuż tras rowerowych, parki linearne, zielone przystanki, ogrody deszczowe, zbiorniki retencyjne, drzewa i zadrzewienia.

Zdrowie publiczne:

- Wzrasta poziom aktywności fizycznej społeczeństwa – codzienna mobilność staje się formą profilaktyki chorób cywilizacyjnych.
- Dzieci uczą się samodzielnego poruszania się po okolicy – zyskują autonomię i pewność siebie.
- Spada liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów dzięki poprawie infrastruktury i edukacji drogowej.

Edukacja:

- Programy szkolne uwzględniają elementy edukacji mobilnościowej: konkursy, rajdy, patrole piesze, edukacja o zmianach klimatu i ruchu drogowym.
- Samorzady prowadzą kampanie edukacyjne w mediach.
- Szkoły i placówki publiczne stają się ambasadorami mobilności lokalnej.

Skutki przestrzenne i społeczne

- Centra miast i miasteczek odzyskują swoją funkcję społeczną i handlową – mniej aut, więcej ludzi.
- Tereny wiejskie stają się miejscem realnie zamieszkalnym, a nie tylko „sypialnią” – dzięki autonomii w przemieszczaniu się bez auta.
- Powstają nowe powiązania społeczne – mieszkańcy spotykają się na trasach, przystankach, w hubach mobilności.
- Powiat buduje swoją markę jako obszar przyjazny dla rodzin, seniorów, turystów i inwestorów – z dostępem do zdrowej przestrzeni i wysokiej jakości usług mobilnych.

Ryzyka i wyzwania transformacyjne

- Wysokie koszty wdrożenia systemowego – wymaga koordynacji, środków i kadr.
- Konieczność konsekwentnego przywództwa politycznego – potrzebna zgoda między gminami, wspólne priorytety i podział ról.
- Ryzyko oporu społecznego wobec ograniczeń samochodowych – wymaga dobrego PR, komunikacji i edukacji.
- Wymóg wypracowania nowej kultury instytucjonalnej – JST muszą nauczyć się współpracować ponad granicami i sektorami.

4.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)

Scenariusz przejściowy stanowi realistyczny kompromis między ambicjami transformacyjnymi a ograniczeniami instytucjonalnymi, finansowymi i społeczno-kulturowymi. Zakłada wdrażanie zrównoważonej mobilności stopniowo i selektywnie, z wykorzystaniem istniejących zasobów i w oparciu o realistyczne ramy wdrożeniowe. Oparty jest na zasadzie „uczmy się przez

działanie” – zamiast rewolucji, przyjmuje strategię celowej ewolucji, testowania rozwiązań, skalowania sprawdzonych praktyk i stopniowej zmiany nawyków transportowych mieszkańców.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

Powiat kościański nie tworzy nowej jednostki zarządzającej mobilnością, ale powołuje międzywydziałowy zespół koordynacyjny ds. wdrażania programu, złożony z przedstawicieli powiatu i wszystkich gmin. Działania planistyczne są skoordynowane dzięki regularnym spotkaniom, wspólnym zestawieniom inwestycji, ustalaniu wspólnych standardów infrastrukturalnych.

Zamiast pełnej integracji taryfowej, wprowadzane są uproszczone rozwiązania: bilety miesięczne honorowane przez kilku przewoźników, wspólne mapy przystanków i linie łączone, nawet przy różnych operatorach. Rozkłady jazdy są synchronizowane dla wybranych linii i godzin szczytu (np. dowozy do pociągów rano, powroty po 15:00–16:00).

Planowanie przestrzenne nadal prowadzone jest na poziomie gmin, ale pojawiają się mechanizmy koordynacyjne – np. wspólne konsultacje planów miejscowych w pasie tras rowerowych ponadgminnych.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Zmiana nawyków przebiega inkrementalnie. Mieszkańcy nie rezygnują masowo z samochodów, ale uczą się nowych form przemieszczania się w konkretnych sytuacjach:

- Rower do szkoły lub na zakupy (bo powstała dobra trasa).
- Pieszko do przystanku (bo zbudowano chodnik i oświetlono drogę).
- Autobus do lekarza (bo wprowadzono linię gminną z dogodną godziną i przesiadką na kolej).

Równocześnie rozwija się świadomość społeczna: mieszkańcy zaczynają postrzegać samochód nie jako jedyny środek transportu, ale jako jedną z wielu opcji. Rodziny testują jazdę rowerową w weekend, dzieci uczą się samodzielnie przemieszczać, młodzież korzysta z aplikacji mobilnej do sprawdzania rozkładów jazdy.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Infrastruktura pieszo-rowerowa:

- Powstaje modularnie i funkcjonalnie – w pierwszej kolejności realizowane są odcinki najbardziej potrzebne: dojścia do szkół, ciągi do przystanków, trasy łączące wsie z miastami.
- Pojawia się jednolity standard tras rowerowych (szerokość, separacja, oznakowanie), który staje się punktem odniesienia w każdej gminie.

- Ścieżki rowerowe projektowane są w formule ciągów pieszo-rowerowych tam, gdzie separacja jest niemożliwa – z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Transport publiczny:

- Wdrażany jest system podstawowy + uzupełniający – główne linie autobusowe powiatu kursują regularnie, linie gminne pełnią rolę dowozową do stacji PKP i centrów gmin.
- Nie wszystkie gminy wprowadzają pełny system przesiadek czy taryfy zintegrowanej, ale większość honoruje jeden bilet miesięczny.

Systemy ITS:

- Rozwijane są pilotaże: dynamiczne rozkłady na najważniejszych przystankach/węzłach przesiadkowych, prosta aplikacja mobilna z rozkładami i informacją o spóźnieniach.
- Systemy liczenia pasażerów i rowerzystów wprowadzane są na wybranych odcinkach.

Aspekty zdrowotne, środowiskowe i edukacyjne

- Inwestycje w infrastrukturę idą w parze z działaniami edukacyjnymi: konkursy, rajdy, materiały promujące mobilność, kampanie z udziałem lokalnych szkół i organizacji.
- Powiat wdraża lokalne programy zdrowotne, promujące ruch pieszy i rowerowy jako formę profilaktyki.
- Redukcja emisji i hałasu w miastach zachodzi stopniowo, ale zauważalnie – dzięki uspokojeniu ruchu, poprawie jakości nawierzchni i ograniczeniu tranzytu.

