

**UCHWAŁA NR 126/2025
RADY GMINY PRZEMĘT**

z dnia 14 listopada 2025 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gminy Przemęt na lata 2025-2030”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 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) Rada Gminy Przemęt uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gminy Przemęt na lata 2025-2030” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Przemęt.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Gminy

Monika Maćkowiak



Przemęt czerwiec 2025

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMINY PRZEMĘT **NA LATA 2025–2030**

Urząd Gminy Przemęt
ul. Jagiellońska 8
64-234 Przemęt
<https://przemet.pl/>



Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel i zakres opracowania	4
1.2. Podstawa formalno-prawna	6
1.3. Powiązania z innymi dokumentami.....	7
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego	20
2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym	20
2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza	21
2.3. Analiza interesariuszy	26
2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności	26
2.3.2. Sposób organizowania konsultacji społecznych.....	44
2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego	45
2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności.....	59
2.5.1. Infrastruktura transportowa	59
2.5.2. Transport publiczny	64
2.5.3. Infrastruktura rowerowa i ruch pieszzy.....	66
2.5.4. Polityka parkingowa	76
2.5.5. Ruch pieszzy.....	77
2.5.6. Transport towarów	78
2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	80
2.5.8. Intermodalność.....	81
2.5.9. Zarządzanie mobilnością.....	83
2.5.10. Logistyka miejska	84
2.5.11. Inteligentne systemy transportowe	86
2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego ..	89
3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego.....	129
4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Przemęt	142
4.1. Scenariusz bazowy („business as usual”)	143

4.2. Scenariusz aktywności mobilnej (mobilność zdrowa, dostępna i niskoemisyjna).....	146
4.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna).....	152
4.4. Wybór scenariusza	157
5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej	160
5.1. Wizja transport i mobilności do 2030 roku	160
5.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami	162
5.3. Zadania inwestycyjne	172
6. System wdrażania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt	174
6.1. Podmioty zaangażowane w realizację PZMM	174
6.2. Zasady realizacji i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt	174
6.3. Wdrażanie zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt.....	175
6.4. Monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt.....	176
6.5. Ocena skutków realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt (ewaluacja)	178
6.6. Korekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt ...	179
7. Spis Rysunków	180
8. Spis Tabel	181
9. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy	182

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność – koncepcja dla Gminy Przemęt

Zrównoważona mobilność to nowoczesne podejście do planowania systemów transportowych, które stawia na pierwszym miejscu dbałość o środowisko, poprawę jakości życia mieszkańców oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju gospodarczego. To kompleksowa wizja, w której transport nie tylko odpowiada na codzienne potrzeby komunikacyjne, ale również sprzyja ochronie zasobów naturalnych, racjonalnemu wykorzystaniu przestrzeni publicznej oraz integracji społecznej. Praktyczna realizacja tej idei polega na tworzeniu systemu transportu, który jest przyjazny środowisku, bezpieczny, dostępny dla wszystkich oraz efektywnie połączony, minimalizując negatywne skutki dla otoczenia i przyszłych pokoleń.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt został opracowany jako dokument strategiczny, którego celem jest wyznaczenie długoterminowych kierunków rozwoju transportu na terenie gminy w sposób odpowiedzialny, dostosowany do lokalnych potrzeb i uwarunkowań. Strategia wspiera działania władz lokalnych w tworzeniu systemu mobilności ograniczającego emisję spalin, zmniejszającego natężenie ruchu samochodowego i promującego bezpieczne, nowoczesne formy przemieszczania się. Kluczowe cele strategii to:

1. **Podniesienie jakości życia mieszkańców:** Rozwój zrównoważonego transportu w gminie Przemęt przyczyni się do ograniczenia skutków nadmiernej motoryzacji, takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza czy zatłoczenie dróg. Promowanie ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego pozwoli zmniejszyć emisję zanieczyszczeń, poprawiając zdrowie i komfort życia mieszkańców.
2. **Ochrona środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatu:** Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych. Strategia zakłada rozwój ekologicznych środków transportu – rowerów, komunikacji publicznej oraz pojazdów elektrycznych – w celu zmniejszenia zużycia paliw kopalnych i ochrony walorów przyrodniczych gminy.
3. **Oszczędność środków publicznych:** Zrównoważone planowanie mobilności oznacza mniejsze obciążenie budżetu gminy kosztami budowy i utrzymania rozległej infrastruktury drogowej. Inwestycje w transport zbiorowy i infrastrukturę dla niezmotoryzowanych są bardziej efektywne ekonomicznie, co przekłada się na racjonalne gospodarowanie finansami publicznymi.

4. **Wzrost atrakcyjności gminy:** Gmina Przemęt, rozwijając infrastrukturę rowerową, pieszą i transport zbiorowy, stanie się bardziej przyjazna dla mieszkańców, turystów i inwestorów. Przyjazne środowisko życia, dobra dostępność komunikacyjna oraz bezpieczna przestrzeń publiczna zwiększą konkurencyjność gminy na tle regionu.
5. **Poprawa dostępności transportowej:** Strategia zakłada rozwój dostępnego transportu dla wszystkich grup mieszkańców, w tym osób starszych, dzieci oraz osób o ograniczonej mobilności. Lepsza dostępność do usług publicznych i miejsc pracy poprzez komunikację zbiorową i infrastrukturę pieszo-rowerową wzmocni spójność społeczną i gospodarczą gminy.
6. **Zmniejszenie zatłoczenia i poprawa bezpieczeństwa:** Ograniczenie natężenia ruchu samochodowego poprzez rozwój alternatywnych form transportu pomoże zmniejszyć korki i poprawić bezpieczeństwo na drogach. Uspokojenie ruchu w miejscowościach oraz poprawa infrastruktury przyczyni się do ograniczenia liczby wypadków drogowych.
7. **Dostosowanie do polityk krajowych i unijnych:** Strategia wpisuje się w realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu, a także krajowych i regionalnych strategii zrównoważonego rozwoju. Dzięki wdrażaniu działań proekologicznych i prorozwojowych gmina Przemęt będzie mogła korzystać z funduszy europejskich i krajowych na rozwój transportu zrównoważonego.
8. **Przygotowanie do wyzwań przyszłości:** Zrównoważona mobilność umożliwia adaptację gminy do zmian klimatycznych, rosnących kosztów energii i nowych wyzwań demograficznych. Oparta na długofalowym planowaniu polityka transportowa zapewni stabilność i elastyczność wobec zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych.

Zakres opracowania PZMM obejmował:

- **Analizę obecnego stanu infrastruktury transportowej** – dokonano oceny dróg, ścieżek rowerowych, chodników i przystanków komunikacji publicznej, wskazując miejsca wymagające modernizacji lub rozbudowy.
- **Badanie zachowań transportowych mieszkańców** – na podstawie przeprowadzonej ankiety (konsultacji społecznych) poznano preferencje i potrzeby mieszkańców w zakresie mobilności.
- **Identyfikację kluczowych problemów** – analiza ujawniła główne bariery ograniczające rozwój ruchu niezmotoryzowanego i korzystania z transportu publicznego.

- **Szerokie konsultacje społeczne** – organizacja badań ankietowych umożliwiła uwzględnienie głosu mieszkańców, w tym osób starszych, rodzin z dziećmi oraz osób z niepełnosprawnościami.
- **Analizę wpływu systemu transportowego na środowisko** – oceniono poziom emisji, hałasu i oddziaływanie infrastruktury na lokalne zasoby przyrodnicze.

Plan wyznacza wizję rozwoju mobilności w gminie Przemęt do roku 2030. Zawiera konkretne cele, wskaźniki realizacji oraz zestaw działań: inwestycyjnych, organizacyjnych, finansowych i promocyjnych. Dokument obejmuje wszystkie środki transportu, stawiając na integrację różnych form mobilności (multimodalność) oraz ciągle monitorowanie wdrażanych rozwiązań, by dostosowywać je do zmieniających się warunków.

PZMM został przygotowany zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej (zalecenia (UE) 2023/550) dotyczącymi planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, choć z uwagi na specyfikę gminy wiejskiej zakres dokumentu został odpowiednio dostosowany. Dokument w pełni odzwierciedla cele zrównoważonego rozwoju ONZ oraz zasady polityki klimatycznej UE, skupiając się na tworzeniu systemu transportowego bezpiecznego, dostępnego dla wszystkich, neutralnego klimatycznie i sprzyjającego wysokiej jakości życia mieszkańców.

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

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

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

1.3. Powiązania z innymi dokumentami

Podstawowe dokumenty, do których nawiązuje opracowany dokument, to:

Poziom unijny:

1. Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności:

Strategia na rzecz Inteligentnej i Zrównoważonej Mobilności, przyjęta przez Komisję Europejską w grudniu 2020 roku, wyznacza długofalową wizję rozwoju systemu transportowego w Europie do 2050 roku. Jej główne założenia, takie jak dekarbonizacja transportu, integracja różnych środków transportu oraz zapewnienie bezpiecznego i dostępnego przemieszczania się, znajdują pełne odzwierciedlenie w działaniach zaplanowanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt:

- **Wdrożenie bezemisyjnego transportu** – Plan zakłada rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych oraz promowanie form mobilności o niskiej lub zerowej emisji, takich jak ruch pieszey, rowerowy i publiczny transport zbiorowy. Szczególne znaczenie w gminie wiejskiej, jaką jest Przemęt, ma tworzenie warunków do korzystania z rowerów elektrycznych oraz wspieranie samochodów elektrycznych w ramach codziennych dojazdów na krótkie i średnie dystanse.
- **Transport intermodalny i cyfryzacja** – PZMM przewiduje rozwój systemów łączących różne formy przemieszczania się, m.in. poprzez projektowanie miejsc

typu „Parkuj i Jedź” oraz „Bike&Ride” przy przystankach i węzłach transportowych. Dodatkowo uwzględnia rozwój cyfrowych narzędzi informacyjnych dla pasażerów, co jest istotne dla gminy o rozproszonej strukturze osiedleńczej.

- **Bezpieczny i dostępny transport** – PZMM poświęca dużą uwagę zapewnieniu dostępności mobilności dla wszystkich grup społecznych, w tym osób starszych, dzieci oraz osób o ograniczonej sprawności. Realizacja bezpiecznych ciągów pieszo-rowerowych w Przemęcie i wsiach gminy będzie wspierała cele strategii UE dotyczące równego dostępu do transportu.

2. „Europejski Zielony Ład”:

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

- **Neutralność klimatyczna do 2050 roku** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Przemęt odpowiada na te cele poprzez działania zmniejszające emisję CO₂ w sektorze transportu, takie jak promocja aktywnej mobilności (rowery, piesze trasy), wsparcie dla elektromobilności oraz usprawnienie transportu zbiorowego.
- **Zielona mobilność** – Plan zakłada odejście od transportu opartego na paliwach kopalnych poprzez rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych i zeroemisyjnych środków transportu. W kontekście gminy wiejskiej ma to szczególne znaczenie dla ograniczenia emisji na krótkich i średnich trasach wewnętrznych.
- **Efektywność energetyczna** – PZMM zakłada także modernizację oświetlenia ulicznego i infrastruktury drogowej pod kątem oszczędności energii. W Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt zaplanowano działania zmierzające do wymiany istniejących źródeł światła na energooszczędne LED-y, co przełoży się na zmniejszenie zużycia energii i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

3. NextGenerationEU:

NextGenerationEU to instrument finansowy UE mający na celu wspieranie odbudowy po pandemii COVID-19 oraz przyspieszenie zielonej i cyfrowej transformacji. Mobilność zrównoważona i inteligentna stanowi jeden z priorytetów finansowania w ramach tego programu:

- **Rozwój zielonego transportu publicznego** - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt obejmuje działania zmierzające do zwiększenia roli

publicznego transportu zbiorowego, m.in. poprzez integrację autobusów szkolnych z publicznymi przewozami lokalnymi oraz rozwój połączeń regionalnych,

- **Poprawa efektywności energetycznej w transporcie** - Przewidziane są inwestycje w infrastrukturę energooszczędną i niskoemisyjną, takie jak nowe ścieżki rowerowe i energooszczędne oświetlenie tras pieszo-rowerowych.
- **Transformacja cyfrowa w zarządzaniu mobilnością** - Plan zakłada wdrożenie inteligentnych rozwiązań (ITS), takich jak monitoring ruchu, dynamiczne informacje dla podróżnych czy aplikacje wspierające użytkowników transportu zbiorowego.

Dzięki temu PZMM przygotowuje Gminę Przemęt do skutecznego ubiegania się o środki z programów odbudowy i zielonej transformacji.

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

Dyrektywa 2023/550/UE określa standardy przygotowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i promuje planowanie mobilności w sposób zintegrowany, przyjazny środowisku i inkluzywny.

- **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt jest w pełni zgodny z zapisami Dyrektywy** – uwzględnia integrację różnych środków transportu (pieszo, rower, transport publiczny), partycypacyjne podejście (konsultacje społeczne), oraz cele klimatyczne i środowiskowe.
- Szczególny nacisk położono na poprawę dostępności komunikacyjnej w całej gminie, z uwzględnieniem rozproszonych miejscowości i zapewnieniem mieszkańcom alternatyw wobec transportu indywidualnego.

5. Dyrektywa w Sprawie Jakości Powietrza:

Dyrektywa 2008/50/EC zobowiązuje państwa członkowskie UE do podejmowania działań na rzecz poprawy jakości powietrza, zwłaszcza w zakresie ograniczania emisji transportowych.

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt zakłada ograniczenie ruchu samochodowego, rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej oraz promocję ekologicznego transportu publicznego jako głównych środków przeciwdziałania zanieczyszczeniom powietrza.
- Wdrożenie działań takich jak rozbudowa tras rowerowych czy wdrożenie zielonego transportu publicznego pomoże osiągnąć cele dyrektywy także na poziomie lokalnym.

6. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne:

Europejska Polityka Spójności oraz Fundusze Strukturalne UE wspierają zmniejszanie dysproporcji rozwojowych w Europie, w tym poprzez inwestycje w mobilność zrównoważoną.

- PZMM dla Gminy Przemęt tworzy ramy dla aplikowania o środki europejskie na:
 - rozwój bezpiecznych ścieżek rowerowych,
 - rozbudowę infrastruktury przystankowej i systemów transportu zbiorowego,
 - wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS).
- Projekty te, przy odpowiednim przygotowaniu, będą mogły być finansowane z Funduszy Europejskich dla Wielkopolski lub programów centralnych

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

PZMM dla Gminy Przemęt w pełni realizuje ideę zrównoważonego rozwoju w duchu Agendy 2030.

Poziom krajowy

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

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku:

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

- **Zwiększenie udziału transportu publicznego** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt zakłada rozwój lokalnych przewozów zbiorowych, dostosowanych do potrzeb społeczności wiejskiej. Kluczowym celem jest zapewnienie dostępu do transportu publicznego także w rozproszonych miejscowościach, co jest zgodne z ideą eliminacji wykluczenia komunikacyjnego.
- **Ograniczenie emisji z transportu** – PZMM przewiduje inwestycje w ekologiczną infrastrukturę transportową (ścieżki rowerowe, energooszczędne oświetlenie, rozwój elektromobilności), co przyczynia się do redukcji emisji CO₂ zgodnie z założeniami strategii krajowej.
- **Rozwój infrastruktury intermodalnej** – Plan uwzględnia budowę parkingów typu „Park & Ride” i „Bike & Ride”, integrujących różne środki transportu. Na obszarze wiejskim, jakim jest Przemęt, tworzenie takich punktów umożliwi mieszkańcom wygodne łączenie podróży rowerowych, samochodowych i autobusowych.

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 dla Gminy Przemęt wpisuje się w realizację następujących priorytetów:

- **Zrównoważony rozwój systemów transportowych** – PZMM dla Gminy Przemęt promuje budowę infrastruktury przyjaznej dla pieszych i rowerzystów oraz zwiększenie dostępności transportu publicznego na terenach słabiej zurbanizowanych, zgodnie z priorytetami KPM.
- **Poprawa jakości życia w miastach** – Ograniczanie emisji spalin, zmniejszanie natężenia ruchu samochodowego w centrach miejscowości oraz wspieranie alternatywnych form mobilności przyczyniają się do poprawy warunków środowiskowych i zdrowotnych mieszkańców, zgodnie z celami KPM.
- **Wspieranie zrównoważonej mobilności na obszarach funkcjonalnych** – W PZMM uwzględniono potrzebę lepszego skomunikowania gminy z większymi ośrodkami regionalnymi (takimi jak Wolsztyn czy Leszno), co jest zgodne z kierunkami wskazanymi w KPM.

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

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) to kluczowy dokument strategiczny Polski, który wyznacza cele rozwojowe na najbliższe dekady. SOR promuje zrównoważony rozwój gospodarczy i społeczny, z naciskiem na efektywność

energetyczną, innowacje i ochronę środowiska. W kontekście PZMM dla Gminy Przemęt, SOR odnosi się do:

- **Zrównoważonego rozwoju regionalnego** – PZMM dla Gminy Przemęt wspiera równomierny rozwój wszystkich miejscowości gminy poprzez poprawę ich dostępności komunikacyjnej, zmniejszając ryzyko marginalizacji społeczności wiejskich.
- **Innowacji w transporcie** – ZMM promuje wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań, takich jak elementy inteligentnych systemów transportowych (ITS) i infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych, zgodnie z postulatami strategii SOR dotyczącymi innowacyjności.
- **Efektywność energetyczna** – Plan zakłada działania na rzecz zmniejszenia energochłonności systemu transportowego poprzez modernizację infrastruktury drogowej i oświetleniowej.

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** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt uwzględnia budowę infrastruktury dla pojazdów elektrycznych oraz rozwój systemów wspierających użytkowników takich pojazdów, także w kontekście krótkodystansowych dojazdów w gminie.
- **Zwiększenie efektywności energetycznej** – Przewiduje się modernizację oświetlenia ulicznego oraz stosowanie energooszczędnych technologii w infrastrukturze drogowej.
- **Redukcja emisji gazów cieplarnianych** – Przesiadki na transport zbiorowy, rowery oraz samochody elektryczne mają przyczynić się do ograniczenia emisji zgodnie z założeniami PEP2040.

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** – PZMM zakłada konkretne działania takie jak budowa ścieżek rowerowych, rozwój transportu publicznego i promocja elektromobilności.
- **Zielona mobilność i elektromobilność** – Plan zachęca mieszkańców gminy do przesiadki na środki transportu przyjazne środowisku, co jest zgodne z polityką klimatyczną kraju.

- **Poprawa efektywności energetycznej** – Działania takie jak modernizacja oświetlenia ulicznego oraz energooszczędne rozwiązania w infrastrukturze drogowej są spójne z celami KPEiK.

6. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Ustawa ta promuje rozwój elektromobilności i alternatywnych źródeł energii w transporcie.

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt przewiduje działania zgodne z tą ustawą, takie jak tworzenie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz promowanie korzystania z pojazdów zeroemisyjnych przez mieszkańców.
- W dłuższej perspektywie, gmina może wdrożyć elementy strefy czystego transportu w centrach miejscowości, co jest kierunkiem wskazywanym w ustawie.

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 przyczynia się do realizacji KPOP poprzez:

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

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

Poziom regionalny:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla Gminy Przemęt, jako narzędzie wspierające zrównoważony rozwój transportu, wpisuje się również w kontekst

regionalnych dokumentów strategicznych i polityk rozwoju województwa wielkopolskiego. Wielkopolska kładzie duży nacisk na rozwój infrastruktury transportowej, poprawę jakości powietrza oraz zrównoważony rozwój przestrzenny, co znajduje odzwierciedlenie w różnych dokumentach planistycznych i strategicznych na poziomie wojewódzkim. PZMM wspiera wdrażanie celów i strategii na poziomie regionalnym, integrując lokalne działania z wizją rozwoju całego regionu.

1. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030

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

- **Zwiększenie mobilności mieszkańców** – PZMM promuje rozwój transportu przyjaznego środowisku oraz integrację różnych form mobilności, wspierając tym samym dążenie województwa do tworzenia spójnych, ekologicznych systemów transportowych. Szczególnie ważne dla gminy Przemęt jest zmniejszenie zależności od transportu indywidualnego poprzez zapewnienie realnych alternatyw.
- **Zrównoważony rozwój przestrzenny** – Plan zakłada ograniczenie emisji z transportu, rozwój ekologicznych form przemieszczania się oraz wdrażanie działań poprawiających jakość powietrza i bezpieczeństwo na drogach, co bezpośrednio wspiera regionalne cele środowiskowe i społeczne.
- **Poprawa jakości życia i ochrona środowiska** – Strategia zakłada działania na rzecz poprawy jakości powietrza i ograniczenia hałasu, co wpisuje się w cele PZMM związane z redukcją emisji z transportu samochodowego.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

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

- **Rozwój infrastruktury transportowej wspierającej zrównoważony rozwój** – PZMM realizuje założenia PZPWW poprzez planowanie rozbudowy sieci tras rowerowych i pieszych oraz poprawę dostępności komunikacji publicznej na terenach wiejskich. Dla gminy Przemęt, z jej rozproszonym osadnictwem, tworzenie ciągłych, bezpiecznych szlaków komunikacyjnych ma kluczowe znaczenie.

- **Ochrona terenów cennych przyrodniczo** – W Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt szczególną uwagę zwrócono na ochronę środowiska naturalnego (m.in. tereny wokół Jeziora Przemęckiego, Przemęckiego Parku Krajobrazowego) poprzez planowanie mobilności w sposób minimalizujący presję transportową na cenne obszary przyrodnicze. Rozwój zrównoważonych środków transportu (rower, pieszość, komunikacja zbiorowa) jest narzędziem wpisującym się w ten cel.

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

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021–2027 (FEW) stanowią kluczowy instrument wsparcia dla realizacji działań rozwojowych na poziomie regionalnym, ze szczególnym naciskiem na zrównoważony rozwój transportu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W ramach programu przewidziano znaczne środki na inwestycje w rozwój infrastruktury transportowej, poprawę jakości mobilności, rozwój niskoemisyjnych środków transportu oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych.

Zgodność Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt z celami FEW 2021–2027 przedstawia się następująco:

- **Infrastruktura transportowa i zrównoważona mobilność** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt obejmuje szereg projektów wpisujących się w priorytetowe obszary wsparcia FEW dotyczące poprawy dostępności komunikacyjnej i jakości infrastruktury transportowej. Zakłada się m.in. budowę i rozbudowę ścieżek rowerowych łączących miejscowości gminy, rozwój ciągów pieszo-rowerowych w centrach wsi oraz modernizację infrastruktury przystankowej, tak aby była bezpieczna i dostępna także dla osób o ograniczonej mobilności. Inwestycje te poprawią komfort codziennego przemieszczania się mieszkańców i zwiększą udział transportu niezmotoryzowanego w codziennych podróżach, co jest jednym z kluczowych celów FEW.
- **Transport niskoemisyjny** – W PZMM uwzględniono rozwój elektromobilności – zarówno poprzez planowanie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w głównych miejscowościach gminy (Przemęt, Bucz, Mochy, Kaszczor), jak i poprzez działania promujące korzystanie z rowerów (w tym rowerów elektrycznych) w codziennych dojazdach. W perspektywie kilku lat gmina planuje również rozwój systemu publicznych połączeń autobusowych, potencjalnie z wykorzystaniem pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych. Takie działania wpisują

się w linię wsparcia FEW dla rozwoju transportu publicznego opartego na niskoemisyjnych technologiach.

- **Integracja różnych form transportu i systemów komunikacyjnych** - PZMM dla Przemętu przewiduje tworzenie lokalnych punktów przesiadkowych typu „Park & Ride” oraz „Bike & Ride”, szczególnie w sąsiedztwie przystanków komunikacji publicznej i przy głównych ciągach komunikacyjnych. Celem tych inwestycji jest ułatwienie łączenia różnych form przemieszczania się – na przykład samochodem lub rowerem do przystanku i dalej autobusem – co poprawi dostępność transportu publicznego również dla mieszkańców oddalonych wsi. Integracja środków transportu, promowana przez FEW, ma istotne znaczenie dla gmin wiejskich o rozproszonej strukturze, takich jak Przemęt.
- **Efektywność energetyczna infrastruktury transportowej** - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt zakłada stopniową modernizację infrastruktury drogowej i oświetleniowej pod kątem efektywności energetycznej. W szczególności przewidziano wymianę istniejącego oświetlenia ulicznego na energooszczędne lampy LED w całej gminie, a także wdrożenie inteligentnych systemów zarządzania oświetleniem ulicznym (np. zmienne natężenie światła w zależności od natężenia ruchu czy pory dnia). Tego rodzaju inwestycje doskonale wpisują się w priorytety FEW związane z ograniczaniem zużycia energii w przestrzeniach publicznych.
- **Dostępność transportowa obszarów wiejskich** - Jednym z priorytetów programu FEW jest poprawa dostępności transportowej obszarów oddalonych i wiejskich. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt bezpośrednio realizuje ten cel poprzez działania zmierzające do przywrócenia lub rozbudowy sieci lokalnych połączeń transportu publicznego, poprawę infrastruktury pieszej i rowerowej w miejscowościach gminy oraz usprawnienie komunikacji do większych ośrodków powiatowych i regionalnych (m.in. Wolsztyn, Leszno). Zwiększenie dostępności transportowej poprawi mobilność mieszkańców i umożliwi im łatwiejszy dostęp do usług, edukacji, rynku pracy i oferty kulturalnej.

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. PZMM dla Gminy Przemęt wspiera realizację założeń tego planu w następujących aspektach:

- **Integracja transportu publicznego** – PZMM zakłada dostosowanie i rozbudowę lokalnych połączeń autobusowych, w tym integrację ich z istniejącą siecią kolejową w regionie (przystanki PKP w Perkowie, Błotnicy, Mochach). Współpraca z systemem transportu regionalnego jest kluczowa dla zapewnienia mieszkańcom Gminy Przemęt realnej alternatywy dla indywidualnych samochodów.
- **Zrównoważona mobilność** – Plan odpowiada na priorytety regionalne poprzez rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej oraz promocję środków transportu niskoemisyjnego, w tym elektrycznych rowerów.
- **Poprawa bezpieczeństwa i dostępności transportu** – PZMM uwzględnia modernizację infrastruktury drogowej pod kątem bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, co jest zgodne z dążeniami regionu do poprawy jakości i bezpieczeństwa przestrzeni transportowej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt pozostaje w pełnej zgodności z priorytetami strategicznymi Województwa Wielkopolskiego.

Realizuje cele dotyczące poprawy dostępności transportowej, rozwoju niskoemisyjnych form przemieszczania się, ochrony środowiska oraz zrównoważonego zarządzania przestrzenią.

Wdrażanie PZMM będzie sprzyjać lepszej integracji Gminy Przemęt z systemem transportu regionalnego oraz wzrostowi jakości życia mieszkańców poprzez budowę nowoczesnego i ekologicznego systemu mobilności lokalnej.

Poziom lokalny:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt (PZMM) został przygotowany w pełnej zgodności ze strategicznymi kierunkami i celami rozwojowymi określonymi w **Strategii Rozwoju Gminy Przemęt na lata 2021–2027**. Dokument ten wyznacza ramy dla działań rozwojowych w sferze infrastrukturalnej, społecznej i gospodarczej, w których zrównoważona mobilność odgrywa kluczową rolę.

Zgodność z celami strategicznymi i operacyjnymi Strategii Rozwoju Gminy Przemęt

1.1 Cel Strategiczny I: "Wysokiej jakości infrastruktura i czyste środowisko podstawą podnoszenia poziomu życia mieszkańców Gminy" - PZMM bezpośrednio wspiera realizację tego celu poprzez planowanie rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej, modernizacji i budowy bezpiecznych ciągów komunikacyjnych oraz wdrażanie rozwiązań ograniczających emisję z transportu (np. rozwój elektromobilności). Plan kładzie nacisk na poprawę dostępności przestrzeni publicznych dla pieszych i rowerzystów, co jest spójne z operacyjnym celem zwiększenia dostępności

infrastruktury komunikacyjnej (Cel 1.1 Strategii). Dodatkowo, działania promujące niskoemisyjny transport, poprawę jakości powietrza oraz inwestycje w energooszczędne systemy transportowe wpisują się w operacyjne cele Strategii dotyczące ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatycznym (Cel 1.4).

1.2 Cel Strategiczny II: "Rozwój gospodarczy oraz polityka przestrzenna Gminy bazujące na lokalnych walorach i zrównoważonym rozwoju" - PZMM wspiera rozwój zrównoważonej mobilności jako elementu zwiększającego atrakcyjność inwestycyjną gminy. Plan zakłada rozwój systemów "Parkuj i Jedź" oraz integrację różnych form transportu (kolej, autobusy, rower), co odpowiada założeniom operacyjnego celu 2.1 Strategii (rozwój ładu przestrzennego i funkcjonalności przestrzeni). Projektowanie infrastruktury komunikacyjnej dostosowanej do turystyki rowerowej i pieszej (m.in. poprzez tworzenie spójnej sieci ścieżek rowerowych) realizuje również cele 2.4 Strategii związane z rozwojem turystyki, rekreacji i wykorzystaniem potencjału przyrodniczego gminy.

1.3 Cel Strategiczny III: "Aktywne i wykształcone społeczeństwo motorem rozwoju Gminy" - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt poprzez działania na rzecz zwiększenia dostępności transportu publicznego i rozwoju aktywnych form przemieszczania się wspiera integrację społeczną oraz poprawę dostępu mieszkańców do edukacji, kultury i usług publicznych. Realizacja bezpiecznych tras rowerowych, modernizacja infrastruktury pieszej i tworzenie warunków do bezpiecznego przemieszczania się dzieci i młodzieży na zajęcia pozalekcyjne wpisuje się w cele operacyjne 3.2 i 3.3 Strategii. Ponadto promowanie roweru jako środka transportu codziennego oraz działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. kampanie dla szkół) wspierają kształtowanie aktywnego i świadomego społeczeństwa.

Zgodność z kierunkami działań w zakresie infrastruktury, środowiska i gospodarki przestrzennej

- **Rozwój sieci ścieżek rowerowych:** Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt zakłada rozbudowę i modernizację infrastruktury rowerowej, co jest jednym z priorytetowych kierunków działań w Strategii Rozwoju,
- **Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań transportowych:** PZMM przewiduje rozwój infrastruktury dla elektromobilności oraz wdrażanie elementów Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), co wspiera cele Strategii dotyczące nowoczesnej gospodarki przestrzennej i ochrony środowiska,
- **Zwiększenie dostępności do usług publicznych:** W Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt wskazano na konieczność integracji

różnych środków transportu, by poprawić dostępność ośrodków usługowych, edukacyjnych i zdrowotnych, zgodnie z rekomendacjami Strategii.

Zgodność z priorytetami społecznymi i środowiskowymi Strategii

- **Bezpieczny transport publiczny i pieszy:** PZMM rozwija koncepcję bezpiecznej infrastruktury pieszo-rowerowej, modernizacji przejść dla pieszych i poprawy bezpieczeństwa na drogach – działania te są spójne z celami dotyczącymi bezpieczeństwa publicznego,
- **Poprawa jakości środowiska:** Plan zakłada działania ograniczające emisję zanieczyszczeń, promuje transport niskoemisyjny i wspiera zielone rozwiązania, odpowiadając na cele Strategii w zakresie ochrony środowiska, walki ze zmianami klimatycznymi oraz podnoszenia jakości życia mieszkańców,
- **Rozwój usług dla mieszkańców:** Poprzez poprawę mobilności i dostępności przestrzeni publicznych Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt realizuje również cele społeczne Strategii związane ze wsparciem grup zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt pozostaje w pełnej zgodności z celami i kierunkami wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Gminy Przemęt na lata 2021–2027.

Realizuje zarówno priorytety w zakresie infrastruktury, ochrony środowiska i gospodarki przestrzennej, jak i cele społeczne dotyczące jakości życia mieszkańców. Wdrożenie PZMM będzie więc istotnym elementem realizacji polityki rozwoju Gminy Przemęt, zwiększającym jej atrakcyjność inwestycyjną, turystyczną i społeczną.

2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej została opracowana dla obszaru funkcjonalnego, który pokrywa swoim zasięgiem obszar gminy Przemęt. Centrum obszaru funkcjonalnego jest miejscowość Przemęt, będące siedzibą władz gminy.

Gmina Przemęt położona jest na w zachodnio-południowej części Wielkopolski i stanowi jedną z trzech gmin tworzących powiat wolsztyński (Rysunek 2.1.).

Rysunek 2.1. Położenie gminy Przemęt w południowo-zachodniej Wielkopolsce



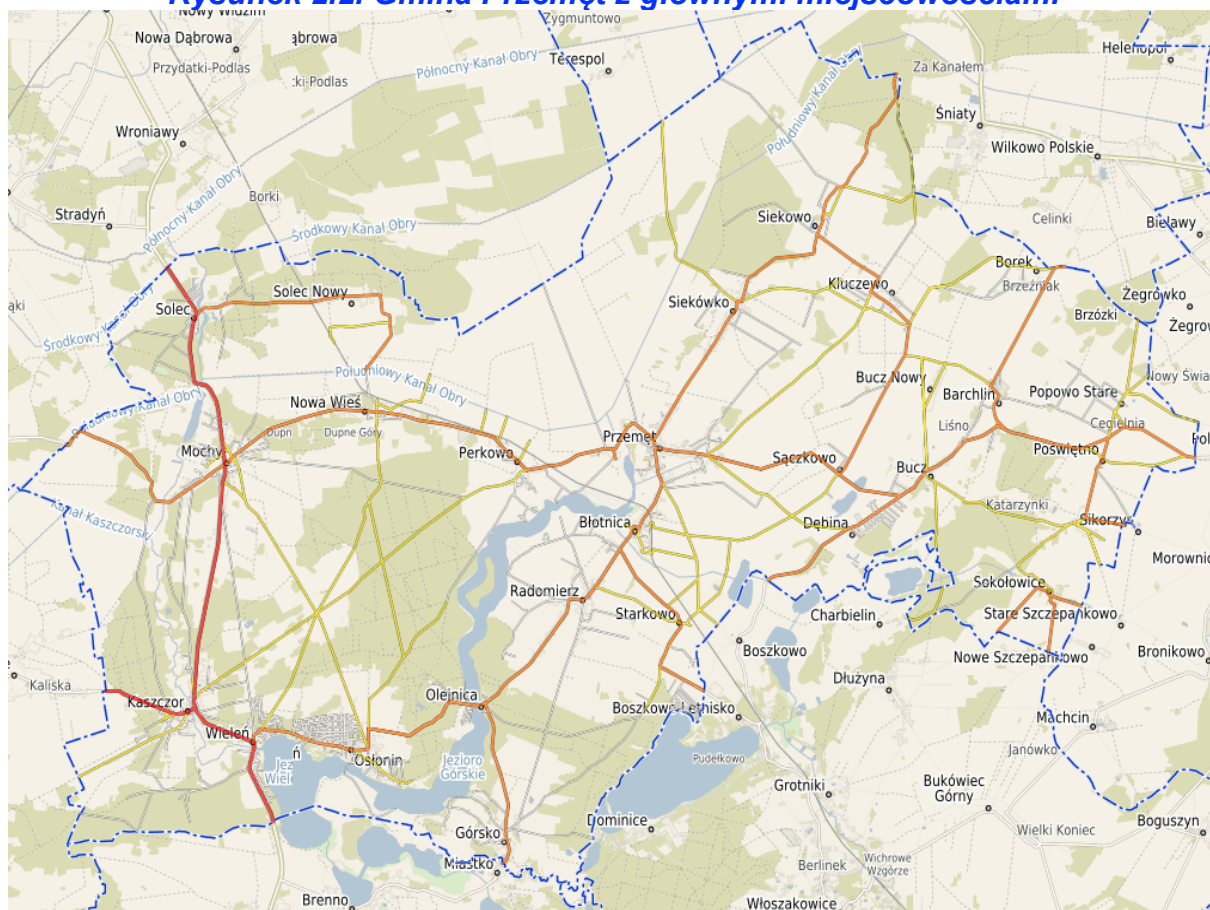
Źródło: https://polska.e-mapa.net/?identifyCommune=302903_3, 2024

Gminę tworzy 25 sołectw, obejmujących 27 wsi. Do największych miejscowości gminy, obok Przemętu zalicza się: Mochy, Kaszczor i Bucz. Gmina Przemęt nazywana jest Krainą Kwitnącej Konwalii, a to za sprawą znajdującej się tu Wyspy Konwaliowej, na której rosną unikalne w skali całego świata konwalie o delikatnym różowym żyłkowaniu i różowych nasadach pręcików. Ten niespotykany nigdzie indziej ewenement

przyrodniczy sprawił, iż to właśnie konwalia stała się symbolem tego terenu i znalazła swoje miejsce w logo gminy.

Gmina zajmuje ok. 225 km². Gminę tworzy 25 sołectw, obejmujących 27 wsi (Rysunek 2.2).

Rysunek 2.2. Gmina Przemęt z głównymi miejscowościami



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

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Przemęt to gmina rolnicza łącząca tradycję z nowoczesnością. Zdecydowana większość ziem na terenie gminy wykorzystywana jest w celach rolniczych. Poza tym największym kapitałem gminy są spore obszary leśne oraz duża liczba jezior, których jest tu aż 14. To właśnie te elementy zdecydowały o rozwoju turystyki i agroturystyki na tym terenie. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż prawie połowa obszaru gminy leży na terenie Przemęckiego Parku Krajobrazowego. Teren Parku to wspaniałe miejsce do aktywnego wypoczynku. Na terenie gminy wyznaczone zostały turystyczne szlaki – piesze, rowerowe i konne. Liczne jeziora i kanały tworzą wspaniałe miejsce dla żeglarzy i kajakarzy. Przez gminę wiedzie także Szlak Cysterski, a piękno tego terenu podziwiać można z wieży widokowej w Siekowie.

Demografia

Liczba mieszkańców gminy Przemęt na dzień 31 grudnia 2024 roku wyniosła 13.926. Gminę zamieszkiwało 6919 mężczyzn i 7007 kobiet (Tabela 2.1.).

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców (stan na koniec grudnia 2024 roku)

LP	MIEJSCOWOŚĆ	OGÓŁEM	KOBIETY	MĘŻCZYŹNI
1	Barchlin	422	212	210
2	Biskupice	187	92	95
3	Błotnica	615	307	308
4	Borek	96	47	49
5	Bucz	1041	533	508
6	Bucz Nowy	123	58	65
7	Dębina	10	3	7
8	Górsko	252	122	130
9	Kaszczor	1137	592	545
10	Kluczewo	606	288	318
11	Mochy	1664	825	839
12	Nowa Wieś	786	404	382
13	Olejnica	59	27	32
14	Oślonin	373	182	191
15	Perkowo	536	275	261
16	Popowo Stare	414	205	209
17	Poświętno	209	107	102
18	Przemęt	1648	828	820
19	Radomierz	660	333	327
20	Sączkowo	356	186	170
21	Siekowo	497	245	252
22	Siekówko	405	209	196
23	Sokołowice	65	32	33
24	Solec	675	353	322
25	Solec Nowy	290	139	151
26	Starkowo	496	241	255
27	Wieleń	304	162	142
	RAZEM	13926	7007	6919

Źródło: <https://przemet.pl/o-gminie/dane-statystyczne/>

Podstawowe dane prezentuje Tabela 2.2.

Tabela 2.2. Podstawowe dane demograficzne dla gminy Przemęt pomiędzy 2020 i 2023 rokiem

Kategoria	2020	2023	Zmiana
Liczba ludności w dniu 31 grudnia	14004	13998	-6 osób
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	2623	2520	-103 osoby
Ludność w wieku produkcyjnym	8843	8764	-79 osób
Ludność w wieku poprodukcyjnym	2538	2714	+176 osób
Odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym	22,2	21,5	-0,7 p.p.
Odsetek osób w wieku produkcyjnym	59,7	59,1	-0,6 p.p.
Odsetek osób w wieku poprodukcyjnym	18,1	19,4	+1,3 p.p.
Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej	15,1	16,4	+1,3 p.p.
Przyrost naturalny na 1000 ludności	0,78	-0,64	+0,36 średnio w latach 2020-2023
Saldo migracji ogółem	-41	-30	-94 osoby w latach 2020-2023

Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych, 2025

Liczba ludności gminy jest obecnie stabilna – na koniec 2023 r. Zanotowano niewielki spadek populacji głównie na skutek zrównania się liczby urodzeń i zgonów. Niemniej w przekroju ostatniej dekady gmina cieszyła się dodatnim przyrostem naturalnym, co oznacza, że liczba urodzeń przeważała nad zgonami – wskaźnik ten był wyższy od średniej powiatowej i wojewódzkiej. Świadczy to o relatywnie młodej i rozrastającej się lokalnej społeczności oraz sprzyjających warunkach do zakładania rodzin (np. dostępności opieki żłobkowej i innych usług społecznych).

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Gmina Przemęt ma charakter w dużej mierze rolniczy – większość jej terenów użytkowana jest rolniczo, co świadczy o silnych tradycjach upraw i hodowli na tym obszarze. Rolnictwo pozostaje kluczową gałęzią lokalnej gospodarki, wspieraną przez dobre warunki glebowe i klimatyczne Wielkopolski. Obok rolnictwa coraz większą rolę

odgrywają sektory powiązane z turystyką i rekreacją. Naturalne walory gminy (jeziora, lasy, krajobrazy) przyciągają wielu turystów, zwłaszcza w sezonie letnim. Rozbudowana została infrastruktura turystyczno-rekreacyjna – na terenie gminy dostępne są m.in. wieże widokowe, liczne szlaki piesze i rowerowe, trasy konne oraz kajakowe (np. malowniczy Szlak Konwaliowy czy Pętla Cysterska). Powstała także bogata baza noclegowa i oferta agroturystyczna, umożliwiającą przyjazdy weekendowe i wakacyjne. Gmina wykorzystuje również swoje dziedzictwo historyczne i kulturowe (np. zabytki pocysterskie) jako atrakcje uzupełniające ofertę turystyczną. Połączenie przyrody i historii stanowi solidny fundament lokalnego sektora turystycznego.