Skutki przestrzenne i społeczne

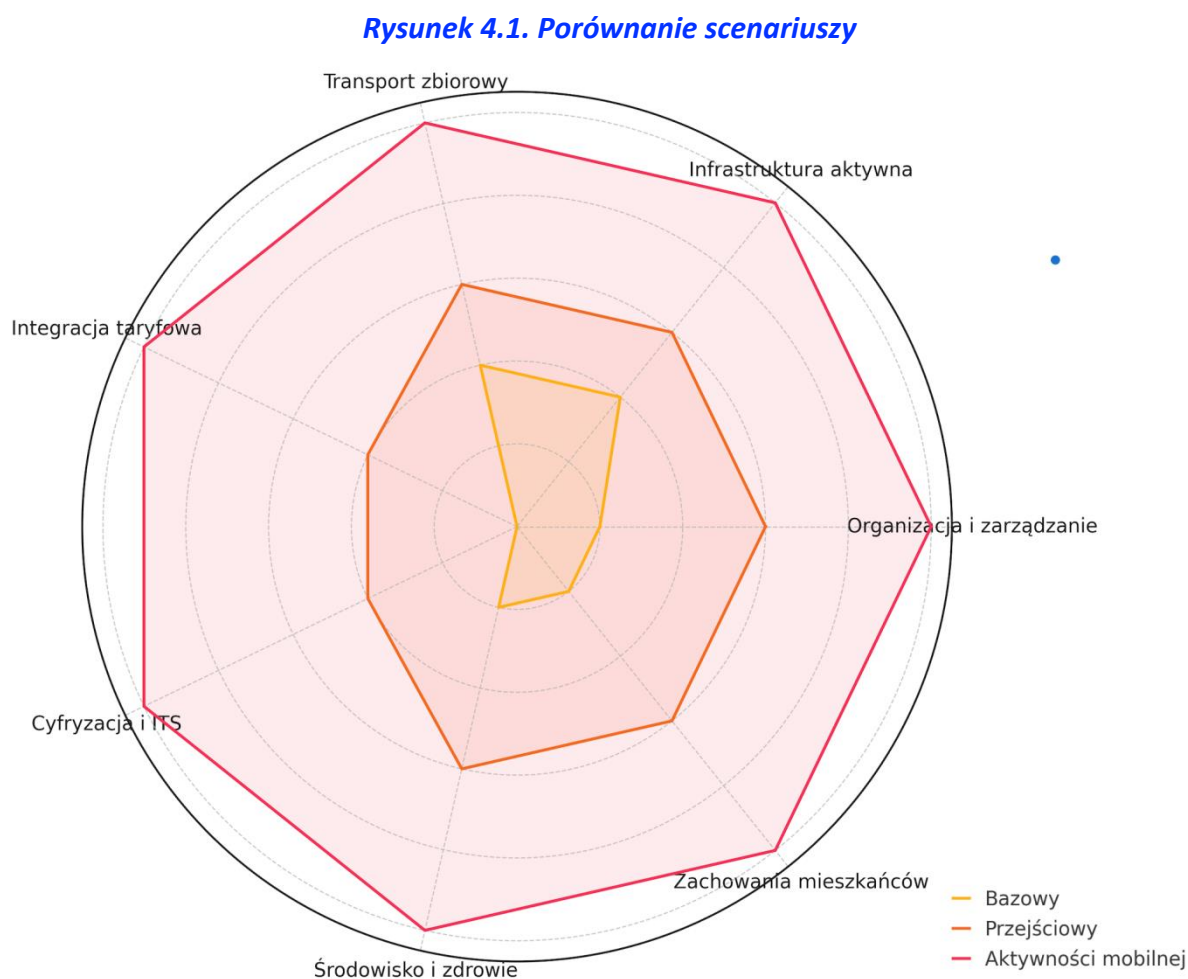
- W centrach miast następuje delikatna reurbanizacja: więcej przestrzeni pieszych, lepsza jakość chodników, zieleni, placów.
- Tereny wiejskie zyskują lepszą integrację funkcjonalną z miastami – dzięki trasom rowerowym i liniom autobusowym poprawia się dostęp do usług.
- Stopniowo zanika podział na „mobilnych” i „niemobilnych” – mieszkańcy zaczynają postrzegać przestrzeń jako dostępną także bez samochodu.

Ryzyka i ograniczenia

- Nierówne tempo wdrażania między gminami – jedne idą szybciej, inne zostają w tyle, co może prowadzić do frustracji.
- Część inwestycji opóźnia się z powodu barier administracyjnych, wykupu gruntów, sporów kompetencyjnych.
- Mimo wzrostu świadomości, nie wszyscy mieszkańcy są gotowi do zmiany nawyków – wymaga to długotrwałego wsparcia, promocji i edukacji.
- Konieczne są kompromisy – np. trasy pieszo-rowerowe zamiast pełnej separacji, linie autobusowe tylko w określonych godzinach, uproszczone systemy ITS.

4.4. Wybór scenariusza

Rysunek 4.1. przedstawia porównanie wszystkich scharakteryzowanych wcześniej scenariuszy. Zawiera on 7 kluczowych kategorii. Każdy scenariusz został oceniony w skali 0–5. Im większe pokrycie obszaru na wykresie, tym bardziej kompleksowy, spójny i zrównoważony system mobilności.



Źródło: Opracowanie własne

Z wykresu radarowego wynika jednoznacznie, że scenariusz aktywności mobilnej to jedyny wariant, który zapewnia spójną i systemową poprawę we wszystkich strategicznych obszarach mobilności: od organizacji i infrastruktury, przez transport zbiorowy i cyfryzację, aż po kwestie środowiskowe i społeczne. Jego pełne pokrycie wykresu oznacza nie tylko rozbudowę infrastruktury, ale także zmianę mentalności, struktur instytucjonalnych i stylu życia mieszkańców. To scenariusz, który nie „naprawia systemu”, lecz go przekształca – odpowiadając na wyzwania XXI wieku: zmiany klimatyczne, starzenie się populacji,

wykluczenie mobilnościowe i potrzebę zwiększenia atrakcyjności osiedleńczej i inwestycyjnej regionu.

Wybór scenariusza aktywności mobilnej to nie wyłącznie decyzja transportowa – to wybór przyszłościowego modelu rozwoju lokalnego, w którym dostępność nie zależy od posiadania samochodu, a mobilność staje się usługą publiczną, zdrowotną i klimatyczną. To jedyny wariant, który rzeczywiście realizuje cele dokumentów krajowych, wojewódzkich i unijnych, i który może przyciągnąć znaczące środki zewnętrzne. Wszystkie inne scenariusze – choć tańsze lub mniej kontrowersyjne – są niepełne, reaktywne i w dłuższej perspektywie generują znacznie wyższe koszty społeczne, środowiskowe i infrastrukturalne. Scenariusz aktywności to inwestycja w trwałą jakość życia.

5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

5.1. Wizja transport i mobilności do 2035 roku

Powiat kościański ma następującą wizję zrównoważonej mobilności do 2035 roku:

W 2035 roku powiat kościański stanie się obszarem zintegrowanej, zdrowej i dostępnej mobilności, w którym transport służy nie tylko przemieszczaniu się, lecz również budowaniu spójności społecznej, ochronie środowiska i wzmocnieniu lokalnej gospodarki.

Wizja zakłada integrację różnych form transportu (pieszo, rower, autobus, kolej, samochód elektryczny) w jednolity system, który służy potrzebom lokalnej społeczności – zarówno w miastach, jak i we wsiach całego powiatu. Realizacja tej wizji oznacza poprawę jakości życia mieszkańców: mniejsze korki i emisje spalin w centrach miejscowości, więcej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, lepszy dostęp do usług dzięki efektywnemu transportowi zbiorowemu oraz wyższą kulturę mobilności. Nasza wizja opiera się na kilku wzajemnie uzupełniających się filarach:

Filar 1: Infrastruktura przyjazna zrównoważonej mobilności: Rozbudowana i utrzymana infrastruktura transportowa, która sprzyja ruchowi pieszemu i rowerowemu, a także integruje różne środki transportu. Oznacza to nowe chodniki i ścieżki rowerowe łączące miejscowości powiatu (np. rowerowa obwodnica Kościana, ciągi pieszo-rowerowe między Kościanem, Śmigłem, Czempiniem i Krzywiniem), bezpieczne parkingi Park&Ride przy węzłach przesiadkowych (stacje kolejowe w Kościanie Bojanowie Starym i Czempiniu, węzły w Głuchowie i Jerce) oraz dogodną infrastrukturę przystankową. Infrastruktura drogowa będzie projektowana kompleksowo i bez barier – tak aby seniorzy, osoby o ograniczonej mobilności czy rodzice z dziećmi mogli korzystać z niej bez przeszkód (niskie krawężniki, podjazdy, ławki i zadaszenia na przystankach).

Filar 2: Sprawny i dostępny transport publiczny: Zintegrowany system transportu zbiorowego o wysokiej jakości, który stanowi realną alternatywę dla samochodu. Wizja zakłada częste, punktualne i wygodne połączenia autobusowe wewnątrz powiatu oraz ich synchronizację z kolejami regionalnymi (Poznańska Kolej Metropolitalna). Wprowadzone zostaną nowe linie (np. Głuchowo-Kościan, Krzywiń-Jerka-Kościan) lub usługi transportu na żądanie dla rozproszonych wsi, tak aby także mieszkańcy mniejszych miejscowości mieli zapewniony dojazd do szkół, pracy, przychodni czy urzędów o różnych porach dnia. Ujednolicona taryfa i wspólne bilety (kolej–autobus) ułatwią przesiadki, a nowoczesne rozwiązania informacyjne

(aplikacje mobilne, tablice z rozkładami w czasie rzeczywistym) sprawią, że korzystanie z komunikacji publicznej będzie proste i przewidywalne. Dzięki temu udział transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców znacząco wzrośnie, odciążając drogi i redukując wykluczenie transportowe osób bez własnego auta.

Filar 3: Aktywna mobilność i ochrona środowiska: Promowanie mobilności aktywnej (ruch pieszy i rowerowy) oraz niskoemisyjnej jako fundament zrównoważonego transportu. Do 2035 roku powiat stworzy spójną sieć tras rowerowych, w tym dokończy brakujące odcinki między gminami (np. połączenie Kościan–Przysieka Polska–Śmigiel) oraz rozwinie infrastrukturę dla pieszych w centrach wszystkich miejscowości. Rower stanie się popularnym środkiem codziennych dojazdów – wspieranym przez stojaki i parkingi rowerowe w miejscach docelowych oraz być może system wypożyczalni rowerów (np. elektrycznych) dostępny także na obszarach wiejskich. Wszystkie działania infrastrukturalne i organizacyjne będą podejmowane z myślą o ochronie środowiska: ograniczeniu hałasu i emisji z transportu, zwiększeniu udziału pojazdów zeroemisyjnych oraz zazielenianiu przestrzeni ulicznej. Efektem będzie czystsze powietrze i zdrowsze, bardziej atrakcyjne otoczenie – transport przyjazny klimatowi stanie się codziennością.

Filar 4: Bezpieczeństwo i inteligentne zarządzanie ruchem: Priorytetem jest bezpieczeństwo ruchu drogowego – do 2035 dążymy do znacznego ograniczenia ofiar śmiertelnych na drogach powiatu. Poprawimy infrastrukturę na najbardziej niebezpiecznych odcinkach i skrzyżowaniach (np. doświetlenie przejść dla pieszych, ronda zamiast kolizyjnych skrzyżowań, wyznaczenie stref ograniczonej prędkości w centrach wsi). Powstaną nowoczesne systemy zarządzania ruchem (ITS), które zwiększą płynność i bezpieczeństwo: radarowe wyświetlacze prędkości w miejscach zagrożeń, sygnalizacje świetlne z detekcją pieszych i dostosowaniem do natężenia ruchu, czy inteligentne przejścia dla pieszych. Dzięki analizie danych o ruchu na głównych trasach (m.in. drogi krajowe i wojewódzkie przecinające powiat) możliwe będzie lepsze planowanie inwestycji i sterowanie ruchem w czasie rzeczywistym. Transport w powiecie będzie płynny, bezpieczny i efektywnie zarządzany cyfrowo, co skróci czasy przejazdów i zminimalizuje ryzyko kolizji.

Filar 5: Edukacja i kultura mobilności: Zrównoważona mobilność oprze się nie tylko na infrastrukturze i technologii, ale również na zmianie postaw społecznych. Administracja samorządowa z obszaru powiatu kościańskiego będzie prowadził stałe działania edukacyjne i promocyjne, aby zwiększać świadomość mieszkańców na temat korzyści ekologicznych, zdrowotnych i ekonomicznych wynikających z wyboru alternatywnych środków transportu. Kampanie informacyjne (w szkołach, miejscach pracy i mediach lokalnych) zachęcą do współdzielenia przejazdów, jazdy rowerem czy korzystania z autobusów. Organizowane będą wydarzenia w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności, dni bez samochodu, konkursy dla szkół na temat bezpieczeństwa na drodze itp. Edukacja obejmie także szkolenia z zakresu bezpiecznej jazdy rowerem, poruszania się elektrycznymi

hulajnogami czy udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków. W efekcie wzrośnie kultura mobilności – zmniejszy się uzależnienie od samochodu prywatnego, a mieszkańcy będą bardziej świadomie wybierać środki transportu, dbając o siebie nawzajem i środowisko.

Wizja zrównoważonej mobilności w powiecie kościańskim jest ambitna, ale osadzona w realnym lokalnym kontekście – opiera się na istniejących zasobach i rosnącej gotowości mieszkańców do zmiany codziennych nawyków transportowych. Badania wskazują, że znaczna część mieszkańców deklaruje chęć ograniczenia korzystania z samochodu, jeśli pojawi się realna, atrakcyjna alternatywa – sprawna komunikacja publiczna, bezpieczna infrastruktura rowerowa i lepszy dostęp do kolei.