Rozwój turystyki, agroturystyki i rolnictwa indywidualnego sprawił, że na terenie gminy rozwinął się głównie przemysł związany z wysokiej jakości przetwórstwem mięsa i produktów rolnych, a także rozwój warzywnictwa związanego z produkcją szparagów. Nowoczesne i prężnie działające przedsiębiorstwa są dowodem, że w gminie istnieje przyjazna atmosfera dla powstawania i rozwoju nowych firm oraz zakładów. Na terenie gminy utworzona została Podstrefa Przemęt Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Według danych dla obszaru gminy Przemęt, w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na koniec roku 2024 figurowało 1.813 podmiotów, liczba podmiotów stopniowo rośnie (Tabela 2.2.). W strukturze podmiotów gospodarczych dominują podmioty związane z budownictwem oraz handlem hurtowym.

Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2020-2024

Sekcja	2020	2022	2024
Sekcja A – Rolnictwo, Leśnictwo, Łowiectwo i Rybactwo	377	372	364
Sekcja B – Górnictwo i wydobywanie	6	6	5
Sekcja C – Przetwórstwo przemysłowe	121	123	119
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	1	1	1
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	9	10	10
Sekcja F – Budownictwo	389	441	461
Sekcja G – Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	293	307	307
Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	88	88	82

Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	51	50	47
Sekcja J – Informacja i komunikacja	14	14	20
Sekcja K – Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	15	18	22
Sekcja L – Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	10	13	12
Sekcja M – Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	58	59	68
Sekcja N – Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	25	25	33
Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	21	20	20
Sekcja P – Edukacja	41	45	46
Sekcja Q – Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	37	41	46
Sekcja R – Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	36	36	36
Sekcja S i T – Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	80	101	108
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0
RAZEM	1674	1772	1813

Źródło: GUS, BDL, 2025

Na dzień 31.01.2025 r. zarejestrowanych było w powiecie wolsztyńskim 457 osób bezrobotnych. Biorąc pod uwagę wiek osób bezrobotnych największą grupę stanowiły osoby w wieku 25-34 lat – 119 osób oraz w wieku do 25 lat – 112 osób.

Z danych przekazanych przez Powiatowy Urząd Pracy w Wolsztynie wynika, iż w roku 2025 stopa bezrobocia (liczona jako wskaźnik liczby bezrobotnych do czynnych zawodowo) wynosiła (stan na 31.01.2025 r.):

- w kraju 5,4 %,
- w województwie wielkopolskim 3,3 %,
- w powiecie wolsztyńskim 1,7 %.

Poziom rozwoju społecznego w gminie Przemęt jest stosunkowo wysoki, na co wskazuje rozbudowana infrastruktura społeczna i kulturalna. Samorząd inwestuje w poprawę jakości życia mieszkańców poprzez rozwój usług publicznych. Przykładem jest utworzenie i funkcjonowanie gminnego żłobka zapewniającego opiekę nad najmłodszymi dziećmi oraz Dziennego Domu Pomocy „Senior+”, który oferuje

wsparcie i zajęcia dla osób starszych. Działają także placówki niepubliczne uzupełniające ofertę edukacyjną i opiekuńczą. Sieć szkół podstawowych i przedszkoli pokrywa zapotrzebowanie mieszkańców, choć wyzwaniem pozostaje kwestia lokalnego szkolnictwa średniego – jedyna szkoła średnia w gminie boryka się z problemami infrastrukturalnymi i odpływem uczniów, co rodzi potrzebę jej dofinansowania lub restrukturyzacji. Gmina Przemęt może poszczycić się bogatym życiem kulturalnym i aktywnymi społecznościami lokalnymi. Działa tu samorządowa instytucja kultury – Gminne Centrum Kultury i Biblioteka – która koordynuje wydarzenia kulturalne, animuje życie artystyczne oraz prowadzi zespoły i sekcje zainteresowań (m.in. orkiestrę dętą i inne grupy artystyczne). W ciągu roku organizowane są rozmaite imprezy i inicjatywy integrujące mieszkańców, często we współpracy z lokalnymi stowarzyszeniami i sołectwami. Tradycyjne festyny, wydarzenia sportowe, dożynki czy spotkania okolicznościowe gromadzą społeczność, wzmacniając więzi społeczne. W niemal każdej wsi funkcjonuje jednostka Ochotniczej Straży Pożarnej (łącznie 18 jednostek w gminie), co nie tylko zapewnia bezpieczeństwo, ale i świadczy o dużym zaangażowaniu obywatelskim mieszkańców. Aktywność mieszkańców przejawia się także w wielu organizacjach pozarządowych, kołach gospodyń wiejskich i klubach sportowych, współtworzących lokalne życie społeczne.

Organizacje pozarządowe związane z mobilnością – brak w gminie Przemęt podmiotów związanych stricte z mobilnością

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

Gmina Przemęt to obszar o charakterze rolniczo-turystycznym, obejmujący 25 sołectw i 27 miejscowości (powierzchnia 225 km², około 14 tys. mieszkańców. Rozproszona sieć wsi – w tym większe ośrodki jak Przemęt (siedziba gminy), Mochy, Kaszczor i Bucz – sprawia, że zapewnienie sprawnej mobilności stanowi wyzwanie. Jednocześnie gmina leży w granicach Przemęckiego Parku Krajobrazowego z łańcuchem 14 malowniczych jezior, co determinuje dominującą rolę turystyki, zwłaszcza sezonowo. Brak zorganizowanego transportu publicznego oraz duże odległości między wioskami powodują ryzyko wykluczenia komunikacyjnego niektórych mieszkańców. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt (PZMM) na lata 2025–2030 musi uwzględnić te specyficzne uwarunkowania, identyfikując kluczowych interesariuszy – ich potrzeby, oczekiwania i potencjalny wkład – by zapewnić zrównoważony rozwój systemu transportowego. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy zestawiono w Tabeli 2.3

Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do Strategii	Uwagi
Mieszkańcy gminy Przemęt (wsi i większych miejscowości)	– Codzienne dojazdy: praca, szkoła, zakupy, usługi – Bezpieczna infrastruktura (drogi, chodniki, ścieżki) – Alternatywa dla braku transportu publicznego	– Udział w konsultacjach (badaniach ankietowych - głos potrzeb) – Informacje o lokalnych problemach i oczekiwaniach	Zróżnicowana grupa (młodzież, dorośli, seniorzy); część narażona na wykluczenie transportowe bez własnego auta.
Lokalne władze gminne (wójt, urząd, sołectwa)	– Realizacja celów strategii mobilności (poprawa dostępności, bezpieczeństwo) – Integracja różnych środków transportu (pieszo-rowerowy, samochodowy, kolejowy) – Współpraca z powiatem wolsztyńskim i sąsiednimi samorządami	– przywództwo w tworzeniu i wdrażaniu PZMM (decyzje, finansowanie) – Koordynacja działań z partnerami (powiat, przewoźnicy, inwestorzy) – Pozyskiwanie funduszy zewnętrznych (UE, rządowych)	Kluczowy lider procesu – wysoka władza i wysokie zainteresowanie powodzeniem planu. Odpowiada za infrastrukturę gminną (ok. 83 km) i transport szkolny.
Lokalni przedsiębiorcy i zakłady pracy (rolnicy, branża turystyczna, małe firmy)	– Dogodny dojazd pracowników z terenu gminy i okolic – Sprawny transport towarów (płody rolne, produkty lokalne) – Dostęp klientów i turystów do ich obiektów (gospodarstwa agroturystyczne, sklepy)	– Informowanie o potrzebach gospodarczych (np. godziny szczytu ruchu towarowego) – Możliwość wsparcia inicjatyw (sponsoring lokalnych rozwiązań transportowych) – Współpraca przy planowaniu infrastruktury okołobiznesowej (parkingi, dojazdy)	Sektor rolny i turystyka generują specyficzne wymagania: sezonowe zwiększenie ruchu, maszyny rolnicze na drogach, potrzeba promocji regionu przy lepszej dostępności.
Dostawcy usług transportowych (przewoźnicy prywatni, PKP, usługi rowerowe)	– Sprzyjające warunki prowadzenia działalności (infrastruktura drogowa i dworce, wsparcie finansowe) – Stały lub rosnący popyt na usługi przewozowe – Integracja rozkładów i oferty z potrzebami mieszkańców i turystów	– Świadczenie usług transportu zbiorowego (istniejące prywatne linie autobusowe) – Dane o obłożeniu kursów i potrzebach pasażerów – Możliwość rozszerzenia oferty (nowe linie, transport na żądanie) w ramach PZMM	Obejmuje m.in. prywatnych przewoźników busowych (obsługujących linie Przemęt–Leszno, Wolsztyn–Kaszczor, Przemęt–Kościan oraz operatora kolejowego (8 połączeń dziennie na linii Leszno–Wolsztyn). Potencjalni partnerzy nowych usług (np. wypożyczalnie rowerów, taksówki).

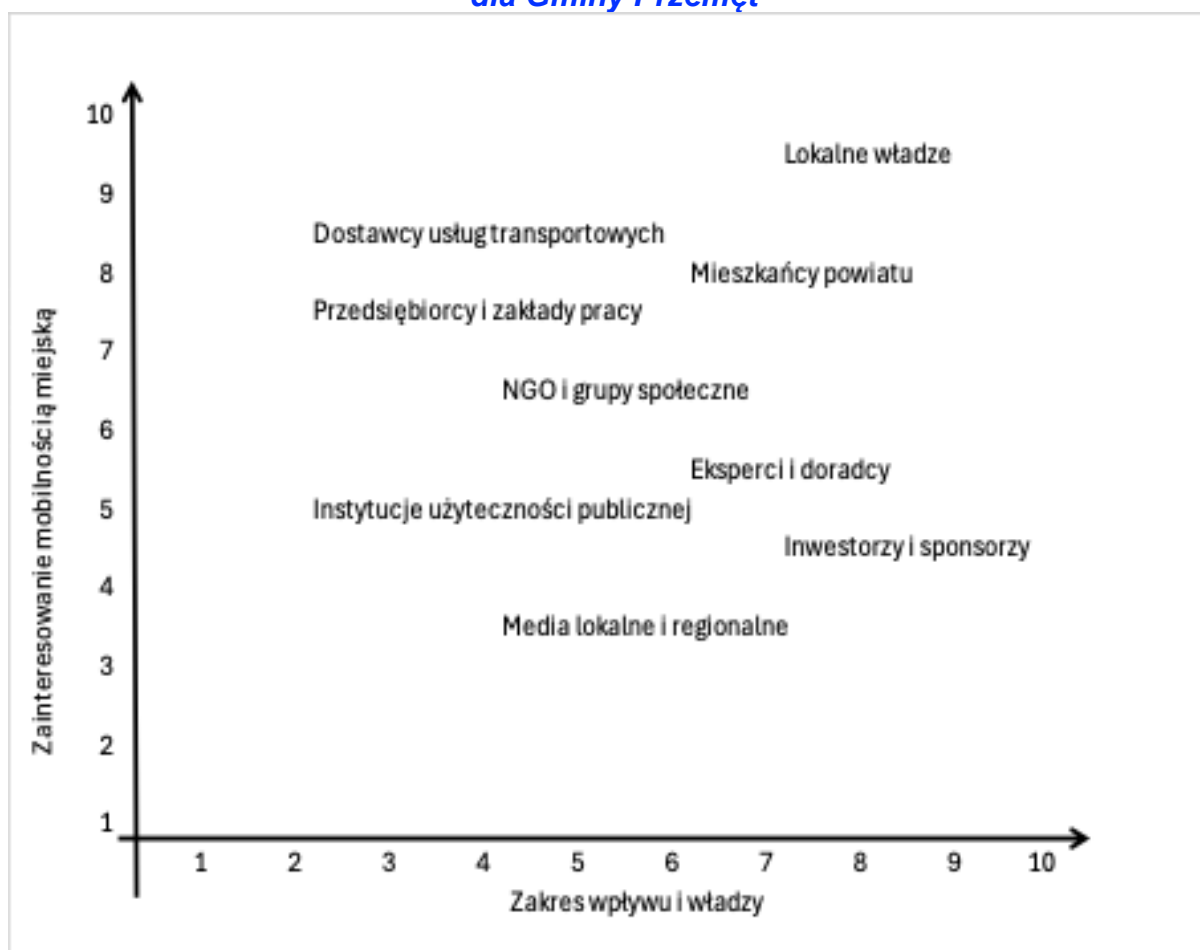
Instytucje użyteczności publicznej (szkoły, ośrodki zdrowia, GOPS, GCKiB)	– Bezpieczny dowóz dzieci i młodzieży do szkół – Dostęp pacjentów (zwłaszcza starszych) do opieki medycznej – Możliwość dojazdu osób wykluczonych (podopieczni GOPS) na zajęcia i do urzędów	– Sygnalizowanie potrzeb użytkowników (np. szkoły informują o trudnościach uczniów z dojazdem) – Udostępnianie zasobów (np. autobus szkolny poza godzinami lekcyjnymi, pojazdy GOPS do transportu osób zależnych) – Wsparcie akcji informacyjnych (np. biblioteka i GCKiB promują zrównoważoną mobilność)	Ograniczona mobilność mieszkańców zmniejsza dostępność usług publicznych. Szkoły odczuwają problem braku transportu zbiorowego (trudności w organizacji zajęć pozalekcyjnych), GOPS obserwuje wykluczenie społeczne wynikające z braku dojazdu do aktywności.
Organizacje pozarządowe i grupy społeczne (koła gospodyń, OSP, kluby seniorów, eko-NGO)	– Ułatwienie uczestnictwa w życiu społecznym (spotkaniach, wydarzeniach) dla członków z różnych miejscowości – Transport na wydarzenia kulturalne, zawody, szkolenia itp. – Poprawa bezpieczeństwa ruchu (ważne dla OSP) i jakości środowiska (ważne dla organizacji ekologicznych)	– Mobilizowanie społeczności do udziału w badaniach ankietowych (dotarcie do mieszkańców przez sieć NGO) – Współorganizacja inicjatyw (np. rajdy rowerowe integrujące gminę) – Edukacja i promocja (np. akcje „Jedź bezpiecznie”, „Dzień bez samochodu”)	Reprezentanci społeczności lokalnej, mają wysokie zainteresowanie poprawą jakości życia. Choć dysponują niewielką władzą formalną, ich głos (np. strażaków OSP czy gospodyń wiejskich) ma duże znaczenie dla akceptacji planu przez ogół mieszkańców.
Eksperci i doradcy (specjaliści ds. transportu, planowania, środowiska)	– Dane i informacje od gminy oraz mieszkańców dla rzetelnych analiz – Otwartość interesariuszy na proponowane rozwiązania (wdrażalność) – Wsparcie administracji przy wdrażaniu rekomendacji	– Wiedza fachowa (analizy ruchu, projekty organizacji transportu) – Propozycje rozwiązań zgodnych z zasadami zrównoważonej mobilności – Szkolenia i doradztwo dla lokalnych kadr (np. jak utrzymać transport na żądanie)	Specjaliści wspierający proces PZMM swoją wiedzą i doświadczeniem. Ich analizy i rekomendacje pomagają wprowadzać innowacyjne rozwiązania (np. koncepcję transportu publicznego dostosowaną do gminy). Dla sukcesu potrzebna jest współpraca z władzami i akceptacja społeczna ich propozycji.
Inwestorzy i sponsorzy (właściciele agroturystyk, inwestorzy w bazę turystyczną)	– Dobra infrastruktura dojazdowa do terenów inwestycyjnych (drogi, parkingi) – Wzrost ruchu turystycznego przy lepszej mobilności (opłacalność)	– Kapitał prywatny na rozwój infrastruktury (np. budowa parkingu przy atrakcji turystycznej) – Pomysły projektów wzmacniających ofertę mobilności (wypożyczalnie rowerów,	Ich decyzje wpływają na rozwój gospodarczy gminy. Przyjazny system transportowy zwiększa atrakcyjność okolicy dla nowych inwestycji. Mogą być partnerami publiczno-prywatnymi przy wdrażaniu PZMM (np. wspólna realizacja węzła

	inwestycji) – Wsparcie administracyjne przy realizacji inwestycji (pozwolenia, partnerstwa)	sponsorowane linie sezonowe) – Lobbing za rozwiązaniami korzystnymi dla rozwoju turystyki (np. więcej ścieżek nad jeziora)	przesiadkowego Park&Ride).
Media lokalne (media gminne, portale, prasa)	– Dostęp do rzetelnych informacji o planowanych zmianach w transporcie – Atrakcyjne tematy angażujące społeczność – Współpraca z urzędem przy informowaniu mieszkańców	– Nagłośnienie badań społecznych - ankiet (zachęcanie mieszkańców do udziału) – Relacjonowanie wdrażania planu (budowanie świadomości i akceptacji) – Monitoring i opinia społeczna (sygnalizowanie reakcji mieszkańców)	Formalnie niewielki wpływ na kształt planu, ale duża rola w informowaniu opinii publicznej . Dobra komunikacja z mediami zwiększy transparentność PZMM i pomoże zdobyć społeczne poparcie lub poznać krytyczne uwagi na wczesnym etapie.

Źródło: opracowanie własne

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

Rysunek 2.3. Mapa interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt



Źródło: opracowanie własne

Analizę interesariuszy uzupełnia mapa wpływu, która grupuje podmioty według ich władzy (możliwości oddziaływania na powodzenie planu) oraz zainteresowania sprawami mobilności w gminie. Pozwala to określić, jak zarządzać relacjami z poszczególnymi grupami w trakcie realizacji PZMM:

- **Wysoki zakres władzy / Wysokie zainteresowanie:** Kluczowi gracze. Do tej grupy zaliczają się lokalne władze gminy (wójt, urząd i rada gminy) oraz strategiczni partnerzy, bez których plan nie może się powieść. Mają oni decyzyjność i zasoby, a jednocześnie są bezpośrednio zainteresowani usprawnieniem transportu. Należy ich ściśle angażować i informować na bieżąco, współpracując na każdym etapie PZMM. Przykład: władze gminy Przemęt, które zainicjowały plan i będą odpowiadać za jego wdrożenie.
- **Wysoki zakres władzy / Niskie zainteresowanie:** Utrzymać zaangażowanie (Keep Satisfied). Interesariusze dysponujący znaczną władzą, lecz niezaangażowani na co dzień w kwestie mobilności. W kontekście gminy Przemęt mogą to być np. inwestorzy zewnętrzni lub partnerzy instytucjonalni

(powiat wolsztyński, służby wojewódzkie od dróg), którzy mają wpływ (np. przez finansowanie inwestycji czy zarządzanie drogami wyższej kategorii), ale ich bezpośrednie zainteresowanie planem jest umiarkowane. Należy ich utrzymywać w zadowoleniu poprzez bieżące informowanie o postępach i uwzględnianie ich celów, aby w razie potrzeby wsparli działania PZMM.

- **Niski zakres władzy / Wysokie zainteresowanie:** Informować i konsultować (Keep Informed). Do tej ćwiartki należą przede wszystkim mieszkańcy gminy oraz grupy społeczne i instytucje użyteczności publicznej. Nie mają oni dużej formalnej mocy decyzyjnej co do kształtu planu, jednak są żywotnie zainteresowani jego rezultatami – bo to oni odczuwają na co dzień poprawę (lub brak zmian) w mobilności. Wymagają stałej komunikacji, edukacji i włączania w proces konsultacji, tak aby plan odpowiadał na ich potrzeby i zyskał akceptację społeczną. Ich liczny głos pośrednio wpływa na priorytety władz, dlatego nie można go ignorować.
- **Niski zakres władzy / Niskie zainteresowanie:** Monitorować (Minimal Effort). Ta grupa obejmuje podmioty o niewielkim wpływie na decyzje i jednocześnie niskim zaangażowaniu w temat mobilności. W przypadku Przemętu może to dotyczyć np. niektórych mediów lokalnych czy pojedynczych przedsiębiorców niezwiązanych z transportem, którzy nie wykazują większego zainteresowania PZMM. Należy ich monitorować – utrzymywać z nimi kontakt informacyjny na wypadek, gdyby ich zainteresowanie wzrosło (np. gdy plan zacznie wpływać na ich działalność), ale nie ma potrzeby intensywnego angażowania ich w działania. W razie pojawienia się obaw lub pytań ze strony tych interesariuszy, gmina powinna być gotowa szybko reagować i wyjaśniać wątpliwości.

Mapa interesariuszy wskazuje, że największą uwagę należy poświęcić kluczowym graczom (wysoki zakres władzy i wysokie zainteresowanie) oraz aktywnej komunikacji z licznie reprezentowaną grupą o wysokim zainteresowaniu przy niskim zakresie władzy (mieszkańcy i społeczność lokalna). Jednocześnie nie można zaniedbać utrzymywania relacji z partnerami o wysokiej władzy (np. inwestorami czy władzami powiatu) ani tracić z oczu pozostałych podmiotów, choć wymagają one mniej intensywnych działań. Takie podejście zapewni zrównoważone włączenie wszystkich interesariuszy w realizację Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt.

Główne grupy interesariuszy – opis szczegółowy

Poniżej przedstawiono charakterystykę każdej z wyróżnionych grup interesariuszy PZMM. Opis obejmuje ich profil, specyficzne potrzeby transportowe, napotykane problemy i oczekiwania, a także potencjalną rolę w procesie przygotowania

i wdrażania planu. Analiza uwzględnia unikalne uwarunkowania gminy Przemęt, takie jak rozproszona sieć osadnicza, sezonowe natężenie ruchu turystycznego, brak publicznego transportu zbiorowego i konieczność integracji różnych form mobilności na terenie gminy.

Mieszkańcy gminy Przemęt

Charakterystyka grupy: Mieszkańcy tworzą najliczniejszą i najbardziej zróżnicowaną grupę interesariuszy – od młodzieży szkolnej, przez osoby w wieku produkcyjnym, po seniorów. Zamieszkują zarówno większe wsie (Przemęt, Mochy, Kaszczor, Bucz) będące lokalnymi centrami życia społeczno-gospodarczego, jak i szereg mniejszych miejscowości i osad rozrzuconych po gminie. Taki rozproszony układ osadniczy sprawia, że dostęp do podstawowych usług (sklepów, przychodni, urzędu, szkół ponadpodstawowych) często wiąże się z pokonywaniem znacznych odległości. Codziennosc mieszkańców gminy w dużej mierze determinuje mobilność samochodowa – wiele rodzin posiada własne auta jako podstawowy środek transportu. Wynika to z braku zorganizowanego transportu publicznego na terenie gminy. Ci, którzy nie mają dostępu do samochodu (np. młodzież, osoby starsze nieprowadzące pojazdów, osoby niezdolne), są narażeni na wykluczenie transportowe, mając bardzo ograniczone możliwości przemieszczania się poza swoją miejscowość. Potrzeby transportowe mieszkańców: Do najważniejszych potrzeb mieszkańców należą bezpieczne i wygodne dojazdy do pracy, szkół i miejsc załatwiania codziennych spraw. Pracujący mieszkańcy często dojeżdżają do pobliskich miast (Wolsztyn, Leszno, Kościan) lub stref przemysłowych, dlatego oczekują sprawnych połączeń drogowych i ewentualnie komunikacji zbiorowej w tych kierunkach. Młodzież szkolna potrzebuje transportu do szkół średnich (w samej gminie działa jedna szkoła średnia, ale część uczniów wybiera placówki poza gminą) oraz na zajęcia pozalekcyjne. Obecnie gmina zapewnia dowóz dzieci do szkół podstawowych (gimbusy szkolne kursują między wioskami), lecz brak publicznych autobusów uniemożliwia młodzieży samodzielne przemieszczanie się po lekcjach czy w weekendy. Seniorzy i osoby o ograniczonej sprawności potrzebują z kolei możliwości dojazdu do ośrodków zdrowia, aptek czy urzędu gminy – często są zależni od pomocy rodzin lub sąsiadów z samochodem. Mieszkańcy wszystkich grup zwracają też uwagę na potrzebę bezpieczeństwa na drogach lokalnych – oczekują chodników, poboczy i przejść dla pieszych w swoich miejscowościach oraz uspokojenia ruchu tam, gdzie tranzyt samochodowy zagraża pieszym (np. gdy przez środek wsi przebiegają ruchliwe drogi powiatowe lub wojewódzkie). Ważną potrzebą jest także infrastruktura pieszorowerowa łącząca pobliskie wsie, aby na krótszych dystansach można było poruszać się bez auta. Obecnie brakuje spójnej sieci takich ścieżek, co poważnie ogranicza

alternatywne wobec samochodu formy dojazdu. Problemy i oczekiwania: Głównym problemem sygnalizowanym przez mieszkańców jest brak publicznego transportu zbiorowego – odczuwalny zwłaszcza w mniejszych miejscowościach oddalonych od Przemętu i głównych tras. W efekcie osoby nieposiadające własnego auta mają utrudniony dostęp do edukacji ponadpodstawowej, pracy czy oferty kulturalnej. Młodzi ludzie wskazują, że brak autobusów ogranicza ich niezależność i możliwości spędzania wolnego czasu (np. dojazdu do znajomych, na wydarzenia w mieście powiatowym) – potwierdzają to badania, w których to właśnie młodzi mieszkańcy najczęściej dostrzegają potrzebę poprawy transportu zbiorowego. Rodzice skarżą się na uciążliwość codziennego wożenia dzieci na zajęcia oraz obawy o ich bezpieczeństwo na drogach. Z kolei osoby starsze i mniej mobilne oczekują rozwiązań typu „transport na żądanie” lub pomocy sąsiedzkiej, które umożliwią im dotarcie do lekarza czy urzędu bez konieczności proszenia bliskich o pomoc. Drugim istotnym problemem jest stan i dostępność infrastruktury – część dróg gminnych nadal ma nawierzchnię gruntową, co utrudnia dojazd (zwłaszcza w złych warunkach pogodowych). Brakuje też ciągłości chodników i ścieżek rowerowych między wioskami. Mieszkańcy oczekują modernizacji lokalnych dróg, budowy brakujących odcinków oraz lepszego utrzymania istniejącej infrastruktury (np. systematycznych napraw i odśnieżania). Chcieliby również przyjaźniejszej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów w swoich miejscowościach (ławki, oświetlenie, wyznaczone przejścia). Ponadto mieszkańcy wsi atrakcyjnych turystycznie zgłaszają problemy z sezonowym wzrostem ruchu – latem pojawia się tłok na wąskich drogach dojazdowych nad jeziora, pobocza zastawione są przez parkujące auta, co utrudnia życie lokalnej społeczności. Liczą oni, że plan mobilności wprowadzi rozwiązania minimalizujące te uciążliwości (np. dodatkowe parkingi na obrzeżach, lepsze oznakowanie tras dla turystów, zachęcanie przyjezdnych do korzystania z rowerów lub pociągów zamiast samochodów). Rola mieszkańców w PZMM: Mieszkańcy są najważniejszymi beneficjentami planu mobilności – miarą jego sukcesu będzie to, na ile poprawi on komfort codziennego życia społeczności. Z tego powodu ich zaangażowanie w tworzenie PZMM jest kluczowe. Powinni aktywnie uczestniczyć w konsultacjach społecznych – poprzez wypełnianie ankiet, udział w warsztatach i spotkaniach organizowanych w sołectwach. Ich oddolna wiedza pomoże wskazać realne problemy (np. brak pobocza na konkretnej drodze, niebezpieczne skrzyżowanie) oraz zaproponować praktyczne rozwiązania (choćby lokalizację wiaty przystankowej czy propozycję trasy ścieżki rowerowej). Dzięki temu plan będzie bardziej odpowiadał potrzebom, a mieszkańcy poczują się współautorami zmian. Zaangażowanie społeczne zwiększy także akceptację dla wdrożenia PZMM – osoby, które od początku brały udział w pracach, chętniej skorzystają potem z nowych rozwiązań (np. zaczną

dojeżdżać gminnym minibusem czy korzystać z wybudowanej ścieżki rowerowej). Władze gminy planują więc szeroką kampanię informacyjno-edukacyjną: informacje o planie są przekazywane przez sołtysów, w lokalnych mediach, podczas zebrań wiejskich. Dzięki temu mieszkańcy na bieżąco śledzą postępy i czują się zaproszeni do współpracy. Ich rola nie skończy się na etapie tworzenia PZMM – również przy wdrażaniu poszczególnych projektów głos mieszkańców będzie ważny (np. konsultacje co do lokalizacji przystanków, testowanie pilotażowej linii autobusowej). Podsumowując, aktywny udział mieszkańców to gwarancja, że PZMM będzie „szyty na miarę” ich potrzeb, a zarazem klucz do powodzenia całego przedsięwzięcia.

Lokalne władze gminy Przemęt

Charakterystyka grupy: Do lokalnych władz należą organy samorządu gminnego – Wójt wraz z Urzędem Gminy (pracownicy odpowiedzialni m.in. za inwestycje, drogi, planowanie przestrzenne, oświatę), Rada Gminy uchwalająca budżet i plany, a także struktury pomocnicze, takie jak sołtysi i rady sołeckie w 25 sołectwach. Są to kluczowi interesariusze wewnętrzni, którzy jednocześnie są gospodarzami i koordynatorami całego procesu PZMM. Misją władz jest zapewnienie mieszkańcom bezpiecznego, wygodnego życia – co odzwierciedla Strategia Rozwoju Gminy, stawiająca m.in. na „zapewnienie bezpieczeństwa na drogach i chodnikach” oraz „swobodny dostęp do usług publicznych” dla wszystkich mieszkańców. Władze dysponują realną władzą decyzyjną (mogą ustanawiać lokalne prawo, wydatkować budżet) oraz zasobami (finansowymi, kadrowymi), by wpływać na system transportowy gminy. Ich zainteresowanie sukcesem PZMM jest bardzo wysokie, bo realizacja planu oznacza spełnienie obietnic wyborczych i celów strategii (np. walka z wykluczeniem transportowym, poprawa jakości życia. Rola i zadania w zakresie mobilności: Władze gminy zarządzają znaczną częścią infrastruktury transportowej. Główne ciągi komunikacyjne to co prawda drogi wojewódzkie i powiatowe, ale ich uzupełnieniem jest gęsta sieć dróg gminnych, z których wiele wymaga ulepszenia nawierzchni i wyposażenia w infrastrukturę towarzyszącą. Gmina planuje i realizuje remonty oraz rozbudowę tych dróg – w ostatnich latach zmodernizowano m.in. ulice w Błotnicy, Kaszczorze, Mochach, choć nadal występują braki w sieci drogowej i potrzeba dalszych inwestycji. Gmina odpowiada też za oświetlenie uliczne, utrzymanie czystości i zieleni przy drogach, oznakowanie lokalne (np. lustra drogowe, progi zwalniające). Istotnym zadaniem jest organizacja transportu szkolnego – wójt zapewnia dowóz dzieci do szkół podstawowych rozproszonych po gminie, co wiąże się z układaniem tras autobusów szkolnych i utrzymaniem pojazdów lub kontraktowaniem przewoźników. To doświadczenie logistyczne może zostać wykorzystane przy tworzeniu komunikacji publicznej dla wszystkich mieszkańców. Lokalna władza

nadzoruje też planowanie przestrzenne – poprzez decyzje o warunkach zabudowy i plany miejscowe może wpływać na to, gdzie powstają nowe domy i jak będą skomunikowane (czy deweloper zapewni drogę, chodnik itd.). Ponadto gmina odpowiada za infrastrukturę około-transportową, taką jak parkingi gminne. Mieszkańcy oceniają pozytywnie dotychczasową dostępność miejsc postojowych, choć strategia wskazuje na potrzebę utworzenia węzła przesiadkowego park&ride przy jednej ze stacji kolejowej, aby integrować w przyszłości transport samochodowy i kolejowy. Wójt i urzędnicy inicjują także projekty miękkie – np. akcje edukacyjne, poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Współpraca z powiatem i otoczeniem: Lokalne władze gminy nie działają w próżni – muszą ściśle współpracować z samorządem powiatowym (Starostwem Powiatowym w Wolsztynie i działającym w jego strukturze Zarządem Dróg Powiatowych) oraz wojewódzkim (np. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich). Ma to szczególne znaczenie, bo przez gminę przebiegają kluczowe drogi: drogi wojewódzkie nr 305 i 316 oraz liczne drogi powiatowe. Gmina musi uzgadniać z tymi podmiotami wszelkie inwestycje i zmiany dotyczące tych dróg (od budowy chodnika przy drodze wojewódzkiej po ustalenie tras autobusów powiatowych). Ponadto, planując własny transport publiczny, gmina będzie potrzebowała porozumień międzygminnych – np. z sąsiednimi gminami Powiatu Wolsztyńskiego (Siedlec, Wolsztyn) czy z gminami ościennymi z innych powiatów (przy granicy sąsiadujemy z gm. Wijewo i Włoszakowice od południa, Rakoniewice od wschodu). Współpraca może dotyczyć synchronizacji rozkładów jazdy, budowy ciągłych dróg rowerowych na styku granic gmin czy wspólnych projektów (np. powiatowej sieci ścieżek). Istotna jest też kooperacja z koleją – choć gmina nie zarządza koleją, to powinna współdziałać z organizatorami przewozów (Urząd Marszałkowski, przewoźnik Polregio) w kwestii utrzymania stacji, tworzenia parkingów czy promocji połączeń. Wreszcie, władze gminy aktywnie poszukują funduszy zewnętrznych – tu kluczowe jest partnerstwo z województwem i rządem. Przykładowo, gmina może wystąpić o dotację z rządowego programu autobusowego, co wymaga spełnienia formalności we współpracy z wojewodą. Dobra komunikacja między szczeblami samorządu sprawi, że PZMM będzie uzupełniał wyższe strategie (powiatowe, wojewódzkie), a nie z nimi kolidował. Oczekiwania władz wobec PZMM: Lokalna władza traktuje Plan Mobilności jako narzędzie do realizacji priorytetów rozwojowych. Oczekuje, że PZMM wskaże konkretne, wykonalne działania, które pozwolą m.in. zmniejszyć zjawisko wykluczenia transportowego (czyli zaproponuje sposób na uruchomienie komunikacji zbiorowej w gminie), poprawić stan i bezpieczeństwo infrastruktury drogowej (listę inwestycji priorytetowych, np. budowę chodników, uspokojenie ruchu) oraz zintegrować różne środki transportu (np. utworzenie systemu „parkuj i jedź” przy stacjach, sieć tras rowerowych). Wójt liczy, że

plan pomoże wyznaczyć rozsądne harmonogramy i koszty – tak by gmina mogła planować budżet i aplikować o dofinansowania. Gmina chce też poprzez PZMM ułatwić sobie sięganie po fundusze UE i krajowe – posiadanie takiego planu często jest warunkiem lub atutem przy staraniu się o środki (np. w programach na infrastrukturę niskoemisyjną). Kolejnym oczekiwaniem jest aktywizacja społeczna – władze liczą, że proces tworzenia planu zintegruje mieszkańców wokół wspólnego celu i podniesie świadomość komunikacyjną (np. po konsultacjach ludzie lepiej zrozumieją ograniczenia i możliwości gminy, co ułatwi wdrażanie trudniejszych decyzji). Ostatecznie władze oczekują, że PZMM stanie się kompasem, który ułatwi podejmowanie decyzji przez kolejne lata – tak, by każda inwestycja w drogi czy transport pasowała do szerszej układanki i przynosiła maksymalne korzyści. W fazie realizacji planu, gmina przewiduje powołanie pełnomocnika ds. mobilności, który będzie koordynował wdrażanie zadań i monitorował postępy. Silne zaangażowanie wójta i radnych w nadzorowanie wykonania PZMM będzie konieczne, by utrzymać tempo i reagować na pojawiające się wyzwania. Reasumując, lokalne władze są nie tylko inicjatorami, ale i głównymi wykonawcami planu – jego powodzenie świadczyć będzie o skuteczności ich rządzenia.

Lokalni przedsiębiorcy i zakłady pracy

Charakterystyka grupy: W gminie Przemęt działa wiele podmiotów gospodarczych – od rodzinnych gospodarstw rolnych, przez małe zakłady rzemieślnicze i usługowe, po przedsiębiorstwa branży spożywczej czy budowlanej, a także stale rosnącą liczbę firm związanych z turystyką (agroturystyki, ośrodki wypoczynkowe, pensjonaty). Rolnictwo pozostaje ważnym filarem gospodarki (około 62% powierzchni gminy to użytki rolne), a duże gospodarstwa (np. fermy drobiu, hodowle bydła, uprawy roślin) i towarzyszące im zakłady przetwórcze (np. masarnia, betoniarnia) są istotnymi pracodawcami. W sektorze pozarolniczym dominują drobne firmy handlowo-usługowe (sklepy, warsztaty, budowlanka) rozsiane po wsiach oraz infrastruktura turystyczna skoncentrowana wokół jezior (noclegi, gastronomia, wypożyczalnie sprzętu). Te wszystkie podmioty zatrudniają zarówno mieszkańców gminy, jak i osoby dojeżdżające z zewnątrz. Dla przedsiębiorców sprawny transport to warunek efektywnej działalności: pracownicy muszą dojechać do pracy na czas, surowce trafić do zakładu, a produkty – do klientów; w turystyce zaś goście muszą wygodnie dotrzeć na miejsce wypoczynku. Potrzeby i wyzwania przedsiębiorców: Lokalny biznes potrzebuje przede wszystkim dobrej infrastruktury drogowej. Rolnicy oczekują solidnych dojazdów do pól i gospodarstw – drogi gruntowe wymagają utwardzenia, by ciężki sprzęt rolniczy i pojazdy odbierające plony mogły kursować bez przeszkód. Problemem są szczególnie drogi o złej nawierzchni lub zbyt wąskie, gdzie kombajn

ledwo się mieści, a mijanie innych pojazdów bywa niebezpieczne. Dla przedsiębiorstw produkcyjnych kluczowe jest połączenie z główną siecią drogową – np. dogodny dojazd do drogi wojewódzkiej 305, którą w 40 minut można dotrzeć do Leszna. Zatory czy objazdy generują straty, dlatego firmy liczą na płynny ruch i minimalizację uciążliwości (np. sprawną organizację objazdów w razie remontów). Właściciele sklepów i usług lokalnych chcieliby, by mieszkańcy z całej gminy mieli łatwy dostęp – obecnie klienci z odległych wsi często wybierają zakupy w mieście powiatowym, bo brak im transportu do Przemętu. Branża turystyczna natomiast potrzebuje, by gmina była przyjazna dla odwiedzających: czytelne oznakowanie dojazdu do atrakcji, parkingi przy jeziorach i zabytkach, estetyczne otoczenie dróg (bo to część doświadczenia turysty). Właściciele agroturystyk i ośrodków wypoczynkowych obawiają się, że zły stan drogi do ich obiektu może odstraszać gości lub powodować negatywne opinie. Zwracają też uwagę, że coraz więcej turystów chce podróżować bez samochodu – np. pociągami z rowerem – i że gmina powinna im to ułatwić (ciągłość ścieżek, wypożyczalnie rowerów, busy dowożące z dworca). Pracodawcy mają również problemy z rekrutacją pracowników bez prawa jazdy – brak autobusu ogranicza możliwość zatrudnienia osób spoza najbliższej okolicy, zwłaszcza na stanowiskach niższego szczebla. Niektóre większe firmy zmuszone są organizować dowóz pracowniczy we własnym zakresie (np. busem z Wolsztyna), co generuje koszty. Wszystkie biznesy troszczą się też o bezpieczeństwo i niezawodność transportu – wypadek ciężarówki z towarem czy awaria drogi może zaburzyć łańcuch dostaw. Stąd ich postulat, by plan mobilności uwzględniał również aspekty zarządzania kryzysowego i alternatyw (np. trasy objazdowe dla ciężkich pojazdów). Oczekiwania względem planu mobilności: Lokalni przedsiębiorcy oczekują, że PZMM stworzy lepsze warunki dla prowadzenia działalności. Chcą zobaczyć w planie konkretne inwestycje infrastrukturalne, które ułatwią logistykę – np. modernizację najważniejszych dla biznesu odcinków dróg (strategia gminy wymienia potrzebę rozbudowy sieci drogowej różnych kategorii). Rolnicy liczą na utwardzenie strategicznych dróg do pól i modernizację starych przepustów czy mostków, które ograniczają ruch maszyn. Sektor przetwórczy czeka na lepsze połączenie z obwodnicami i trasami wylotowymi (np. wyremontowanie drogi powiatowej Przemęt–Solec da lepszy dojazd do S5). Turystyka natomiast ma nadzieję, że plan zaproponuje rozwiązania zmniejszające negatywne skutki natężenia ruchu w sezonie – np. system parkingów z dojazdem wahadłowym nad jeziora, ograniczenie ruchu aut w najbardziej cennych przyrodniczo strefach, rozwój ścieżek rowerowych promujących rower jako główny środek poruszania się turystów po gminie (zgodnie z założeniem “last mile by bike”). Istotne jest też dla nich, by plan przewidywał czytelne oznakowanie turystyczne – dobrze oznaczone szlaki i drogowskazy zmniejszą chaos na drogach. Lokalny

handel i usługi oczekują, że PZMM pomoże przyciągnąć więcej klientów z terenu gminy – liczą np. na to, że jeśli powstanie komunikacja gminna, to mieszkańcy małych wiosek przyjadą autobusem do Przemętu, zamiast jechać do miasta poza gminą. Ponadto wszyscy przedsiębiorcy oczekują lepszej komunikacji z władzami w sprawach transportowych – plan może wprowadzić mechanizm stałych konsultacji lub informowania biznesu o planowanych zmianach (np. remontach), by firmy mogły się przygotować. Możliwy wkład przedsiębiorców w PZMM: Lokalny biznes może wnieść wiele do procesu planowania i realizacji PZMM. Po pierwsze, informacje – przedsiębiorcy mogą podzielić się danymi o swoich potrzebach transportowych (np. godziny zmian pracowniczych, kiedy przyjeżdżają dostawy), co pomoże dopasować ewentualny rozkład jazdy transportu zbiorowego czy wybrać optymalny czas remontów drogowych, by minimalizować straty. Po drugie, współfinansowanie infrastruktury – bywa, że firmy są gotowe partycypować w kosztach usprawnienia dojazdu do swoich siedzib (np. kilka lat temu przedsiębiorcy z pewnej strefy przemysłowej w innej gminie dołożyli się do budowy łącznika drogowego, wiedząc, że to im się opłaci). W Przemęcie np. właściciel dużej fermy może być potencjalnie skłonny sfinansować utwardzenie drogi, którą codziennie jeżdżą ciężarówki z paszą. Inwestorzy turystyczni także mogą inwestować w infrastrukturę – niektórzy właściciele ośrodków już tworzą małe parkingi czy pomosty dla klientów, a w ramach PZMM mogliby to czynić w sposób skoordynowany z gminą (np. budując wspólnie z samorządem ciąg pieszo-rowerowy prowadzący do plaży, korzystny dla wszystkich). Po trzecie, biznes może wspierać inicjatywy miękkie – np. sponsorować lokalne kampanie bezpieczeństwa ruchu (sklep motoryzacyjny może ufundować odblaski dla dzieci, producent rowerów – nagrody w konkursie). Niektórzy przedsiębiorcy mogliby też zaangażować się w organizację transportu – np. firma transportowa z regionu może wystartować w przetargu na obsługę linii gminnej, a właściciele busów mogą zaproponować swoje usługi w przewozach szkolnych czy dowozie seniorów. Ważne jest, aby gmina aktywnie włączyła przedsiębiorców do konsultacji PZMM – planuje się m.in. spotkania z przedstawicielami największych zakładów i branży turystycznej, by przedyskutować proponowane rozwiązania. Dzięki temu plan będzie uwzględniał realia ekonomiczne, a firmy poczują się współautorami zmian (co zwiększa szansę na ich wsparcie przy wdrażaniu). Gmina może także powołać forum dialogu z biznesem w trakcie implementacji planu – np. kwartalne spotkania, gdzie omawiane będą postępy i wyzwania (tak, aby szybko reagować, gdy np. budowa ronda przy wjeździe do strefy ekonomicznej zacznie utrudniać dojazd pracownikom).

Dostawcy usług transportowych i inni operatorzy

Charakterystyka grupy: Ta grupa obejmuje obecnych i potencjalnych operatorów transportu zbiorowego oraz usług komplementarnych wobec transportu indywidualnego. W gminie Przemęt nie funkcjonuje samorządowa komunikacja publiczna, ale działają prywatne mikroprzedsiębiorstwa przewozowe obsługujące kilka tras autobusowych: m.in. relacje Przemęt–Leszno, Wolsztyn–Kaszczor i Przemęt–Kościan. Kursują nimi niewielkie busy według własnych rozkładów (często ograniczonych do dni nauki szkolnej i godzin porannych/popołudniowych). Ponadto przez gminę przebiega linia kolejowa Leszno–Wolsztyn, na której znajdują się przystanki: Perkowo, Błotnica, Starkowo, Nowa Wieś, Solec. Pociągi regionalne (Polregio) kursują tu średnio 8 razy dziennie w obu kierunkach, zapewniając połączenie m.in. do Leszna (skąd dalej do Poznania) i Wolsztyna. Choć kolej formalnie jest poza kompetencją gminy, jej obecność czyni z kolei ważnego potencjalnego partnera. Potrzeby dostawców usług transportowych: Prywatni przewoźnicy autobusowi potrzebują przede wszystkim opłacalności i stabilności – czyli dostatecznej liczby pasażerów oraz przewidywalnych warunków działania. Obecnie, kursy busów w gminie bazują głównie na dowozach młodzieży do szkół i mieszkańców do pracy w mieście; przewoźnicy ograniczyli siatkę połączeń do tych najbardziej rentownych, bo bez dopłat obsługa słabo zaludnionych rejonów jest nierentowna. Oczekują więc od samorządu ewentualnego wsparcia finansowego (np. dopłat do nierentownych kursów, zamówienia usług w trybie przewozów użyteczności publicznej). Ważne jest też dla nich utrzymanie dróg w dobrym stanie – zły stan nawierzchni to szybsze zużycie pojazdów i opóźnienia. Potrzebują również dogodnej infrastruktury przystankowej (zatonczek, wiat) – na terenie gminy jest sporo przystanków pozostałych po dawnym PKS, ale część wymaga odnowienia i oznaczenia aktualnym rozkładem. Operator kolejowy Polregio chce natomiast zwiększać frekwencję – oczekuje lepszej integracji kolei z transportem lokalnym, by więcej mieszkańców dojeżdżało do pociągów (np. poprzez parkingi P&R i komunikację dowozową). Ponadto, wszyscy operatorzy będą korzystać na promocji transportu zbiorowego – potrzebują więc wsparcia gminy w przekonywaniu mieszkańców, by z tych usług korzystali. Inni potencjalni operatorzy, jak taksówki czy wypożyczalnie, potrzebują warunków sprzyjających popytowi – np. taksówkarz chętniej zainwestuje w dodatkowy samochód, jeśli będzie widział, że gmina przyciąga turystów bez aut, którzy skorzystają z taksówki, by objechać atrakcyjne miejsca. Obecny wkład i potencjał w PZMM: Aktualnie prywatne busy są jedyną formą transportu zbiorowego w gminie – ich kursy (choć nieliczne) pozwalają części mieszkańców dostać się do pracy czy szkoły bez auta. W pewnym sensie przewoźnicy ci „łatają” lukę po zlikwidowanych PKS-ach. Plan mobilności może wykorzystać ten istniejący załazek – np. zamiast tworzyć od zera przedsiębiorstwo

komunalne, gmina może nawiązać partnerstwo z tymi firmami. PZMM może zakładać zlecenie obsługi linii gminnych prywatnym operatorom na zasadzie umowy (gmina dofinansuje kursy, a przewoźnik je realizuje według uzgodnionego rozkładu). Taki model, jeśli wypracowany, da szybki efekt – wykorzysta istniejący tabor i doświadczenie lokalnych kierowców. Alternatywnie, plan może rekomendować utworzenie w przyszłości wspólnego operatora powiatowego (np. w ramach Związku Powiatowo-Gminnego), co też oznaczałoby wspólne działanie z obecnymi firmami przewozowymi. Kolej – chociaż niezależna – jest wielką szansą: plan zakłada lepsze wykorzystanie stacji (wspomniane parkingi, być może integracja biletowa – np. bilet z busa gminnego ważny też w pociągu). W dłuższej perspektywie gmina może dążyć do zwiększenia częstotliwości pociągów lub utworzenia nowych przystanków (jeśli uzasadni to wzrostem potoków pasażerskich). Ponadto, PZMM uwzględnia także przewozy specjalne – np. wprowadzenie ewentualnego gminnego transportu door-to-door dla seniorów i osób z niepełnosprawnościami. Tu do współpracy może włączyć się GOPS. Być może plan zasugeruje, by usługi rozszerzyć (np. mini-bus opłacany z projektu „usługi door-to-door” woziłby nie tylko niepełnosprawnych, ale w wolnych chwilach także osoby starsze na zakupy). Usługi micromobilności również znajdują swoje miejsce: PZMM prawdopodobnie zarekomenduje rozwój systemu wypożyczalni rowerów (choćby kilka stacji przy największych atrakcjach i w Przemęcie). To otworzy rynek dla operatora – może nim być prywatna firma z branży turystycznej lub powstać partnerstwo publiczno-prywatne (gmina kupi rowery, a lokalny hotel będzie je serwisował i wypożyczał). Generalnie, plan mobilności dostrzega synergię między różnymi operatorami – np. aby system działał, busy powinny skomunikować się z pociągami, taksówki uzupełniać kursy nocne, a rowery publiczne wypełniać luki na ostatnim odcinku podróży. Wszystko to wymaga koordynacji, do której gmina jest gotowa. Relacje z tą grupą: Dla powodzenia PZMM kluczowe będzie zbudowanie dobrej współpracy z wszystkimi operatorami transportowymi. Gmina zamierza już na etapie planowania organizować konsultacje branżowe – np. spotkanie z prywatnymi przewoźnikami, aby omówić, jak widzieliby swoją rolę w systemie, jakie mają możliwości zwiększenia taboru itp. Ważne, by nie postrzegali planu jako zagrożenia, lecz jako szansę (że zyskają nowe zlecenia i pasażerów). Przejrzystość zasad – np. jeśli gmina ogłosi konkurs na obsługę linii, to według jasnych kryteriów – zbuduje zaufanie. Z kolei kolej wymaga koordynacji z poziomem wojewódzkim: tu gmina musi pilnować, by np. rozkład pociągów był konsultowany (tak, żeby bus dowożący z Przemętu nie przyjeżdżał 5 minut po odjeździe pociągu). Gmina może wystąpić o utworzenie „zintegrowanego węzła przesiadkowego” w Błotnicy – co już sygnalizuje strategia – i to będzie wymagało formalnego porozumienia z koleją i powiatem. Jeśli chodzi o operatorów mikrotransportu (taksówki, rowery), ich udział będzie raczej

rynkowy – gmina powinna stworzyć warunki (np. wyznaczyć miejsce postoju TAXI przy rynku, czy przyjąć regulamin umożliwiający działalność wypożyczalni rowerów na terenach publicznych). Kluczowe jest też monitorowanie jakości usług: jeśli gmina zleci przewozy busowe, powinna zebrać od mieszkańców opinie po pierwszych miesiącach – i w razie czego korygować umowę lub rozkład. Ogólnie, zakłada się powstanie forum transportowego z udziałem różnych operatorów i urzędników, które będzie spotykać się okresowo w celu omówienia funkcjonowania systemu. Dzięki temu uniknie się nieporozumień, a wszyscy dostawcy usług będą działać w jednym ekosystemie, a nie każdy osobno.

Instytucje użyteczności publicznej

Charakterystyka grupy: W skład tej grupy wchodzi instytucje świadczące ważne usługi dla mieszkańców na terenie gminy: szkoły i przedszkola (podstawowe w Przemęcie, Kaszczorze, Mochach, Buczu; przedszkola i oddziały przedszkolne; Zespół Szkół w Przemęcie – jedyna szkoła średnia), placówki zdrowia (ośrodki zdrowia, apteki), Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej (GOPS) oraz Gminne Centrum Kultury i Biblioteka (GCKiB) z siedzibą w Przemęcie i filiami/bibliotekami w terenie. Ich misją jest obsługa mieszkańców – uczniów, chorych, potrzebujących, uczestników kultury – dlatego są żywotnie zainteresowane, by ludzie mogli do nich dotrzeć łatwo i bezpiecznie. Te instytucje często mają rozbudowane struktury: np. w szkołach pracuje kadra nauczycielska dojeżdżająca z różnych stron, GOPS ma opiekunki środowiskowe odwiedzające podopiecznych w domach, GCKiB organizuje wydarzenia, na które publiczność musi dojechać.

Potrzeby i problemy instytucji: Szkoły potrzebują sprawnego systemu dowozu uczniów. Gmina wywiązuje się z obowiązku dowozu dzieci do podstawówek – jednak jest to duże obciążenie logistyczne, bo uczniów zbiera się z 27 miejscowości. Wszelkie usprawnienia (np. lepsze drogi, by autobus szybciej pokonywał trasę czy zmniejszenie konieczności dowozu poprzez utrzymanie filii szkół bliżej domu uczniów) są mile widziane. Problemem jest dowóz uczniów spoza gminy do tutejszej szkoły średniej – obecnie mało kto dojeżdża, bo brak dogodnych połączeń, przez co szkoła średnia ma kłopoty z naborem. Szkoły oczekują więc, że PZMM poprawi dostęp młodzieży do edukacji, np. poprzez uruchomienie linii autobusowej łączącej Przemęt z ościennymi gminami lub powiatem, co może pomóc w rekrutacji spoza gminy. Ważne jest też bezpieczeństwo uczniów – szkoły apelują o chodniki i przejścia w pobliżu, by dzieci dochodzące na piechotę nie były narażone na wypadki. Placówki zdrowia odczuwają, że pacjenci – zwłaszcza starsi – mają trudności z dojazdem na wizyty. Niektórzy rzadziej korzystają z badań kontrolnych z powodu braku transportu. Dla przychodni to problem, bo opóźniona diagnostyka oznacza cięższe przypadki do leczenia. GOPS

z kolei bezpośrednio zajmuje się osobami wykluczonymi – ma pod opieką rodziny bez samochodu, osoby niepełnosprawne, samotne starsze osoby. Już teraz organizuje dowozy posiłków, usługi opiekunek. GOPS potrzebuje, by jego podopieczni mogli uczestniczyć w życiu społecznym – np. żeby senior dotarł do klubu seniora, a osoba z niepełnosprawnością do ośrodka rehabilitacji. Brak transportu to dla nich poważna bariera i często pogłębia izolację. Instytucje kultury (GCKiB) i sportu pragną, by mieszkańcy z całej gminy mieli równy dostęp do oferty. Obecnie ktoś z dalekiej wioski może nie przyjechać na koncert do Przemętu, bo nie ma wieczorem jak wrócić. Dom kultury widzi, że imprezy gminne gromadzą głównie tych z bliższych okolic, a mieszkańcy peryferyjnych sołectw są rzadziej obecni. Podobnie biblioteka – książkę dowozi czasem bibliotekarz w ramach akcji, ale marzeniem byłaby np. objazdowa biblioteka (bibliobus) docierająca regularnie do małych wsi. Oczekiwania wobec PZMM: Instytucje publiczne oczekują, że plan mobilności poprawi dostępność usług publicznych. Szkoły liczą, że wzrośnie punktualność i frekwencja – np. autobus gminny dowiezie dzieci na zajęcia dodatkowe, dzięki czemu więcej uczniów zostanie dłużej w szkole rozwijając swoje talenty. Mają też nadzieję, że lepsza komunikacja pozwoli utrzymać lub nawet rozszerzyć ofertę edukacyjną – bo jeśli uczniowie spoza gminy będą mogli dojechać, to może wzrośnie zainteresowanie lokalną szkołą średnią (co zapobiegnie jej ewentualnej likwidacji). Placówki zdrowia oczekują zmniejszenia zjawiska, gdzie pacjent nie przychodzi z powodu braku dojazdu – bo np. będzie mógł skorzystać z gminnej usługi door-to-door lub podwózki sąsiedzkiej organizowanej we wsiach (co PZMM może postulować). Marzeniem ośrodka zdrowia byłby np. „autobus zdrowia” – mobilna przychodnia docierająca do wsi na szczepienia czy badania – i choć to raczej poza ramami PZMM, sam lepszy transport ułatwi dojazd do istniejących. GOPS mocno liczy, że plan położy akcent na transport wrażliwy społecznie – w strategii gminy pojawia się m.in. cel „zapewnienie swobodnego dostępu do ... udziału w życiu społecznym osób o szczególnych potrzebach, co oznacza konieczność dowozu osób niepełnosprawnych, chorych, starszych. PZMM powinien zaplanować system takich dowozów (np. utworzenie punktu wypożyczeń samochodu z kierowcą na godziny dla potrzebujących). Instytucje kultury i sportu oczekują, że dzięki planowi więcej mieszkańców zacznie korzystać z ich oferty – np. zorganizowane grupy z odległych wsi będą mogły dojechać na wydarzenia (być może plan zaproponuje coś w rodzaju „kulturobusu” kursującego przy okazji większych imprez). Liczą również, że rozwój infrastruktury rowerowej zachęci mieszkańców do aktywności (więcej ludzi przyjedzie rowerem na festyn, gdy będzie bezpieczna ścieżka). Ważne dla nich jest też usprawnienie komunikacji wewnątrz gminy, by można było organizować imprezy objazdowe – np. turniej sołectw odbywający się w różnych wsiach, gdzie kibice i uczestnicy mogliby przemieszczać się wspólnie (może plan

przewidzi taki autobus okolicznościowy). Możliwości współpracy i wkład instytucji: Instytucje użyteczności publicznej mogą aktywnie wesprzeć PZMM swoimi zasobami i autorytetem. Szkoły udostępnią dane i rozkłady dowozów szkolnych, co posłuży do planowania ewentualnych kursów otwartych dla mieszkańców (czasem gimbusy mają wolne miejsca). Nauczyciele i dyrektorzy mogą wskazać potrzeby (np. dowóz uczniów na konkursy powiatowe) i pomóc testować rozwiązania (pilotażowy busik popołudniowy najpierw dla uczniów na zajęcia, a potem może dla wszystkich). Pracownicy służby zdrowia mogą doradzić w kwestii obsługi osób o specjalnych potrzebach – np. pielęgniarki środowiskowe wskażą, które osoby trzeba by regularnie dowozić na dializy czy rehabilitację. Mogą też pomóc promować nowe usługi – np. lekarze w przychodni będą informować pacjentów, że jest możliwość transportu, co zwiększy jego wykorzystanie. GOPS z racji swojej misji może stać się operatorem pewnych elementów planu – np. to on będzie koordynował transport door-to-door dla niepełnosprawnych, bo już zna te osoby. Wolontariusze czy opiekunki GOPS mogą pełnić rolę “towarzyszy podróży” (przy programach mobilności dla seniorów często łączy się przewóz z asystentem, który pomoże wysiąść i załatwić sprawę). Biblioteka i dom kultury dysponują siecią kontaktów społecznych – mogą włączyć się w promocję (plakaty o konsultacjach wiszą w bibliotekach, ogłoszenia o nowych rozkładach będą czytane na zebraniach wiejskich organizowanych przez GCKiB). Ponadto GCKiB ma własny mikrobus do przewozu zespołów artystycznych – ten pojazd mógłby okazjonalnie służyć społeczności (np. dowieźć grupę mieszkańców na targi do Wolsztyna w ramach akcji integracyjnej). Jednostki OSP (choć tu raczej w poprzedniej grupie NGO) też współpracują z instytucjami – np. zapewniają zabezpieczenie medyczne eventów, pomoc przy poważnych zdarzeniach drogowych. Ich wkładem może być np. udostępnienie remiz na spotkania konsultacyjne i promowanie wśród członków, wykonywanie usług przewozowych (uprawnienia kierowców).

Media lokalne

Charakterystyka grupy: Do mediów lokalnych zaliczają się oficjalne i niezależne źródła informacji działające na terenie gminy – strona internetowa i media społecznościowe gminy, biuletyn informacyjny, lokalna prasa powiatowa oraz portale internetowe skupiające społeczność. Choć media te nie podejmują decyzji, mają one znaczący wpływ na kształtowanie opinii publicznej. To właśnie przez media większość mieszkańców dowiaduje się o planach i działaniach władz. Potrzeby i oczekiwania mediów: Lokalne media potrzebują wiarygodnych, aktualnych informacji, podanych w atrakcyjnej formie. Zależy im, by móc przekazywać mieszkańcom konkrety wpływające na ich codzienne życie (np. “Od września ruszy autobus gminny – sprawdź rozkład”). Oczekują otwartości ze strony władz i ekspertów PZMM – regularnych

komunikatów prasowych, możliwości zadawania pytań, udziału w spotkaniach. Chcą również znać opinie mieszkańców (listy do redakcji, komentarze na portalach) i przekazywać je dalej, pełniąc rolę głosu społeczności. Wkład mediów w PZMM: Media lokalne mogą odegrać rolę informatora i edukatora. Nagłaśniając terminy spotkań konsultacyjnych i ankiet, zwiększą udział mieszkańców w tworzeniu planu. Relacjonując przebieg prac (np. reportaż ze spotkania warsztatowego), zbudują wśród społeczności poczucie, że ich sprawy są traktowane poważnie. Później, kiedy przyjdzie czas wdrażania PZMM, media będą informować o zmianach (nowych liniach, inwestycjach) – pomagając mieszkańcom zrozumieć korzyści i zasady nowych rozwiązań. Dziennikarze lokalni pełnią też funkcję kontrolną: jeśli realizacja planu będzie się opóźniać lub napotka sprzeciw, opiszą to, skłaniając władze do reakcji. Konstruktywna krytyka mediów może sygnalizować władzom, że pewne kwestie wymagają lepszego wyjaśnienia lub korekty działań – jest to cenny mechanizm korygujący podczas realizacji PZMM. Relacje i współpraca: Dla powodzenia planu niezwykle ważna jest przejrzysta komunikacja ze społeczeństwem, w czym media są nieodzownym partnerem. Gmina powinna regularnie przekazywać im informacje o postępach PZMM (np. poprzez briefingi po kluczowych etapach, komunikaty o podjętych decyzjach). Ważne, by władze odpowiadały na pytania dziennikarzy szczerze i rzeczowo – to zapobiegne powstawaniu plotek czy nieporozumień. Już na etapie tworzenia planu zaplanowano współpracę z mediami: udostępnianie materiałów graficznych, organizacja konferencji prasowej prezentującej założenia PZMM, publikowanie artykułów eksperckich (np. wywiad z konsultantem tłumaczącym, czym jest zrównoważona mobilność). Lokalne media, czując się częścią procesu, chętniej będą przekazywać pozytywny przekaz, ale też rzetelnie informować o trudnościach, co zwiększy zaufanie mieszkańców. Finalnie, aktywne włączenie mediów lokalnych jako kanału dialogu z mieszkańcami zwiększy transparentność działań, pomoże zdobyć społeczne poparcie dla planu i umożliwi na bieżąco reagowanie na opinie oraz potrzeby społeczności w trakcie wdrażania PZMM.

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. PZMM dla Gminy Przemęt konsultowany był w ramach badań ankietowych związanych z oceną zachowań 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 gminy oraz opinie na temat ewentualnych ulepszeń w systemie transportowym. Ankieta była dostępna w formie cyfrowej, udostępniana poprzez media społecznościowe i stronę internetową gminy. Dzięki temu zapewniono szeroki dostęp do badania, umożliwiając mieszkańcom wygodny sposób udziału w konsultacjach. Zebrane wyniki pozwoliły opracować wnioski, które zostały uwzględnione w dokumencie. Sam dokument został następnie poddany konsultacjom z pracownikami Urzędu Gminy, którzy zweryfikowali prawdziwość i zasadność przyjętych rozwiązań.

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

Ocena uwarunkowań transportowych obszaru gminy Przemęt jest procesem kompleksowej analizy istniejącej infrastruktury transportowej, uwzględniającą wszystkie środki transportu dostępne w gminie. Analiza uwarunkowań objęła:

1. Stan infrastruktury drogowej:

Gmina Przemęt dysponuje rozbudowaną siecią dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich, choć na jej obszarze brak jest dróg krajowych oraz autostrad. Łączna długość dróg gminnych publicznych wynosi ok. 88,6 km (stan na 1 stycznia 2024 r.). Do tego dochodzi sieć dróg powiatowych – przez gminę przebiega 9 dróg powiatowych, m.in. nr 3817P (trasa Solec Nowy – Nowa Wieś), 3820P (trasa Mochy – Przemęt – Bucz) czy 3821P (trasa Przemęt – Błotnica – Radomierz – Osłonin). Najważniejsze ciągi komunikacyjne wyższego rzędu to drogi wojewódzkie: DW305 (przebiegająca przez miejscowości Wieleń Zaobrzański, Kaszczor, Mochy, Solec) oraz DW316 (łącząca Kaszczor z Ciosańcem i dalej woj. lubuskie). Stan techniczny infrastruktury drogowej jest zróżnicowany. Drogi wojewódzkie stanowią główne arterie – posiadają utwardzoną nawierzchnię asfaltową i są utrzymywane przez zarząd wojewódzki, jednak przebiegają przez centra kilku wsi bez obwodnic. Większość dróg powiatowych i gminnych również ma nawierzchnię utwardzoną (asfaltową lub z kostki brukowej), zwłaszcza w obszarach zabudowanych. Gmina w ostatnich latach intensywnie inwestuje w poprawę lokalnej sieci drogowej – w 2023 r. zrealizowano szereg budów i przebudów dróg gminnych. Nowo powstałe odcinki dróg lokalnych często wyposażane są w elementy poprawiające bezpieczeństwo i funkcjonalność (np. chodniki, odwodnienie, utwardzone pobocza). Mimo tych inwestycji, część dróg gminnych o mniejszym znaczeniu (szczególnie dojazdowych do pól czy rozproszonych zabudowań) nadal może mieć standard niższy (nawierzchnia tłuczniowa lub gruntowa)

i wymaga dalszej modernizacji. Geograficzne położenie gminy powoduje, że brak na jej terenie bezpośredniego dostępu do dróg krajowych – najbliższa droga ekspresowa S5 biegnie ok. 10 km na wschód od gminy, a droga krajowa DK32 (Poznań–Zielona Góra) przebiega ok. 10-12 km na północ (przez miasto Wolsztyn). To oznacza, że ruch tranzytowy wysokiej rangi omija gminę lub koncentruje się na drogach wojewódzkich. Niemniej obecność dwóch dróg wojewódzkich zapewnia połączenia zewnętrzne – DW305 stanowi główną oś komunikacyjną północ-południe w gminie (m.in. w kierunku Wolsztyna i Wschowy), zaś DW316 zapewnia dojazd na zachód. Infrastruktura drogowa w gminie Przemęt odgrywa więc kluczową rolę w obsłudze lokalnego ruchu i połączeniach z sąsiednimi ośrodkami, choć wymaga stałego utrzymania i inwestycji dostosowanych do rosnących potrzeb.

2. Natężenie ruchu

Obciążenie ruchem poszczególnych kategorii dróg na terenie gminy jest zróżnicowane. Największe natężenie ruchu odnotowuje się na drogach wojewódzkich, zwłaszcza na trasie DW305 przebiegającej przez centralne obszary gminy. Droga ta pełni rolę głównego ciągu komunikacyjnego dla ruchu ciężarowego i tranzytowego, co powoduje duży ruch pojazdów (w tym samochodów ciężarowych) w miejscowościach takich jak Solec, Mochy, Kaszczor czy Wieleń Zaobrzański. Wysokie natężenie potwierdzają m.in. problemy hałasu komunikacyjnego przy tej trasie – analiza środowiskowa gminy wskazuje DW305 jako źródło uciążliwego hałasu w zabudowie mieszkaniowej. Ruch na DW316 jest nieco mniejszy, ale również istotny lokalnie, obsługując zarówno ruch mieszkańców, jak i pojazdy rolnicze oraz dostawcze. Na drogach powiatowych natężenia mają charakter umiarkowany. Drogi te obsługują przede wszystkim ruch wewnątrzgminny oraz łączność między poszczególnymi wioskami i sąsiednimi gminami. W godzinach szczytu (rano i popołudniu) ruch na drogach powiatowych zwiększa się wskutek dojazdów mieszkańców do pracy, szkół i z powrotem – dotyczy to np. odcinków Przemęt – Bucz czy Przemęt – Błotnica – Osłonin. Nadal jednak obciążenia na tych trasach pozostają znacznie niższe niż na drodze wojewódzkiej; dominują tu samochody osobowe i lokalne busy. Z kolei drogi gminne cechują się niewielkim natężeniem – służą głównie ruchowi lokalnemu (dojazdy do posesji, pól uprawnych) i rozprawdają ruch z dróg wyższej kategorii do mniejszych miejscowości. Wyjątkiem mogą być krótkotrwałe wzrosty ruchu np. w rejonie centrów wsi podczas wydarzeń lokalnych czy w sezonie turystycznym na dojazdach do atrakcji (np. do ośrodków nad jeziorami). W sezonie letnim natężenie ruchu okresowo wzrasta z uwagi na ruch turystyczny i rekreacyjny. Gmina Przemęt, leżąca na terenie Przemęckiego Parku Krajobrazowego, przyciąga wielu odwiedzających (głównie okolice jezior, np. rejon Osłonina nad Jez. Przemęckim czy

Wieleń Zaobrzański nad Jez. Wieleńskim). W weekendy i wakacje zwiększa się ruch samochodowy na dojazdach do tych miejsc – szczególnie obciążona bywa DW305. Ponadto szlaki lokalne w obrębie gminy (drogi powiatowe do kąpielisk czy drogi gminne do kwater agroturystycznych) odnotowują wtedy wzmożony ruch samochodów osobowych, motocykli, a także rowerzystów. Poza sezonem ruch w gminie ma charakter typowy dla obszarów wiejskich o rozproszonej zabudowie – natężenia są relatywnie niskie i skupiają się w krótkich okresach dowozu dzieci do szkół, dojazdów do pracy oraz popołudniowych powrotów. Ogólnie infrastruktura drogowa gminy nie doświadcza stałych zatorów, a przepustowość dróg lokalnych jest na ogół wystarczająca. Problemem są jednak punkty kolizyjne i konflikt ruchu wolniejszego z szybkim – np. przejazd ciężarówek przez centra wsi powoduje spowolnienia i wymaga ostrożności, zwłaszcza gdy brakuje obwodnic. Dodatkowo, oddalenie gminy od sieci dróg krajowych oznacza konieczność kierowania ruchu na sieć niższego rzędu – np. cały ruch z gminy w kierunku miast powiatowych (Wolsztyn, Leszno, Kościan) odbywa się drogami wojewódzkimi lub powiatowymi. W razie wzrostu liczby pojazdów w przyszłości może to skutkować potrzebą modernizacji skrzyżowań i odcinków dróg wojewódzkich, by zachować płynność ruchu.

3. Komunikacja publiczna:

Na terenie gminy Przemęt brak jest zorganizowanego publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowej komunikacji autobusowej. Gmina nie posiada własnej komunikacji gminnej ani nie funkcjonuje tu już państwowy przewoźnik PKS. W praktyce obsługę potrzeb mieszkańców w zakresie dojazdów zapewniają przewoźnicy prywatni, operujący głównie w oparciu o linie mikrobuse. Kursują niewielkie busy łączące największe miejscowości gminy z ośrodkami miejskimi: na liniach Przemęt–Leszno, Wolsztyn–Kaszczor oraz Przemęt–Kościan. Dzięki nim mieszkańcy mogą dostać się do miasta powiatowego Wolsztyn czy do Leszna (miasto na prawach powiatu) – jednak częstotliwość i zasięg tych połączeń są ograniczone. Połączenia prywatne realizowane są kilka razy dziennie i dostosowane głównie do ruchu szkolnego i pracowniczego (rano wyjazd z wiosek do miast, powroty popołudniowe). Poza tymi nielicznymi liniami brak jest regularnego transportu autobusowego wewnątrz gminy, co oznacza, że wiele wsi nie ma żadnej komunikacji publicznej. Ważnym elementem systemu transportowego gminy jest transport kolejowy, który częściowo kompensuje brak autobusów publicznych. Przez gminę przebiega linia kolejowa Leszno–Wolsztyn, na której znajdują się aż 5 przystanków kolejowych w granicach gminy: Perkowo, Błotnica, Starkowo i Nowa Wieś Mochy oraz Solec Nowy. Pociągi regionalne kursują tą trasą z częstotliwością średnio 8 połączeń na dobę. Umożliwia to dojazd koleją do Leszna – najbliższego większego miasta –

w czasie około 40 minut. Dalsze podróże wymagają przesiadek: z Leszna można kontynuować podróż do Poznania, a nawet bezpośrednio do Wrocławia (pociągami regionalnymi lub dalekobieżnymi). Według danych strategicznych, z przesiadką w Lesznie podróż z Błotnicy (gmina Przemęt) do Poznania zajmuje ok. 2 godz. 10 min, a do Wrocławia ok. 3 godziny. Linia Leszno–Wolsztyn została zmodernizowana w 2020 r., co poprawiło komfort i czas przejazdu. Pomimo istnienia infrastruktury kolejowej, jej wykorzystanie przez mieszkańców jest ograniczone m.in. z powodu słabego dowiązania ostatniej mili. Wiele osób wciąż wybiera transport indywidualny samochodem, gdyż brak jest integracji między koleją a innymi środkami transportu (o czym szerzej w sekcji intermodalności). Z perspektywy gminy, problem wykluczenia transportowego dotyczy zwłaszcza osób niewyposażonych w samochód: młodzieży poniżej 18 lat, seniorów, czy niezmotoryzowanych mieszkańców mniejszych wsi. Wskutek likwidacji państwowych połączeń PKS dojazd do szkół średnich czy lekarzy specjalistów wymaga obecnie korzystania z prywatnych busów (o ograniczonym rozkładzie) bądź pomocy rodzinnej. Gmina organizuje dowozy szkolne dla uczniów szkół podstawowych (transport dzieci do placówek oświatowych), co częściowo zaspokaja ich potrzeby, jednak poza tym brak publicznej komunikacji lokalnej stanowi istotny deficyt w systemie transportowym. Władze gminy dostrzegają ten problem i deklarują działania na rzecz jego rozwiązania. W Strategii Rozwoju Gminy Przemęt jednym z celów jest walka z wykluczeniem transportowym, m.in. poprzez opracowanie koncepcji organizacji transportu publicznego na terenie gminy. Rozważane jest uruchomienie lokalnych połączeń autobusowych lub busowych, być może przy wsparciu środków zewnętrznych. Takie połączenia mogłyby skomunikować rozproszone wsie z głównymi miejscowościami gminy i z węzłami przesiadkowymi (np. z przystankami kolejowymi bądź z sąsiednimi miastami). Na razie jednak (stan 2025) komunikacja publiczna opiera się niemal wyłącznie na inicjatywach prywatnych oraz kolei. Mieszkańcy często organizują sobie transport samodzielnie (np. carpooling – wspólne dojazdy samochodem) lub polegają na własnych samochodach, co przekłada się na wysoką motoryzację indywidualną w gminie.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Ruch rowerowy i pieszy w gminie Przemęt ma duże znaczenie, zarówno w codziennej mobilności mieszkańców, jak i w ruchu turystyczno-rekreacyjnym. Na obszarze gminy istnieje jednak ograniczona infrastruktura dedykowana dla pieszych i rowerzystów. W centrach większych miejscowości (Przemęt, Mochy, Kaszczor, Bucz) występują chodniki wzdłuż głównych ulic, zapewniające pieszym względnie bezpieczne poruszanie się. Poza obszarami zabudowanymi oraz w mniejszych wsiach często brakuje jednak wydzielonych chodników – piesi korzystają z poboczy dróg. Jest to

szczególnie odczuwalne przy drogach wojewódzkich i powiatowych, gdzie ruch samochodowy jest większy, a brak chodnika stwarza zagrożenie dla pieszych. Gmina sukcesywnie stara się uzupełniać infrastrukturę dla pieszych w newralgicznych miejscach, np. budując chodniki przy okazji modernizacji dróg lokalnych, jednak potrzeby nadal są znaczne. Jeśli chodzi o transport rowerowy, gmina dysponuje atrakcyjnymi terenami do jazdy rekreacyjnej (lasy, jeziora, malownicze krajobrazy Przemęckiego Parku Krajobrazowego). Niemniej sieć ścieżek rowerowych jest bardzo skromna. Obecnie brak jest spójnego systemu połączonych tras rowerowych – istnieją jedynie krótkie odcinki ścieżek lub ciągów pieszo-rowerowych wewnątrz niektórych miejscowości. Brak połączonej sieci ścieżek pieszo-rowerowych został wprost wskazany jako jedna z barier rozwoju gminy. Dla przykładu, nie istnieje jeszcze bezpieczna trasa rowerowa łącząca największe wsie czy prowadząca do najpopularniejszych atrakcji (jak rejon jezior). Rowerzyści zmuszeni są korzystać z pasów ruchu na zwykłych drogach, co przy ruchu samochodowym (zwłaszcza cięższym na DW305) obniża komfort i bezpieczeństwo jazdy. Władze gminy podejmują działania, by poprawić infrastrukturę rowerową. W roku 2023 rozpoczęto prace nad dokumentacją projektową dla nowych ścieżek rowerowych – zaplanowano trasy rowerowe łączące kluczowe miejscowości. Przykładem są zrealizowane już inwestycje ścieżki rowerowej z Błotnicy do Radomierza oraz z Błotnicy do Starkowa wzdłuż dróg powiatowych. Realizacja tych inwestycji stworzyła ciągi pieszo-rowerowe między ważnymi wsiami, co zdecydowanie poprawiło bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu i umożliwiło dojazd rowerem np. do przystanków kolejowych (Błotnica, Starkowo) czy do szkół. W przyszłości planowana jest także rozbudowa sieci szlaków rowerowych o znaczeniu turystycznym – gmina dostrzega potencjał w promocji tzw. turystyki aktywnej. Atrakcyjne przyrodniczo tereny (lasy, jeziora, rezerваты) sprzyjają wytyczaniu szlaków rowerowych. Istnieje już regionalny szlak rowerowy "Krainy Konwalii", przebiegający przez obszar Przemęckiego Parku Krajobrazowego, jednak brakuje infrastruktury ułatwiającej korzystanie z niego (np. oznakowanych ścieżek, miejsc odpoczynku, wypożyczalni rowerów). Transport pieszy w gminie ma największe znaczenie wewnątrz wsi – większość mieszkańców porusza się pieszo w obrębie swojej miejscowości załatwiając codzienne sprawy (dotarcie do sklepu, kościoła, sąsiadów). Problemem jest jednak bezpieczeństwo tych ruchów pieszych tam, gdzie brak chodników lub przejść dla pieszych. Przy szkołach i przedszkolach w gminie starano się wyznaczyć przejścia dla pieszych i zamontować odpowiednie oznakowanie, ale na drogach wyższej kategorii, które przecinają wsie, piesi nadal napotykają utrudnienia. Rozwój infrastruktury pieszej – zwłaszcza budowa chodników wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych na terenie zabudowanym – jest zatem istotnym wyzwaniem. Gmina Przemęt, zdając sobie

sprawę z potrzeb, uwzględnia takie zadania w planach inwestycyjnych (np. ujęto to w celach strategicznych dotyczących bezpieczeństwa na drogach i chodnikach). Reasumując, transport rowerowy i pieszy w gminie stoi przed znacznym potencjałem rozwojowym, ale obecnie ograniczony jest przez niedostatki infrastrukturalne. Poprawa sytuacji wymaga kontynuacji działań budowy spójnych ciągów pieszo-rowerowych łączących osiedla i miejscowości, co przyniesie korzyści zarówno mieszkańcom (alternatywne środki transportu, rekreacja), jak i turystom odwiedzającym gminę.

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z kluczowych zagadnień transportowych gminy Przemęt. Splot czynników – takich jak tranzyt ciężkich pojazdów przez miejscowości, brak chodników i ścieżek rowerowych na części dróg, czy duża liczba młodych i starszych uczestników ruchu – sprawia, że władze gminy przykładają dużą wagę do kwestii bezpieczeństwa. W Strategii Rozwoju Gminy znalazły się cele bezpośrednio związane z poprawą bezpieczeństwa na drogach i chodnikach, m.in. poprzez budowę i modernizację infrastruktury oraz jej właściwe utrzymanie. Planowana jest także rozbudowa sieci ścieżek rowerowych jako element zwiększający bezpieczeństwo niezmotywowanych, a ponadto wskazano potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ogółem na terenie gminy. Największe zagrożenia koncentrują się przy głównych ciągach komunikacyjnych. Na drodze wojewódzkiej DW305, przebiegającej przez centra kilku wsi, wysoki ruch samochodów (w tym ciężarowych) w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań stwarza ryzyko wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. W miejscowościach takich jak Mochy czy Kaszczor brak obwodnicy oznacza, że cały ruch przechodzi przez obszar zabudowany – konieczne jest tam ograniczenie prędkości, odpowiednie oznakowanie i przejścia dla pieszych. Lokalnie notowano przypadki kolizji związanych z wymuszaniem pierwszeństwa czy najechaniem na pieszego, co potwierdza potrzebę stałej poprawy infrastruktury bezpieczeństwa (np. doświetlenia przejść dla pieszych, montaż progów zwalniających). Również drogi powiatowe wymagają uwagi – choć natężenie jest na nich mniejsze, często brakuje na nich chodników, a dzieci i młodzież chodzą tymi poboczami do szkół czy przystanków. Priorytetem jest zatem dobudowa brakujących chodników i poboczy utwardzonych tam, gdzie ruch pieszy jest największy (okolice szkół, przystanków, obiektów użyteczności publicznej). Statystyki bezpieczeństwa w gminie wskazują, że większość zdarzeń drogowych ma miejsce na głównych drogach lub skrzyżowaniach o dużym ruchu. Gmina Przemęt ma jednak dość rozproszoną zabudowę, co oznacza, że wiele dróg ma mały ruch – to ogranicza liczbę

wypadków, ale z kolei może sprzyjać niebezpiecznej jeździe z nadmierną prędkością na pustych odcinkach. Dlatego w działaniach prewencyjnych ważne jest także kontrolowanie prędkości na drogach gminnych i powiatowych (np. poprzez współpracę z policją i montaż urządzeń pomiarowych lub znaków aktywnych w newralgicznych punktach). Pozytywnie należy ocenić kroki podejmowane przez samorząd w ostatnim czasie. Przy realizacji nowych inwestycji drogowych kładzie się nacisk na elementy bezpieczeństwa – przykładowo, nowo budowane odcinki dróg gminnych są wyposażane w chodniki lub ciągi pieszo-jezdne, a skrzyżowania przebudowywane tak, by poprawić widoczność. Gmina inwestuje też w oświetlenie uliczne LED w ramach poprawy bezpieczeństwa po zmroku. Ponadto rozwijany jest monitoring (np. kamery w rejonie szkół czy placów publicznych) jako narzędzie nadzoru również nad ruchem drogowym. Współpraca z Ochotniczymi Strażami Pożarnymi i Policją ma zapewnić szybką reakcję służb w razie zdarzeń, a także działania edukacyjne (pogadanki w szkołach o bezpieczeństwie na drodze, akcje odblaskowe dla dzieci). Mimo tych działań, bezpieczeństwo ruchu drogowego pozostaje wyzwaniem. Szczególnej uwagi wymagają najbardziej wrażliwi użytkownicy dróg – piesi (zwłaszcza seniorzy i dzieci) oraz rowerzyści. Konieczna jest kontynuacja inwestycji w infrastrukturę chroniącą ich (chodniki, przejścia, ścieżki rowerowe) oraz uspokajanie ruchu tam, gdzie to możliwe. Dodatkowo, rozważane jest zabieganie o rozwiązania systemowe, np. budowę w przyszłości obwodnic dla najbardziej obciążonych miejscowości przy DW305 (co jednak wymagałoby działań na poziomie wojewódzkim). Poprawa bezpieczeństwa jest nierozdzielnie związana z innymi aspektami mobilności – rozwój transportu publicznego czy ścieżek rowerowych odciąży drogi od części ruchu samochodowego, co również wpłynie pozytywnie na redukcję zagrożeń. Gmina deklaruje, że bezpieczeństwo na drogach jest priorytetem, co znajduje odzwierciedlenie w przyjętych planach i strategiach oraz w bieżących działaniach inwestycyjnych.