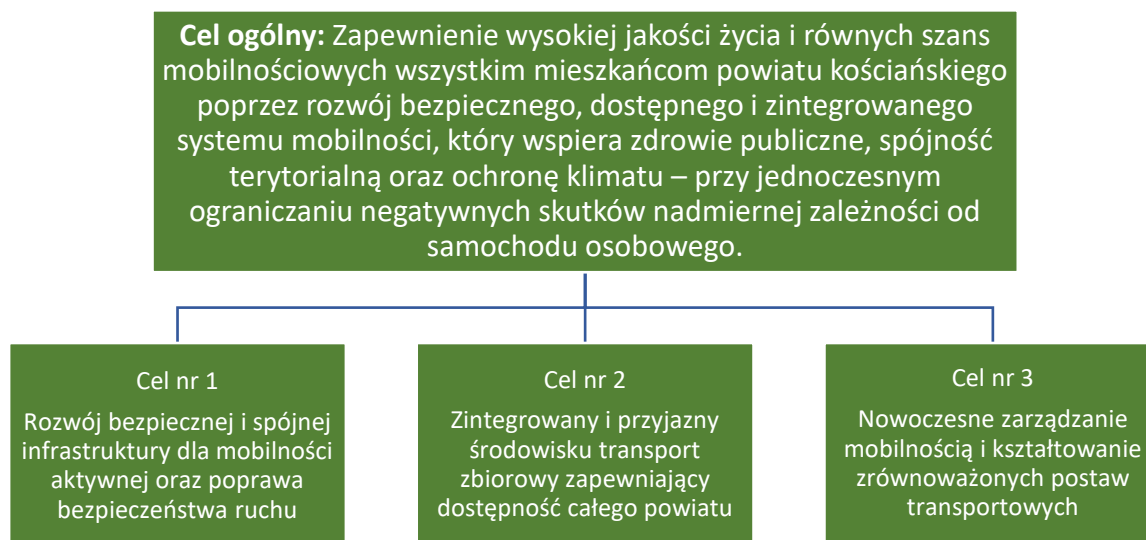
Coraz więcej mieszkańców dostrzega korzyści wynikające z korzystania z roweru i pociągu – zarówno pod względem komfortu, jak i oszczędności czasu i pieniędzy. Gotowość do przesiadki deklarują osoby w różnym wieku i z różnych części powiatu, co pokazuje, że potencjał zmiany jest powszechny i obejmuje zarówno miasta, jak i wsie.

Powiat wykorzysta ten potencjał, opierając rozwój mobilności do 2035 roku na swoich mocnych stronach: kompaktowej strukturze przestrzennej, aktywnej i świadomej społeczności lokalnej, dostępności linii kolejowej (z pięcioma stacjami i przystankami), rozwijającej się sieci dróg oraz dynamicznie wdrażanych inwestycjach w infrastrukturę przesiadkową, rowerową i ITS. To właśnie zrównoważony system transportowy – oparty na integracji kolei, autobusów, roweru i ruchu pieszego – ma stać się podstawą codziennej mobilności mieszkańców oraz fundamentem rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego powiatu w najbliższych latach.

5.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

Aby urzeczywistnić powyższą wizję, określono zestaw strategicznych celów do osiągnięcia w perspektywie roku 2035. Cele te uwzględniają specyfikę powiatu kościańskiego oraz koncentrują się na obszarach kluczowych dla zrównoważonej mobilności: transporcie rowerowym, komunikacji zbiorowej, elektromobilności, bezpieczeństwie ruchu i edukacji. Dla każdego celu zdefiniowano mierzalne wskaźniki, które pozwolą monitorować postępy w realizacji programu (Rysunek 5.1):

Rysunek 5.1. Układ celów Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego



Źródło: Opracowanie własne

Tak skonstruowany system celów ma prowadzić do stworzenia harmonijnego i efektywnego systemu transportowego, który odpowiada na indywidualne i zbiorowe potrzeby mieszkańców powiatu kościańskiego. Dąży on do zapewnienia równego dostępu do usług mobilności – zarówno dla mieszkańców miast, jak i wsi – oraz do zwiększenia bezpieczeństwa, wygody i przewidywalności podróży. Dzięki integracji różnych środków transportu, rozbudowie infrastruktury pieszo-rowerowej oraz promocji zachowań proekologicznych, powiat kościański stanie się wzorem zrównoważonej mobilności dla innych powiatów ziemskich w Wielkopolsce. Poprzez racjonalne inwestycje, partnerstwa lokalne i działania edukacyjne, system mobilności będzie służyć poprawie jakości życia, spójności społecznej i ochronie środowiska

Cel strategiczny 1: Rozwój bezpiecznej i spójnej infrastruktury dla mobilności aktywnej oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu

Uzasadnienie i kierunki działania: Powiat kościański charakteryzuje się policentryczną strukturą osadniczą – istnieje kilka ośrodków miejskich (Kościan, Czempin, Śmigiel, Krzywiń) oddalonych od siebie o kilkanaście kilometrów, co stwarza naturalne warunki do przemieszczania się na krótkich dystansach. Mocną stroną (SWOT) jest wysoka gotowość mieszkańców do korzystania z alternatywnych form transportu – niemal wszyscy mieszkańcy posiadają rowery, a wiele podróży wewnątrz powiatu to dystanse do 2–5 km, sprzyjające pieszym i rowerom.

Słabą stroną jest jednak brak spójnej, ponadgminnej sieci tras rowerowych i pieszych o charakterze użytkowym. Obecna infrastruktura jest fragmentaryczna i często ogranicza się do krótkich odcinków rekreacyjnych lub dróg w centrach miast, brakuje natomiast bezpiecznych ciągów łączących miasta powiatu (np. rowerowa obwodnica Kościana, odcinki Kościan–Śmigiel, Kościan–Krzywiń) oraz zapewniających dojazd do stacji kolejowych, węzłów przesiadkowych i szkół poza obszarem miasta. Niedostateczny rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich oraz brak jednolitych standardów technicznych (nawierzchnia, szerokość, oznakowanie, odwodnienie, oświetlenie) ograniczają komfort i bezpieczeństwo użytkowników oraz utrudniają rozwój mobilności multimodalnej. Konsekwencją jest zagrożenie utrwalania dominacji samochodu nawet na krótkich trasach i wysokie ryzyko wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu. Analiza bezpieczeństwa wskazuje, że stan techniczny niektórych dróg lokalnych przekłada się na zagrożenia dla pieszych i rowerzystów. Jednocześnie istnieją znaczące szanse na poprawę sytuacji: dostępne są zewnętrzne fundusze na infrastrukturę (m.in. programy rządowe i UE na lata 2021–2027), a społeczność lokalna popiera inwestycje w bezpieczeństwo – np. miasto Kościan wdrożyło już Strefę Płatnego Parkowania, a Śmigiel strefę ograniczonego postoju, co pokazuje gotowość do działań zarządzających ruchem.

Cel ten zakłada rozbudowę infrastruktury sprzyjającej mobilności niezmotoryzowanej oraz systemowe działania na rzecz bezpieczeństwa. W ramach interwencji inwestycyjnych przewiduje się utworzenie zintegrowanej sieci tras rowerowych i pieszo-rowerowych łączących główne ośrodki powiatu. Priorytetem jest połączenie głównych ośrodków miejskich powiatu z ościennymi gminami bezpiecznymi ciągami, tak aby do 2035 r. każde miasto powiatu miało dogodne połączenie rowerowe i piesze z sąsiednimi miejscowościami.

Równolegle planowana jest modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej w newralgicznych punktach: remonty dróg powiatowych o złym stanie, połączone z budową chodników, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych. Szczególną uwagę poświęca się tworzeniu ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg powiatowych, które pozwolą na codzienny, bezpieczny dojazd do szkół, przystanków autobusowych, ośrodków zdrowia i miejsc pracy.

Ważnym elementem będzie poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i przejściach – poprzez doświetlenie przejść, azyle dla pieszych oraz uspokojenie ruchu (wprowadzenie stref Tempo 30 w centrach mniejszych miejscowości i w pobliżu szkół). Uzupełnieniem tych działań będzie instalacja nowoczesnych sygnalizacji świetlnych z radarami prędkości i czujnikami ruchu, które dynamicznie reagują na natężenie i rodzaj ruchu, zwiększając bezpieczeństwo niechronionych uczestników.

W działaniach miękkich przewidziano m.in. kampanie edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (skierowane szczególnie do dzieci, młodzieży i kierowców) oraz ustanowienie stałego programu audytu bezpieczeństwa infrastruktury. Program zakłada także ścisłą współpracę gmin przy ustaleniu jednolitych standardów technicznych dla infrastruktury

rowerowej i pieszej (szerokość, nawierzchnia, oznakowanie), aby nowo powstające trasy tworzyły jednolity, komfortowy system w skali powiatu.

Realizacja tych działań pozwoli wykorzystać potencjał mobilności aktywnej (wysokie wyposażenie mieszkańców w rowery) oraz zmniejszyć negatywne zjawiska – wypadkowość i kongestię w miastach.

Cel strategiczny 2: Zintegrowany i przyjazny środowisku transport zbiorowy zapewniający dostępność całego powiatu

Uzasadnienie i kierunki działania: Sprawny system publicznego transportu zbiorowego stanowi kręgosłup zrównoważonej mobilności powiatu kościańskiego. Mocną stroną lokalnego układu jest dostępność kolei, która pełni funkcję głównej osi komunikacyjnej zarówno w relacjach zewnętrznych (Poznań–Leszno–Wrocław), jak i wewnętrznych. Przez powiat przebiega zmodernizowana linia kolejowa E59, z aż pięcioma aktywnymi stacjami i przystankami pasażerskimi: Czempień, Oborzyska Stare, Kościan, Przysieka Polska oraz Stare Bojanowo. To unikalny atut w skali regionu – pozwalający budować system mobilności oparty na kolei nie tylko w kierunku aglomeracji, ale również w obsłudze powiązań międzygminnych. Stacje w Kościanie i Czempiniu pełnią rolę węzłów Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, zapewniając codzienne, szybkie połączenia z Poznaniem i Leszmem. Czas dojazdu do stolicy regionu wynoszący około 35–45 minut czyni kolej realną alternatywą dla samochodu w codziennych podróżach do pracy, szkół i usług wyższego rzędu.

Na poziomie lokalnym liderem w organizacji transportu publicznego jest Gmina Czempień, która uruchomiła własny, funkcjonalny system komunikacji gminnej – obejmujący kilkanaście linii autobusowych i skoordynowany z rozkładami pociągów. Sieć ta obsługuje wszystkie miejscowości gminy i pozwala na codzienne dojazdy mieszkańców do stacji kolejowej oraz głównych usług i placówek edukacyjnych. Doświadczenie Czempinia stanowi praktyczny punkt odniesienia dla wdrażania zintegrowanego systemu w skali całego powiatu. W pozostałych gminach sytuacja jest bardziej zróżnicowana – część przewozów uruchamianych jest dzięki środkom z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, a wiele kursów to nadal przejazdy szkolne, otwarte formalnie, ale nie stanowiące funkcjonalnej oferty dla ogółu mieszkańców. Obecnie transport publiczny w powiecie pozostaje rozproszony między różnych organizatorów – nie ma jednolitego systemu taryfowego, wspólnej informacji pasażerskiej ani skoordynowanego rozkładu jazdy.

Powiat kościański, we współpracy z większością gmin, przystąpił do Wielkopolskiego Transportu Regionalnego, co w perspektywie najbliższych lat umożliwi stworzenie jednolitego systemu transportu zbiorowego obejmującego różne poziomy przewozów – od komunikacji lokalnej po połączenia regionalne. Zaplanowane powinno zostać powołanie organizatora transportu lub zawarcie porozumienia międzygminnego, które pozwoli zintegrować rozproszone dziś usługi przewozowe w jeden funkcjonalny system obejmujący cały powiat.

Trzonem tego systemu będzie integracja autobusów z koleją – zarówno w zakresie rozkładów jazdy, jak i lokalizacji przystanków i taryfy biletowej. Nowe lub zoptymalizowane linie autobusowe mają łączyć większe wsie i mniejsze miasta (np. Krzywiń, Racot, Głuchowo, Jerka) z najbliższymi stacjami PKP – tak, aby zapewnić wygodny, codzienny dostęp do pociągów kursujących w ramach PKM i relacji regionalnych. Kursy będą skoordynowane z godzinami odjazdów i przyjazdów pociągów – szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych – co pozwoli domknąć system transportu zbiorowego w logice „ostatniej mili”.

W zakresie infrastruktury planowana jest rozbudowa i uzupełnienie węzłów przesiadkowych – szczególnie przy stacjach kolejowych (Kościan, Czemiń, Głuchowo, Jerka, Stare Bojanowo) – o dodatkowe przystanki, stojaki rowerowe, zaplecze mikromobilności i dynamiczną informację pasażerską. W miastach nieleżących bezpośrednio na linii kolejowej, takich jak Śmigiel i Krzywiń, planowane są lokalne punkty przesiadkowe integrujące przystanki autobusowe z parkingami rowerowymi i samochodowymi oraz infrastrukturą pieszo-rowerową. Równolegle modernizowana będzie infrastruktura przystankowa w sołectwach – szczególnie tam, gdzie do tej pory brakowało wiat, oświetlenia i miejsc siedzących.

Planowane jest również wdrożenie nowoczesnych narzędzi ITS – w tym systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na kluczowych przystankach i węzłach przesiadkowych oraz aplikacji mobilnej, która umożliwi sprawdzanie rozkładów jazdy, planowanie przesiadek i zakup biletu w trybie online. Komponentem miękkim będą działania edukacyjno-promocyjne: kampanie informacyjne prezentujące nowe połączenia, zachęty do korzystania z transportu zbiorowego, współpraca z pracodawcami (np. dofinansowanie biletów miesięcznych) oraz szkolenia kierowców z obsługi pasażerskiej.

Realizacja celu 2 pozwoli na stworzenie dostępnego, zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w skali całego powiatu – opartego na logicznej sieci powiązań między autobusami i koleją, uzupełnionego o systemy informacyjne, infrastrukturę przesiadkową i komunikację lokalną. Mieszkańcy wszystkich gmin, w tym także obszarów wiejskich, zyskają alternatywę wobec samochodu, a powiat kościański będzie mógł wykorzystać swój potencjał infrastrukturalny i organizacyjny w kierunku bardziej zrównoważonej, dostępnej i przewidywalnej mobilności.