6. Intermodalność i integracja transportowa:

Kwestia intermodalności i integracji transportowej w gminie Przemęt nabiera znaczenia w kontekście planowania zrównoważonej mobilności. Obecna sytuacja – zdominowanie transportu przez samochód prywatny przy niemal braku publicznego transportu autobusowego – sprawia, że możliwości łączenia różnych środków transportu są ograniczone. Mimo to gmina dysponuje pewnymi elementami systemu, które stwarzają potencjał do integracji, zwłaszcza w odniesieniu do transportu kolejowego, rowerowego i samochodowego. Najważniejszą szansą dla intermodalności jest węzeł kolejowy na linii Leszno–Wolsztyn. Pięć przystanków kolejowych na terenie gminy daje możliwość dojazdu pociągiem do większych miast, lecz konieczne jest zapewnienie dogodnego dotarcia do tych przystanków

z okolicznych miejscowości. Obecnie brak zorganizowanych połączeń dowozowych do stacji – nie funkcjonują autobusy wahadłowe ani dedykowane linie dowozu pasażerów do pociągów. Rozkłady jazdy prywatnych busów nie są skoordynowane z rozkładami pociągów. To powoduje, że potencjał kolei nie jest w pełni wykorzystany – wiele osób, które mogłyby podróżować pociągiem (np. do pracy czy szkoły w Lesznie), rezygnuje z tej opcji z powodu braku dojazdu do stacji. W kontekście planu mobilności należałoby rozważyć stworzenie systemu Park&Ride i Bike&Ride przy kluczowych stacjach kolejowych. Już teraz część mieszkańców dojeżdża do stacji własnym autem lub rowerem – warto zatem wyznaczyć przy stacjach parkingi dla samochodów i bezpieczne stojaki dla rowerów, zachęcając do łączenia tych środków transportu. Integracja transportu publicznego (autobus – pociąg) na razie jest utrudniona, bo jak wspomniano, komunikacja autobusowa ma charakter szczątkowy. Jeśli jednak gmina uruchomi w przyszłości własne linie autobusowe, kluczowe będzie ich skoordynowanie z koleją. Przykładowo, autobus mógłby dowozić pasażerów z Przemętu i okolicznych wsi do stacji Nowa Wieś czy Błotnica tuż przed odjazdem porannych pociągów do Leszna/Poznania, a popołudniu odbierać ich po przyjeździe pociągów. Taka integracja czasowa znacznie zwiększyłaby atrakcyjność transportu zbiorowego jako całości. Ponadto istotna jest integracja taryfowa i informacyjna – wspólny bilet na autobus i pociąg (lub choćby ulgi) oraz jednolite informacje dla podróżnych (np. tablice z rozkładami pociągów w autobusach i odwrotnie). Choć na poziomie gminy pełna integracja taryfowa to wyzwanie, można współpracować z przewoźnikami regionalnymi w tym zakresie. Integracja transportu indywidualnego z innymi formami również wymaga uwagi. W gminie Przemęt większość podróży odbywa się samochodami osobowymi – stąd ważne jest zapewnienie możliwości przełączenia się z auta na inny środek transportu tam, gdzie to możliwe. W praktyce oznacza to rozwój systemów Park&Ride: np. mieszkaniac odległej wsi mogłby podjechać autem do centrum Przemętu lub Kaszczoru, tam pozostawić pojazd na parkingu i dalej poruszać się np. wypożyczonym rowerem lub busem. Aktualnie brak zorganizowanych parkingów Park&Ride, choć przy wielu instytucjach (urząd gminy, kościoły, sklepy) istnieją parkingi wykorzystywane nieformalnie do zostawiania aut. W planie mobilności warto przewidzieć utworzenie węzłów przesiadkowych na skalę lokalną – np. w Przemęcie jako głównym ośrodku administracyjnym, gdzie mogłyby krzyżować się linie autobusowe, trasy rowerowe i gdzie dostępne byłyby miejsca parkingowe dla dojeżdżających. Kolejnym aspektem intermodalności jest łączenie turystyki z transportem. Gmina ma charakter turystyczny, więc istnieje potencjał integracji np. transportu wodnego, rowerowego i samochodowego. Pomysłem może być utworzenie w sezonie letnim punktów wypożyczalni rowerów przy plażach (Osłonin, Wieleń) oraz połączenie ich z komunikacją np. mikrobusami dowożącymi

turystów z dworca kolejowego do ośrodków wypoczynkowych. Takie połączenie różnych form mobilności zwiększyłoby dostępność atrakcji turystycznych bez konieczności użycia własnego samochodu przez przyjezdnych. Warto też wykorzystać fakt, że gmina jest członkiem Związku Międzygminnego "Obra" – w ramach współpracy międzygminnej można myśleć o regionalnej integracji transportu (np. wspólny bilet na kolej i komunikację gmin członkowskich, skoordynowane inwestycje w ścieżki rowerowe łączące gminy). Podsumowując, integracja transportowa w gminie Przemęt jest w początkowej fazie rozwoju. Duże możliwości tkwią w lepszym powiązaniu kolei, komunikacji autobusowej (obecnej lub planowanej) oraz ruchu rowerowego. Władze gminy w dokumentach strategicznych dostrzegają potrzebę takich działań – wskazywany jest m.in. potencjał kolei jako alternatywy dla transportu indywidualnego. Przyszłe inwestycje transportowe powinny być planowane kompleksowo, tak aby tworzyć spójny system umożliwiający mieszkańcom wygodne łączenie różnych środków transportu (tzw. door-to-door bez korzystania wyłącznie z własnego auta).

7. Wyzwania i potrzeby specyficzne dla obszaru:

Gmina Przemęt, z racji swojego charakteru (obszar wiejski o rozproszonej zabudowie, z elementami turystycznymi), stoi przed szeregiem **specyficznych wyzwań transportowych**. Identyfikacja tych potrzeb jest kluczowa przy opracowywaniu planu mobilności dostosowanego do lokalnych uwarunkowań. Poniżej przedstawiono najważniejsze wyzwania i potrzeby:

- **Zapobieganie wykluczeniu transportowemu mieszkańców** – brak publicznego transportu zbiorowego oznacza, że osoby bez dostępu do samochodu mają utrudnione przemieszczanie się. Dotyczy to zwłaszcza młodzieży (dojazdy do szkół ponadpodstawowych w Wolsztynie, Lesznie czy Kościanie) oraz osób starszych, które muszą dotrzeć do ośrodków zdrowia czy urzędów. Wyzwanie stanowi stworzenie **efektywnego systemu komunikacji publicznej** (np. gminnej linii autobusowej) lub innych rozwiązań (transport na żądanie, car-sharing społeczny) umożliwiających podstawową mobilność niezmotoryzowanym mieszkańcom.
- **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej** – choć stan wielu dróg uległ poprawie, nadal istnieje potrzeba dalszych inwestycji. **Drogi gminne o nawierzchni gruntowej** wymagają utwardzenia, by zapewnić przejezdność przez cały rok i skrócić czasy dojazdu (istotne dla dojazdów służb ratunkowych czy dowozu dzieci). **Mostki i przepusty** na ciekach wodnych wymagają utrzymania i ewentualnej przebudowy, by sprostać coraz cięższym pojazdom rolniczym. Ponadto **poprawy wymaga stan poboczy i oznakowania** – co jest kluczowe dla bezpieczeństwa. Gmina powinna kontynuować pozyskiwanie

środków (np. z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg) na przebudowę kolejnych odcinków dróg lokalnych.

- **Obsługa transportowa głównych generatorów ruchu** – istotnym wyzwaniem jest zapewnienie sprawnego i bezpiecznego dojazdu do miejsc, które generują największy ruch lokalny. W gminie Przemęt do takich generatorów należą m.in.: **zakłady pracy i przedsiębiorstwa** (np. zlokalizowane w strefie przemysłowej w Perkowie lub inne większe firmy, jak tartaki czy zakłady przetwórstwa rolnego rozsiane po gminie), **placówki oświatowe** (szkoły podstawowe w Przemęcie, Mochach, Kaszczorze, Buczu oraz Zespół Szkół w Przemęcie, gdzie funkcjonuje m.in. technikum), a także **ośrodki zdrowia** (przychodnia w Przemęcie oraz filie w innych miejscowościach). Ruch związany z dojazdem pracowników, uczniów i pacjentów wymaga odpowiedniej infrastruktury: np. zatok autobusowych przy szkołach, parkingów przy ośrodkach zdrowia, czy bezpiecznych przejść dla pieszych w pobliżu tych obiektów. Szczególnym wyzwaniem jest poranny i popołudniowy **szczyt transportowy przy szkołach**, kiedy jednocześnie pojawia się wiele samochodów odwożących dzieci – wskazane jest opracowanie organizacji ruchu usprawniającej ten proces (np. strefy **Kiss and Ride**).
- **Sezonowe obciążenie ruchem turystycznym** – gmina musi sprostać napływowi turystów w miesiącach letnich. Główne obszary wypoczynku (okolice jezior: **Oślonin, Olejnica, Wieleń Zaobrzański**) generują wzmożony ruch pojazdów i wymagają zwiększonej obsługi parkingowej. Potrzebne są **dodatkowe miejsca parkingowe** przy plażach i ośrodkach wypoczynkowych oraz rozwiązania kierowania ruchem w popularnych weekendach (aby zapobiec chaotycznemu parkowaniu na poboczach dróg). Wyzwaniem stanowi też zapewnienie bezpieczeństwa na drogach w sezonie – np. wielu rowerzystów i motocyklistów pojawiających się latem wymaga odpowiedniego oznakowania tras i akcji informacyjnych dla kierowców.
- **Integracja rozproszonej struktury osadniczej** – gmina Przemęt składa się z licznych wsi, często oddalonych od siebie znaczną odległością, co utrudnia **spójność układu transportowego**. Wyzwaniem jest skomunikowanie tych miejscowości tak, aby mieszkańcy peryferyjnych wsi nie czuli się odcięci. Dotyczy to np. południowych krańców gminy (obrzeżne wsie jak Sokołowice, Biskupice) czy północno-wschodniej części (okolice Poświętna). Konieczne może być usprawnienie dróg łącznikowych między tymi miejscowościami a głównymi drogami, a także ewentualne włączenie ich w sieć transportu publicznego (np. przez dowozy na żądanie).

- **Rozwój zrównoważonych form mobilności** – kolejną potrzebą jest **promocja transportu niezmotoryzowanego i przyjaznego środowisku**. W kontekście polityki klimatycznej oraz korzyści zdrowotnych, gmina chce zachęcać mieszkańców do częstszego korzystania z rowerów czy chodzenia pieszo. Aby to osiągnąć, niezbędne jest pokonanie bariery infrastrukturalnej – czyli budowa brakujących ścieżek i chodników (jak omówiono wcześniej). Ponadto wyzwaniem jest zmiana nawyków – stąd potrzeba działań miękkich, jak kampanie promujące jazdę rowerem do pracy/szkoły, organizacja lokalnych rajdów rowerowych (co już ma miejsce – np. **Przemęcki Rajd Rowerowy** jest organizowany corocznie) czy wprowadzenie systemu roweru publicznego w przyszłości.
- **Finansowanie i utrzymanie** – realizacja wyżej wymienionych potrzeb wiąże się z kwestią ograniczonych możliwości finansowych gminy. Jak wiele samorządów wiejskich, Przemęt boryka się z ograniczonym budżetem inwestycyjnym i stosunkowo niewielkimi dochodami własnymi. To ogranicza tempo realizacji inwestycji transportowych. Wyzwanie stanowi więc pozyskanie **środków zewnętrznych**: unijnych, rządowych, wojewódzkich – na finansowanie projektów drogowych, komunikacyjnych i rowerowych. Równie ważne jest późniejsze utrzymanie rozbudowanej infrastruktury (odsnieżanie, naprawy nawierzchni, konserwacja ścieżek), co generuje stałe koszty dla budżetu. Gmina musi priorytetyzować zadania i szukać oszczędnych, ale skutecznych rozwiązań (np. tańsze ścieżki szutrowe zamiast asfaltowych tam, gdzie to wystarczy).

Podsumowując, gmina Przemęt stoi przed **kompleksowym zadaniem usprawnienia swojego systemu transportowego** na wielu płaszczyznach jednocześnie. Wymaga to podejścia systemowego – stąd konieczność opracowania spójnego planu mobilności, który uwzględni wszystkie powyższe wyzwania i zaproponuje harmonogram ich realizacji.

8. Potencjał rozwoju systemu transportowego

Mimo zidentyfikowanych problemów, gmina Przemęt posiada znaczący potencjał rozwoju systemu transportowego, który można wykorzystać w najbliższych latach. Szanse te wynikają zarówno z wewnętrznych atutów gminy, jak i z możliwości zewnętrznego wsparcia oraz trendów technologicznych. Kluczowe obszary potencjalnego rozwoju to:

- **Lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej**: Obecność linii kolejowej z kilkoma przystankami w gminie to silna strona, którą można rozwijać. Modernizacja linii Leszno–Wolsztyn już skróciła czasy przejazdu, a dalsze usprawnienia (np. zwiększenie częstotliwości pociągów, uruchomienie połączeń

bezpośrednich do Poznania) uczynią kolej jeszcze bardziej atrakcyjną alternatywą dla samochodu. Gmina może lobbować u przewoźnika kolejowego i władz regionalnych o dodatkowe postoje pociągów w przystankach na terenie gminy (np. aby wszystkie składy się tam zatrzymywały) oraz o synchronizację rozkładów z potrzebami mieszkańców. W strategii gminy zauważono, że kolej ma największy potencjał w kontekście transportu zbiorowego na tym terenie – rozwój intermodalności wokół kolei (parkingi, dowozy, informacje) może znacząco poprawić ogólną mobilność.

- **Uruchomienie publicznej komunikacji autobusowej:** Istnieje szansa na stworzenie od podstaw systemu komunikacji gminnej lub międzygminnej, finansowanej z dostępnych funduszy (np. rządowe dopłaty do przewozów autobusowych w ramach walki z wykluczeniem komunikacyjnym). Gmina może we współpracy z powiatem Wolsztyńskim bądź sąsiednimi samorządami zaplanować siatkę połączeń lokalnych, obsługiwanych przez minibusy. Potencjał tkwi też w integracji tych ewentualnych linii z systemem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (Leszno planuje dołączenie do systemu, co może skutkować lepszymi połączeniami). Uruchomienie choćby 2–3 linii pozwoliłoby połączyć główne ośrodki gminy i dać mieszkańcom realną alternatywę dla auta.
- **Rozwój infrastruktury rowerowej i turystyki aktywnej:** Gmina Przemęt jest częścią atrakcyjnego regionu "Krainy Konwalii" z unikatowymi walorami przyrodniczymi. To tworzy okazję do rozwoju sieci szlaków rowerowych o znaczeniu regionalnym. W perspektywie do 2030 r. możliwe jest pozyskanie funduszy na budowę ciągów pieszo-rowerowych łączących np. Przemęt z Boszkowem, czy tworzących pętle turystyczne wokół jezior. Nowe ścieżki mogą stać się produktem turystycznym samym w sobie, przyciągając miłośników rowerów i poprawiając zarazem warunki przemieszczania się mieszkańców. Potencjał rozwoju w tym obszarze jest duży także dzięki zaangażowaniu społeczności lokalnej – lokalne stowarzyszenia chętnie współorganizują rajdy i promują zdrowy tryb życia, co zapewnia społeczną akceptację dla inwestycji rowerowych.
- **Wsparcie programów rządowych i unijnych:** Okres do 2027 r. (perspektywa finansowa UE) oraz uruchamiane krajowe programy infrastrukturalne dają gminie możliwość sfinansowania wielu projektów. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg co roku dofinansowuje przebudowy dróg lokalnych – Przemęt już z tego korzysta (np. dofinansowania na modernizację ulic lokalnych) i może aplikować o kolejne środki na najbardziej potrzebne odcinki. Programy wojewódzkie wspierają budowę dróg dojazdowych do pól czy poprawę bezpieczeństwa (np. montaż oświetlenia przejść dla pieszych). Fundusze unijne mogą pomóc w zakupie

niskoemisyjnych autobusów (gdy gmina zdecyduje się na komunikację publiczną) lub w budowie infrastruktury intermodalnej. Gmina Przemęt uczestniczy też w Związku Międzygminnym "Obra", który opracował strategię elektromobilności – może to zaowocować wspólnymi projektami instalacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych czy nawet uruchomienia pilotażowego transportu na prąd (np. bus elektryczny obsługujący trasy między gminami Obry). Takie inicjatywy wpisują się w krajowe cele rozwoju elektromobilności i mogą liczyć na dofinansowanie.

- **Atut położenia między dużymi aglomeracjami:** Gmina leży pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem – dwoma dużymi rynkami pracy i edukacji. Choć oddalona, ma możliwość czerpania korzyści z tego położenia, jeśli poprawi się dostępność transportowa. Rozwój infrastruktury (np. lepsze połączenie drogowe do S5, czy wykorzystanie linii kolejowej do szybkich transferów) może przyciągnąć nowych mieszkańców szukających spokojnego otoczenia przy jednoczesnej możliwości dojazdu do pracy w mieście. Już teraz obserwuje się dodatnie saldo migracji z miast na tereny wiejskie Wielkopolski, co może dotyczyć także Przemętu. Przygotowanie dobrego systemu transportu (w tym dojazdów koleją w ~1 godz. do Poznania z przesiadką) uczyni gminę bardziej atrakcyjną do osiedlania się osób mobilnych zawodowo. To z kolei przełoży się na większą bazę podatkową i dalsze środki na rozwój infrastruktury.
- **Synergia z rozwojem cyfryzacji i informacji:** W dobie nowoczesnych technologii gmina może relatywnie niskim kosztem poprawić informację pasażerską i zarządzanie mobilnością. Potencjałem jest wdrożenie aplikacji mobilnej lub portalu informującego mieszkańców o dostępnych połączeniach (kolejowych, busowych), o utrudnieniach na drogach czy organizacja platformy do wspólnych przejazdów (carpooling). Już samo lepsze poinformowanie mieszkańców o istniejących możliwościach (np. rozkładach jazdy pociągów, lokalizacji przystanków) może zwiększyć wykorzystanie transportu zbiorowego. Takie miękkie działania mogą towarzyszyć inwestycjom twardym opisanym wcześniej, tworząc zintegrowany system zarządzania mobilnością w gminie.

Podsumowując, gmina Przemęt ma przed sobą perspektywy na zrównoważony rozwój transportu. Wykorzystując dostępne narzędzia finansowe, współpracę z sąsiadami oraz własne atuty (kolej, turystyka, zaangażowanie mieszkańców), może stopniowo przekształcić obecny system komunikacyjny. Plan mobilności powinien maksymalnie wykorzystać ten potencjał – poprzez projekty poprawiające infrastrukturę, wprowadzające nowe usługi transportowe i integrujące różne środki przemieszczania się. Osiągnięcie wyznaczonych celów (poprawa dostępności,

bezpieczeństwa i ekologiczności transportu) jest ambitne, ale realne przy konsekwentnej realizacji zaplanowanych działań. Pierwsze kroki zostały już podjęte – teraz kluczowe jest utrzymanie tego kierunku i pozyskanie szerokiego poparcia społecznego dla nadchodzących zmian, tak by transport w gminie Przemęt stał się nowoczesny, wygodny i przyjazny mieszkańcom.

Główne generatory ruchu i transportu w gminie Przemęt, to:

1. Główni pracodawcy i obiekty wielkopowierzchniowe:

- Beef&Pork (Błotnica),
- Betoniarnia Mochy (Mochy),
- Firma Słomiński od 1904 – rzeźnictwo (Kaszczor),
- Pab-bruk (Przemęt),
- Paletex (Starkowo),
- Rol-Mat Bis (Przemęt),
- Szwarc Rzeźnictwo – Wędliniarstwo (Poświętno),
- Oddziały Firmy Kruszgeo i Dębowa Polska (Kaszczor),
- Ubojnia „Blutex” (Kaszczor),
- Firma Amjadi – konfekcjonowanie jelit (Kaszczor),
- Firma Metzler – podłogi, mozaiki (Kaszczor)
- markety: Biedronka (Mochy, Przemęt), Dino (Przemęt, Mochy, Kaszczor, Bucz)

2. Główne urzędy:

- Urząd Gminy Przemęt, ul. Jagiellońska 8,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, ul. Jagiellońska 8,
- Gminne Centrum Kultury i Biblioteka, ul. Jagiellońska 16,
- Urząd Pocztowy Poczta Polska S.A. ul. Jagiellońska 3,
- Posterunek Policji w Przemęcie, ul. Jagiellońska 16,
- Przemęckie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o. o., ul. Powstańców Wielkopolskich 9.

3. Wykaz niepublicznych i publicznych placówek oświatowych:

- Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Starkowie; Starkowo 94, 64-234 Przemęt,
- Niepubliczna Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi w Radomierzu, ul. Słoneczna 8, 64-234 Przemęt,
- Szkoła Podstawowa im. Edwarda Tomińskiego w Buczu (z oddziałem przedszkolnym), ul. Kasztanowa 8, 64-234 Przemęt,
- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Mochach, ul. Szkolna 7, 64-234 Przemęt,

- Zespół Szkoła Podstawowa i Przedszkole Samorządowe z Oddziałem Integracyjnym w Kaszczorze, ul. Cysterska 9, 64-234 Przemęt,
- Zespół Szkół w Przemęcie (Szkoła Podstawowa im. Powstańców Wielkopolskich w Przemęcie, Technikum Ekonomiczne w Przemęcie, ul. Powstańców Wlkp. 1, Branżowa Szkoła I Stopnia w Przemęcie, ul. Powstańców Wlkp. 1), ul. Szkolna 1, 64-234 Przemęt,
- Zespół Szkolno-przedszkolny w Kluczewie, ul. Szkolna 19, 64-234 Przemęt,
- Przedszkole Samorządowe w Przemęcie, ul. Jagiellońska 2, 64-234 Przemęt,
- Przedszkole Samorządowe w Nowej Wsi, ul. Przemęcka 2, 64-234 Przemęt,
- Przedszkole Samorządowe z Oddziałem Integracyjnym w Mochach, ul. Wolsztyńska 10, 64-234 Przemęt,
- Przedszkole Samorządowe z Oddziałem Integracyjnym w Buczu, ul. Akacyjowa 4, 64-234 Przemęt,
- Żłobek Gminny w Błotnicy, ul. Szkolna 19, 64-234 Przemęt.

4. **Wykaz placówek ochrony zdrowia, m.in:**

- Centrum Medyczne Salus, ul. Jagiellońska 22A, 64-234 Przemęt,
- Filia Centrum Rehabilitacyjno-Terapeutyczne "RAF-MED", ul. Jeziorna 12, 64-234 Przemęt,
- Gabinety Lekarskie, ul. Jagiellońska 22A, 64-234 Przemęt,
- Niepubliczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej Przychodnia Lekarza Rodzinnego s.c. "Zdrowie", ul. Akacyjowa 6, 64-234 Bucz,
- NZOZ Przychodnia Lekarza Rodzinnego, Kaszczor, ul. Powstańców Wlkp. 57, 64-234 Przemęt,
- Oddział Psychiatryczny Siekowo, Siekowo 80, 64-234 Siekowo,
- Ośrodek Zdrowia w Mochach, ul. Wolsztyńska 12/5, 64-234 Mochy.

2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Gmina Przemęt posiada złożony układ drogowy obejmujący drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Szkielet sieci stanowią drogi wojewódzkie nr 305 i 316, przecinające zachodnią część gminy i krzyżujące się w miejscowości Kaszczor. Droga wojewódzka 305 przebiega przez wsie Solec, Mochy, Kaszczor i Wieleń, natomiast droga 316 od Kaszczoru w kierunku Ciosańca (poza granicą gminy). Uzupełnieniem są drogi powiatowe, m.in. trasa nr 3820 łącząca Przemęt przez Mochy i Bucz

w kierunku Śmigła, która tworzy istotną oś komunikacyjną gminy. Inne drogi powiatowe zapewniają dojazd do miejscowości takich jak Błotnica, Radomierz, Osłonin czy Wieleń, integrując sieć lokalną. Łączna długość dróg wojewódzkich na terenie gminy wynosi około 14,3 km, a dróg powiatowych ok. 81,5 km. Zdecydowana większość tras powiatowych ma nawierzchnię asfaltową (73,8 km), jedynie ok. 7,7 km to odcinki gruntowe. Drogi gminne liczą łącznie od 82 do 88 km (w zależności od ujęcia okresu); najnowsze dane inwentaryzacyjne wskazują ok. 88,6 km na początku 2024 roku. Niestety aż ~60% dróg gminnych to drogi nieutwardzone (gruntowe), co świadczy o wciąż istniejących brakach w jakości infrastruktury lokalnej. W praktyce oznacza to, że wiele mniejszych połączeń posiada ograniczoną przepustowość i gorszy standard przejazdu, zwłaszcza w trudnych warunkach pogodowych.

Zestawienie dróg:

- Drogi wojewódzkie:
 - Nr 305 – od granicy Gminy przez Wieleń – Kaszczor – Mochy – Solec do granicy Gminy,
 - Nr 316 od miejscowości Kaszczor w kierunku Ciosańca do granicy Gminy,
- drogi powiatowe (zgodnie z zestawieniem),
- drogi gminne (stan na koniec 2023 roku według GUS):
 - o nawierzchni twardej – 27,3 km,
 - o nawierzchni twardej, ulepszonej – 26,8 km,
 - o nawierzchni gruntowej – 61,3 km,

Tabela 2.4. Wykaz dróg ponadgminnych w gminie Przemęt

Numer drogi	Opis	Kategoria
3817P	droga wojewódzka Nr 305 (Solec) - Solec Nowy - Nowa Wieś - droga powiatowa Nr 3820	powiatowa
3818P	droga powiatowa Nr 3573 (Siekowo) - Kluczewo - droga powiatowa Nr 3820 (Sączkowo)	powiatowa
3819P	droga wojewódzka Nr 315 (Świętno) - droga wojewódzka Nr 305 (Mochy)	powiatowa
3820P	droga wojewódzka Nr 305 (Mochy) - Przemęt - Bucz - granica powiatu kościańskiego (Śmigiel)	powiatowa
3821P	droga powiatowa Nr 3820 (Przemęt) - Błotnica - Radomierz - Osłonin - droga wojewódzka Nr 305 (Wieleń Zaob.)	powiatowa
3822P	Droga powiatowa Nr 3821 (Olejnica) - Górsko - granica powiatu leszczyńskiego (Miastko)	powiatowa

3823P	droga powiatowa Nr 3821 (Błotnica) - Starkowo - granica powiatu leszczyńskiego (Boszkowo)	powiatowa
3824P	droga powiatowa Nr 3820 (Bucz) - granica powiatu leszczyńskiego (Boszkowo)	powiatowa
3825P	droga powiatowa Nr 3820 - Poświętno - Biskupice Dłużyńskie - granica powiatu kościańskiego (Morownica)	powiatowa

Źródło: Opracowanie na podstawie danych gminy, 2024

Tabela 2.5. Wykaz dróg gminnych w gminie Przemęt

Numer drogi	Opis	Klasa
572518P	Perkowo - Kaszczor	L
572519P	Nowa Wieś - Wieleń	L
572520P	Mochy - Osłonin	L
572521P	Nowa Wieś od drogi 572519P - Osłonin	L
572522P	Radomierz - Starkowo do drogi 572523P	L
572523P	Błotnica - Sączkowo	L
572524P	Przemęt - Boszkowo do granicy gminy	L
572525P	Bucz - Charbielin do granicy gminy	L
572526P	Bucz - Biskupice od drogi 572525P	L
572527P	od drogi 572526P - Sokołowice	L
572528P	Biskupice Stare Szczepankowo do granicy gminy	L
572529P	od drogi 572531P Bucz Nowy - Bucz	L
572530P	Kluczewo od drogi 572531P do drogi 572529P	L
572531P	Kluczewo od drogi powiatowej nr 3818P do drogi powiatowej nr 3574 Barchlin	L
572532P	Kluczewo - Borek	L
572533P	Kluczewo - Przemęt	L
572534P	Siekówko - Kluczewo	L
572535P	Żegrowo od granicy gminy do Popowo Stare do drogi powiatowej nr 3820P	L
572536P	Olejnica - Osłonin ul. Polna i Parkowa	L
572537P	Siekowo-Siekowo połączenie drogi powiatowej nr 3573P	L
572538P	Kaszczor ulica Sportowa o Koszykowa	L
572539P	Mochy ul. Wolności	L
572540P	Mochy ul. Mleczarska	L
572541P	Kaszczor ul. Zachodnia	L
572542P	Siekowo - Śniaty	L
572543P	Mochy ul. Konwaliowa	L

572544P	Przemęt- Bucz	L
572001P	Tarnowa - Siekówko	L
572002P	Wilkowo Polskie - Popowo Stare	L
572545P	Starkowo działka nr 85	L
572546P	Perkowo działka nr 162	L
572547P	Perkowo działka nr 46	L
572548P	Perkowo działka nr 13	L
572549P	Nowa Wieś działka nr 467	L
572550P	Kaszczer ul. Akacyjowa dz. nr 710/6	L
572551P	Solec Nowy dz. nr 264, 237/1, 237/2	L

Źródło: Opracowanie na podstawie danych gminy, 2025

Stan techniczny i nawierzchnia głównych dróg są na ogół dobre – drogi wojewódzkie i większość powiatowych posiadają asfaltową nawierzchnię. Na kluczowych odcinkach w terenach zabudowanych istnieją chodniki i oświetlenie uliczne, co poprawia bezpieczeństwo pieszych. Gmina dokonuje regularnych przeglądów stanu dróg gminnych (raz w miesiącu) i dysponuje ich szczegółową inwentaryzacją. Identyfikowane są priorytetowe potrzeby inwestycyjne – lokalne władze wskazują konieczność budowy lub utwardzenia szeregu dróg gminnych (np. połączenia Biskupice–Sokołowice, Poświętno–Sikorzyn oraz ulic lokalnych w Mochach, Solcu, Wieleniu, Przemęcie, Buczu i Popowie Starym). Sukcesywnie realizowane są także mniejsze projekty drogowe, jak utwardzanie ulic osiedlowych – przykładem może być oddana do użytku w 2023 r. przebudowana ul. Ogrodowa w Popowie Starym i ul. Hubowa w Mochach. Infrastruktura drogowa gminy jest więc rozwijana, choć dominuje sieć niższej kategorii wymagająca dalszych modernizacji. W bezpośrednim otoczeniu gminy brak jest dróg krajowych lub ekspresowych, co wpływa na charakter ruchu. Najbliższa trasa szybkiego ruchu (S5) przebiega ok. 20 km na wschód od Przemętu. Oznacza to, że ruch tranzytowy wyższego rzędu omija gminę, koncentrując się na sieci dróg wojewódzkich i powiatowych. Niemniej jednak drogi tej kategorii w gminie odgrywają kluczową rolę w obsłudze zarówno ruchu lokalnego, jak i dojazdowego (np. do węzłów S5 w okolicach Śmigła/Kościana czy do dróg krajowych w sąsiednich powiatach).

Ruch na drogach i funkcje głównych dróg

Główne ciągi komunikacyjne Przemętu pełnią wieloaspektowe funkcje – obsługują codzienne dojazdy mieszkańców, transport towarowy (w tym ciężarowy) oraz ruch turystyczno-rekreacyjny. Natężenie ruchu na tych drogach jest znaczące i wykazuje tendencję wzrostową, co potwierdzają obserwacje oraz ogólne wyniki pomiarów

(Generalny Pomiar Ruchu 2020/21 odnotował wzrost ruchu na drogach wojewódzkich w regionie). Szczególnie obciążona jest droga wojewódzka nr 305, która stanowi główną arterię przebiegającą przez gminę. Jest ona wykorzystywana jako trasa tranzytowa dla samochodów ciężarowych i innych pojazdów przewożących ładunki. DW305 łączy południowo-zachodnią Wielkopolskę z sąsiednimi regionami, zapewniając m.in. dojazd z rejonu Wolsztyna i Przemętu w stronę Wschowy, Leszna czy dalej do Dolnego Śląska. Rola tej drogi jako korytarza transportowego sprawia, że odnotowuje ona duże natężenie ruchu (duży ruch dobowy), porównywalne miejscami z drogami krajowymi. Według diagnozy strategicznej, tak intensywny ruch – zwłaszcza ciężarowy – generuje uciążliwości dla mieszkańców: wzmożony hałas i zanieczyszczenia wzdłuż trasy są istotnym problemem. Ponadto DW305 przebiega bez obejść przez centra kilku wsi (Wieleń, Kaszczor, Mochy, Solec), co oznacza, że ruch tranzytowy miesza się z lokalnym na wąskich odcinkach wsi. Brak obwodnic powoduje punktowe korki (np. przy przejazdach przez skrzyżowania i ryneczki wiejskie) oraz stwarza zagrożenia konfliktów między pojazdami a pieszymi. Droga wojewódzka nr 316 pełni nieco mniejszą, ale również ważną funkcję – odgałęzia się od DW305 w Kaszczorze i prowadzi na zachód, w stronę miejscowości Ciosaniec i dalej do lubuskiego ośrodka turystycznego Sława. Obsługuje ona głównie ruch lokalny i turystyczny między Przemętem a zachodnimi obszarami sąsiednich powiatów. Ruch na DW316 koncentruje się sezonowo (latem wielu turystów zmierza nią nad Jezioro Sławskie) oraz w ramach dojazdów mieszkańców do pracy i szkół w gminach ościennych. Mimo mniejszego natężenia niż na DW305, również ta trasa odgrywa istotną rolę w dostępności komunikacyjnej Przemętu – jest to łącznik z zachodnimi regionami, dlatego jej stan techniczny i przepustowość mają znaczenie dla mobilności mieszkańców.

Drogi powiatowe w gminie przejmują rozproszone potoki ruchu, pełniąc rolę dojazdową do poszczególnych wsi i łącznikową między nimi. Najbardziej obciążona jest wspomniana trasa 3820P (Przemęt–Bucz–Śmigiel), która stanowi główny wschodni wylot z gminy w stronę drogi ekspresowej S5 (poprzez Śmigiel). Tędy odbywa się większość ruchu z gminy w kierunku Poznania i Warszawy (przez S5), co przekłada się na odczuwalne natężenie, zwłaszcza w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Inne drogi powiatowe (np. 3819P łącząca Mochy z Siekowem i dalej z DW315, czy trasy powiatowe przez Błotnicę, Radomierz, Osłonin, Wieleń) mają bardziej lokalny charakter – obsługują głównie ruch wewnątrz gminy i do sąsiednich miejscowości, z mniejszym udziałem ruchu ciężarowego. Niemniej i na nich obserwuje się wzrost ruchliwości, zwłaszcza że część mieszkańców dojeżdżających do pracy wybiera drogi powiatowe jako trasy alternatywne wobec zatłoczonej DW305. Podsumowując, główne drogi Gminy Przemęt pełnią funkcję krwioobiegu

transportowego regionu. Drogi wojewódzkie zapewniają kluczowe połączenia o znaczeniu ponadlokalnym, podczas gdy sieć powiatowa i gminna dostarcza dostęp do poszczególnych miejscowości. Wysokie natężenia ruchu, zwłaszcza na DW305, determinują konieczność ciągłego monitoringu i działań zarządczych (usprawnienia przepustowości, poprawa bezpieczeństwa, ochrona przed hałasem) w ramach planu mobilności.

2.5.2. Transport publiczny

Publiczny transport zbiorowy w gminie Przemęt jest na dziś słabo rozwinięty. Nie funkcjonuje tu zorganizowana komunikacja autobusowa o charakterze publicznym – gmina nie ma własnego systemu komunikacji, a połączenia realizowane są jedynie przez prywatnych przewoźników. Obecnie mieszkańcy korzystają z komercyjnych linii autobusowych, które łączą Przemęt z większymi ośrodkami w okolicy. Przez teren gminy przebiegają np. linie autobusowe obsługujące relacje: Przemęt–Leszno, Wolsztyn–Kaszczor oraz Przemęt–Kościan, na których kursuje prywatny operator. Połączenia te zapewniają podstawowy dojazd do miast powiatowych (Leszno – stolica subregionu, Kościan, Wolsztyn) jednak ich częstotliwość jest ograniczona, a siatka połączeń nie obejmuje wszystkich wiosek. W konsekwencji wiele miejscowości w gminie cierpi na wykluczenie transportowe, czyli brak dostępu do regularnej komunikacji publicznej – co zostało wskazane jako jedna z głównych słabości gminy. Organizacja przewozów autobusowych opiera się głównie na dowozach szkolnych i kilku liniach między-powiatowych. Gmina nie należy do zintegrowanego systemu komunikacji publicznej, brak tu państwowego czy samorządowego operatora autobusowego. Mieszkańcy młodzieżowi i seniorzy są szczególnie dotknięci tym stanem – osoby nieposiadające samochodu mają utrudniony dojazd do szkół ponadpodstawowych, pracy, lekarza czy urzędów. Według badań ankietowych, brak transportu publicznego jest postrzegany jako istotny problem społeczny, wpływający na jakość życia i możliwości przemieszczania się osób niezmotoryzowanych. W Strategii Rozwoju Gminy Przemęt zdefiniowano nawet cel operacyjny polegający na walce z wykluczeniem transportowym poprzez stworzenie koncepcji organizacji transportu publicznego – co pokazuje, że władze dostrzegają ten problem i planują działania zaradcze.

Alternatywą dla autobusów jest transport kolejowy, który odgrywa rosnącą rolę w systemie mobilności gminy. Przez północno-zachodni skraj gminy przebiega linia kolejowa Wolsztyn–Leszno, na której znajduje się pięć stacji/przystanków kolejowych położonych na terenie Gminy Przemęt (są to: Perkowo, Błotnica, Starkowo, Nowa Wieś i Solec Nowy. Linia ta obsługiwana jest przez regionalne pociągi pasażerskie –

kursuje średnio około 8 pociągów dziennie w każdą stronę. Zapewniają one połączenie z Leszmem (czas dojazdu ok. 40 minut) oraz dalej z siecią krajową. Ze stacji Błotnica – najważniejszej dla gminy – można dostać się z przesiadką do Poznania w nieco ponad 2 godziny, a do Wrocławia w około 3 godziny. W 2020 roku przeprowadzono remont tej linii kolejowej, co skróciło czasy przejazdu i poprawiło jakość usług. Dostępność kolei stanowi istotny atut Przemętu, biorąc pod uwagę deficyt transportu autobusowego. Pociągi pozwalają mieszkańcom dojechać do większych miast (Leszno, Poznań, Wolsztyn, Wrocław) stosunkowo szybko i wygodnie. Problemem jest jednak ostatnia mila – wiele wsi oddalonych jest od stacji, a brak skomunikowania autobusowego czy systemu dowozu ogranicza wykorzystanie kolei. Niemniej, w strategii wskazano, że właśnie transport kolejowy ma największy potencjał rozwoju w kontekście zbiorowej mobilności mieszkańców. Działania takie jak organizacja dowozów do stacji (np. poprzez transport na żądanie dla seniorów) czy budowa parkingów przy węzłach kolejowych mają ułatwić mieszkańcom korzystanie z pociągów. Jeśli chodzi o infrastrukturę przystankową, na terenie gminy zlokalizowanych jest kilkadziesiąt przystanków autobusowych (głównie przy drogach wojewódzkich, powiatowych i w centrach wsi). Część z nich wyposażona jest w wiaty przystankowe, choć standard ich utrzymania bywa różny. W 2023 roku gmina podjęła działania poprawiające komfort oczekiwania pasażerów – np. z funduszy gminnych zakupiono i zamontowano nową wiatę przystankową w miejscowości Solec. Tego typu inwestycje (choć niewielkie) świadczą o trosce o infrastrukturę dla pasażerów i mogą zachęcać do korzystania z transportu zbiorowego w przyszłości. Niemniej nadal wiele przystanków to jedynie oznakowane słupki bez zadaszenia, a rozkłady jazdy prywatnych przewoźników nie zawsze są dostosowane do potrzeb mieszkańców (często brakuje kursów w weekendy czy wieczorami).

Tabela 2.6. Wykaz przystanków na terenie gminy Przemęt

Lp.	Miejscowość	Ulica	Nazwa przystanku	Droga
1	Błotnica	Wiejska	Błotnica - OSP	powiatowa
2	Błotnica	Szkolna	Błotnica - Sala	powiatowa
3	Barchlin	Śmigielska	Barchlin - Śmigielska	powiatowa
4	Barchlin	Główna	Barchlin - Główna	powiatowa
5	Biskupice	Zielona dolina	Biskupice	gminna
6	Borek	sala	Borek	gminna
7	Bucz	Kasztanowa	Bucz - Szkoła	powiatowa
8	Bucz	Kasztanowa	Bucz	powiatowa
9	Bucz Nowy		Bucz Nowy	gminna
10	Górsko	skrzyżowanie	Górsko	powiatowa
11	Kaszczer	Plac Wolności	Kaszczer	wojewódzka
12	Kaszczer	Powst. Wlkp	Kaszczer II	wojewódzka
13	Kaszczer	Zachodnia	Kaszczer - Szkoła	gminna
14	Kluczewo	Słoneczna	Kluczewo - Sklep	powiatowa
15	Kluczewo	Szkolna	Kluczewo	powiatowa

Lp.	Miejscowość	Ulica	Nazwa przystanku	Droga
16	Kluczewo	Szkolna	Kluczewo - Szkoła	gminna
17	Kluczewo Sączkowo	Musiąż	Kluczewo - Sączkowo	powiatowa
18	Mochy	Wolsztyńska	Mochy - Sala	wojewódzka
19	Mochy	Powst. Wlkp.	Mochy	powiatowa
20	Mochy	Szkolna	Mochy - OSP	wojewódzka
21	Nowa Wieś	Przemęcka	Nowa Wieś - Sala	powiatowa
22	Nowa Wieś	Przemęcka	Nowa Wieś - SKR	powiatowa
23	Nowa Wieś	Powst. Wlkp.	Nowa Wieś - Powst. Wlkp.	powiatowa
24	Olejnica	Słoneczna	Olejnica	powiatowa
25	Ostolin	Lipowa	Ostolin	powiatowa
26	Perkowo	Wolsztyńska	Perkowo - OSP	powiatowa
27	Perkowo	Powst. Wlkp.	Perkowo - Szkoła	powiatowa
28	Popowo Stare		Popowo Stare	powiatowa
29	Popowo Stare	Szkolna - Lipowa	Popowo Stare - Rondo	gminna
30	Poświętno		Poświętno	powiatowa
31	Przemęt	Jagiellońska	Przemęt - Jagiellońska	powiatowa
32	Przemęt	Powst. Wlkp.	Przemęt - Powst. Wlkp.	powiatowa
33	Przemęt	Rynek	Przemęt - Rynek	powiatowa
34	Przemęt	Zaborowska	Przemęt - Zaborowo	powiatowa
35	Radomierz	Słoneczna	Radomierz - Staw	powiatowa
36	Radomierz	Słoneczna	Radomierz - Słoneczna	powiatowa
37	Sączkowo		Sączkowo	powiatowa
38	Siekowo	Kierunek Kluczewo	Siekowo	powiatowa
39	Siekowo	skrzyżowanie	Siekowo - Ziemin	powiatowa
40	Siekówko	sala	Siekówko - Sala	powiatowa
41	Solec Nowy	Za kościołem	Solec Nowy	powiatowa
42	Solec	Szkolna	Solec - Sala	powiatowa
43	Solec	Szkolna szkoła	Solec - Szkoła	powiatowa
44	Sokołowice	sala	Sokołowice	powiatowa
45	Starkowo	skrzyżowanie	Starkowo	powiatowa
46	Wieleń	Wolsztyńska	Wieleń I	wojewódzka
47	Wieleń	Wczasowa	Wieleń - Handlowa	powiatowa
48	Sączkowo	sala	Sączkowo - Sala	powiatowa
49	Bucz	Gimnazjum	Bucz - Gimnazjum	powiatowa

Źródło: Dane gminne, 2025

Podsumowując, transport publiczny w gminie Przemęt opiera się głównie na kolei regionalnej oraz ograniczonych usługach prywatnych busów. Istnieje pilna potrzeba rozwoju zintegrowanej komunikacji (np. gminnej linii autobusowej lub transportu na żądanie), aby przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu części mieszkańców. Obecnie wielu z nich pozostaje uzależnionych od własnych samochodów, co niesie dalsze konsekwencje w postaci wzmożonego ruchu drogowego i problemów z dostępnością dla osób, które auta nie posiadają.