Cel strategiczny 3: Nowoczesne zarządzanie mobilnością i kształtowanie zrównoważonych postaw transportowych

Uzasadnienie i kierunki działania: Skuteczna realizacja polityki zrównoważonej mobilności wymaga nie tylko inwestycji infrastrukturalnych, ale też zmian organizacyjnych, edukacyjnych i kulturowych. Analiza SWOT wykazała, że powiat kościański dysponuje aktywnym kapitałem społecznym – mieszkańcy są świadomi potrzeby ochrony klimatu i wielu z nich deklaruje chęć korzystania z transportu publicznego czy roweru, o ile poprawi się ich dostępność i wygoda. To ważna mocna strona, którą należy wzmocnić poprzez edukację i promocję. Jednocześnie

obecnie słabą stroną jest brak formalnych struktur i narzędzi koordynacji działań mobilnościowych na poziomie ponadgminnym. Każda gmina realizuje własne inicjatywy (ścieżki, lokalne linie autobusowe, politykę parkingową) często bez szerszej synchronizacji – powoduje to niespójność strategii i przekazów kierowanych do mieszkańców. Brak jest również spójnej kampanii informacyjnej promującej zrównoważone opcje przemieszczania się – dotychczas działania promocyjne miały charakter doraźny i rozproszony. Utrzymujące się przywiązanie kulturowe do samochodu (wysoka motoryzacja ~800 poj/1000 mieszk.) stanowi istotne zagrożenie dla zmiany nawyków – mieszkańcy mogą opierać się ograniczeniom ruchu aut, jeśli nie będą świadomi korzyści z alternatyw. Zagrożeniem jest też niedostatek kadr i kompetencji w zakresie nowoczesnego zarządzania mobilnością: w starostwie i gminach brakuje wyspecjalizowanych stanowisk zajmujących się planowaniem transportu, co może spowalniać wdrażanie Programu. Z drugiej strony pojawiają się szanse związane z rozwojem nowych technologii i trendów: cyfryzacja umożliwia wdrażanie inteligentnych systemów transportowych nawet w mniejszych miastach (aplikacje mobilne, zarządzanie ruchem, liczniki ruchu), a rosnąca popularność elektromobilności i współdzielonych usług transportowych (rowery elektryczne, hulajnogi, car-sharing) może zostać wykorzystana w powiecie. Szansą jest również wzrost świadomości klimatycznej na poziomie krajowym – polityki państwa i UE promują dekarbonizację transportu, co daje dostęp do funduszy na działania „miękkie” (np. edukacyjne projekty w ramach programów ochrony środowiska).

Cel strategiczny 3 skupia się na wzmocnieniu zarządzania mobilnością oraz zmianie zachowań transportowych mieszkańców, tak aby efekty podjętych inwestycji były trwałe i wspierały długofalowe cele (m.in. redukcję emisji CO₂ zgodnie z celami klimatycznymi do 2030 r.). Realizacja tego celu rozpocznie się od utworzenia dedykowanych struktur zarządzających – powiat rozważy powołanie zespołu koordynującego wdrażanie Programu (skupiającego przedstawicieli gmin). Taka jednostka będzie odpowiedzialna za bieżącą współpracę między gminami, monitorowanie wskaźników oraz inicjowanie wspólnych projektów. Kolejnym działaniem będzie opracowanie i wdrożenie programu edukacyjno-informacyjnego promującego zrównoważoną mobilność. Program zakłada coroczne kampanie społeczne (np. Europejski Tydzień Mobilności, Dzień bez Samochodu z wydarzeniami w Kościanie), konkursy i akcje w szkołach (np. „Rowerem do szkoły” – rywalizacja klas, której celem jest zwiększenie odsetka uczniów dojeżdżających rowerem lub pieszo) oraz warsztaty dla mieszkańców poszczególnych gmin na temat korzyści zdrowotnych, finansowych i środowiskowych zmiany nawyków transportowych. Działania te będą uzupełnione kampaniami informacyjnymi w mediach lokalnych i social mediach. W ramach poprawy zarządzania planuje się także wdrażanie narzędzi ITS służących usprawnieniu ruchu i zbieraniu danych: instalacja inteligentnych sygnalizacji świetlnych na newralgicznych skrzyżowaniach Kościana (koordynacja sygnalizacji, priorytet dla komunikacji publicznej), czujniki pomiaru ruchu i prędkości na wlotach do miast i kluczowych miejscowości (dostarczające danych o natężeniu

ruchu, pomocnych przy dalszym planowaniu) oraz system monitorowania zapewnienia parkingów (szczególnie Park&Ride). Ponadto przewiduje się rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych – we współpracy z sektorem prywatnym powstaną nowe stacje ładowania, co zachęci do użytkowania pojazdów niskoemisyjnych. Powiat będzie również wspierać pilotażowe wdrożenia usług współdzielonej mobilności: np. zachęcać operatorów komercyjnych do uruchomienia systemu wypożyczalni rowerów (klasycznych lub e-bike) w Kościanie. Wszystkie te inicjatywy będą ze sobą skoordynowane i promowane pod jednolitym szyldem, aby mieszkańcy postrzegali je jako element szerszej zmiany. Dzięki temu zmiana postaw będzie wsparta konkretnymi ułatwieniami: mieszkańcy otrzymają wiedzę i narzędzia, by zrezygnować z auta tam, gdzie to możliwe. Długofalowo pozwoli to ograniczyć negatywne skutki transportu (hałas, emisje spalin) i poprawić jakość życia w powiecie.

Realizacja powyższych trzech celów strategicznych w sposób zintegrowany zapewni osiągnięcie głównego założenia Programu – zrównoważenie systemu transportowego powiatu kościańskiego do roku 2035. Cele wzajemnie się uzupełniają: rozbudowana infrastruktura i poprawa bezpieczeństwa (Cel 1) stworzy podstawy fizyczne do zmiany zachowań, zintegrowany transport publiczny (Cel 2) zapewni realną alternatywę dla podróży samochodem, zaś efektywne zarządzanie i edukacja (Cel 3) wzmocnią wykorzystanie tych udogodnień przez mieszkańców.

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 Rozbudowa infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu	
Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych i tras pieszych	Zwiększenie liczby mieszkańców korzystających z rowerów i pieszych środków transportu – 10%
Poprawa dostępności i bezpieczeństwa przejść dla pieszych	Zmniejszenie liczby wypadków związanych z pieszymi – 10%
Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych	Poprawa percepcji bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej i pieszej – 10 p.p.
Promowanie korzystania z transportu rowerowego poprzez kampanie edukacyjne	Wzrost liczby użytkowników rowerów – 10%
Zwiększenie liczby punktów napraw rowerów oraz miejsc do parkowania rowerów	Wzrost liczby mieszkańców korzystających z infrastruktury rowerowej – 10%
Cel nr 2 Zwiększenie dostępności, jakości i integracji transportu publicznego	

Zwiększenie liczby i częstotliwości połączeń autobusowych	Wzrost liczby mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej – 15%
Budowa nowych przystanków i modernizacja istniejących	Wzrost komfortu i funkcjonalności przystanków; odsetek mieszkańców korzystających z przystanków – 10%
Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego)	Wzrost odsetka mieszkańców korzystających ze zintegrowanych rozwiązań transportowych – 10%
Promowanie aplikacji i systemów zarządzania ruchem pasażerskim	Odsetek mieszkańców korzystających z aplikacji pasażerskich – 15%
Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride)	Odsetek mieszkańców korzystających z punktów przesiadkowych – 10%
Cel nr 3 Wdrażanie i promocja niskoemisyjnych i współdzielonych form transportu	
Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu	Wzrost liczby użytkowników pojazdów elektrycznych – 5%
Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta	Odsetek mieszkańców rezygnujących z samochodów na rzecz zrównoważonych form transportu – 10%
Kampanie promujące transport niskoemisyjny	Wzrost świadomości mieszkańców na temat ekologicznych form transportu – 20%
Edukacja mieszkańców na temat korzyści z korzystania z transportu niskoemisyjnego	Odsetek mieszkańców, którzy zwiększyli swoją świadomość komunikacyjną – 20%

Źródło: Opracowanie własne

5.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 5.2.

Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Nazwa zadania	Lata realizacji i orientacyjna wartość zadania	Orientacyjna-długość
Budowa ścieżki pieszo-rowerowej od ul. Naclawskiej do ul. Sierakowskiego (w Kościanie)	2025-2027 9 000 000	ok. 2,650 km
Budowa drogi rowerowej – Al. Kościuszki w Kościanie	2025-2035 5 000 000	ok. 0,400 km
Budowa miejsca obsługi rowerzystów przy ścieżce rowerowej przy Al. Kościuszki	2025-2027 1 000 000	
Budowa drogi dla pieszych i rowerów – droga powiatowa nr 3969P (ul. Poznańska)	2025-2027 1 000 000	ok. 0,943 km
Budowa ścieżki rowerowej w Katarzyninie wraz z punktem przesiadkowym	2025-2027 1 800 000	ok. 1,011 km

Budowa kładki pieszo-rowerowej nad Kanałem Mosińskim	2025-2027 4 000 000	ok. 0,050 km
Budowa przejścia pieszo-rowerowego pod drogą wojewódzką nr 310 oraz linią kolejową Poznań-Wrocław	2025-2027 7 000 000	
Budowa drogi rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 310 na odcinku od ul. Sportowej w Głuchowie przez skrzyżowanie z ul. Siernicką do węzła przesiadkowego w Głuchowie	2025-2027 1 500 000	ok. 0,180 km
Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Morownickiej w Śmiglu	2025-2027 922 000	ok. 0,780 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3971P Kościan, ul. Przemysłowa o drogę rowerową/chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego wraz z oświetleniem	2025-2027 900 000	ok. 0,636 km
Przebudowa drogi powiatowej nr 3975P Kościan ul. Sierakowskiego o chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego	2025-2027 300 000	ok. 0,264 km
Przebudowa z rozbudową dróg powiatowych: nr 3967P Kościan, ul. Naclawska oraz 3905P w miejscowości Naclaw	2025-2035 17 000 000	
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3913P Bonikowo – Kurowo – droga powiatowa nr 3949P o drogę rowerową/chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego	2025-2027 3 300 000	ok. 2,840 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3897P Nowy Lubosz – Stary Lubosz o chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego	2025-2027 2 000 000	ok. 1,785 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3897P Stary Lubosz – droga powiatowa nr 3915P o drogę rowerową/chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego	2025-2027 4 500 000	ok. 4,364 km
Przebudowy drogi gminnej w Pianowie o chodnik i ścieżkę pieszo-rowerową	2025-2027 1 500 000	ok. 0,709 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr: 3915P,3897P Gorzyce – Stary Gołębin o drogę rowerową	2025-2027 2 500 000	ok. 2,122 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2491P Piechanin – Srocko Wielkie o drogę rowerową	2025-2027 1 500 000	ok. 1,291 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3910P Sepienko – Zadory – Piotrowo Drugie – Piotrowo Pierwsze na odcinku Zadory – Piotrowo Pierwsze	2025-2027 4 500 000	ok. 3,773 km
Budowa chodnika z dopuszczeniem ruchu rowerowego w Słoninie w ciągu drogi gminnej na odcinku od mostu nad strumieniem Olszynka do drogi powiatowej	2025-2027 350 000	ok. 0,184 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3820P Poladowo-granica Powiatu Kościańskiego o drogę rowerową	2025-2027 1 100 000	ok. 0,951 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3904P Morownica – Bronikowo o drogę rowerową	2025-2027 1 600 000	ok. 1,322 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3906P Czacz – Przysieka Polska o drogę rowerową	2025-2027 2 100 000	ok. 1,777 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3937P Stare Bojanowo – Olszewo o ścieżkę rowerową	2025-2027 4 300 000	ok. 3,800 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3939P w Starym Bojanowie o drogę rowerową	2025-2035 10 000 000	
Przebudowa drogi gminnej Bruszczewo – Przysieka Polska, budowa ścieżki rowerowej	2025-2035 6 000 000	
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3908P Jerka – Łuszkowo o drogę rowerową	2025-2027 1 400 000	ok. 1,240 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3919P Łuszkowo – DW432 o drogę rowerową/chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego	2025-2027 1 600 000	ok. 1,350 km
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3927P Jerka – Świniec o drogę rowerową	2025-2027 1 000 000	ok. 0,924 km

Budowa oświetlenia ścieżki pieszo-rowerowej przy ul. Chłapowskiego (w Kościanie)	2025-2027 450 000	1,200 km
Oświetlenie przejść i przejazdów rowerowych	2025-2027 500 000	
Wyposażenie przejścia i przejazdu rowerowego system ostrzegawczy	2025-2027 50 000	
Montaż systemów inteligentnej sygnalizacji świetlnej	2025-2027 250 000	
Montaż radarów prędkości	2025-2027 300 000	
Montaż liczników rowerowych i czujników monitorujących jakość powietrza	2025-2027 300 000	
Budowa parkingu Park&Ride wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy ul. Bączkowskiego	2025-2027 3 000 000	
Budowa parkingu Park&Ride wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy ul. Uczniowskiej	2025-2027 1 500 000	
Budowa węzła przesiadkowego w Głuchowie przy ul. Cmentarnej (możliwość przesiadania się z roweru/hulajnoi/auta na autobus komunikacji gminnej i powiatowej)	2025-2027 3 000 000	
Węzeł przesiadkowy wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Bojanowie Starym	2025-2027 92 000	
Węzeł przesiadkowy wraz z infrastrukturą w Jerce	2025-2027 200 000	Węzeł przesiadkowy wraz z infrastrukturą w Jerce
Rozbudowa centrum przesiadkowego w Kościanie na ul. Dworcowej o parking K&R oraz ekran informacyjny	2025-2027 100 000	Rozbudowa centrum przesiadkowego w Kościanie o parking K&R oraz ekran informacyjny
Wyznaczenie przystanków komunikacji publicznej w Kościanie	2025-2027 100 000	
Punkt ładowania pojazdów elektrycznych – dworzec w Kościanie	2025-2027 100 000	
Montaż liczników rowerowych i czujników monitorujących jakość powietrza	2025-2027 300 000	
Działania informacyjno-edukacyjne kształtująca świadomość ekologiczną	2025-2027 300 000	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych powiatu