2.5.3. Infrastruktura rowerowa i ruch pieszcy

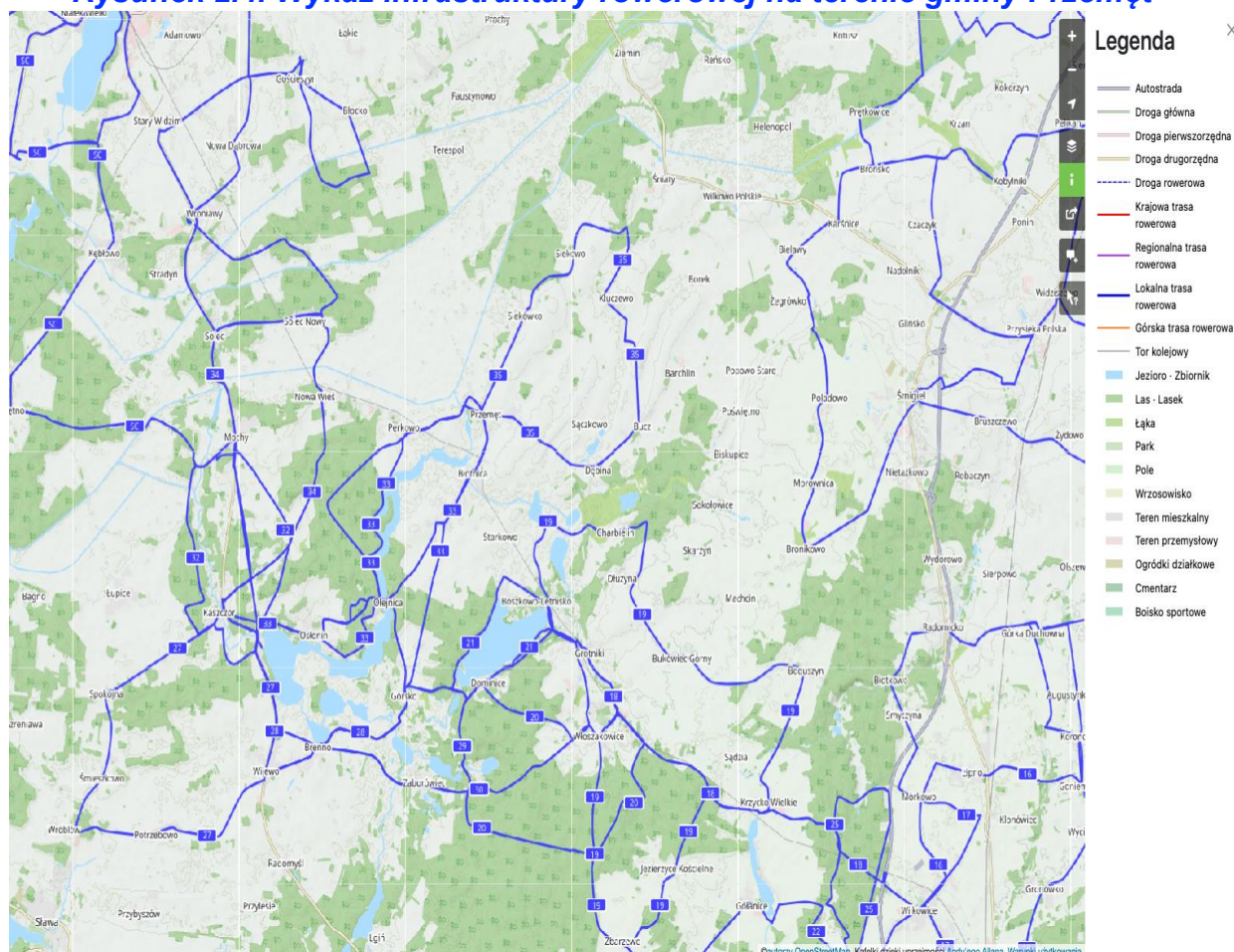
Infrastruktura dla ruchu rowerowego i pieszego w Gminie Przemęt rozwija się, jednak wciąż nie tworzy spójnego, wygodnego systemu. Gmina dysponuje wieloma walorami

sprzyjającymi turystyce aktywnej – istnieją oznakowane szlaki piesze i rowerowe, w tym atrakcyjne trasy w Przemęckim Parku Krajobrazowym (np. szlaki konne, kajakowy „Konwaliowy Szlak Kajakowy” oraz lokalne trasy rowerowe o charakterze turystycznym). Niemniej dotychczas brak było wydzielonej infrastruktury w postaci nowoczesnych ścieżek rowerowych czy ciągów pieszo-rowerowych łączących miejscowości. Brak połączonej sieci ścieżek pieszo-rowerowych został wprost wskazany jako istotna bariera rozwoju – zarówno dla mobilności mieszkańców, jak i dla wzrostu popularności lokalnych atrakcji turystycznych. W praktyce oznacza to, że rowerzyści i piesi często zmuszeni są korzystać z poboczy ruchliwych dróg lub jezdni, co obniża bezpieczeństwo i komfort przemieszczania się. Do niedawna infrastruktura rowerowa ograniczała się głównie do dróg o małym natężeniu ruchu wykorzystywanych jako trasy rekreacyjne (np. utwardzone drogi leśne czy polne łączniki między wsiami) oraz krótkich odcinków chodników czy ciągów pieszych we wsiach. Spójność tras była niewystarczająca – brakowało bezpiecznych połączeń między kluczowymi punktami gminy, takimi jak np. jeziora i ośrodki wypoczynkowe a większymi miejscowościami. Mieszkańcy, którzy chcieliby dojeżdżać rowerem do pracy czy szkoły, napotykali na problemy w postaci braku dedykowanych ścieżek szczególnie przy drogach wojewódzkich (o dużym ruchu) oraz na odcinkach łączących sąsiednie wsie. Sytuacja zaczyna się jednak poprawiać dzięki nowym inwestycjom. W 2023 r. gmina pozyskała środki z rządowego funduszu Polski Ład na budowę pierwszych wydzielonych ścieżek rowerowych o znaczeniu komunikacyjnym. Zrealizowana została inwestycja obejmująca budowę ścieżki rowerowej z Błotnicy do Radomierza wzdłuż drogi powiatowej nr 3821P oraz z Błotnicy do Starkowa wzdłuż drogi powiatowej nr 3823P. Inwestycja ta, o wartości ok. 4,83 mln zł, została ukończona w 2024 roku. Nowe trasy rowerowe znacząco poprawią dostępność stacji kolejowej w Błotnicy dla mieszkańców okolicznych wsi (Radomierz, Starkowo), umożliwiając bezpieczny dojazd rowerem. Jest to pierwszy etap tworzenia spójnej sieci ścieżek rowerowych w gminie, która docelowo ma objąć połączenia między kolejnymi miejscowościami. Równolegle poprawiana jest infrastruktura piesza w gminnych miejscowościach. Na najbardziej uczęszczanych odcinkach dróg wojewódzkich i powiatowych istnieją chodniki – np. w centralnych częściach Przemętu, Kaszczoru, Moch czy Bucza piesi mają do dyspozycji wydzielone ciągi. Jednak ciągłość chodników bywa ograniczona – często kończą się one na granicy wsi, zmuszając pieszych do poruszania się poboczem. Gmina stara się systematycznie inwestować w budowę i modernizację chodników przy drogach gminnych, o ile pozwalają na to środki. W dokumentach strategicznych przewidziano mierniki typu „długość nowych lub zmodernizowanych chodników [km]” oraz „długość nowych ścieżek rowerowych [km]” jako wskaźniki realizacji celów w zakresie infrastruktury

transportowej. Świadczy to o zaangażowaniu samorządu w poprawę warunków dla pieszych i rowerzystów. W kontekście ruchu rowerowego warto podkreślić, że Gmina Przemęt ma ogromny potencjał turystyczny, który można wykorzystać poprzez rozwój tras aktywnych. Już dziś organizowane są np. coroczne rajdy rowerowe promujące walory okolicy. Dogęszczenie sieci ścieżek i ich lepsze oznakowanie może sprawić, że zarówno mieszkańcy, jak i turyści chętniej wybiorą rower jako środek transportu. W dłuższej perspektywie może to odciążyć drogi od części ruchu samochodowego i wpłynąć pozytywnie na środowisko. Podsumowując, choć stan infrastruktury rowerowej i pieszej w Przemęcie jeszcze niedawno pozostawiał wiele do życzenia, obecnie dzięki nowym inwestycjom następuje przełom – gmina buduje podstawy zintegrowanej sieci tras dla niezmotoryzowanych, co jest kluczowym elementem zrównoważonej mobilności.

Odcinki na terenie gminy, to łącznie ponad 33 km (Rysunek 2.4, Rysunek 2.5. i 2.6):

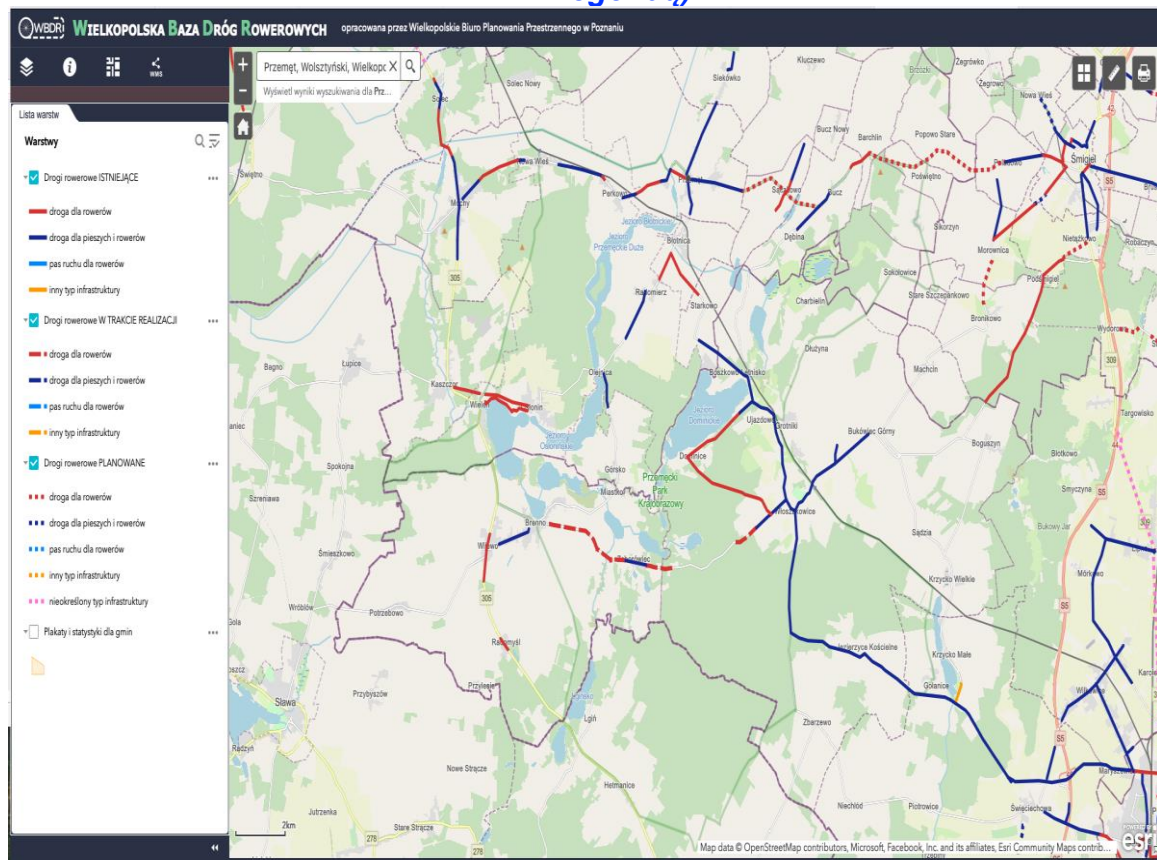
Rysunek 2.4. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie gminy Przemęt



Źródło: <https://www.openstreetmap.org/#map=12/51.9903/16.2740&layers=C>

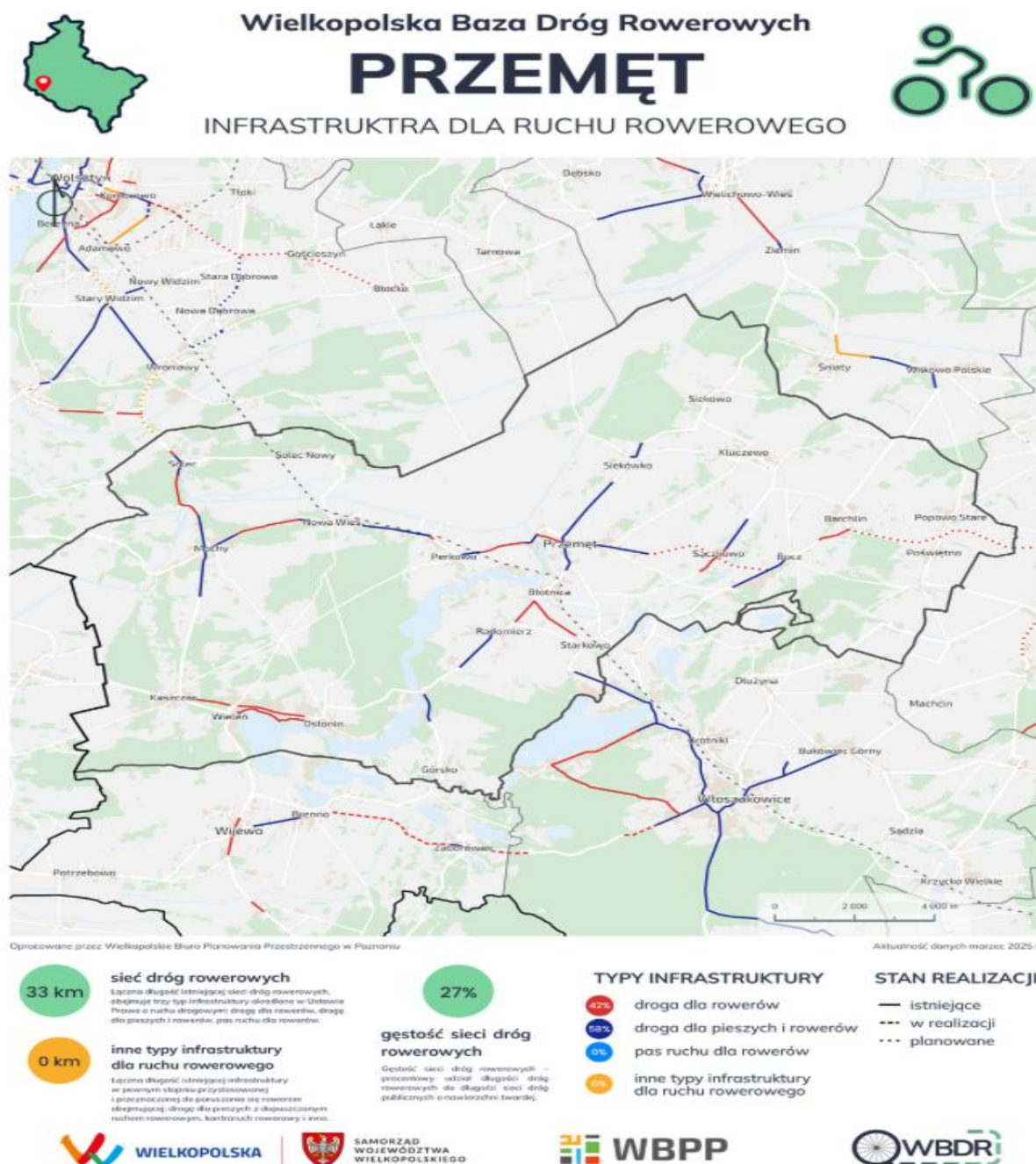
Infrastrukturę rowerową oddają znakomicie poniższe rysunki Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego.

Rysunek 2.5. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie gminy Przemęt (wariant z legendą)



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

Rysunek 2.6. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Przemęt (wariant ze statystykami)



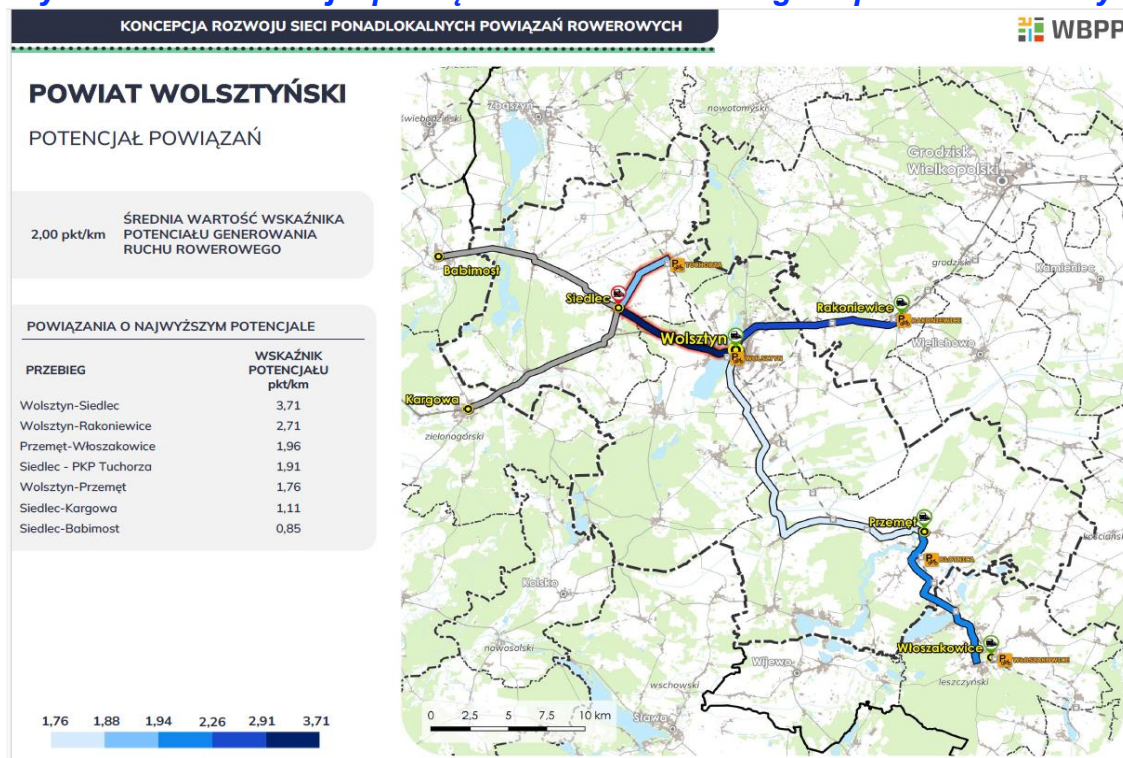
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Regionalna polityka rowerowa

W styczniu 2024 r. Samorząd Województwa Wielkopolskiego przyjął Politykę Rowerową Województwa Wielkopolskiego 2024, która uszczegóławia zapisy strategii rozwoju regionu do 2030 roku w zakresie mobilności rowerowej. Głównym celem tego dokumentu jest rozwój mobilności rowerowej w województwie, realizowany poprzez cztery priorytetowe kierunki: rozbudowę infrastruktury rowerowej (transportowej

i turystycznej), poprawę bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, popularyzację ruchu rowerowego oraz skuteczną koordynację działań w skali całego regionu. Władze wojewódzkie deklarują dążenie do zapewnienia komfortowych i bezpiecznych warunków do jazdy rowerem zarówno na potrzeby codziennych dojazdów, jak i turystyki. Polityka Rowerowa stanowi jednocześnie dokument ramowy dla realizacji koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych – planu wyznaczającego główne ciągi tras rowerowych o znaczeniu regionalnym. Zgodnie z przywołaną koncepcją powiązań ponadlokalnych, przez obszar **powiatu wolsztyńskiego** zaplanowano siedem kluczowych tras rowerowych o znaczeniu ponadgminnym. Większość z nich krzyżuje się na terenie gminy Wolsztyn, łącząc miasto powiatowe z ościennymi ośrodkami (m.in. ciągi w kierunku Siedlca, **Przemętu**, Rakoniewic). Analiza potencjału tych korytarzy wykazała, że najwyższą perspektywę rozwoju ma relacja Wolsztyn – Siedlec (wskaźnik potencjału 3,71 pkt/km – najwyższy w powiecie), co wskazuje na szczególne zapotrzebowanie na infrastrukturę na tym kierunku, ale ważnymi także połączeniami są **Przemęt-Włoszakowice** o potencjale 1,96 oraz Wolsztyn-Przemęt – 1,76 (Rysunek 2.7).

Rysunek 2.7. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie wolsztyńskim

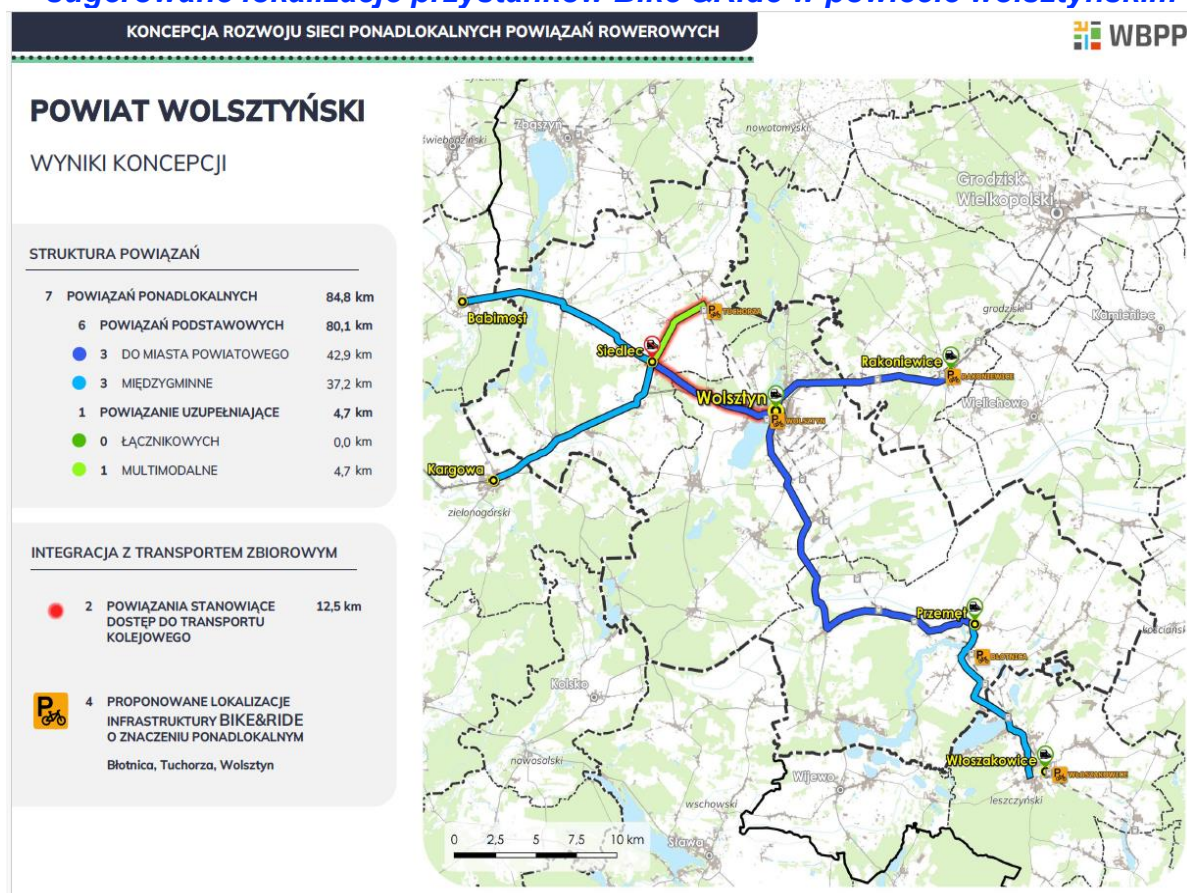


Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania
Przestrzennego, 2025

Koncepcja rekomenduje także tworzenie węzłów Bike&Ride integrujących ruch rowerowy z transportem publicznym (proponowane lokalizacje o znaczeniu

ponadlokalnym to m.in. stacja kolejowa Wolsztyn oraz Tuchorza, co ma znaczenie w kontekście integracji gminy Przemęt z innymi gminami i miastem powiatowym-Wolsztyn (Rysunek 2.8).

Rysunek 2.8. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie wolsztyńskim



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

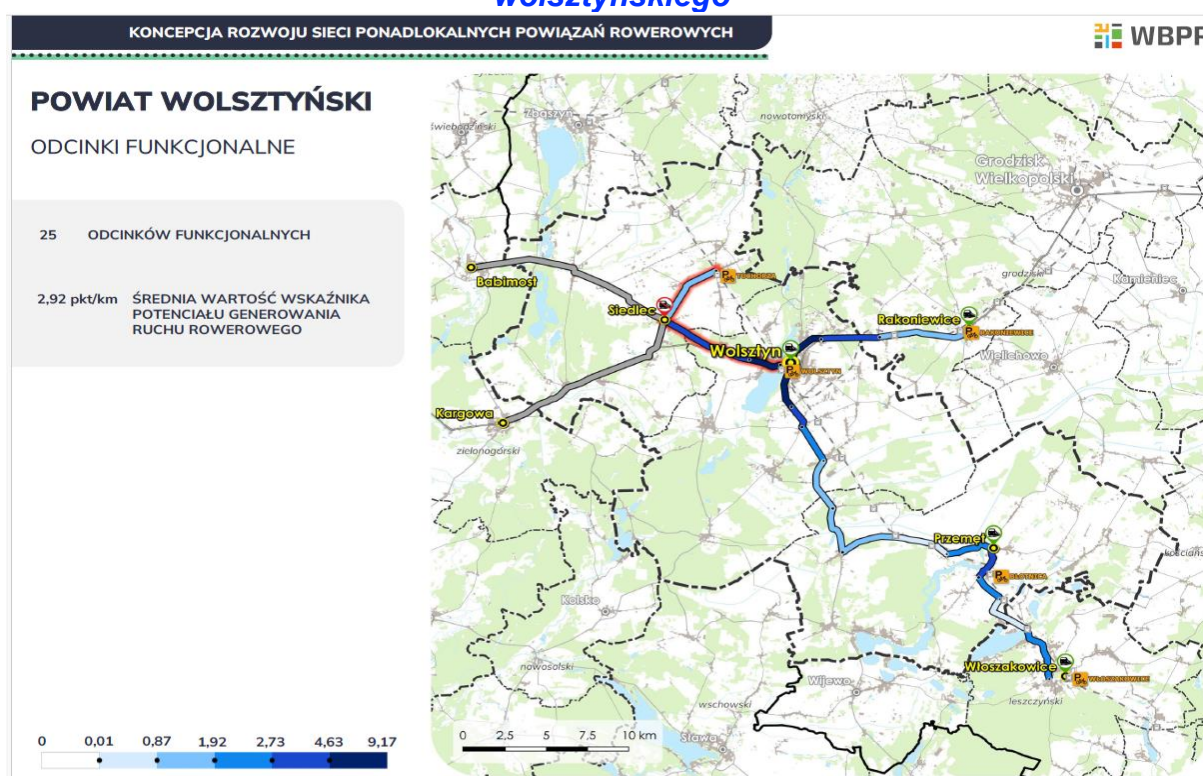
Wyniki analiz ruchu potwierdzają, że w powiecie to Wolsztyn jest głównym generatorem podróży – spośród 38 miejscowości o zidentyfikowanym potencjale ruchu rowerowego (≥ 1 pkt) najwięcej punktów uzyskały miasto Wolsztyn (12 pkt) oraz pobliskie wsie: Siedlec (8 pkt), **Przemęt (7 pkt)**, Karpicko i Powodowo (po 5 pkt). Koncentracja generatorów ruchu w obrębie Wolsztyna i okolic (miejsca pracy, szkoły, obiekty usługowe) podkreśla potrzebę rozwoju infrastruktury właśnie w tych obszarach (co obrazuje mapa głównych generatorów ruchu rowerowego dla powiatu). Zestawienie istniejących odcinków (Tabela 2.7 i Rysunek 2.9) wskazują, że łącznie na terenie gminy znajduje się ok. 33 km tras rowerowych. Składają się na nie głównie wydzielone ścieżki rowerowe wzdłuż głównych dróg, zapewniające dojazd do Przemętu z sąsiednich miejscowości.

Tabela 2.7. Wykaz powiązań ponadlokalnych z uwzględnieniem gminy Przemęt

Przebieg	Typ	Długość	Wskaźnik potencjału pkt/km	Stanowi dostęp do transportu kolejowego
Przemęt-Włoszakowice	międzygminne	11,7	1,96	nie
Wolsztyn-Przemęt	do miasta powiatowego	23,3	1,76	nie

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

Rysunek 2.9. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu wolsztyńskiego

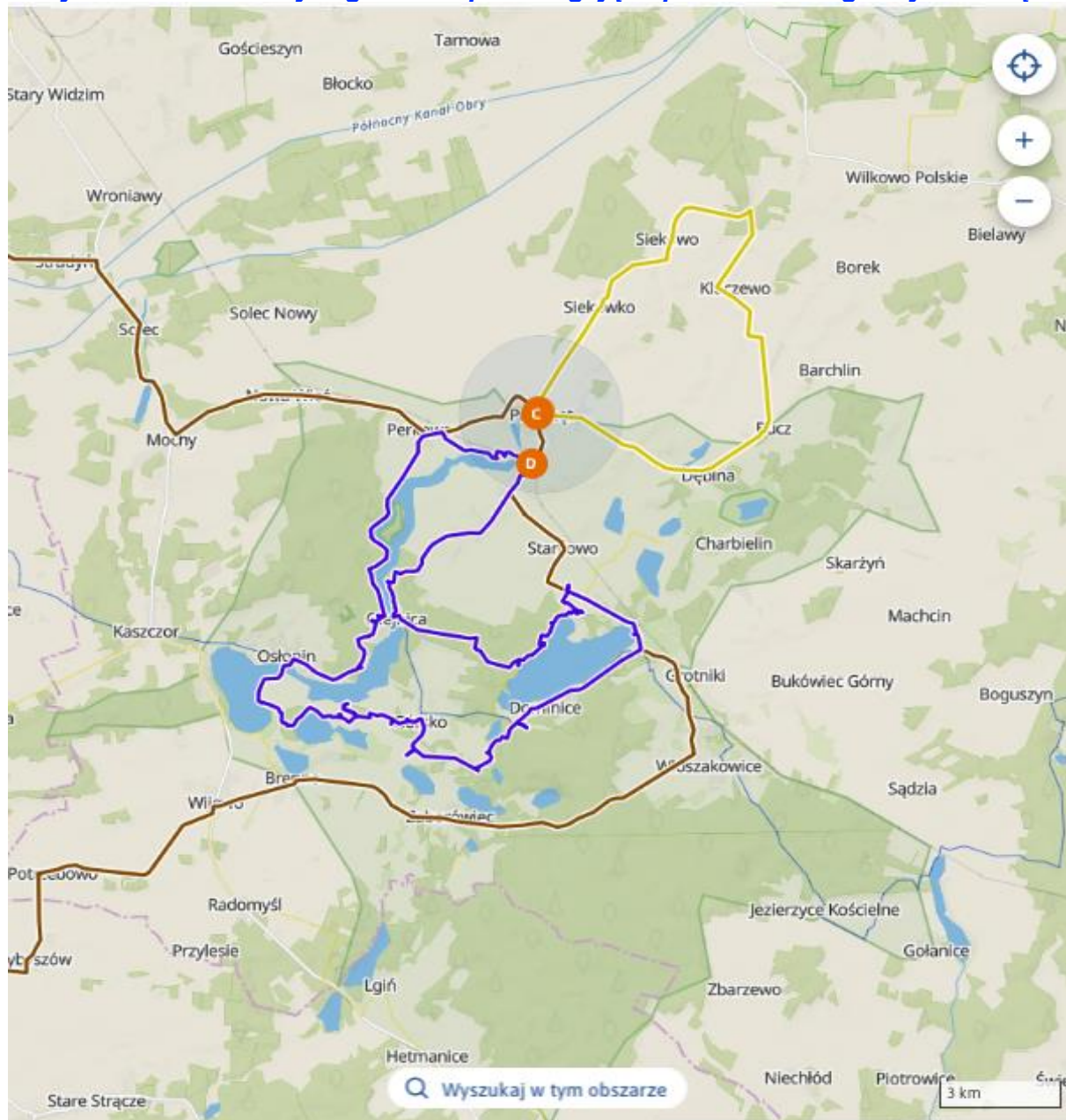


Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Mimo tej rozbudowy sieć ma charakter fragmentaryczny i niespójny – istniejące trasy często urywają się na granicach miejscowości lub w szczerym polu, nie tworząc ciągłych połączeń między głównymi generatorami ruchu. Obecna infrastruktura tylko częściowo odpowiada na potrzeby mieszkańców w zakresie codziennych dojazdów rowerem, co ogranicza udział tego środka transportu w modal split gminy. Poza infrastrukturą transportową, na obszarze gminy funkcjonuje również kilka szlaków rowerowych o znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym. Wytoczono m.in.

tematyczny „Szlak Górski oraz szlak Przemęcki Park Krajobrazowy¹. Szlaki te wykorzystują istniejącą sieć dróg o niewielkim natężeniu ruchu i łączą najciekawsze krajobrazowo zakątki okolicy (Rysunek 2.10).

Rysunek 2.10. Trasy regionalne przebiegające przez obszar gminy Przemęt



Źródło: <https://www.traseo.pl/trasy/kategoria/rowerowe/score/2/position/52.00777,16.30216,2>

Stanowią one atrakcję dla mieszkańców i turystów, jednak nie zastępują spójnej sieci komunikacyjnej – przebieg wielu z nich opiera się na zwykłych drogach publicznych, bez dedykowanych udogodnień dla rowerzystów. W efekcie ich rola w codziennym

¹ Informacje można znaleźć także na stronie internetowej: <https://www.traseo.pl/trasy/kategoria/rowerowe/score/2/position/52.00777,16.30216,2>

systemie transportowym ma charakter uzupełniający. Aby w pełni wykorzystać ten potencjał, lokalna sieć musi być stopniowo integrowana z trasami regionalnymi poprzez odpowiednie oznakowanie i standaryzację infrastruktury. Podsumowując, obecny udział infrastruktury rowerowej w gminie Przemęt jest niewielki i niewystarczający w kontekście potrzeb. Sieć wymaga znacznego uzupełnienia brakujących ogniw oraz poprawy spójności, tak aby jazda rowerem stała się realną alternatywą transportową. Samorząd gminy deklaruje kontynuację działań na rzecz sukcesywnej rozbudowy sieci dróg rowerowych oraz zwiększania jej powiązań z sąsiednimi gminami do 2030 roku.

Syntetyczne wnioski strategiczne dla rozwoju ruchu rowerowego w gminie Przemęt (horyzont 2030):

Syntetyczne wnioski strategiczne dla rozwoju ruchu rowerowego w Gminie Przemęt (horyzont 2030):

- **Tworzenie spójnej sieci** – priorytetem jest budowa nowych ścieżek rowerowych oraz łączenie istniejących odcinków w ciągłe trasy komunikacyjne, umożliwiające bezpieczny dojazd między miejscowościami gminy oraz do stacji kolejowych (Błotnica, Nowa Wieś, Perkowo, Starkowo, Nowy Solec). Szczególnie istotne jest skomunikowanie terenów turystycznych nad jeziorami (Wieleń, Osłonin, Olejnica) z głównymi ośrodkami gminnymi i siecią regionalną, a także powiązanie gminy z trasami w kierunku Wolsztyna, Śmigła i Leszna we współpracy z sąsiednimi samorządami.
- **Poprawa bezpieczeństwa** – rozbudowa infrastruktury o brakujące elementy w miejscach wysokiego ryzyka, w tym bezpieczne przejazdy rowerowe przez drogi wojewódzkie (DW305, DW316), doświetlenie przejść i tras rowerowych, instalacja oznakowania ostrzegawczego na odcinkach o dużym natężeniu ruchu. W szczególności konieczna jest poprawa bezpieczeństwa w miejscowościach przecinanych przez główne ciągi komunikacyjne (np. Mochy, Kaszczor, Solec).
- **Integracja z transportem publicznym** – rozwój systemu Bike&Ride poprzez budowę zadaszonych parkingów rowerowych przy stacji kolejowej Błotnica oraz planowanie podobnych obiektów przy stacjach Nowa Wieś, Perkowo i Starkowo. Uzupełnienie infrastruktury o stojaki rowerowe przy szkołach, urzędach, ośrodkach zdrowia oraz przy głównych węzłach komunikacyjnych w Przemęcie, Kaszczorze i Mochach zachęci do łączenia podróży rowerem i koleją.
- **Promocja i edukacja** – prowadzenie kampanii promujących rower jako codzienny środek transportu, organizowanie wydarzeń typu Europejski Tydzień Mobilności czy lokalne rajdy rowerowe (np. kontynuacja Rajdu Przemęckiego), a także rozwój turystyki rowerowej poprzez opracowanie i udostępnienie map

szlaków, tworzenie oznakowanych pętli wokół jezior i atrakcji turystycznych. Wsparcie wypożyczalni rowerów w rejonie ośrodków wypoczynkowych zwiększy ruch rowerowy w sezonie.

- **Finansowanie i współpraca** – aktywne sięganie po zewnętrzne źródła finansowania inwestycji rowerowych (np. Fundusz Rozwoju Dróg, fundusze regionalne WRPO, środki unijne na mobilność niskoemisyjną). Skuteczna realizacja celów wymaga ścisłej współpracy gminy z samorządem powiatowym (powiat wolsztyński) i wojewódzkim (Wielkopolska), a także integracji planowanych odcinków ze strategicznymi trasami regionalnymi wyznaczonymi w Koncepcji rozwoju sieci powiązań ponadlokalnych województwa.

2.5.4. Polityka parkingowa

Gmina Przemęt nie posiada obecnie formalnej polityki parkingowej ani stref parkowania. Parkowanie odbywa się w sposób nieuregulowany – kierowcy zatrzymują pojazdy tam, gdzie jest to akurat możliwe, często poboczem dróg czy wzdłuż chodników. Taki stan powoduje lokalne utrudnienia, zwłaszcza w centrach miejscowości oraz przy obiektach użyteczności publicznej. Zdarza się także nieprawidłowe parkowanie na chodnikach czy trawnikach, co zostało wskazane przez 58% ankietowanych jako uciążliwe. Brakuje wydzielonych parkingów w miejscach wzmożonego ruchu turystycznego – istotne w kontekście atrakcyjnych terenów Przemęckiego Parku Krajobrazowego, gdzie w sezonie letnim nasila się napływ samochodów. Ponadto gmina nie dysponuje żadnym systemem Park & Ride ani Bike & Ride (brak takich parkingów potwierdzono w dokumentacji), co odzwierciedla ograniczone możliwości łączenia podróży samochodem z transportem publicznym lub rowerem.

- **Wyzwania:** Chaotyczne parkowanie w centrach wsi i przy popularnych obiektach, zajmowanie chodników przez auta oraz brak infrastruktury typu Parkuj-i-Jedź.
- **Obecne działania:** Dotychczas kwestie parkowania rozwiązywane są ad hoc – np. utwardzanie poboczy przy nowych inwestycjach drogowych, tworzenie pojedynczych zatok postojowych przy obiektach (np. przy szkołach czy urzędzie). Brak jednak spójnej strategii czy regulacji (np. brak stref ograniczonego parkowania czy czasu postoju).
- **Rekomendacje:** Wskazane jest opracowanie lokalnej polityki parkingowej, obejmującej wyznaczenie dedykowanych parkingów w newralgicznych miejscach (rynek w Przemęcie, okolice kościołów, plaż i ośrodków wypoczynkowych nad jeziorami). Należy rozważyć budowę niewielkich

parkingów na obrzeżach najbardziej zatłoczonych obszarów (np. przy wjazdach do Wielenia Zaobrzańskiego i Oślonina) i kierowanie tam ruchu turystów. Konieczne jest także egzekwowanie przepisów dot. zakazu parkowania na chodnikach i terenach zielonych – np. poprzez zwiększenie kontroli straży gminnej lub montaż słupków oddzielających chodniki od jezdni. W dłuższej perspektywie, w miarę rozwoju transportu zbiorowego, warto przewidzieć miejsca pod Park & Ride, aby zachęcić mieszkańców do pozostawienia auta i przesiadki na komunikację publiczną.

2.5.5. Ruch pieszy

Infrastruktura dla pieszych w gminie jest rozwinięta głównie w obrębie centrów największych miejscowości (Przemęt, Mochy, Kaszczor, Bucz), gdzie istnieją chodniki przy głównych ulicach i w rejonie szkół czy urzędów. Mieszkańcy relatywnie dobrze ocenili stan chodników – prawie połowa ankietowanych uznała infrastrukturę pieszą za dobrą lub bardzo dobrą. W mniejszych wsiach i na peryferiach jednak często brakuje ciągów pieszych; piesi zmuszeni są korzystać z poboczy jezdni, co przy wzmożonym ruchu bywa niebezpieczne. Szczególnym problemem jest brak chodników lub poboczy przy drogach o dużym natężeniu ruchu, jak np. odcinki dróg powiatowych i wojewódzkich przebiegających przez gminę. Wskazano m.in., że droga wojewódzka nr 305 na odcinku Mochy–Kaszczor–Wieleń oraz droga powiatowa nr 3820P Przemęt–Sączkowo–Bucz są nieprzyjazne dla niechronionych uczestników ruchu – nie posiadają ani chodników, ani wydzielonych ścieżek, co czyni je szczególnie niebezpiecznymi. Dodatkowo w ankietach mieszkańcy często wymieniali brak odpowiedniego oświetlenia ulicznego – niemal 69% badanych odczuwa niedostateczne oświetlenie dróg jako poważny problem bezpieczeństwa. Niedoświetlone przejścia dla pieszych lub ich brak na ruchliwych drogach również pogarszają bezpieczeństwo ruchu pieszego. Jednocześnie podejmowane są pewne działania poprawiające warunki dla pieszych. W ostatnich latach gmina realizowała inwestycje drogowe, które obejmowały budowę chodników w ramach przebudowy dróg lokalnych – przykładem jest budowa ul. Akacyjowej wraz z chodnikiem w miejscowości Bucz. Modernizowane są również centra wsi (np. zagospodarowanie otoczenia ul. Szkolnej i placu przed szkołą w Przemęcie), co zwiększa komfort poruszania się pieszo. W Ośloninie, przy popularnej plaży nad Jeziolem Oślonińskim, wykonano utwardzenie terenu i dojścia dla pieszych, aby uporządkować ruch spacerowy turystów. Takie punktowe inwestycje poprawiają sytuację, jednak w skali całej gminy nadal występują luki w ciągłości infrastruktury pieszej.

- **Wyzwania:** Luki w sieci chodników (szczególnie poza centrami wsi), brak bezpiecznych przejść i poboczy przy drogach tranzytowych, niedostateczne oświetlenie uliczne wieczorem. Miejsca o natężonym ruchu pieszych (okolice szkół, sklepów, przystanków) wymagają poprawy bezpieczeństwa.
- **Obecne działania:** Budowa nowych chodników i remonty istniejących w ramach lokalnych inwestycji drogowych (np. Bucz, Osłonin). Gmina planuje także doświetlanie ciągów pieszo-rowerowych – przewidziano montaż oświetlenia na trasach Przemęt–Perkowo oraz Nowa Wieś–Mochy do 2030 r. To poprawi widoczność pieszych po zmroku.
- **Rekomendacje:** Należy kontynuować uzupełnianie brakujących chodników, priorytetowo w miejscach wskazywanych przez mieszkańców jako niebezpieczne. Szczególny nacisk warto położyć na odcinki dróg wojewódzkich i powiatowych w granicach wsi – tam, gdzie budowa pełnych chodników jest trudna, rozważyć utworzenie utwardzonych poboczy dla pieszych. Konieczne jest również wyznaczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w centrach miejscowości i w pobliżu szkół (jeśli dotąd ich brakuje). Gmina powinna także realizować program poprawy oświetlenia – montaż latarni przy głównych ciągach pieszych i przejściach, co istotnie zwiększy bezpieczeństwo po zmroku. Warto wdrożyć elementy uspokojenia ruchu w obrębie przejść (np. azyle dla pieszych, progi zwalniające przed szkołami), aby kierowcy redukowali prędkość w strefach pieszych. Długofalowo należy dążyć do stworzenia spójnej sieci ciągów pieszo-rowerowych, łączących osiedla mieszkaniowe z kluczowymi celami podróży (szkoły, sklepy, obiekty rekreacyjne).

Część dróg w gminie ma chodniki, chociaż wciąż bardzo dużo jest do zrobienia w tym zakresie – brak jest szczegółowych danych dotyczących długości chodników.

2.5.6. Transport towarów

Przez gminę Przemęt przebiegają ważne trasy przewozu towarów - droga wojewódzka nr 305, łącząca rejon Wolsztyna z południową częścią województwa i dalej z Lubuskiem oraz kluczowa droga powiatowa nr 3820P, co generuje znaczący ruch ciężarowy. Codziennie poruszają się nimi liczne pojazdy ciężarowe, w tym tiry przewożące towary ponadlokalne. Ponadto wewnątrz gminy działa wiele firm produkcyjnych i przetwórczych, które generują ruch ciężarówek dowożących surowce i odbierających produkty. Do największych należą m.in. zakłady mięsne (Beef&Pork w Błotnicy, ubojnia Blutex i zakład Słomiński w Kaszczorze), betoniarnia w Mochach, fabryka palet w Starkowie czy zakłady rolno-spożywcze w Przemęcie. Te przedsiębiorstwa zlokalizowane są często w obrębie niewielkich miejscowości, co

oznacza, że ciężkie pojazdy muszą do nich dojechać wąskimi drogami gminnymi. Skutkuje to przyspieszonym zużyciem nawierzchni tych dróg, hałasem i potencjalnym zagrożeniem dla mieszkańców. Szczególnie uciążliwy bywa ruch ciężarówek przejeżdżających przez centra wsi – np. przez Kaszczor czy Przemęt – gdzie droga jest wąska, a zabudowa gęsta. Obecnie brak jest dedykowanych rozwiązań logistycznych, które ograniczałyby negatywne skutki transportu towarowego. Nie istnieją obwodnice omijające zwarte zabudowania, więc tranzyt odbywa się bezpośrednio przez wsie. Ciężarówki często przejeżdżają tuż obok szkół, domów czy sklepów, co wpływa na odczucie bezpieczeństwa i komfort mieszkańców. Gmina nie wprowadziła stref ograniczonego ruchu dla pojazdów powyżej określonej masy (np. zakaz wjazdu ciężarówek w wybrane ulice obowiązuje tylko tam, gdzie infrastruktura absolutnie nie pozwala na przejazd). Istniejące drogi powiatowe i gminne nie zawsze są przystosowane do dużych obciążeń osi, co prowadzi do powstawania uszkodzeń – jednak systematyczne raporty o stanie dróg ciężarowych nie są prowadzone.

Wyzwania: Wysokie natężenie ruchu ciężarowego na DW305 i innych drogach, brak alternatywnych tras omijających centra wsi, niszczenie nawierzchni dróg lokalnych przez ciężkie pojazdy, hałas i emisje spalin w miejscach zamieszkania.

- **Obecne działania:** Gmina współpracuje z zarządcami dróg powiatowych i wojewódzkich – planowana jest m.in. rozbudowa i wzmocnienie DW305 (projekt ujęty w strategii wojewódzkiej), co powinno dostosować tę trasę do ruchu ciężkiego. Przy nowych lub remontowanych odcinkach dróg lokalnych kładzie się nacisk na utwardzone pobocza i odpowiednią konstrukcję nawierzchni, by zwiększyć ich trwałość. Władze monitorują też newralgiczne punkty (np. mostki, zakręty) pod kątem przejazdu ciężarówek i dokonują potrzebnych napraw.
- **Rekomendacje:** Należy rozważyć wyznaczenie preferencyjnych tras dla transportu towarów – tak aby ciężkie pojazdy kierować głównie na drogi o najwyższej nośności (DW305, główne powiatówki), a ograniczyć ich ruch na delikatniejszych drogach gminnych. Można to osiągnąć poprzez odpowiednie oznakowanie (znaki zakazu wjazdu pow. 10t na lokalne uliczki) i kierowanie tranzytu na obwodnice powiatowe tam, gdzie to możliwe. W dłuższej perspektywie warto zabiegać o budowę obejść miejscowości najbardziej obciążonych ruchem ciężarowym – nawet krótkie obwodnice omijające centra (np. Kaszczoru czy Przemętu) odciążąłyby mieszkańców od hałasu i poprawiły bezpieczeństwo. Kolejnym działaniem powinno być stworzenie odpowiednich miejsc do załadunku/rozładunku w pobliżu większych zakładów (zatoki dla ciężarówek, place manewrowe), tak by pojazdy dostawcze nie tamowały ruchu na drodze podczas postoju. Warto również współpracować z przedsiębiorcami

nad optymalizacją okien czasowych dostaw – np. unikać godzin szczytu czy czasu rozpoczynania lekcji w szkołach dla przejazdu najcięższych pojazdów.

2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Mimo że gmina Przemęt ma raczej charakter spokojny i wiejski, problem bezpieczeństwa drogowego jest bardzo istotny. W 2024 roku doszło na terenie gminy do 6 wypadków drogowych, w których 6 osób zostało rannych, a 1 poniosła śmierć. Statystycznie liczba wypadków w przeliczeniu na mieszkańców jest niższa niż średnia wojewódzka, jednak wskaźnik ofiar śmiertelnych okazał się wyższy od przeciętnego – wskazuje to, że choć kolizji nie ma wiele, to są one często poważne w skutkach. Główne czynniki wpływające na niebezpieczeństwo to nadmierna prędkość pojazdów, brak infrastruktury chroniącej pieszych i rowerzystów oraz ograniczona widoczność (np. wspomniany problem oświetlenia). Mieszkańcy wyraźnie sygnalizują, że zbyt szybka jazda samochodów po lokalnych drogach jest największym problemem – aż 71% ankietowanych uznało ją za uciążliwą i niebezpieczną. Dotyczy to zwłaszcza obszarów zabudowanych wzdłuż dróg wojewódzkich/powiatowych, gdzie kierowcy nie zawsze zwalniają dostatecznie. Innym zagrożeniem jest brak wydzielonych ścieżek dla pieszych i rowerzystów na głównych trasach (DW305, drogi powiatowe). Piesi i rowerzyści zmuszeni do poruszania się poboczem są tam narażeni na potrącenia – stąd odcinki te zostały oficjalnie wskazane jako „czarne punkty” na mapie bezpieczeństwa. Również skrzyżowania i zakręty o ograniczonej widoczności (np. w gęstej zabudowie wsi) wymagają uwagi. W samym Przemęcie czy innych większych wsiach brakuje sygnalizacji świetlnej – ruch jest kierowany znakami, co przy dużej prędkości nadjeżdżających aut stwarza ryzyko wymuszeń pierwszeństwa. Władze gminy podejmują pewne działania dla poprawy bezpieczeństwa. We współpracy z policją prowadzone są okresowe kontrole prędkości w newralgicznych miejscach (np. patrole z radarem na DW305 przejeżdżającej przez Mochy i Kaszczor). Przy szkołach zainstalowano oznakowanie ostrzegawcze i ograniczenia prędkości do 40 km/h, a w niektórych punktach – wyniesione przejścia dla pieszych (progi). Planowana rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż najbardziej niebezpiecznych dróg (DW305, droga 3820P) znacząco poprawi bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, oddzielając ich od jezdni. Gmina zamierza także montować oświetlenie na długich odcinkach pozamiejskich tras rowerowych (co poprawi widoczność i bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych po zmroku).

- **Wyzwania:** Nadmierna prędkość na drogach, brak fizycznych środków uspokojenia ruchu, niechronieni uczestnicy ruchu narażeni na niebezpieczeństwo na głównych szlakach, niedostateczne doświetlenie

i oznakowanie przejść dla pieszych, incydentalne przypadki jazdy pod wpływem alkoholu na bocznych drogach (problem spotykany na obszarach wiejskich).

- **Obecne działania:** Kontrola prędkości i działania policji, poprawa infrastruktury (chodniki, ścieżki) na niebezpiecznych odcinkach w toku, inwestycje w oświetlenie i oznakowanie. Realizowane są już projekty budowy wydzielonych ścieżek rowerowych w miejscach największego zagrożenia. Gmina prowadzi też edukację – np. akcje w szkołach dotyczące bezpiecznego poruszania się po drodze.
- **Rekomendacje:** W zakresie walki z nadmierną prędkością konieczne jest szersze zastosowanie inżynierskich środków uspokojenia ruchu. Należy montować wyświetlacze prędkości (tzw. „smileye”) przy wjazdach do zabudowań, a tam gdzie to możliwe – progi zwalniające lub zwężenia jezdni wymuszające wolniejszą jazdę. Istotne jest przyspieszenie budowy ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg 305 oraz 3820P – zgodnie z planem ich realizacji do 2030 r.– co trwale oddzieli pieszych i rowerzystów od ruchu aut. Do czasu powstania tych ścieżek warto rozważyć ograniczenie prędkości na tych odcinkach (np. do 50 km/h poza terenem zabudowanym, jeśli pozwolą przepisy) lub ustawienie częstszych patroli. Wszystkie przejścia dla pieszych w gminie powinny zostać dokładnie przeanalizowane – gdzie potrzeba, doświetlone i oznakowane znakami aktywnymi. Zaleca się także kampanie informacyjne dla mieszkańców i kierowców tranzytowych o konieczności ostrożnej jazdy (np. tablice z hasłami „Zwolnij – tu mieszkamy!” przy wjazdach do wsi). Wreszcie, gmina może zabiegać o instalację sygnalizacji świetlnej na najbardziej ruchliwych skrzyżowaniach w Przemęcie, jeśli natężenie ruchu dalej będzie rosło.

2.5.8. Intermodalność

Intermodalność, czyli łączenie różnych środków transportu w ramach jednej podróży, na terenie gminy Przemęt jest obecnie na niskim poziomie. Wynika to z ograniczonej oferty transportu publicznego oraz braku infrastruktury integrującej różne formy mobilności. W gminie funkcjonuje kolej pasażerska – na terenie gminy zlokalizowanych jest 5 przystanków kolejowych – komunikacja ta ma też największy potencjał rozwojowy, łącząc gminę z większymi ośrodkami miejskimi. Komunikacja autobusowa nie jest szczególnie rozwinięta. W efekcie większość podróży odbywa się jednym środkiem transportu (zazwyczaj samochodem), bez możliwości wygodnej przesiadki. Brak jest udogodnień ułatwiających łączenie np. jazdy rowerem z dalszą podróżą autobusem. Przy nielicznych czynnych przystankach autobusowych nie zainstalowano stojaków na rowery ani wydzielonych parkingów, gdzie można by

bezpiecznie zostawić auto czy rower na czas przesiadki (potwierdzono brak parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride). W związku z tym mieszkańcy raczej nie praktykują dojazdu rowerem do komunikacji publicznej – nie ma ku temu warunków. Z ankiet wynika wręcz, że udogodnienia typu Bike & Ride były wskazywane jako niski priorytet (tylko ok. 6% uznało je za czynnik zachęcający do jazdy rowerem) – co odzwierciedla świadomość, że bez rozbudowy oferty transportu publicznego same parkingi B&R niewiele zmieniają. Aktualnie jedynym przejawem intermodalności jest okazjonalne korzystanie z samochodu i roweru podczas jednej podróży rekreacyjnej (np. dojazd autem do parkingu leśnego, a dalej zwiedzanie okolicy rowerem). Gmina podejmuje pierwsze kroki, by w przyszłości poprawić integrację – planowana jest budowa kilku pilotażowych parkingów Bike&Ride w wytypowanych lokalizacjach (propozycje mieszkańców wskazują okolice szkół i urzędów jako potencjalne miejsca takich parkingów).

- **Wyzwania:** Brak zintegrowanego systemu transportu, praktyczny monopol samochodu w podróżach międzymiastowych z gminy, niewykorzystana infrastruktura kolejowa, niedostosowane przystanki (brak parkingów i stojaków), niska skala przesiadek na inne środki transportu.
- **Obecne działania:** Gmina gromadzi dane i opinie mieszkańców na temat potencjalnych lokalizacji parkingów przesiadkowych (ankieta wskazała m.in. Przemęt, Mochy i Kaszczor jako miejsca, gdzie przydałyby się parkingi dla aut i rowerów w sąsiedztwie przystanków). Rozważane jest uruchomienie we współpracy z powiatem nowych połączeń autobusowych, które mogłyby dowozić mieszkańców do stacji kolejowych poza gminą – co stworzyłoby podwaliny systemu Park&Ride (zostaw auto/rower, jedź autobusem, na pociąg). Na razie jednak są to plany.
- **Rekomendacje:** Aby poprawić intermodalność, kluczowe jest odtworzenie choćby minimalnej oferty transportu publicznego i dostosowanie do niej infrastruktury. Gmina powinna zabiegać o przywrócenie połączeń kolejowych lub autobusowych – np. autobusowych kursów do Wolsztyna skoordynowanych z odjazdami pociągów. Równolegle należy przygotować infrastrukturę przesiadkową: parkingi Park&Ride na obrzeżach Przemętu (dla osób jadących dalej w kierunku Wolsztyna/Leszna) oraz Bike&Ride przy głównych węzłach (np. okolice dworca w Błotnicy, jeśli kiedykolwiek wznowi działalność czy centra wsi gdzie krzyżują się linie autobusowe). Nawet w obecnej sytuacji, warto przy kluczowych przystankach autobusowych zainstalować stojaki rowerowe i wiaty, by zachęcić do podjeżdżania rowerem zamiast samochodem. Dobrą praktyką byłoby także wyposażenie autobusów szkolnych czy gminnych busów w bagażniki na rowery, co umożliwi łączenie tych środków transportu w celach

turystycznych. Gdy sieć dróg rowerowych stanie się spójniejsza, można pomyśleć o organizacji systemu wypożyczalni rowerów (np. tradycyjnych lub elektrycznych) przy atrakcyjnych punktach – turyści mogliby dojechać tam autem i przesiąść się na rower, co odciąży drogi i parkingi w parkach krajobrazowych.

2.5.9. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością w gminie – rozumiane jako miękkie działania wpływające na zachowania transportowe mieszkańców – dopiero raczkuje. Nie istnieje wyspecjalizowana jednostka czy osoba pełniąca rolę oficera mobilności, jednak tematami transportu zajmuje się Wydział Rozwoju Gminy (to on będzie odpowiedzialny za wdrażanie i monitoring strategii mobilności). W gminie brak organizacji pozarządowych związanych z mobilnością, które mogłyby animować oddolne inicjatywy (sam urząd potwierdza brak takich NGO). Mimo to, władze lokalne zaczynają dostrzegać potrzebę edukacji i zachęt do zmiany nawyków transportowych. W badaniach mieszkańców zapytano, co skłoniłoby ich do rezygnacji z codziennej jazdy samochodem. Najczęściej wskazywano rozbudowę sieci dróg rowerowych (aż ok. 50% odpowiedzi) oraz poprawę komunikacji publicznej (zwiększenie częstotliwości kursów – ~30%). Świadczy to o tym, że mieszkańcy byliby skłonni przesiąść się na inne środki transportu, jeśli stworzy im się odpowiednie warunki infrastrukturalne. Jednocześnie 19% osób stwierdziło, że nic ich nie przekona do rezygnacji z auta – to grupa przyzwyczajona do wygody samochodu, do której dotarcie będzie najtrudniejsze. Zarządzanie mobilnością musi więc uwzględnić zarówno kampanie informacyjne, jak i poprawę oferty alternatywnych środków transportu. Obecnie prowadzone działania miękkie obejmują głównie edukację dzieci i młodzieży w szkołach (np. egzaminy na kartę rowerową, pogadanki o bezpieczeństwie) oraz udział gminy w akcjach ogólnopolskich typu Europejski Dzień Bez Samochodu – w tym dniu zachęca się urzędników i mieszkańców, by spróbowali przyjechać do pracy inaczej niż autem. Ponadto gmina promuje lokalną turystykę rowerową, wydając mapki szlaków i organizując rajdy rodzinne, co pośrednio zachęca do korzystania z roweru. Pierwsze takie inicjatywy cieszą się zainteresowaniem, ale nie mają jeszcze masowego charakteru. W przyszłości planowane są dodatkowe udogodnienia wspierające zrównoważoną mobilność, np. montaż samoobsługowej stacji naprawy rowerów do 2030 r. (co ułatwi codzienną eksploatację roweru) czy budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych (promocja elektromobilności jako bardziej ekologicznej formy podróży samochodem).

- **Wyzwania:** Silne przyzwyczajenie mieszkańców do własnych aut, brak tradycji korzystania z innych form transportu, niska świadomość korzyści

(ekonomicznych, zdrowotnych) z jazdy rowerem czy transportem zbiorowym, a także brak podmiotów społecznych animujących takie działania.

- **Obecne działania:** Edukacja szkolna w zakresie bezpieczeństwa i ekologii transportu, udział w kampaniach pro-mobilnościowych na poziomie kraju, promocja turystyki aktywnej. Władze gminy zaczęły również konsultować z mieszkańcami potrzeby mobilności (ankiety, spotkania konsultacyjne przy opracowaniu strategii), co samo w sobie zwiększa świadomość społeczności na tematy transportowe.
- **Rekomendacje:** Gmina powinna wdrożyć spójny program zarządzania popytem na transport. W ramach niego warto prowadzić cykliczne akcje informacyjne – np. kampanię „Rowerem do pracy” w sezonie wiosenno-letnim, konkursy dla szkół (klasa, w której najwięcej uczniów przyszło pieszo lub przyjechało rowerem, otrzymuje nagrodę), promowanie car-poolingu (wspólnych przejazdów) wśród pracowników Urzędu i jednostek podległych. Można utworzyć oficjalny portal lub grupę internetową dla mieszkańców do umawiania się na wspólne dojazdy (np. rodzice dowożący dzieci na zajęcia na zmianę, sąsiedzi dojeżdżający razem do pracy). Dobrym pomysłem byłoby także opracowanie Planu Mobilności dla Urzędu Gminy – jako instytucja publiczna gmina mogłaby dać przykład, ułatwiając pracownikom korzystanie z rowerów (stawiając wiatę rowerową, szafki, prysznic) czy oferując częściowy zwrot kosztów biletów autobusowych. Ważna jest współpraca z lokalnymi mediami i sołectwami, by przekaz o zaletach zrównoważonej mobilności docierał szeroko. Na poziomie strategicznym zaś – powiązanie polityki przestrzennej z transportową (np. tak planować lokalizację nowych osiedli czy obiektów, by były dostępne pieszo/rowerem), co zmniejszy przymus używania auta.

2.5.10. Logistyka miejska

Choć gmina Przemęt ma charakter wiejski, aspekty logistyki miejskiej – czyli zarządzania dostawami i usługami transportowymi na terenie miejscowości – również odgrywają rolę w jakości życia mieszkańców. Dotyczy to głównie organizacji zaopatrzenia lokalnych sklepów, obsługi ruchu turystycznego oraz odbioru odpadów komunalnych. W centrach większych wsi (Przemęt, Mochy, Kaszczor, Bucz) funkcjonują sklepy (w tym markety jak Biedronka czy Dino) i punkty usługowe, które muszą być regularnie zaopatrywane przez samochody dostawcze. Obecnie dostawy te odbywają się często w godzinach porannych, a samochody dostawcze zatrzymują się bezpośrednio na ulicy przed sklepem z braku dedykowanych zatok. To powoduje

krótkotrwałe blokowanie ruchu i może stwarzać zagrożenie, gdy tir lub duży bus stoi na jezdni w terenie zabudowanym. Taka sytuacja jest widoczna np. przy marketach w Przemęcie czy Mochach – wąskie drogi powiatowe są tam dodatkowo zwężane przez pojazdy zaopatrzenia podczas rozładunku. W sezonie letnim wyzwaniem logistycznym jest obsługa ruchu turystycznego nad jeziorami. Do ośrodków w Wieleniu Zaobrzańskim, Osłoninie czy Olejnicy dostarczane są towary (żywność, sprzęt) dla ośrodków wypoczynkowych, a także zwiększa się zapotrzebowanie na wywóz odpadów. Samochody ciężarowe muszą dojechać często wąskimi drogami leśnymi lub osiedlowymi, manewrować na ograniczonej przestrzeni parkingów. Brakuje rozwiązań ułatwiających te procesy – np. wyznaczonych miejsc postoju dla dostaw czy harmonogramów dostaw poza godzinami szczytu turystycznego. Zarządzanie usługami komunalnymi (wywóz śmieci, odbiór odpadów segregowanych) odbywa się według planu gminnego, ale tu również pojawia się aspekt logistyczny: śmieciarki poruszają się po wszystkich wioskach według ustalonego kalendarza. Mieszkańcy generalnie oceniają tę usługę dobrze (nie zgłaszano poważnych problemów z odbiorem odpadów), choć w odległych przysiółkach zdarzały się uwagi o potrzebie optymalizacji trasy, by nie jeździć kilka razy tą samą drogą.

- **Wyzwania:** Brak wydzielonych miejsc dla pojazdów dostawczych – powoduje to ich zatrzymywanie „na ulicy”, uciążliwości przy zaopatrywaniu sklepów i gastronomii, zwłaszcza latem. Wzrastające natężenie przesyłek kurierskich (zakupy online) także zwiększa ruch dostawczy w małych miejscowościach – kurierzy często jeżdżą szybko od domu do domu, co może stwarzać zagrożenie na osiedlowych uliczkach. Brak wspólnej platformy do planowania dostaw skutkuje tym, że kilka różnych pojazdów dostawczych jedzie tego samego dnia do tej samej miejscowości (np. pieczywo, nabiał, napoje oddzielnie), co sumarycznie zwiększa ruch.
- **Obecne działania:** Na chwilę obecną logistyka na terenie gminy regulowana jest głównie rynkowo – sklepy samodzielnie ustalają godziny dostaw z dostawcami. Gmina wprowadziła ograniczenia tonażu na najmniejszych drogach (aby np. tiry nie skracały sobie drogi przez wąskie uliczki), co kieruje część ruchu na większe arterie.
- **Rekomendacje:** W celu usprawnienia logistyki miejskiej warto wydzielić strefy załadunkowo-rozładunkowe w obrębie głównych placów wsi. Na przykład w Przemęcie czy w Mochach obok głównego skrzyżowania można wyznaczyć krótkie miejsca postojowe dla dostaw (15-minutowe) tak, by dostawcy nie tamowali ruchu. Można to osiągnąć poprzez odpowiednie oznakowanie i kampanię informacyjną skierowaną do właścicieli sklepów i kierowców. Ponadto gmina mogłaby skoordynować z przedsiębiorcami lokalnymi harmonogram

dostaw – np. sugerować, aby ciężarówki z zaopatrzeniem przyjeżdżały w godzinach mniejszego ruchu pieszych (wczesny ranek lub południe, gdy dzieci są w szkole). Dobrym pomysłem byłaby budowa punktu przeładunkowego na obrzeżu Przemętu: większe tiry mogłyby tam zrzucać towar, który mniejszymi autami byłby rozwożony po wsiach (to jednak zależy od skali zapotrzebowania i wymaga współpracy firm). Warto również inwestować w automaty paczkowe (paczkomaty) w każdej większej miejscowości – ich obecność sprawia, że kurierzy dostarczają zbiorczo paczki do jednego punktu, zamiast jeździć do wielu domów, a mieszkańcy mogą odebrać przesyłki przy okazji innych aktywności lokalnych. Gmina może we współpracy z firmami kurierskimi ułatwić lokalizację takich urządzeń (np. udostępnić działkę przy świetlicy czy przy sklepie). Wreszcie, istotne jest planowanie tras służb komunalnych i dostaw z wykorzystaniem narzędzi GIS – optymalizacja tras śmieciarek czy pługów odśnieżnych zapewni mniejsze pokrywanie się kursów i tym samym mniejsze zużycie dróg i paliwa. To również element „smart logistics” wart wdrożenia nawet na obszarach wiejskich.

2.5.11. Inteligentne systemy transportowe

Inteligentne Systemy Transportowe, czyli rozwiązania wykorzystujące technologie informacyjne do zarządzania ruchem i informowania podróżnych, nie są jeszcze w gminie Przemęt wdrożone. Poziom świadomości tych technologii wśród mieszkańców jest dość niski – ponad 70% badanych przyznało, że nigdy nie słyszało o ITS. Obecnie brak jakichkolwiek zaawansowanych systemów telematycznych na drogach gminnych: nie ma sygnalizacji świetlnej z detekcją pojazdów, tablic zmiennej treści, inteligentnych systemów sterowania ruchem ani informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Ruch odbywa się w sposób tradycyjny, a ewentualne zarządzanie (np. objazdy w razie wypadku) opiera się na interwencji służb, a nie automatycznie. Niemniej, pewne podstawowe elementy ITS mogłyby znaleźć zastosowanie nawet w wiejskiej gminie. Mieszkańcy w ankiecie najwyżej ocenili potencjał systemu zintegrowanego reagowania służb ratunkowych – ok. 61% uznało, że taki system („112” integrujący wszystkie służby, szybsze powiadamianie straży, pogotowia) miałby duże lub bardzo duże znaczenie. Świadczy to o trosce o bezpieczeństwo – szybka reakcja na wypadki jest priorytetem. Doceniono też w pewnym stopniu ideę zintegrowanego systemu zarządzania ruchem (42% widzi w nim duże korzyści) oraz system informacji dla pasażerów (np. elektroniczne tablice na przystankach – 45% wskazań „duże” lub „bardzo duże” znaczenie). Oznacza to, że jeśli takie rozwiązania by się pojawiły, mieszkańcy widzą ich potencjalną użyteczność.

Na razie jednak gmina nie posiada infrastruktury potrzebnej do wdrożenia pełnoprawnych ITS. Nie ma centrów sterowania ruchem ani nawet odpowiednich czujników. Pierwszym krokiem mogą być proste systemy: np. radarowe wyświetlacze prędkości (które już były wspomniane w kontekście bezpieczeństwa) – to element ITS poprawiający bezpieczeństwo poprzez informowanie kierowców o przekroczeniu prędkości. Kolejnym pomysłem jest uruchomienie mobilnej aplikacji lub strony internetowej z bieżącymi informacjami o utrudnieniach na drogach gminnych (wypadki, remonty) oraz rozkładami jazdy komunikacji publicznej. Takie narzędzie mogłoby działać w oparciu o zgłoszenia mieszkańców i dane z GPS autobusów szkolnych. Gmina rozważa też zastosowanie inteligentnego oświetlenia ulicznego – np. lampy LED reagujące na ruch, które rozjaśniają się, gdy wykryją nadjeżdżający pojazd lub pieszego. Pozwoli to oszczędzać energię, a jednocześnie poprawi bezpieczeństwo. Planując nowe przejścia dla pieszych, można wykorzystać systemy aktywne (czujnik ruchu włączający pulsujące światło ostrzegawcze kierowców o zbliżającym się pieszym). Takie technologie są coraz tańsze i dostępne nawet dla mniejszych samorządów.

- **Wyzwania:** Brak doświadczenia i infrastruktury ITS, ograniczone środki finansowe na drogie technologie, niski poziom świadomości społecznej (co utrudnia uzasadnienie wydatków na ITS), rozproszona sieć dróg wiejskich, gdzie klasyczne miejskie rozwiązania ITS (np. inteligentne światła na skrzyżowaniach) nie znajdują prostego zastosowania.
- **Obecne działania:** Na etapie planowania strategii zrównoważonej mobilności gmina bada opinie o ITS i identyfikuje obszary, gdzie mogłyby pomóc (bezpieczeństwo, informacja). Pojawiają się pierwsze inicjatywy – np. montaż radarowych tablic prędkości jest w fazie przygotowania dokumentacji. Władze utrzymują też kontakt z policją i centrum zarządzania kryzysowego powiatu, aby w przyszłości móc włączyć się w szersze systemy (np. regionalny system ostrzegania przed zdarzeniami na drogach).
- **Rekomendacje:** Stopniowe wdrażanie ITS powinno zaczynać się od małych kroków. Rekomendujemy instalację inteligentnych wyświetlaczy prędkości oraz czujników ruchu w najbardziej zagrożonych punktach – to relatywnie niedrogie rozwiązania przynoszące natychmiastowy efekt w postaci większej dyscypliny kierowców. Kolejnym krokiem może być uruchomienie pilotażowego systemu informacji pasażerskiej: np. elektroniczna tablica na głównym przystanku w Przemęcie, pokazująca rzeczywisty czas przyjazdu autobusu szkolnego lub gminnego. Taka tablica mogłaby czerpać dane z GPS pojazdu, a jednocześnie służyć do wyświetlania komunikatów (ostrzeżeń pogodowych, objazdów). W zakresie bezpieczeństwa warto włączyć się w budowę regionalnego systemu

powiadamy służb – gmina może współpracować z powiatem, by wszystkie jej jednostki OSP i systemy łączności były elementem zintegrowanej sieci reagowania. W dłuższej perspektywie, po poprawie podstawowej infrastruktury transportowej, można myśleć o bardziej zaawansowanych ITS: koordynacji sygnalizacji świetlnej (gdyby takowa powstała w Przemęcie), systemach detekcji wjazdu pojazdów ciężkich na zakazane trasy (kamery ANPR na wjazdach do wąskich dróg) czy inteligentnym sterowaniu oświetleniem w całej gminie. Istotne jest również podnoszenie świadomości – organizacja pokazów czy prezentacji dla mieszkańców, jak działają ITS i jakie korzyści mogą przynieść, aby zyskać społeczne poparcie dla innowacji.

Podsumowanie: Analiza wykazała, że gmina Przemęt stoi przed szeregiem wyzwań mobilnościowych typowych dla obszarów wiejskich pręźnie rozwijających się i atrakcyjnych turystycznie. Brak dotychczas kompleksowej polityki transportowej skutkował pewnymi zapóźnieniami (np. w infrastrukturze pieszo-rowerowej czy transporcie publicznym), ale obecne władze podejmują kroki, by to zmienić. W strategii zrównoważonej mobilności należy uwzględnić przedstawione wyzwania w każdej z omówionych dziedzin oraz wdrożyć rekomendowane działania. Konieczna będzie priorytetyzacja inwestycji – już teraz zaplanowano kluczowe projekty (ścieżki rowerowe wzdłuż DW305 i dróg powiatowych, oświetlenie, stacja ładowania EV) i ich realizacja powinna znacząco poprawić sytuację. Równie ważne będą działania „miękkie”, organizacyjne i edukacyjne, ponieważ sama infrastruktura nie rozwiąże problemów, jeśli nie pójdzie za tym zmiana nawyków transportowych. Połączenie twardych inwestycji z efektywnym zarządzaniem mobilnością sprawi, że w perspektywie najbliższych lat gmina Przemęt stanie się bardziej przyjazna dla pieszych i rowerzystów, bezpieczniejsza na drogach, lepiej skomunikowana oraz ekologiczna transportowo, zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Wszystkie zainteresowane strony – mieszkańcy, samorząd, przedsiębiorcy – muszą współdziałać w realizacji tej wizji, aby osiągnąć trwałe i odczuwalne efekty.

2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

W 2025 roku przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców gminy Przemęt, aby zbadać ich zachowania transportowe oraz opinie na temat lokalnego systemu transportowego. W badaniu wzięło udział około 266 respondentów, a poniżej przedstawiono szczegółowe wyniki i wnioski z poszczególnych obszarów tematycznych. Analiza obejmuje częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, czas poświęcany na dojazdy, preferencje komunikacyjne w różnych celach podróży, czynniki wpływające na wybór środka transportu, a także oceny infrastruktury i usług transportowych na terenie gminy. Zaprezentowano również deklarowaną skłonność mieszkańców do ograniczenia używania samochodu (oraz warunki, które mogłyby to ułatwić), postulaty usprawnień dla ruchu rowerowego, odczuwane uciążliwości związane z transportem, poziom świadomości na temat Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) oraz wskazane przez respondentów szczególnie niebezpieczne miejsca na drogach gminnych.

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.

Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu

Samochód jako kierowca. Samochód osobowy jest zdecydowanie najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu przez mieszkańców Przemętu. Aż 77% respondentów deklaruje, że codziennie prowadzi samochód, a dodatkowe 13% robi to kilka razy w tygodniu. Tylko niecałe 1% badanych używa auta jako kierowca raz w tygodniu lub sporadycznie. Niewielki odsetek mieszkańców w ogóle nie korzysta z samochodu jako kierowca (ok. 6%), przy czym około 1,7% wskazuje, że obecnie nie jeździ, ale chciałoby korzystać z auta w przyszłości (np. osoby niemające prawa jazdy lub dostępu do samochodu). Wyniki te pokazują, że własny samochód stanowi podstawowy środek transportu dla zdecydowanej większości mieszkańców (znajduje to odzwierciedlenie w Tabeli 2.8 prezentującej strukturę częstotliwości użytkowania poszczególnych środków transportu).

Samochodem jako pasażer. Częstotliwość podróżowania samochodem w roli pasażera jest nieco mniejsza. Codzienne przejazdy jako pasażer deklaruje około 7,5% ankietowanych, a kilka razy w tygodniu – 22,6%. Raz w tygodniu z samochodu jako pasażer korzysta 16,2% respondentów, a sporadycznie – 47,5%. Osób nigdy niepodróżujących jako pasażer jest niewiele (około 5,8%), natomiast 0,3% wskazało, że obecnie nie jeździ jako pasażer, ale chciałoby – być może oznacza to brak okazji do bycia pasażerem lub preferowanie roli kierowcy. Wyniki te sugerują, że rola pasażera samochodu jest dla mieszkańców mniej powszechna niż rola kierowcy – wielu z nich prowadzi pojazd samodzielnie, a podróże jako pasażer zdarzają się rzadziej (prawdopodobnie okazjonalnie, np. w towarzystwie rodziny lub znajomych).

Motocykl / skuter. Korzystanie ze skuterów i motocykli jest w gminie Przemęt zjawiskiem sporadycznym. Niemal nikt nie jeździ jednośladem silnikowym codziennie – ten sposób transportu wybiera codziennie jedynie około 0,6% badanych (pojedyncze osoby). Kilka razy w tygodniu jeździ motocyklem lub skuterem około 0,9% ankietowanych, a raz w tygodniu – również niespełna 1%. Sporadycznie z tego środka korzysta ok. 4% mieszkańców. Co istotne, aż 85,7% respondentów nie korzysta w ogóle ze skutera lub motocykla, co czyni ten środek transportu jednym z najmniej popularnych. Tylko ok. 6% wyraziło, że obecnie nie jeździ, ale chciałoby – wskazuje to na niewielkie latentne zainteresowanie tym środkiem (być może ograniczone dostępnością motocykla lub uprawnień do kierowania nim).

Rower. Rower stanowi dość popularny środek przemieszczania się, choć nie tak dominujący jak samochód. Codziennie na rowerze jeździ ok. 9,9% mieszkańców, a kilka razy w tygodniu – 28,98%. Sumarycznie zatem około 39% respondentów korzysta z roweru co najmniej raz w tygodniu. Raz w tygodniu na rower wsiada ok. 11,9% badanych, a sporadycznie – 39,8%. Około 5,4% w ogóle nie korzysta z roweru,

przy czym 4% deklaruje, że nie jeździ, ale chciałoby. Tak wysoki odsetek użytkowników okazjonalnych (sporadycznych) sugeruje, że rower jest często wykorzystywany sezonowo lub rekreacyjnie – wiele osób jeździ nim rzadko, zapewne w celach wypoczynkowych lub zdrowotnych, a nie codziennie. Mimo to, łączny udział regularnie korzystających z roweru (prawie 40%) świadczy o istotnej roli tego środka transportu w gminie.

Hulajnoga elektryczna. Urządzenia transportu osobistego, takie jak hulajnogi elektryczne, nie zyskały dużej popularności wśród mieszkańców Przemętu. Codzienne korzystanie z hulajnogi zadeklarowało zaledwie ~0,9% respondentów (pojedyncze osoby), a kilka razy w tygodniu – brak wskazań (0%). Również raz w tygodniu praktycznie nikt nie jeździ hulajnogą (0% odpowiedzi). Sporadycznie robi to około 3,5% ankietowanych, natomiast aż 87,8% deklaruje, że nie korzysta z hulajnóg elektrycznych. Co ciekawe, 6,7% odpowiedziało, że obecnie nie korzysta, ale chciałoby – sugeruje to pewne zainteresowanie tą formą przemieszczania (być może hulajnogi nie są dostępne lub brakuje infrastruktury, ale część osób byłaby skłonna z nich korzystać). Niemniej jednak, hulajnogi elektryczne pozostają obecnie niszowym środkiem transportu w badanej społeczności.

Piesz. Chód piesz jest powszechnym sposobem poruszania się – mieszkańcy stosunkowo często przemieszczają się na własnych nogach. Codziennie pieszo chodzi około 43% respondentów (np. w ramach codziennych czynności, dojazdu do przystanku czy sklepu), a kilka razy w tygodniu – 24,4%. Raz w tygodniu pieszo gdzieś dociera 4,8% badanych, a sporadycznie – 24,9%. Jedynie 2,8% ankietowanych zadeklarowało, że w ogóle nie chodzi pieszo (co można interpretować jako praktycznie brak aktywności pieszego transportu u tych osób). Nikt też nie zaznaczył opcji „nie chodzę, ale chciałbym” – chodzenie jest naturalną formą przemieszczania się dostępną dla wszystkich, więc ten środek transportu nie ma barier wejścia. Dane te potwierdzają, że pomimo dominacji samochodu, znaczna część mieszkańców przynajmniej część swoich podróży odbywa pieszo, co jest pozytywne z punktu widzenia zrównoważonej mobilności.