6. System wdrażania Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

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 Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Ramy prawne	<ul style="list-style-type: none">• Rada Powiatu Kościańskiego• Starosta Powiatu• Ustawodawstwo ponadkrajowe, krajowe i regionalne
Zarządzanie operacyjne	<ul style="list-style-type: none">• Koordynator Strategii• Wydziały i jednostki Starostwa Powiatowego w Kościanie
Montaż finansowy	<ul style="list-style-type: none">• Koordynator Planu• Skarbnik Powiatu Kościańskiego• Partnerzy ponadlokalni i różni interesariusze
Zbieranie i dostarczanie danych	<ul style="list-style-type: none">• Wydziały Starostwa Powiatowego i pozostałe powiatowe oraz gminne jednostki organizacyjne• Eksperti zewnętrzni
Monitoring i ewaluacja	<ul style="list-style-type: none">• Koordynator PZMM-PK• Rada Powiatu w Kościanie• Starostwa Powiatu Kościańskiego
Otwarte rządzenie	<ul style="list-style-type: none">• Mieszkańcy• Organizacje społeczne• Partnerzy ponadlokalni

Źródło: Opracowanie własne

6.2. Zasady realizacji i wdrażania Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Proponuje się następujące zasady implementacji Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035:

- **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 Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Wspólny wysiłek wielu osób, które przyczyniły się do opracowania Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 zostanie zmarnowany, jeżeli zaproponowane w niniejszym dokumencie projekty nie będą realizowane.

PZMM-PK 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 PZMM-PK 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 kościańskiego organem tym będzie Starosta Powiatu Kościańskiego, który będzie realizował powyższe zadania w dużej mierze poprzez pracowników wydziałów Starostwa Powiatowego w Kościanie oraz Urzędów gminnych poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu.

Pracownicy odpowiedzialni za wdrażanie PZMM-PK 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.

6.4. Monitoring Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Monitoring to proces regularnego zbierania i analizowania informacji, dotyczących wdrażania PZMM-PK, 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 programem. Dzięki niemu można:

- podjąć działania zaradcze,
- skorygować plan,
- 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 odchyleni będzie dla nas akceptowalna.

Zasady monitorowania

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

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

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

Monitoringiem w przypadku powiatu kościańskiego 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 Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035 (ewaluacja)

Ocena (ewaluacja) to spojrzenie na realizację PZMM-PK 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 PZMM-PK. Konsekwencjami negatywnej oceny w trakcie realizacji Planu 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 PZMM-PK 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 Strategii 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 Kościańskiego na lata 2025-2035 będą odpowiadać pracownicy Starostwa Powiatowego, przekazując raport do Zarządu Powiatu, a następnie Radzie Powiatu Kościańskiego.

6.6. Korekty Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035

Zapisane w PZMM-PK 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 PZMM-PK 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 kościańskiego w południowo-zachodniej Wielkopolsce.....	23
Rysunek 2.2. Powiat kościański na tle sąsiadujących miast Wielkopolski	24
Rysunek 2.3. Powiat kościański z głównymi miejscowościami	25
Rysunek 2.4. Drogi rowerowe istniejące, budowane i planowane do budowy na terenie powiatu kościańskiego	54
Rysunek 2.5. Sieć dróg rowerowych w Gminie Czempień	57
Rysunek 2.6. Sieć dróg rowerowych w Gminie Kościan	58
Rysunek 2.7. Sieć dróg rowerowych w Mieście Kościan	59
Rysunek 2.8. Sieć dróg rowerowych w Gminie Krzywiń	60
Rysunek 2.9. Sieć dróg rowerowych w Gminie Śmigiel.....	61
Rysunek 2.10. Szlaki rowerowe systemu BIKE w Wielkopolsce i w powiecie kościańskim	64
Rysunek 4.1. Porównanie scenariuszy	133
Rysunek 5.1. Układ celów Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego	138
Rysunek 6.1 System instytucjonalny Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035.....	147

8. Spis Tabel

Tabela 2.1. Podstawowe dane demograficzne pomiędzy 2014 i 2023 rokiem	27
Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2014-2024.....	29
Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Programu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035	33
Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)	38
Tabela 2.5. Natężenie ruchu na drogach krajowych (pomiar 2020/2021)	40
Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2035	143
Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Programie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025-2035.....	144

Uzasadnienie
DO UCHWAŁY NR XXI/164/2026
RADY MIEJSKIEJ KRZYWINIA

z dnia 30 marca 2026 r.

w sprawie przyjęcia i wdrożenia do realizacji „Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025 – 2035”

Powiat Kościański, w partnerstwie z Gminą Miejską Kościan, Gminą Kościan, Gminą Czempień, Gminą Krzywiń i Gminą Śmigiel, przystąpił do realizacji projektu pn. „Rozwój mobilności i infrastruktury oraz podniesienie jakości życia mieszkańców Powiatu Kościańskiego poprzez zastosowanie multimodalnych i zeroemisyjnych rozwiązań transportowych” w ramach Programu Regionalnego Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, Priorytet 3. Fundusze europejskie dla zrównoważonej mobilności miejskiej w Wielkopolsce, Działanie 3.1. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, obejmującego m.in. zadania do realizacji na terenie Gminy Krzywiń, w tym: 1) Rozbudowę drogi powiatowej nr 3908P Jerka – Łuszkowo o drogę rowerową; 2) Rozbudowę drogi powiatowej nr 3919P Łuszkowo – DW432 o drogę rowerową oraz chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego; 3) Rozbudowę drogi powiatowej nr 3927P Jerka – Świniec o drogę rowerową; 4) Budowę węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w miejscowości Jerka.

Powiat Kościański, we współpracy z Gminą Miejską Kościan, Gminą Kościan, Gminą Czempień, Gminą Krzywiń i Gminą Śmigiel, opracował Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP), który został przyjęty Uchwałą Nr XV/135/25 Rady Powiatu Kościańskiego z dnia 19 sierpnia 2025 roku w sprawie przyjęcia i wdrożenia do realizacji „Programu Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025 – 2035”.

Opracowany dokument określa strategię zrównoważonej mobilności na terenie jednostek samorządu terytorialnego, na których terenie realizowany będzie projekt. Program zawiera ocenę funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności miejskiej oraz wyznacza kierunki działań w oparciu o rozwój bezpiecznej i spójnej infrastruktury dla mobilności, poprawę bezpieczeństwa ruchu, zintegrowany i przyjazny środowisku transport zbiorowy i działania zmierzające do zmiany nawyków transportowych mieszkańców.

Program Mobilności Miejskiej dla Powiatu Kościańskiego na lata 2025 – 2035 to dokument, który zawiera wszystkie aspekty mobilności miejskiej przy uwzględnieniu zagospodarowania przestrzennego, środowiska przyrodniczego, czy bezpieczeństwa drogowego, również dla Gminy Krzywiń.

Mając powyższe na uwadze podjęcie przedmiotowej uchwały jest uzasadnione.