Autobus. Korzystanie z transportu publicznego (autobusów) przez mieszkańców Przemętu jest bardzo ograniczone. Codzienne dojazdy autobusem deklaruje jedynie ~1,4% badanych, a kilka razy w tygodniu – 0,57%. Raz w tygodniu z autobusu korzysta ~1,15%, sporadycznie – ~7,5%. Największa grupa, bo aż 81% respondentów, w ogóle nie korzysta z autobusów. Dodatkowo 8,33% wskazało, że nie korzysta, ale chciałoby – może to oznaczać potencjalny popyt, który jednak nie jest realizowany (np. z powodu braku dogodnych połączeń). Tak niski poziom regularnego korzystania z komunikacji autobusowej sugeruje, że oferta transportu zbiorowego nie odpowiada potrzebom mieszkańców lub jest niewystarczająca. Jest to ważny sygnał, że samochód dominuje

w podróży kosztom komunikacji publicznej. Inne środki transportu. Nieliczni respondenci wskazali także inne sposoby przemieszczania się (np. pojazdy nietytowe, konie, itp.), jednak stanowią one margines. Tylko łącznie 116 osób udzieliło odpowiedzi w kategorii „inne środki transportu”, z czego większość (72%) zaznaczyła, że nie korzysta z innych form mobilności. Nieliczne odpowiedzi wskazywały na bardzo sporadyczne użycie alternatywnych środków (kilka osób codziennie lub kilka razy w tygodniu wykorzystuje jakiś inny środek transportu, co mogły stanowić np. prywatne busy, pojazdy rolnicze lub inne lokalne specyficzne środki). Ogólnie jednak Tabela 2.8 jasno obrazuje, że najważniejsze formy transportu w gminie Przemęt to: samochód (przede wszystkim jako kierowca), piesze wędrówki oraz rower, podczas gdy komunikacja publiczna i jednoślady zmotoryzowane odgrywają marginalną rolę w codziennej mobilności mieszkańców.

Tabela 2.8. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Przemęt

	Codziennie		Kilka razy w tygodniu		Raz w tygodniu		Sporadycznie		Nie korzystam		Nie korzystam, ale chciałbym	
Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych sposobów przemieszczania się?	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Samochodem jako kierowca	77,25%	275	12,64%	45	0,56%	2	1,69%	6	6,18%	22	1,69%	6
Samochodem jako pasażer	7,54%	26	22,61%	78	16,23%	56	47,54%	164	5,80%	20	0,29%	1
Skuterem/motocyklem	0,58%	2	2,33%	8	0,87%	3	4,37%	15	85,71%	294	6,12%	21
Rowerem	9,94%	35	28,98%	102	11,93%	42	39,77%	140	5,40%	19	3,98%	14
Hulajnogą elektryczną	0,87%	3	1,16%	4	0,00%	0	3,49%	12	87,79%	302	6,69%	23
Pieszko	43,06%	152	24,36%	86	4,82%	17	24,93%	88	2,83%	10	0,00%	0
Autobusem	1,44%	5	0,57%	2	1,15%	4	7,47%	26	81,03%	282	8,33%	29
W inny sposób - jaki?	3,45%	4	4,31%	5	1,72%	2	11,21%	13	72,41%	84	6,90%	8

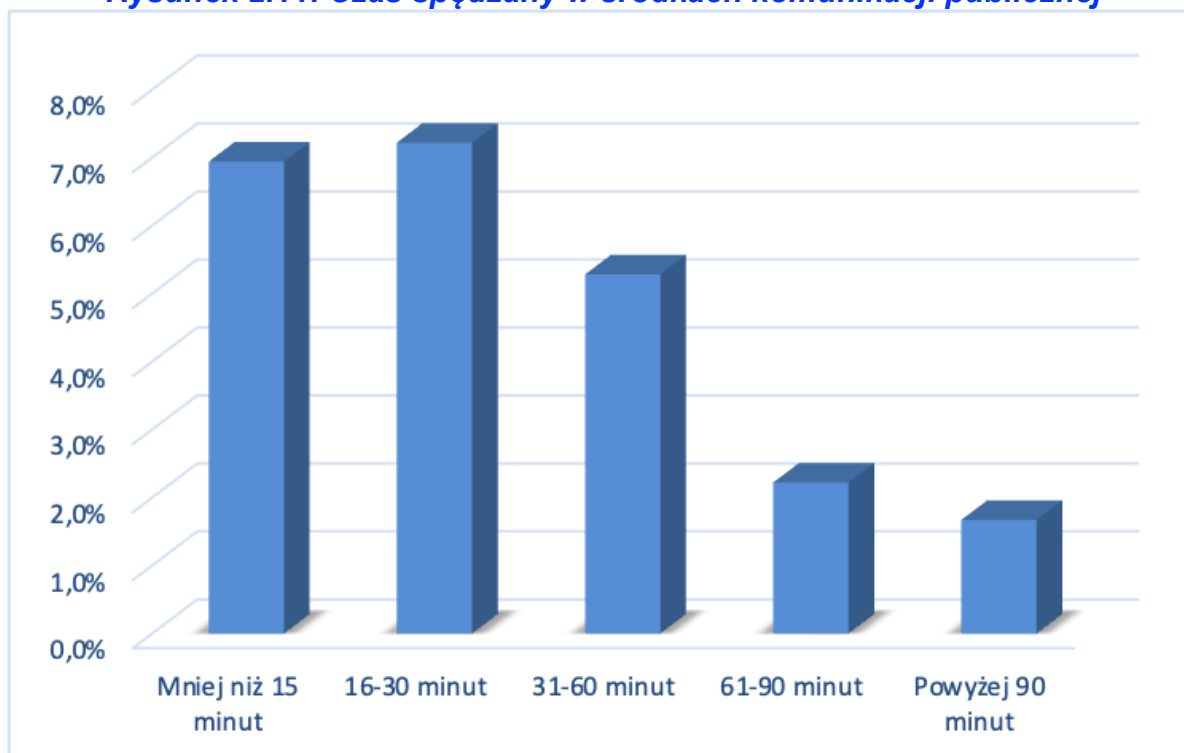
Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Czas spędzany w komunikacji publicznej

Respondentów zapytano, ile czasu dziennie średnio spędzają w środkach komunikacji publicznej (autobusach, pociągach itp.). Wyniki pokazują, że dla większości mieszkańców Przemętu pytanie to nie ma bezpośredniego zastosowania – aż 76,7% badanych stwierdziło, że nie korzysta z komunikacji publicznej na co dzień, w związku z czym nie spędza w niej żadnego czasu. Tę dominującą grupę stanowią osoby podróżujące głównie samochodem lub innymi sposobami niż transport zbiorowy. Wśród osób, które korzystają z komunikacji publicznej, czasy przejazdów są na ogół niewielkie. Największa część użytkowników transportu publicznego deklaruje, że spędza w nim mniej niż 15 minut dziennie – tak odpowiedziało 6,9% wszystkich ankietowanych (co odpowiada ok. 25 osobom, czyli ponad 29% spośród korzystających z komunikacji). Kolejne 7,2% ogółu badanych (26 osób) przeznacza na dojazdy zbiorowe 16–30 minut dziennie. Odpowiedzi 31–60 minut udzieliło 5,3% ogółu (19 osób). Dłuższe czasy są rzadsze: 61–90 minut wskazało 2,2% (8 osób), a powyżej 90 minut – 1,7% ankietowanych (6 osób). Te wyniki, zilustrowane na Rysunku 2.11,

prowadzą do wniosku, że stosunkowo niewielka grupa mieszkańców regularnie korzysta z komunikacji publicznej, a jeśli już korzysta – spędza w niej zwykle do pół godziny dziennie. Może to oznaczać, że komunikacja zbiorowa jest wykorzystywana głównie do krótkich dojazdów (np. lokalnie w obrębie gminy lub do najbliższych miejscowości), natomiast zdecydowana większość mieszkańców nie używa jej w ogóle, co koresponduje z danymi o niskiej frekwencji korzystania z autobusów przedstawionymi wcześniej.

Rysunek 2.11. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Czas dojazdu do różnych destynacji

Istotnym zagadnieniem jest czas, jaki mieszkańcy poświęcają na dojazd do różnych typów celów podróży. Ankieta objęła pytania o orientacyjny czas pojedynczej podróży do miejsc takich jak praca, szkoła, urzędy, sklepy, ośrodki zdrowia, tereny rekreacyjne i miejsca rozrywki. Warto zaznaczyć, że nie wszyscy respondenci uczęszczają do każdego z wymienionych miejsc – część wskazała opcję „nie dotyczy” (np. osoby niepracujące w przypadku dojazdów do pracy). Tabela 2.9 przedstawia rozkład czasów dojazdu dla poszczególnych destynacji, a poniżej omówiono najważniejsze spostrzeżenia:

- **Dojazd do pracy:** Najczęstsze odpowiedzi to 6–10 minut oraz 11–15 minut – każdą z tych opcji wskazało po 17,2% ankietowanych (po 62 osoby). Kolejne 14,7% dociera do pracy w mniej niż 5 minut, a 13,3% potrzebuje 16–20 minut.

Dłuższe czasy są rzadsze. Około 13,3% respondentów zaznaczyło, że pytanie ich nie dotyczy (nie dojeżdżają do pracy) – są to zapewne osoby niepracujące lub pracujące zdalnie. Podsumowując, ponad połowa pracujących mieszkańców (ok. 59%) ma dojazd do pracy nieprzekraczający godziny, przy czym spora część (ok. 15%) dociera bardzo szybko (do 15 min).

- **Dojazd do miejsca nauki:** Aż 69,4% zaznaczyło odpowiedź „nie dotyczy” (nie dojeżdżam do miejsca nauki). Wśród tych, których to dotyczy (uczących się lub odwożących dzieci), dominują krótkie czasy. Można więc stwierdzić, że osoby uczące się (lub ich opiekunowie) z reguły mają względnie krótki dojazd do szkół – przeważnie do 15 minut, a tylko jednostkowe przypadki przekraczają godzinę. Duży odsetek odpowiedzi „nie dotyczy” potwierdza, że znaczna część próby stanowiły osoby dorosłe, niebędące w formalnym systemie edukacji.
- **Dojazd do urzędów i administracji:** Średni czas przejazdu do urzędu to ok. 3,6 w skali kategorii (Tabela 2.9). Najwięcej osób wskazało 6–10 minut (20,9%) oraz 11-15 minut (18,1%) jako typowy czas dotarcia do instytucji administracyjnych. Około 14,2% dociera w mniej niż 5 min, a podobny odsetek 14,5% potrzebuje 16–20 min. Dłuższe czasy są rzadziej notowane. Opcję „nie dotyczy” (nie załatwiam spraw w urzędach) wybrało również 8,9% ankietowanych. Z tego rozkładu wynika, że większość mieszkańców ma względnie umiarkowany czas dojazdu do najważniejszych urzędów – zazwyczaj mieszczący się w 15 minutach, przy czym rozkład jest dość równomierny między przedziałami czasowymi do godziny. Niewielka część (ok. 9%) w ogóle nie odwiedza urzędów, a około 18% musi poświęcić ponad 20 minut, co może dotyczyć dojazdów do odleglejszych instytucji (np. poza gminą).
- **Dojazd na zakupy:** W przypadku zakupów codziennych lub okazjonalnych, czasy dojazdu są na ogół krótkie. Tabela 1.9 wskazuje średnią 2,63 – co oznacza, że dominują odpowiedzi w niższych kategoriach czasowych. Rzeczywiście, 25,3% respondentów ma do sklepów bardzo blisko (<5 min), a największa grupa 30,4% dojeżdża w 6–10 min. Kolejne 20,6% potrzebuje 11–15 minut, 11,1% – 16–20 minut, 5,3% – 21–30 minut, a 6,4% – ponad 0,5 godziny. Tylko pojedyncze osoby (0,84%) zaznaczyły „nie dotyczy” – praktycznie wszyscy ankietowani robią zakupy i muszą do nich dojechać (lub dojść). Łącznie około 76% mieszkańców mieści się z czasem dojazdu na zakupy w 15 minutach z czego ponad połowa w mniej niż 15 minut, co świadczy o dość dobrej dostępności sklepów (prawdopodobnie lokalne markety, sklepy w centrum gminy lub pobliskich miejscowościach).
- **Dojazd do ośrodków zdrowia:** Średnia deklarowanego czasu to 2,75. Najczęściej wybierane kategorie to <55 min (22,1% odpowiedzi) oraz 6–10 min

(32,1%). To oznacza, że ponad połowa ankietowanych ma do przychodni czy lekarza maksymalnie 10 minut. Niewiele, bo 2,5% osób, wybrało „nie dotyczy” (co sugeruje brak potrzeby korzystania ze służby zdrowia w okresie badania lub brak odpowiedzi). Generalnie dostępność ośrodków zdrowia wydaje się przyzwoita, skoro ok. 54% dociera do nich w ciągu 10 minut.

- **Dojazd na tereny rekreacyjne:** Chodzi tu o dojazdy w celach wypoczynkowych (np. nad jeziora, do parków, lasów). Średnia to 3,76, jednak rozkład odpowiedzi jest dość równomierny. Znacząca część respondentów (13,7%) ma bardzo blisko – dociera w <5 min. Kolejne 16,7% potrzebuje 6–10 min, a 15,0% – 11–15 min. Jednocześnie 20,3% jeździ na rekreację 16–20 min, co wskazuje na pewną grupę gotową pokonywać dłuższy dystans. Czas 21–30 minut podało 12% ankietowanych, a ponad 0,5 godziny – 13,4%. Opcji „nie dotyczy” użyło 8,9% (osoby nieuczestniczące w takich wyjazdach rekreacyjnych). Wyniki te sugerują dwie dość liczne grupy: jedną, która korzysta z bliskich terenów rekreacyjnych (do 10 minut drogi – około 45% badanych), oraz drugą, która jest skłonna jechać dalej, nawet ponad 20 minut (około 46% badanych). Możliwe, że ci drudzy odwiedzają atrakcyjne miejsca poza gminą (np. duże kompleksy rekreacyjne, turystyczne atrakcje w regionie). Zróznicowanie czasów dojazdu na rekreację pokazuje, że mieszkańcy mają różne preferencje co do spędzania wolnego czasu – część korzysta z lokalnych możliwości, a część wybiera dalsze wyjazdy.
- **Dojazd do miejsc rozrywki:** Kategorie te obejmują zapewne kina, restauracje, wydarzenia kulturalne itp. Średni czas oceniono na 4,96 – dość wysoki, co sugeruje, że dla znacznej części respondentów takie wyjazdy nie są codzienne i często oznaczają dalszą podróż. Tylko 5,6% dociera do rozrywki w <55 min, a 9,2% w 16–20 min. Niewiele (8,1%) potrzebuje 11–15 min, 9,2% wskazało 10–15 min, natomiast aż 17% – 21–30 min. Największy odsetek, bo 41,5%, zaznaczył opcję „ponad 0,5 godziny” – wynika stąd, że dla wielu mieszkańców dostęp do centrów rozrywki wiąże się z wyjazdem na odległość przekraczającą 0,5 godziny (np. do dużych miast). 7,5% odpowiedziało „nie dotyczy” (nie korzystam z takich rozrywek). Ten rozkład świadczy, iż miejsca rozrywki (jak kina, centra handlowe, kluby itp.) są relatywnie słabo dostępne lokalnie i mieszkańcy często muszą jechać bardzo daleko, by z nich skorzystać. W konsekwencji zapewne nie wszyscy często podejmują takie podróże, a część deklaruje brak uczestnictwa w tego typu rozrywkach.

Podsumowując analizę czasów dojazdów (Tabela 2.9), można zauważyć pewną prawidłowość: cele codzienne, takie jak praca, zakupy czy szkoła, cechują się raczej krótszymi czasami dojazdu (większość respondentów mieści się w przedziale do 15), natomiast cele okazjonalne lub specjalne (rozrywka, dalekie rekreacje) często wiążą

się z dłuższymi podróżami, nawet ponad dwugodzinnymi. Wyjątkami są dojazdy do urzędów i ośrodków zdrowia – tu rozkład jest szeroki, co odzwierciedla różnorodność sytuacji (niektórzy załatwiają sprawy lokalnie szybko, inni muszą jeździć dalej). Warto też zwrócić uwagę, że wysoki odsetek odpowiedzi „nie dotyczy” przy miejscu nauki potwierdza strukturę demograficzną próby (dużo osób nieuczących się), a umiarkowany odsetek „nie dotyczy” przy pracy (13%) sugeruje, że większość respondentów jednak pracuje i dojeżdża do pracy.

Tabela 2.9. Czas dotarcia do różnych destynacji

	do 5 min.		6-10 min.		11-15 min.		16-20 min.		21-30 min.		Powyżej 30 min.		Nie korzystam	
Ile czasu zabiera Pani/Panu podróż do wyznaczonego celu?	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	14,72%	53	17,22%	62	17,22%	62	13,33%	48	11,94%	43	12,22%	44	13,33%	48
Miejsce nauki	5,85%	21	6,41%	23	5,57%	20	1,95%	7	1,67%	6	9,19%	33	69,36%	249
Urzędy i administracja	14,21%	51	20,89%	75	18,11%	65	14,48%	52	14,48%	52	8,91%	32	8,91%	32
Zakupy	25,35%	91	30,36%	109	20,61%	74	11,14%	40	5,29%	19	6,41%	23	0,84%	3
Ośrodki zdrowia	22,07%	79	32,12%	115	18,44%	66	13,97%	50	5,03%	18	5,87%	21	2,51%	9
Tereny rekreacyjne	13,65%	49	16,71%	60	15,04%	54	20,33%	73	11,98%	43	13,37%	48	8,91%	32
Miejsca rozrywki	6,13%	22	6,41%	23	8,08%	29	9,19%	33	16,99%	61	41,50%	149	11,70%	42

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Środki transportu wybierane w różnych celach

Ankieta badała również, jakimi środkami transportu mieszkańcy docierają do określonych celów podróży, takich jak praca, szkoła, urzędy, zakupy, placówki zdrowia, tereny rekreacyjne i rozrywka. Wyniki te pokazują modalny podział podróży w zależności od ich celu i są zestawione w Tabeli 2.10. Poniżej omawiamy najważniejsze tendencje:

- **Dojazd do pracy:** Większość pracujących mieszkańców Przemętu dojeżdża do pracy samochodem. Aż 78,3% respondentów jako główny środek transportu do pracy wskazało samochód (jako kierowca). Inne formy transportu odgrywają marginalną rolę: pieszo do pracy chodzi ok. 5,9% badanych, a rower wybiera 6,1%. Transport publiczny praktycznie nie jest wykorzystywany w tym segmencie – autobusem do pracy dojeżdża zaledwie 0,6%. Podobnie skuter/motocykl czy hulajnoga elektryczna nie stanowią istotnej alternatywy (łącznie <1%). Około 9,2% odpowiedziało, że nie dotyczy (co pokrywa się z wcześniejszymi 13% niepracujących lub pracujących zdalnie). Zatem samochód jest bezkonkurencyjnym środkiem dojazdu do pracy dla niemal czterech na pięć osób, co wskazuje na silne uzależnienie mieszkańców od transportu indywidualnego w celach zarobkowych.
- **Dojazd do miejsca nauki:** W przypadku podróży edukacyjnych (uczniowie, studenci lub rodzice odwożący dzieci) również dominującą rolę odgrywa samochód, choć wysoki odsetek odpowiedzi „nie dotyczy” (67,3%) pomniejsza

próbną bazę. Spośród tych, których dotyczy dojazd do szkoły/uczelni, 22,6% korzysta z samochodu. Co istotne, do miejsca nauki pewna część osób dociera pieszo (2,8%) lub rowerem (3,1%), co może oznaczać uczniów chodzących do pobliskiej szkoły. Autobus szkolny bądź komunikacja publiczna odgrywają pewną rolę – około 3,9% wskazało autobus. Inne środki są incydentalne (motocykl 0,3%, hulajnoga 0%). Tak wysoki odsetek transportu samochodowego (ponad 22% spośród wszystkich ankietowanych, czyli ~70% spośród tych, którzy muszą dojeżdżać do szkoły) sugeruje, że znaczna część dzieci i młodzieży jest dowożona przez rodziców samochodem, względnie starsi uczniowie jeżdżą własnym autem, podczas gdy komunikacja szkolna/publiczna ma ograniczony udział. Wciąż jednak istotna grupa dociera do szkół aktywnie – pieszo lub rowerem łącznie ok. 5,9% ogółu (co stanowi większy ułamek spośród uczniów).

- **Podróże do urzędów i administracji:** W tej kategorii samochód odgrywa największą rolę – aż 87,4% ankietowanych załatwiających sprawy w urzędach dojeżdża tam autem. Inne formy transportu są marginalne: pieszo udaje się do urzędu tylko 2,8%, rowerem 3,9%. Autobus praktycznie nie jest wykorzystywany (0,6%). Ponad 5% odpowiedziało „nie dotyczy” (co odpowiada wcześniej ~9% nieodwiedzających urzędów – część z nich mogła jednak wybrać inną opcję bądź nie wypełnić). Tak wysoki udział samochodu wskazuje, że dla mieszkańców, chcąc załatwić sprawy administracyjne, prywatny samochód jest niemal jedynym środkiem transportu – zapewne ze względu na konieczność dojazdu do siedziby gminy lub powiatu, brak dogodnej komunikacji lub chęć szybkiego załatwienia spraw.
- **Dojazdy na zakupy:** Również w przypadku zakupów codziennych dominuje transport samochodowy. 84,6% respondentów dojeżdża na zakupy samochodem. Pewien odsetek wybiera aktywne formy – pieszo chodzi na zakupy 6,4%, a rowerem jeździ 8,7%. Praktycznie nikt nie korzysta z autobusu w celu dotarcia do sklepów (0% wskazań), co oznacza, że zakupy – nawet duże – są robione raczej przy użyciu własnego środka transportu lub w zasięgu pieszym/rowerowym. Tylko pojedyncza osoba (0,3%) zaznaczyła „nie dotyczy” w tej kategorii, potwierdzając, że niemal wszyscy muszą do sklepu dotrzeć. Struktura modalna zakupów wykazuje zatem ogromną przewagę samochodu, co z jednej strony jest zrozumiałe (wygoda przewożenia towarów), ale z drugiej pokazuje niewykorzystany potencjał komunikacji zbiorowej czy dostaw, a także fakt, że lokalne sklepy nie zawsze są dostępne pieszo dla wszystkich mieszkańców.
- **Dojazdy do ośrodków zdrowia:** Tutaj ponownie, – 87,2% badanych dojeżdża do lekarza lub przychodni samochodem. Niewielki odsetek pokonuje tę drogę

pieszo (7,5%) lub rowerem (3,6%), co zapewne dotyczy osób mieszkających bardzo blisko ośrodka zdrowia. Znikomy ułamek (0,3%) korzysta z autobusu. Około 1,4% zaznaczyło, że kwestia nie dotyczy (brak dojazdów do lekarza). Dane te są zbliżone do wzorca obserwowanego dla urzędów i pokazują, że również w sytuacjach związanych ze służbą zdrowia mieszkańcy polegają prawie wyłącznie na samochodach. Ma to istotne implikacje np. dla dostępności opieki dla osób niemających auta – wydaje się, że publiczny transport medyczny (np. dowozy seniorów) praktycznie nie istnieje, a zdani na komunikację publiczną mogliby mieć trudności z dotarciem.

- **Podróże na tereny rekreacyjne:** W tej kategorii rośnie rola alternatywnych środków. Co prawda 55% respondentów jeździ na rekreację samochodem, ale jest to najniższy udział auta spośród wszystkich analizowanych celów. Bardzo wysoki jest natomiast odsetek osób korzystających z roweru – aż 27,9% wybiera rower, by dotrzeć do miejsca wypoczynku. Kolejne 12,0% dociera pieszo. W sumie zatem blisko 40% mieszkańców spędzających czas wolny w plenerze robi to, nie używając samochodu (piechotą lub rowerem). Transport publiczny nie odgrywa roli (0% autobus), co oznacza, że zorganizowane dojazdy np. nad jeziora nie funkcjonują. 5% zaznaczyło „nie dotyczy” (brak takich wyjazdów). Ten rozkład wskazuje, że w kontekście rekreacji mieszkańcy chętnie korzystają z roweru i chodzą pieszo, być może dlatego, że wiele terenów rekreacyjnych (jak ścieżki przyrodnicze, kąpieliska) znajduje się w zasięgu tych środków lub sama aktywność rekreacyjna łączy się z ruchem (np. wycieczki rowerowe). Niemniej, ponad połowa nadal używa auta – być może dotyczy to dalszych wypadów rekreacyjnych czy rodzinnych wyjazdów z większym ekwipunkiem.
- **Podróże do miejsc rozrywki:** Tutaj ponownie dominuje samochód, choć nie tak skrajnie jak przy pracy czy zakupach. 76,5% respondentów przemieszcza się do miejsc rozrywki samochodem. Na drugim miejscu – ciekawie – jest rower (9,2%), co może wskazywać na lokalne formy rozrywki, do których można dojechać rowerem (np. w sezonie letnim festyny, spotkania towarzyskie). Pieszo dociera 5,6% badanych, autobus wybiera 0,8%, a motocykl 0,3%. Około 7,5% odpowiedziało „nie dotyczy” (nie uczestniczę w rozrywkach). Wyniki te pokazują, że nawet w czasie wolnym, gdy celem są rozrywki, większość ludzi polega na samochodzie, choć istnieje pewna grupa używająca rowerów, co może mieć związek z brakiem alternatywnego transportu nocnego czy rekreacyjnym charakterem samej podróży. Niewielki odsetek korzystania z autobusu sugeruje słabe dopasowanie komunikacji do potrzeb kulturalno-rozrywkowych (np. brak nocnych połączeń z większymi miastami).

Reasumując, analiza wyboru środka transportu w zależności od celu podróży (Tabela 2.10) potwierdza ogólny obraz wyłaniający się z wcześniejszych danych: samochód osobowy jest głównym środkiem lokomocji mieszkańców Przemętu we wszystkich rozpatrywanych sytuacjach. Jego udział w modal split waha się od ~55% (podróże rekreacyjne) do ponad 85–90% (zakupy, urzędy, zdrowie). Transport pieszy i rowerowy pełni istotną rolę pomocniczą głównie w celach rekreacyjnych i przy krótkich dystansach (do lokalnych sklepów, szkół czy na terenie wsi). Natomiast komunikacja publiczna odgrywa marginalną rolę praktycznie we wszystkich kategoriach podróży, co wskazuje na poważne wyzwanie dla zrównoważonej mobilności – mieszkańcy rzadko korzystają z autobusów nawet tam, gdzie teoretycznie mogliby (np. do szkół, pracy), prawdopodobnie z powodu niedostosowania oferty przewozowej do ich potrzeb. Ta silna przewaga transportu indywidualnego jest charakterystyczna dla terenów wiejskich, jednak skala zjawiska w Przemęcie jest bardzo duża.

Tabela 2.10. Środek transportu mieszkańców gminy Przemęt

Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Samochodem		Nie korzystam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	5,85%	21	6,13%	22	0,00%	0	0,00%	0	0,56%	2	78,27%	281	9,19%	33
Miejsce nauki	2,79%	10	3,07%	11	0,00%	0	0,28%	1	3,91%	14	22,63%	81	67,32%	241
Urzędy i administracja	2,79%	10	3,91%	14	0,00%	0	0,00%	0	0,56%	2	87,43%	313	5,31%	19
Zakupy	6,42%	23	8,66%	31	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	84,64%	303	0,28%	1
Opieka zdrowotna	7,54%	27	3,63%	13	0,00%	0	0,00%	0	0,28%	1	87,15%	312	1,40%	5
Tereny rekreacyjne	12,01%	43	27,93%	100	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	55,03%	197	5,03%	18
Miejsca rozrywki	5,59%	20	9,22%	33	0,00%	0	0,28%	1	0,84%	3	76,54%	274	7,54%	27

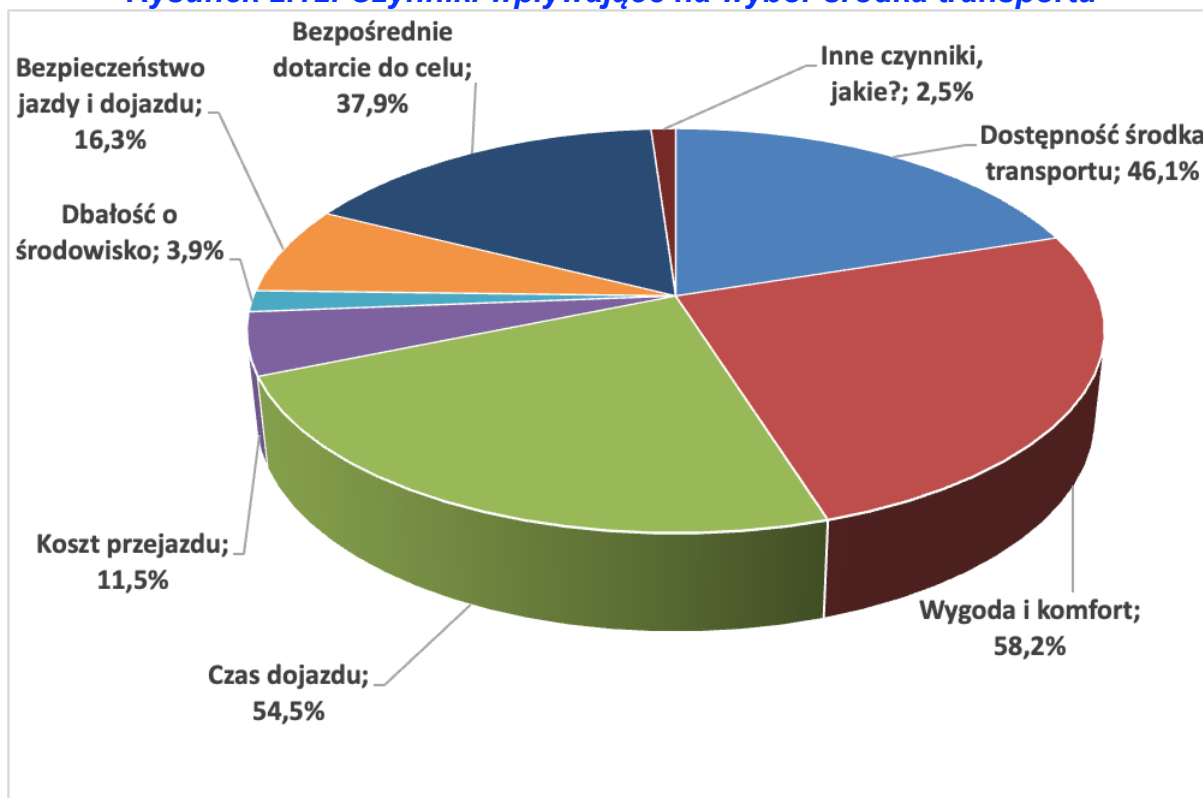
Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Czynniki decydujące o wyborze środka transportu

Respondentom zadano pytanie, jakie czynniki wpływają na wybór przez nich głównego środka transportu. Było to pytanie wielokrotnego wyboru – badani mogli zaznaczyć wszystkie istotne dla nich aspekty. Wyniki przedstawia Rysunek 2.12. Okazuje się, że najważniejszą determinantą wyboru sposobu podróży jest wygoda i komfort – wskazało ją 58,2% ankietowanych. Niewiele mniej osób kieruje się czasem dojazdu – ten czynnik zaznaczyło 54,5% badanych. Na trzecim miejscu znalazła się dostępność środka transportu (np. posiadanie go w dyspozycji, bliskość przystanku) z wynikiem 46,1%. Stosunkowo wysoką wagę przypisano również możliwości bezpośredniego dotarcia do celu (bez przesiadek, konieczności łączenia środków) – ten czynnik wybrało 37,9% osób. Znacznie rzadziej jako decydujące wskazywane były kwestie finansowe i bezpieczeństwo. Koszt przejazdu okazał się istotny tylko dla 11,5% respondentów, co sugeruje, że dla większości mieszkańców oszczędność pieniędzy nie jest głównym kryterium przy wyborze środka transportu – ważniejszy jest czas

i wygoda, nawet jeśli to oznacza wyższe wydatki (np. na paliwo). Bezpieczeństwo jazdy i dojazdu zaznaczyło 16,3% ankietowanych – czynnik ten, choć ważny, ustępuje komfortowi i czasu przejazdu. Być może wynika to z przeświadczenia, że większość wybieranych przez nich środków (np. własne auto) zapewnia akceptowalny poziom bezpieczeństwa, więc nie traktują tego jako odrębnego kryterium wyboru. Najrzadziej wskazywanym czynnikiem była dbałość o środowisko naturalne – tylko 3,9% respondentów uwzględnia aspekt ekologiczny przy decyzji o sposobie podróży. Jest to bardzo niski odsetek, co pokazuje, że aspekty proekologiczne (np. redukcja emisji spalin) praktycznie nie odgrywają roli przy codziennych wyborach transportowych mieszkańców Przemętu. Możliwe, że świadomość ekologiczna w tym obszarze jest słaba lub też inne czynniki (czas, wygoda) zdecydowanie dominują nad chęcią bycia ekologicznym. W pytaniu była też możliwość wskazania innych, niewymienionych czynników. Skorzystało z niej tylko 2,5% badanych (9 osób) – w skali całej próby to znikoma ilość, co wskazuje, że lista podanych w ankiecie czynników była trafna i wyczerpująca dla zdecydowanej większości mieszkańców. Podsumowując, kluczowe kryteria doboru środka transportu to wygoda podróżowania, szybkość dotarcia do celu oraz dostępność danego środka, ewentualnie możliwość dojechania nim bezpośrednio tam, gdzie się chce. Natomiast koszty, bezpieczeństwo czy względy środowiskowe pełnią rolę drugorzędną. Taki profil motywacji dobrze tłumaczy dominację samochodu: oferuje on wysoki komfort i skraca czas podróży „od drzwi do drzwi” w porównaniu np. z komunikacją zbiorową, a kwestie kosztów (paliwo, bilety) czy ekologii schodzą na dalszy plan w obliczu wygody.

Rysunek 2.12. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



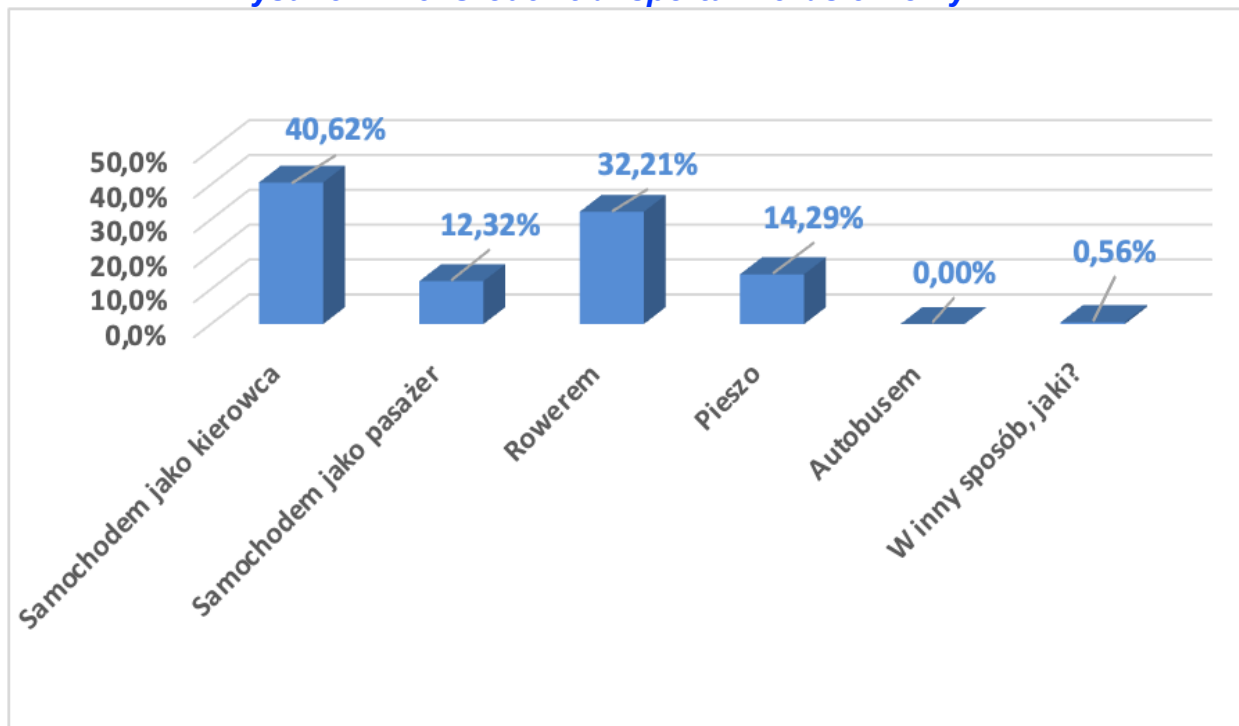
Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Środki transportu w czasie wolnym

Odrębnym zagadnieniem jest to, w jaki sposób mieszkańcy przemieszczają się w czasie wolnym, niezwiązanym z obowiązkami (czyli na rekreację, odwiedziny, wycieczki itp. ogólnie rozumiane podróże w celach prywatnych i wypoczynkowych). Struktura odpowiedzi na to pytanie również ilustruje modalne preferencje, tym razem dla aktywności weekendowych czy popołudniowych. Wyniki przedstawiono na kolejnym Rysunku. Najpopularniejszym środkiem transportu w czasie wolnym także okazał się samochód jako kierowca – wskazało go 40,6% respondentów. Oznacza to, że ponad dwie piąte mieszkańców spędzając czas wolny, porusza się głównie własnym autem, co jest zgodne z dotychczasowym obrazem dominacji samochodu. Drugie miejsce zajmuje rower z wynikiem 32,2%. To bardzo wysoki odsetek, pokazujący, że rower jest szczególnie chętnie używany na wyjazdy i aktywności rekreacyjne. W czasie wolnym, gdy nie ma presji czasu i celem samym w sobie może być ruch na świeżym powietrzu, mieszkańcy znacznie częściej sięgają po rower niż w podróżach obowiązkowych. Potwierdza to poprzednią analizę modalną dla terenów rekreacyjnych, gdzie również rower miał istotny udział. Widać zatem, że w segmentach niecodziennych podróży rośnie rola transportu niezmotoryzowanego. Samochód jako pasażer jest trzecim w kolejności wskazaniem – 12,3% ankietowanych deklaruje, że w czasie wolnym przemieszcza się najczęściej jako pasażer czyjegoś samochodu (np.

podróżując z rodziną lub znajomymi). Jest to zrozumiałe: wyjazdy rekreacyjne często odbywają się w grupie, wspólnie autem jednej osoby. Pieszo spędza czas wolny 14,3% mieszkańców – czyli podejmują lokalne aktywności niewymagające środka transportu lub traktują spacer jako formę rekreacji. To również znaczący odsetek, pokazujący popularność pieszych wędrówek w czasie wolnym (np. spacerów po okolicy, nordic walking, grzybobrania itp.). **Komunikacja publiczna praktycznie nie pojawia się jako środek wykorzystywany rekreacyjnie – 0% wskazań dla autobusu.** Jest to logiczne w warunkach gminy wiejskiej: autobusy nie zapewniają elastyczności ani możliwości dotarcia do atrakcyjnych terenów wypoczynkowych, więc nie stanowią realnej opcji na weekendowe wypady. Inne sposoby przemieszczania się w czasie wolnym (np. quady, konie itp.) również mają marginalne znaczenie – 0,56% (2 osoby) podało inne środki. Podsumowując, czas wolny mieszkańcy spędzają mobilnie głównie za kierownicą samochodu lub na rowerze, ewentualnie pieszo. Samochód dominuje, ale jego przewaga nad rowerem jest dużo mniejsza niż w podróżach związanych z pracą czy obowiązkami. Można to interpretować jako pozytywną informację: w warunkach braku presji i przy sprzyjających okolicznościach (pogoda, rekreacyjny charakter) wielu mieszkańców chętnie przesiada się na rower lub idzie pieszo, co oznacza potencjał do rozwijania tych form mobilności. Niestety transport zbiorowy nie pełni roli nawet w czasie wolnym, co znów podkreśla jego niską atrakcyjność lub dostępność.

Rysunek 2.13. Środek transportu w czasie wolnym



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

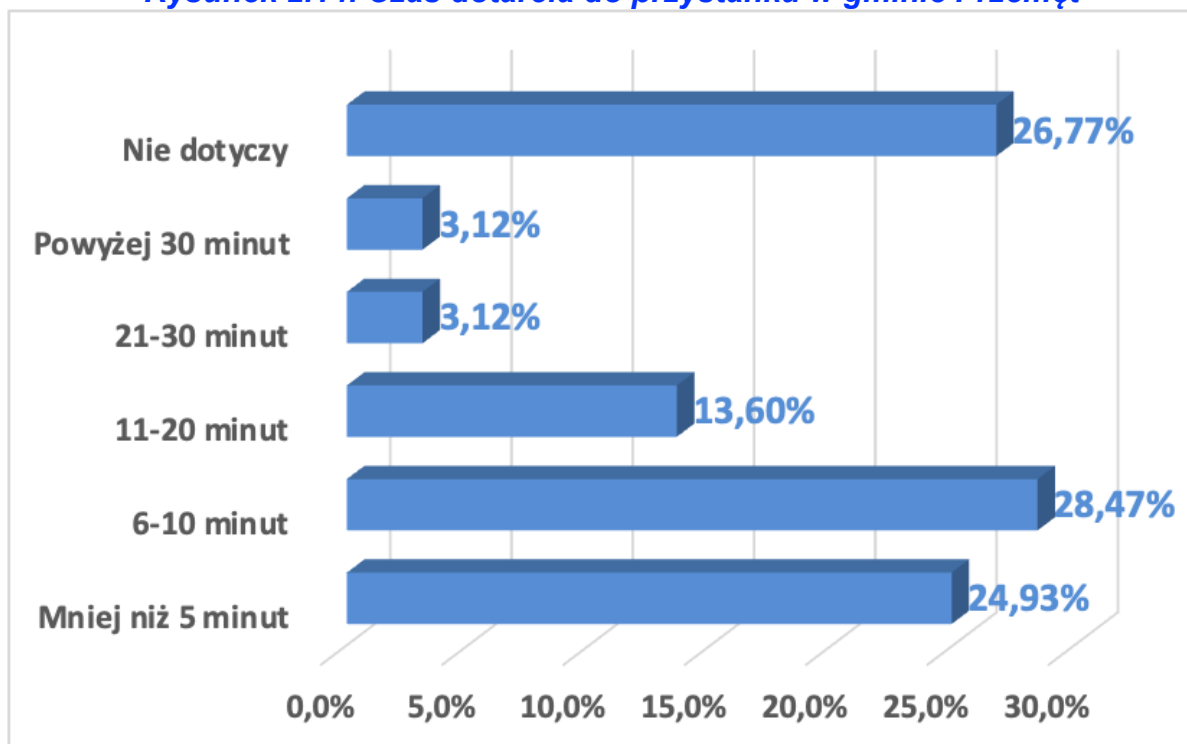
Dostępność przystanków komunikacji publicznej

Kwestia dostępności infrastruktury transportu publicznego została poruszona poprzez pytanie: ile czasu zajmuje dotarcie na najbliższy przystanek komunikacji publicznej? Wyniki wskazują, że sytuacja w gminie Przemęt jest zróżnicowana pod tym względem. Dla około 60% mieszkańców (dokładniej 59,8%) dojście do przystanku autobusowego mieści się w czasie do 10 minut. W tym 23,5% respondentów ma bardzo blisko – mniej niż 5 minut drogi na przystanek, a 36,3% potrzebuje 6–10 minut. Oznacza to, że znaczna część mieszkańców mieszka w zasięgu pieszego dojścia do komunikacji publicznej (przyjmuje się, że do 10 minut pieszo to akceptowalna odległość około 500–800 m).

Kolejne 10,9% ankietowanych dociera na przystanek w 11–20 minut, co również można uznać za odległość możliwą do pokonania pieszo (choć mniej wygodną, bo to około 1–1,5 km). Znacznie mniej osób ma bardziej oddalone przystanki: 21–30 minut musi iść 3,1% badanych, a ponad 30 minut – tylko 0,6% (pojedyncze przypadki). Te wartości sugerują, że geograficzna dostępność przystanków nie jest najpoważniejszym problemem – dla przytłaczającej większości mieszkańców przystanek autobusowy znajduje się w promieniu do 2–3 km, często bliżej.

Warto jednak zwrócić uwagę na wysoki odsetek odpowiedzi „nie dotyczy” – aż 25,7% respondentów wybrało tę opcję, co oznacza, że jedna czwarta nie korzysta z przystanków w ogóle lub nie ma ich w bezpośrednim sąsiedztwie. Ten wynik jest spójny z faktem, że mniej więcej 77% osób deklaroowało, iż w ogóle nie jeździ komunikacją publiczną. Można więc przypuszczać, że część z nich nawet nie interesuje się położeniem przystanków, albo uważa je za nieprzydatne. Dla niektórych „nie dotyczy” może też oznaczać brak realnie dostępnego przystanku (np. w bardzo małej wiosce bez obsługi). Reasumując, pod względem fizycznej dostępności przystanków sytuacja w gminie wydaje się przyzwoita – większość ludzi mieszka na tyle blisko przystanku, że dojście zajmuje im góra kilka-kilkanaście minut. Jednak duża część i tak z tego nie korzysta, co wskazuje, że problemem nie jest jedynie odległość do przystanku, ale raczej słaba oferta transportu publicznego (niedogodne godziny, rzadkie kursy, brak połączeń tam, gdzie potrzeba). Mieszkańcy, nawet mając przystanek w pobliżu, często wolą wsiąść w samochód. Z punktu widzenia planowania transportu oznacza to, że samo istnienie przystanków nie przekłada się na używanie komunikacji – trzeba poprawić częstotliwość i zasięg połączeń, by odsetek 25% „nie dotyczy” zaczął się zmniejszać.

Rysunek 2.14. Czas dotarcia do przystanku w gminie Przemęt



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Poczucie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

W ankiecie poruszono temat subiektywnego poczucia bezpieczeństwa na drogach gminy Przemęt w różnych rolach transportowych. Respondenci oceniali, na ile czują się bezpiecznie jako: kierowca samochodu, pasażer samochodu, rowerzysta, pieszy, użytkownik hulajnogi elektrycznej, kierowca motocykla/skutera, pasażer autobusu oraz pasażer pociągu. Możliwe odpowiedzi to: zdecydowanie tak (bezpiecznie), raczej tak, raczej nie, zdecydowanie nie oraz nie mam zdania.

Kierowcy samochodów osobowych zasadniczo czują się bezpiecznie na drogach gminnych. Łącznie 85,8% kierowców deklaruje poczucie bezpieczeństwa (20,9% zdecydowanie tak + 64,8% raczej tak). Tylko niespełna 9% kierowców ma odczucia negatywne (6,2% raczej nie i 2,8% zdecydowanie nie), a 5,3% nie ma zdania. Oznacza to, że z punktu widzenia kierującego autem infrastruktura i warunki ruchu w gminie są oceniane pozytywnie pod względem bezpieczeństwa. Mieszkańcy jeżdżąc samochodem czują się raczej pewnie, nie obawiają się nadmiernie wypadków czy zagrożeń – co może wynikać z faktu, że jako kierowcy czują największą kontrolę nad sytuacją.

Podobnie pasażerowie samochodów przeważnie czują się bezpiecznie – 84,3% z nich odpowiedziało twierdząco (19,6% zdecydowanie tak, 64,7% raczej tak). Odsetek poczucia braku bezpieczeństwa jest tu porównywalny (7,3% raczej nie, 2,0% zdecydowanie nie). Można zatem stwierdzić, że zarówno kierowcy, jak i pasażerowie

samochodów generalnie ufają bezpieczeństwu podróży autem po okolicy Przemętu. Ewentualne zagrożenia (np. wypadki) są przez nich postrzegane jako mało prawdopodobne lub niezbyt poważne.

Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja rowerzystów. Tylko 48,2% osób jeżdżących rowerem czuje się bezpiecznie (9,5% zdecydowanie tak, 38,7% raczej tak), podczas gdy niemal tyle samo, bo 45,9%, odczuwa brak bezpieczeństwa (27,2% raczej nie, a 18,8% zdecydowanie nie). To bardzo niepokojący wynik – oznacza, że blisko połowa rowerzystów obawia się poruszania po drogach gminy. Tak duży odsetek negatywnych ocen sugeruje konkretne problemy: brak wydzielonych tras rowerowych, zagrożenie ze strony szybko jeżdżących aut, zły stan poboczy itp. Rowerzyści są najsłabiej chronionymi uczestnikami ruchu (poza pieszymi) i w odczuciu mieszkańców gminy ich bezpieczeństwo nie jest zapewnione. Warto zauważyć, że wskaźnik braku poczucia bezpieczeństwa wśród rowerzystów jest pięciokrotnie wyższy niż wśród kierowców – to czytelny sygnał, że infrastruktura rowerowa wymaga poprawy, a ruch samochodowy stwarza realne zagrożenie dla jadących rowerem.

Piesi oceniają swoje bezpieczeństwo nieco lepiej niż rowerzyści, ale wciąż wyraźnie gorzej niż kierowcy. 69,5% pieszych czuje się bezpiecznie (10,4% zdecydowanie tak, 59,1% raczej tak). Negatywne odczucia ma 27,5% pieszych (16,8% raczej nie, 10,6% zdecydowanie nie). Około 3% nie ma zdania. Oznacza to, że mniej więcej co trzeci pieszy na drogach gminnych odczuwa zagrożenie – to sporo, ale jednak sytuacja pieszych jest postrzegana jako lepsza niż rowerzystów. Być może wynika to z istnienia chodników w obrębie miejscowości oraz faktu, że piesi często poruszają się najbliżej domu, w strefach ograniczonej prędkości (gdzie czują się w miarę bezpiecznie). Niemniej, ponad jedna czwarta pieszych wskazuje, że bezpieczeństwo nie jest dla nich zadowalające – głównie zapewne tam, gdzie muszą korzystać z poboczy dróg bez chodnika lub przechodzić przez ruchliwe ulice. Podsumowując, pieszym jest relatywnie bezpieczniej niż rowerzystom, ale nadal istnieje odczuwalny poziom zagrożeń (np. brak przejść, szybko jadące auta, brak oświetlenia).

W przypadku hulajnóg elektrycznych i motocykli/skuterów wyniki są zaburzone bardzo wysokim odsetkiem osób, które zaznaczyły „nie mam zdania”. Widać, że ponad 78% ankietowanych nie wypowiedziało się odnośnie bezpieczeństwa na hulajnodze czy motocyklu – zapewne dlatego, że większość po prostu nie korzysta z tych środków i nie czuje się kompetentna oceniać. Spośród nielicznej grupy, która wyraziła opinię o hulajnogach elektrycznych, łączny poziom poczucia bezpieczeństwa to zaledwie 6,4% (1,7% zdecydowanie tak, 4,8% raczej tak), a braku bezpieczeństwa – 15,4% (6,4% raczej nie, 9,0% zdecydowanie nie). Podobnie dla motocyklistów: 11,5% czuje się bezpiecznie, 10,1% niebezpiecznie, reszta nie ma zdania. Te dane należy interpretować ostrożnie ze względu na małą liczebność odpowiedzi – ale można

zauważyć trend, że osoby jeżdżące hulajnogą lub motocyklem odczuwają spory dyskomfort i zagrożenie. To zresztą spójne z wnioskami rowerzystów – infrastruktura nie sprzyja małym i niechronionym pojazdom. Niemniej jednak większość respondentów nie korzysta z hulajnóg/motocykli, więc trudno mówić tu o powszechnym odczuciu – raczej sygnale od wąskiej grupy użytkowników.

Pasażerowie autobusów również w większości nie mają zdania (71,3% – co wynika z niewielkiej liczby korzystających). Ci, którzy się wypowiedzieli, w większości czują się bezpiecznie: 2,8% zdecydowanie tak, 17,1% raczej tak, sumarycznie ~19,9% pozytywnie vs 8,7% negatywnie. Sugeruje to, że osoby jeżdżące autobusami nie postrzegają tego jako niebezpieczne – transport publiczny jest raczej bezpieczny, choć mało kto z niego korzysta na tyle często, by ocenić. Pasażerowie pociągów – tutaj również dominujący brak zdania (57% – co zaskakuje, bo mimo braku kolei w samej gminie, wiele osób mogło jeździć pociągiem poza gminą; być może część uznała, że pytanie ich nie dotyczy lokalnie). Spośród opinii, 37,1% ocenia podróż pociągiem jako bezpieczną (11,5% zdecydowanie tak, 25,6% raczej tak), a tylko 5,9% ma obawy (3,7% raczej nie, 2,3% zdecydowanie nie). To wskazuje, że kolej jest uznawana za dość bezpieczny środek transportu przez tych, którzy ją znają – brak jest większych zagrożeń subiektywnych (co ma sens, bo ruch kolejowy jest odseparowany od drogowego, nie dochodzi do interakcji z samochodami itp.). Jednak fakt, że ponad połowa ankietowanych wstrzymała się od oceny, zapewne wynika z niewielkiej dostępności kolei dla mieszkańców Przemętu (najbliższe stacje są poza gminą).

Podsumowując, poczucie bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest silnie zależne od roli, jaką pełni uczestnik ruchu. Kierowcy i pasażerowie aut czują się zdecydowanie najbezpieczniej, co może nie dziwi – samochód daje ochronę fizyczną i dominującą pozycję na drodze. Piesi odczuwają umiarkowany poziom bezpieczeństwa, choć co trzeci z nich ma obawy. Najgorzej sytuacja wygląda z perspektywy rowerzystów – niemal połowa nie czuje się bezpiecznie na drogach. Jest to poważny sygnał, że należy podjąć działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu niechronionych uczestników (rowerzystów i pieszych): rozbudowa infrastruktury (ścieżki, chodniki), uspokojenie ruchu samochodowego, lepsze oświetlenie. W przeciwnym razie trudno oczekiwać, by więcej osób przesiadło się na rower czy chodziło pieszo, jeśli towarzyszy temu realny lęk o zdrowie czy życie.

Tabela 2.11. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców gminy Przemęt

Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po Gminie Przemęt jako:	Zdecydowanie tak		Raczej tak		Raczej nie		Zdecydowanie nie		Nie mam zdania	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Kierowca samochodu	20,95%	75	64,80%	232	6,15%	22	2,79%	10	5,31%	19
Pasażer samochodu	19,61%	70	64,71%	231	7,28%	26	1,96%	7	6,44%	23
Rowerzysta	9,52%	34	38,66%	138	27,17%	97	18,77%	67	5,88%	21
Pieszy	10,36%	37	59,10%	211	16,81%	60	10,64%	38	3,08%	11
Użytkownik hulaj nogi elektrycznej	1,68%	6	4,76%	17	6,44%	23	8,96%	32	78,15%	279
Kierowca skutera/motocyklu	2,25%	8	9,27%	33	4,21%	15	5,90%	21	78,37%	279
Pasażer autobusu	2,81%	10	17,13%	61	5,06%	18	3,65%	13	71,35%	254
Pasażer pociągu	11,52%	41	25,56%	91	3,65%	13	2,25%	8	57,02%	203

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Ocena jakości usług komunikacji publicznej

Respondenci zostali poproszeni o ocenę jakości usług komunikacji publicznej w gminie Przemęt w różnych aspektach. Oceny były wyrażane w skali: bardzo dobrze, dobrze, przeciętnie, źle, bardzo źle. Pytanie dotyczyło szeregu konkretnych cech transportu publicznego, takich jak dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb, częstotliwość kursów, punktualność, komfort podróży, bezpieczeństwo, koszt przejazdu, lokalizacja i wyposażenie przystanków, wygoda przesiadek, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz dostępność informacji. Wyniki zebrano w Tabeli 2.12, a poniżej opisano najważniejsze obserwacje. Ogólny obraz wyłaniający się z tych ocen jest taki, że większość aspektów komunikacji publicznej została oceniona co najwyżej jako przeciętne, często z przewagą ocen negatywnych. Pozytywne oceny (dobrze lub bardzo dobrze) są rzadkie i tylko w nielicznych kategoriach przeważają nad negatywnymi.

Dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców oceniono słabo. Tylko 14,8% respondentów uznało je za dobre lub bardzo dobre, podczas gdy negatywnie (źle lub bardzo źle) wypowiedziało się 38,9%. Najwięcej – 46,2% – wskazało ocenę przeciętną. Średnia ocena wyniosła 3,38 w 5-stopniowej skali (gdzie 1=bardzo dobrze, 5=bardzo źle). Oznacza to, że rozkład jazdy autobusów nie odpowiada potrzebom wielu mieszkańców – zapewne kursy są niedogodne godzinowo, brakuje połączeń w potrzebne dni lub o odpowiednich porach (np. w weekendy, wieczorem). Ponad jedna trzecia ocenia ten aspekt źle, co sygnalizuje konieczność lepszego dostosowania komunikacji do lokalnego zapotrzebowania.

Częstotliwość kursowania autobusów została oceniona jeszcze gorzej. Zaledwie 10,1% respondentów oceniło ją pozytywnie (1,4% bardzo dobrze i 8,7% dobrze), natomiast aż 47,8% negatywnie (29,8% źle, 18,0% bardzo źle). 42,1% uznało częstotliwość za przeciętną. Średnia ocena to 3,54 – najwyższa (czyli najgorsza) spośród ocenianych aspektów. Wynika stąd jednoznacznie, że mieszkańcy uważają autobusy za jeżdżące zbyt rzadko. Niemal połowa wystawia niską notę częstotliwości

– to jeden z kluczowych problemów. Nawet jeśli w niektórych miejscowościach przystanki są blisko, to autobusy pojawiają się tam zbyt sporadycznie, by byli skłonni z nich korzystać. P

oprawa częstotliwości połączeń wydaje się priorytetowa z punktu widzenia postrzegania komunikacji.

Punktualność pojazdów otrzymała nieco lepsze oceny. Tutaj 44,7% ankietowanych oceniło ją pozytywnie (5,6% bardzo dobrze, 39,0% dobrze), a tylko 13,5% negatywnie (8,4% źle, 5,1% bardzo źle). Najwięcej, bo 41,8%, uznało punktualność za przeciętną. Średnia ocena 2,68 świadczy o przewadze opinii przyzwyczajonych. Można wnioskować, że jeśli autobusy już kursują, to zazwyczaj przyjeżdżają mniej więcej o czasie i niezawodność czasowa nie jest najpoważniejszym zarzutem. Oczywiście część osób ma zastrzeżenia (13% mówi o spóźnieniach czy niepunktualności), ale ogólnie ten aspekt wypadł najlepiej obok bezpieczeństwa. To pozytywny sygnał, sugerujący, że operatorzy dotrzymują rozkładów – szkoda, że same rozkłady są rzadkie.

Komfort podróży (stan taboru, wygoda siedzeń, tłok) został oceniony podobnie jak punktualność. Pozytywnie wypowiedziało się 45,5% (2,5% bardzo dobrze, 43,0% dobrze), negatywnie tylko 11,5% (7,0% źle, 4,5% bardzo źle), a 43% przeciętnie. Średnia 2,68. To oznacza, że mieszkańcy generalnie uważają komfort jazdy autobusami za całkiem niezły – tabor najwyraźniej jest akceptowalny, autobusy nie są przepełnione (wręcz pewnie jeździ nimi mało ludzi, więc jest miejsce), a warunki podróży nie budzą większych zastrzeżeń. Ten aspekt nie jest barierą – niekomfortowe pojazdy raczej nie odstraszały pasażerów, w przeciwieństwie do innych czynników.

Bezpieczeństwo podróży środkami komunikacji publicznej uzyskało najlepsze oceny spośród wszystkich badanych kategorii. 58,2% respondentów ocenia bezpieczeństwo w transporcie publicznym dobrze lub bardzo dobrze (5,9% bardzo dobrze, 52,3% dobrze). Tylko 10,4% ma złą opinię (5,9% źle, 4,5% bardzo źle), a 31,5% widzi je jako zadowolające/przeciętne. Średnia ocena to 2,51. Wynika z tego, że mieszkańcy uważają podróż autobusem za bezpieczną – nie obawiają się wypadków czują, że pojazdy są prowadzone odpowiedzialnie, a także być może doceniają kwestie sanitarne czy zachowanie innych pasażerów. Bezpieczeństwo nie jest zatem barierą korzystania z komunikacji zbiorowej – jest wręcz jej atutem w percepcji (co współgra z wynikami dotyczącymi poczucia bezpieczeństwa: pasażerowie autobusu czuli się raczej bezpiecznie). Niestety, sama pozytywna opinia o bezpieczeństwie nie wystarcza, by skłonić ludzi do jazdy autobusem przy innych deficytach systemu.

Koszt przejazdu (wysokość cen biletów) został oceniony dość neutralnie, z lekkim wskazaniem na niezadowolenie. Tylko 11,6% oceniło koszty dobrze lub bardzo dobrze, 18,5% źle lub bardzo źle, a zdecydowana większość – 50,3% – jako przeciętnie. Średnia 2,91 wskazuje na oceny nieco gorsze niż neutralne. Większość

uznała ceny biletów za zadowalające lub akceptowalne, ale bez rewelacji, natomiast prawie co piąty mieszkaniec jest z nich niezadowolony (zapewne uważając, że są za drogie). Ponad 29% wybrało ocenę dobrą, jednak niemal tyle samo (18,5%) negatywną. Może to znaczyć, że koszt nie jest główną barierą – dla wielu osób jest on umiarkowany – lecz jednak pewna grupa postrzega bilety jako za drogie w stosunku do jakości usługi. W połączeniu z wcześniejszym wnioskiem, że mało kto kieruje się kosztami przy wyborze środka transportu, można przypuszczać, że obniżka cen biletów sama w sobie nie spowodowałaby masowego przesiadania się na autobus; ważniejsze są rozkład i częstotliwość.

Lokalizacja przystanków (tj. czy są one tam, gdzie potrzeba mieszkańcom) została oceniona umiarkowanie pozytywnie. 44,7% ankietowanych ocenia rozmieszczenie przystanków dobrze (4,8% bardzo dobrze, 39,9% dobrze), a 14,0% – źle (10,7% źle, 3,7% bardzo źle). 41,0% uznało ją za przeciętną. Średnia ocena 2,69. Zatem większość mieszkańców jest stosunkowo zadowolona z położenia przystanków – wyniki te są spójne z danymi o czasie dojścia do przystanku: dla wielu jest on blisko. Niemniej pewne luki są – 14% ocenia negatywnie, co może odnosić się do braku przystanku w jakiejś miejscowości czy dzielnicy, zmuszającego do dalekiego dojścia. Ogółem jednak lokacje przystanków nie są największym problemem komunikacji publicznej według badanych. „Przyjazność” przystanków (ich stan techniczny, zadaszenie, ławki, oświetlenie, informacja na przystanku) została oceniona nieco gorzej. Pozytywnie wypowiedziało się 39,6% (4,2% bardzo dobrze, 35,4% dobrze), negatywnie 16,0% (9,8% źle, 6,2% bardzo źle), a reszta 44,4% oceniła przeciętnie. Średnia 2,78. Wynika stąd, że standard przystanków jest umiarkowany – wiele osób (niemal 1/6) narzeka na ich jakość (być może brak wiat, zniszczone ławki, nieczytelne rozkłady), podczas gdy nieco więcej (2/5) jest raczej zadowolonych, prawdopodobnie w miejscach, gdzie są nowe wiaty i wygodne przystanki. To obszar do poprawy: zadbane, komfortowe przystanki mogą zachęcać do korzystania z autobusów, szczególnie w niesprzyjających warunkach pogodowych.

Wygoda przesiadek (czyli jak łatwo można się przesiąść między liniami/środkami transportu) otrzymała przewagę ocen negatywnych. Tylko 29,8% oceniło ją dobrze (2,0% bardzo dobrze, 27,8% dobrze), natomiast 23,3% – źle (16,6% źle, 6,7% bardzo źle). Najwięcej, bo 46,9%, znów wybrało opcję przeciętnie. Średnia 2,98 wskazuje na dość słabą ogólną ocenę. Oznacza to, że przesiadki w lokalnym systemie są postrzegane jako kłopotliwe – co nie dziwi, bo gmina Przemęt raczej nie ma rozbudowanej sieci wielu linii, tu problem może dotyczyć raczej przesiadek na pociąg w Wolsztynie lub na komunikację powiatową. Niezadowolenie 23% sugeruje np. niedostosowane rozkłady między sobą, brak skomunikowań czy uciążliwość czekania. Dla prawie połowy jest to przeciętne (co może oznaczać, że mało kto w ogóle się

przesiada – stąd oceny neutralne), ale pozytywnie ocenia wygodę przesiadek mniej niż 1/3. To pokazuje, że integracja różnych środków transportu i linii jest słaba.

Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami wypadło dość negatywnie. Pozytywnie oceniło je tylko 18,8% ankietowanych (1,7% bardzo dobrze, 17,1% dobrze), podczas gdy 37,7% oceniło negatywnie (27,0% źle, 10,7% bardzo źle). 43,5% wskazało przeciętnie. Średnia 3,28 – jedna z gorszych ocen. Świadczy to o tym, że respondenci dostrzegają braki w dostępności komunikacji publicznej dla osób z ograniczeniami ruchowymi czy na wózkach. Być może autobusy nie są niskopodłogowe, brakuje podjazdów, a przystanki nie są przystosowane. Ponieważ oceny te formułowali ogółem mieszkańcy (nie tylko osoby z niepełnosprawnościami), można wnioskować, że jest to widoczny problem: prawie 40% widzi to źle. Dostosowanie transportu do potrzeb niepełnosprawnych jest zatem wyraźnie piętą achillesową komunikacji publicznej w gminie. Dostępność informacji o rozkładach i przejazdach (np. czy łatwo sprawdzić godziny, czy są rozkłady online, tablice itp.) uzyskała mieszane oceny z przewagą przeciętnych/negatywnych. 25,6% oceniło dobrze (2,0% bardzo dobrze, 23,6% dobrze), a 27,5% – źle (18,5% źle, 9,0% bardzo źle). Najwięcej, 46,9%, odpowiedziało przeciętnie. Średnia ocena 3,09. Wynika z tego, że informacja pasażerska nie jest oceniana najlepiej. Ponad jedna czwarta wskazuje na problemy (np. brak aktualnych rozkładów, słaba promocja połączeń), a tylko co czwarty jest zadowolony. W dobie Internetu być może brakuje aplikacji czy stron z rozkładem jazdy, a na przystankach rozkłady mogą być nieczytelne lub nie zawsze dostępne. To kolejny element do poprawy – łatwy dostęp do informacji (czy autobus przyjedzie, o której godzinie, dokąd jedzie) mógłby zwiększyć zaufanie do komunikacji zbiorowej.

Podsumowując oceny jakości usług transportu publicznego, mieszkańcy gminy Przemęt najgorzej oceniają częstotliwość kursów oraz dostosowanie oferty (rozkładu) do ich potrzeb – tu dominują oceny negatywne. Bardzo słabo wypada też dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. Informacja pasażerska i wygoda przesiadek są przeciętne z tendencją do złych. Z kolei najlepiej ocenianymi aspektami są bezpieczeństwo i komfort podróży oraz punktualność – większość ankietowanych nie ma zastrzeżeń co do tych kwestii. Lokalizacja przystanków została oceniona dość pozytywnie, choć standard samych przystanków już nieco gorzej. Koszt przejazdu jest w oczach wielu przeciętny – ani bardzo tani, ani skrajnie drogi – ale kilka osób uważa go za wysoki w stosunku do jakości. Ogólny wniosek jest taki, że główne bolączki komunikacji publicznej w Przemęcie to jej niedostępność czasowa (rzadkie kursy, niedopasowane godziny) oraz braki systemowe (integracja, dostępność dla wszystkich), podczas gdy to, co funkcjonuje, jest realizowane stosunkowo profesjonalnie (bezpiecznie, punktualnie, wygodnie). Mieszkańcy najpewniej

korzystaliby chętniej z autobusów, gdyby jeździły częściej i tam, gdzie potrzeba – bo same autobusy nie budzą w nich dużych negatywnych emocji co do jakości.

Tabela 2.12. Ocena komunikacji publicznej w gminie Przemęt

Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w Gminie Przemęt?	Bardzo dobrze		Dobrze		Przeciętnie		Źle		Bardzo źle	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb	3,08%	11	11,76%	42	46,22%	165	22,13%	79	16,81%	60
Częstotliwość kursowania	1,40%	5	8,71%	31	42,13%	150	29,78%	106	17,98%	64
Punktualność pojazdów	5,62%	20	39,04%	139	41,85%	149	8,43%	30	5,06%	18
Komfort podróży	2,53%	9	42,98%	153	42,98%	153	7,02%	25	4,49%	16
Bezpieczeństwo podróży	5,90%	21	52,25%	186	31,46%	112	5,90%	21	4,49%	16
Koszt przejazdu	1,97%	7	29,21%	104	50,28%	179	13,20%	47	5,34%	19
Lokalizację przystanków	4,78%	17	39,89%	142	41,01%	146	10,67%	38	3,65%	13
Przyjazność przystanków	4,21%	15	35,39%	126	44,38%	158	9,83%	35	6,18%	22
Wygodę przesiadek	1,97%	7	27,81%	99	46,91%	167	16,57%	59	6,74%	24
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami	1,69%	6	17,13%	61	43,54%	155	26,97%	96	10,67%	38
Dostępność informacji o przejazdach	1,97%	7	23,60%	84	46,91%	167	18,54%	66	8,99%	32

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Ocena infrastruktury rowerowej i pieszej

W dalszej części ankiety poproszono mieszkańców o ocenę stanu technicznego infrastruktury transportowej w gminie, w podziale na infrastrukturę drogową (dla samochodów), rowerową oraz pieszą. Skala ocen była następująca: bardzo dobry, dobry, zadowalający, zły, bardzo zły. Dodatkowo osobno oceniano infrastrukturę komunikacji publicznej (przystanki, pętle itp.), ale tę kwestię omówiono już częściowo wcześniej przy „przyjazności przystanków” i jakości usług – dlatego skupimy się na drogach, ścieżkach rowerowych i chodnikach. Wyniki przedstawiono zbiorczo w Tabeli 2.13.

Stan infrastruktury drogowej (jezdni dla samochodów) został oceniony dość umiarkowanie. 32,6% ankietowanych uznało go za dobry lub bardzo dobry, podczas gdy 23,3% – za zły lub bardzo zły. Najwięcej odpowiedzi, bo 44,1%, przypadło na ocenę zadowalający (średnią). Średnia ocena to 2,89, czyli nieco gorsza niż zadowalający. Oznacza to, że mniej więcej jedna trzecia mieszkańców jest zadowolona ze stanu dróg, połowa uważa go za średni, a jedna piąta widzi problem. Sieć drogowa gminy Przemęt jest zapewne zróżnicowana: główne drogi mogą być w dobrym stanie, podczas gdy lokalne odcinki są zaniedbane. Oceny wskazują na istnienie pewnych mankamentów (dziury, uszkodzone nawierzchnie, wąskie jezdnie), ale nie są one na tyle powszechne, by większość oceniła stan jako zły. Raczej dominuje odczucie „ujdzie, choć mogłoby być lepiej”. Pozytywnie można odczytać fakt, że więcej osób oceniło drogi dobrze (27%) niż źle (19,9%). Można zatem stwierdzić, że ogólny stan dróg w gminie jest przeciętny z lekką tendencją w kierunku dobrego – wymagający dalszych modernizacji, ale nie katastrofalny.

Stan infrastruktury rowerowej oceniono nieco gorzej. Tylko 38,2% respondentów uznało go za dobry lub bardzo dobry, natomiast niemal tyle samo – 35,1% – oceniło

go negatywnie (zły lub bardzo zły). 26,7% wybrało ocenę zadowalającą. Średnia to 2,96. Zatem opinie mieszkańców są podzielone: mniej więcej dwie piąte chwali infrastrukturę dla rowerów, a jedna trzecia ją krytykuje. Tak rozbieżne zdania mogą wynikać z nierównomiernego rozmieszczenia i jakości ścieżek rowerowych: być może w niektórych częściach gminy powstały nowe, dobrej jakości trasy (stąd oceny dobre od ich użytkowników), podczas gdy inne rejony wciąż nie mają żadnych ścieżek lub są one w złym stanie. W efekcie średnia ocena jest bliższa przeciętnej, ale dość wysoki odsetek ocen skrajnych negatywnych sygnalizuje poważne braki. Patrząc na wcześniejsze wyniki dotyczące bezpieczeństwa rowerzystów (gdzie aż połowa czuła się niebezpiecznie) oraz postulaty rozbudowy infrastruktury rowerowej (o czym za chwilę), można wnioskować, że infrastruktura rowerowa w gminie Przemęt jest niewystarczająca i nie w pełni zadowalająca dla mieszkańców. Część dostrzega pewne pozytywy (może pojedyncze ścieżki), ale spora grupa ocenia stan dróg rowerowych źle – co prawdopodobnie oznacza ich brak na kluczowych odcinkach lub zły stan techniczny istniejących.

Stan infrastruktury pieszej (chodników, przejść dla pieszych) został oceniony najlepiej z tych trzech kategorii. 48,9% mieszkańców oceniło chodniki i infrastrukturę dla pieszych jako dobrą lub bardzo dobrą, tylko 20,8% – jako złą lub bardzo złą, a 30,3% uznało ją za zadowalającą. Średnia ocena to 2,70. To dość pozytywny wynik w porównaniu z drogami i ścieżkami rowerowymi. Niemal połowa mieszkańców chwali stan chodników – można przypuszczać, że w głównych miejscowościach (Przemęt, większe wsie) chodniki są wybudowane i utrzymane na przyzwoitym poziomie, umożliwiając bezpieczne poruszanie się pieszych. Oczywiście co piąty ankietowany ma zastrzeżenia – zapewne tam, gdzie chodników brakuje (np. łączniki między wioskami, pobocza) lub są uszkodzone. Jednak ogólnie przewaga pozytywnych opinii sugeruje, że podstawowa infrastruktura piesza jest w dość dobrym stanie. W kontekście wcześniejszych danych: piesi czuli się stosunkowo bezpiecznie (w porównaniu do rowerzystów), co koreluje z dość dobrą oceną infrastruktury pieszej – tam, gdzie są chodniki, piesi czują się bezpieczniej. Warto wspomnieć, że oceniano także infrastrukturę komunikacji publicznej (przystanki, dworce) – średnia ocena w tabeli wyniosła 3,15 (tylko 25,6% pozytywnie, 33,7% negatywnie). To zbieżne z poprzednio omawianymi ocenami przyjazności przystanków i informacji – wskazuje, że przystanki wymagają poprawy, co już stwierdziliśmy.

Podsumowując ten segment: infrastruktura piesza jest oceniana najlepiej, drogowe umiarkowanie, a rowerowa najslabiej. O ile drogi dla samochodów są w większości przypadków akceptowalne, a chodniki w wielu miejscach dobre, o tyle ścieżki rowerowe stanowią słaby punkt – istniejący stan nie zadowala znacznej części mieszkańców. Te oceny dobrze uzasadniają późniejsze postulaty: mieszkańcy będą

domagać się inwestycji głównie w infrastrukturę rowerową, ponieważ tu czują największy niedosyt.

Tabela 2.13. Ocena stanu infrastruktury w gminie Przemęt

Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury?	Bardzo dobry		Dobry		Zadowolający		Zły		Bardzo zły	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Drogowej	5,34%	19	27,25%	97	44,10%	157	19,94%	71	3,37%	12
Rowerowej	9,27%	33	28,93%	103	26,69%	95	26,69%	95	8,43%	30
Pieszkiej	7,58%	27	41,29%	147	30,34%	108	15,45%	55	5,34%	19
Komunikacji publicznej	2,81%	10	22,75%	81	40,73%	145	24,16%	86	9,55%	34

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

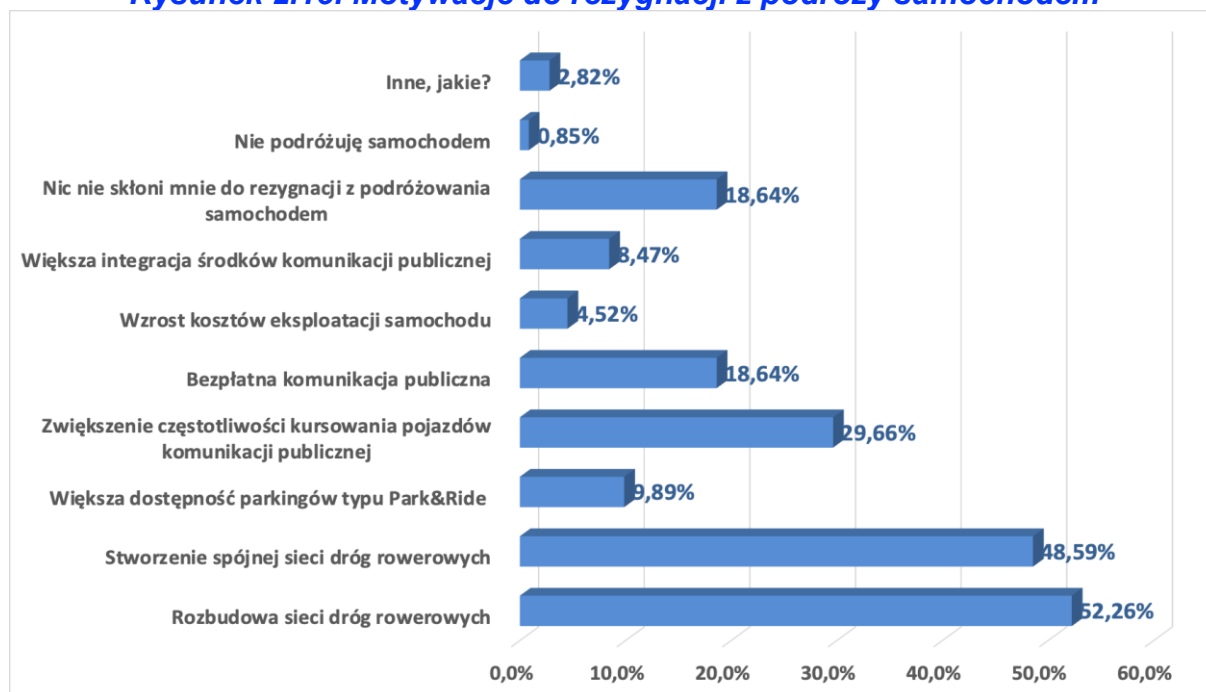
Skłonność do ograniczenia używania samochodu i warunki temu sprzyjające

Jedno z kluczowych pytań dotyczyło tego, co skłoniłoby mieszkańców do rezygnacji z codziennego podróżowania samochodem. Innymi słowy, jakie działania lub zmiany zachęciłyby ich do rzadszego używania auta na rzecz innych form transportu. Respondenci mogli wybrać wiele odpowiedzi spośród zaproponowanych działań. Wyniki zilustrowano na kolejnym rysunku. Z odpowiedzi wynika, że najskuteczniejszą zachętą do porzucenia codziennego używania samochodu byłaby poprawa infrastruktury rowerowej. Dwa najczęściej wybierane czynniki dotyczą właśnie transportu rowerowego:

Rozbudowa sieci dróg rowerowych – zaznaczona przez 52,3% ankietowanych.

Stworzenie spójnej (połączonej) sieci dróg rowerowych – 48,6% wskazań.

Rysunek 2.15. Motywacje do rezygnacji z podróży samochodem



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Można traktować te dwie odpowiedzi łącznie jako postulat znacznej poprawy infrastruktury dla rowerów. Ponad połowa mieszkańców deklaruje, że gdyby powstało więcej ścieżek i tworzyły one logiczną, bezpieczną sieć połączeń, byłoby skłonni częściej zostawiać samochód i przesiąść się na rower. To bardzo mocny sygnał – potwierdza, jak ważny jest dla społeczności temat tras rowerowych. Najpewniej obecnie brak takich tras uniemożliwia wygodne i bezpieczne dojazdy rowerem na dłuższych dystansach (np. między wioskami), a mieszkańcy widzą w rowerze realną alternatywę dla auta, o ile będzie gdzie nim jechać. Ten wynik rezonuje z wcześniejszymi danymi: chętnie jeżdżą rowerem w czasie wolnym, nie czują się jednak bezpiecznie na drogach – stąd pragnienie lepszej infrastruktury.

Kolejnym istotnym czynnikiem jest zwiększenie dostępności transportu publicznego typu Park&Ride (parkuj i jedź). Jednak ten postulat wskazało już znacznie mniej, bo 9,9% respondentów. System Park&Ride polega na tym, że kierowca mógłby zostawić samochód na parkingu przy węźle przesiadkowym i dalej pojechać np. autobusem – tu widać, że niewielu widzi w tym rozwiązaniu zachętę, prawdopodobnie dlatego, że sam transport publiczny nie jest atrakcyjny. Bez dobrej komunikacji, parkingi P&R nie spełnią swojej roli.

Znacznie większe poparcie ma postulat zwiększenia częstotliwości kursowania komunikacji publicznej – 29,7% osób twierdzi, że częstsze autobusy skłoniłyby ich do zostawienia auta. To spory odsetek, prawie jedna trzecia mieszkańców. To zrozumiałe w kontekście ocen – ludzie narzekają, że autobusy jeżdżą rzadko, więc gdyby jeździły częściej, byłoby bardziej skłonni z nich korzystać zamiast samochodu. Poprawa częstotliwości połączeń jest więc drugim najważniejszym (po ścieżkach rowerowych) warunkiem skłaniającym do rezygnacji z auta. Bezpłatna komunikacja publiczna zachęciłaby 18,6% ankietowanych. Czyli niemal co piąty mieszkaniec mówi: gdyby autobusy były za darmo, to bym częściej nimi jeździł i odstawił samochód. To dość wysoki odsetek, wskazujący, że koszty jednak dla pewnej grupy mają znaczenie. Zwłaszcza osoby dojeżdżające regularnie mogłyby rozważyć autobus, gdyby to wiązało się z oszczędnością pieniędzy. W połączeniu z wcześniejszym wynikiem – 11,5% brało pod uwagę koszt przy wyborze środka – tu mamy nieco wyższy odsetek 18,6%, co może oznaczać, że część obecnie jeżdżących autem wcale nie oszczędza, ale perspektywa darmowego przejazdu byłaby na tyle atrakcyjna, że zmieniliby przyzwyczajenie.

Większa integracja środków komunikacji publicznej (lepsze skomunikowanie autobusów z pociągami, wspólne bilety itp.) skłoniłaby 8,5% osób do rezygnacji z auta. Niewielki to odsetek, wskazujący, że integracja systemu nie jest postrzegana jako panaceum – prawdopodobnie dlatego, że najpierw w ogóle musiałby istnieć system,

z którego ludzie chcieliby korzystać. Dla większości integracja jest abstrakcyjna, skoro i tak nie jeżdżą.

Wzrost kosztów eksploatacji samochodu (np. droższe paliwo, opłaty) zadeklarowało jedynie 4,5% respondentów jako czynnik, który by ich skłonił do rezygnacji z auta. To ciekawy wynik – pokazuje, że zdecydowana większość mieszkańców nie porzuciłaby samochodu nawet przy znaczącym wzroście kosztów jego utrzymania. Tylko nieliczni by to rozważyli. Można to interpretować tak, że dla większości auto jest tak niezbędne, iż byliby skłonni ponosić większe koszty, byle zachować mobilność. Ten rezultat sugeruje, że polityka wyłącznie poprzez podnoszenie cen paliw czy opłat mogłaby nie być akceptowana społecznie i raczej nie zmieniałaby dramatycznie zachowań – ważniejsze jest stworzenie realnych alternatyw (jak lepsza komunikacja czy ścieżki), niż „zmuszanie” finansowe.

Bardzo znamienne jest to, że 18,6% ankietowanych stwierdziło, iż nic nie skłoni ich do rezygnacji z podróżowania samochodem. To prawie jedna piąta mieszkańców – grupa „twardych kierowców”, dla których samochód jest i pozostanie niezastąpiony. Istnienie takiej grupy oznacza, że nawet poprawa oferty transportu czy infrastruktury może ich nie przekonać – być może z przyzwyczajenia, wygody, specyfiki pracy (np. przedstawiciele handlowi) albo braku wiary w inne opcje. Niemniej jednak, warto zauważyć, że grupa ta nie stanowi większości – 81% jednak wskazało jakieś czynniki, czyli potencjalnie jest otwarta na zmianę, jeśli warunki się poprawią.

Znikomy odsetek (0,85% – 3 osoby) zaznaczył, że nie podróżuje samochodem, więc pytanie o rezygnację z niego ich nie dotyczyło. To spójne z danymi o posiadaniu prawa jazdy – niemal wszyscy w jakimś stopniu jeżdżą autem.

Kilka osób (2,8%) wpisało inne propozycje działań skłaniających do rezygnacji z auta. To mało, więc nie będziemy ich szczegółowo analizować – zapewne pojedyncze komentarze dotyczyły specyficznych rozwiązań.

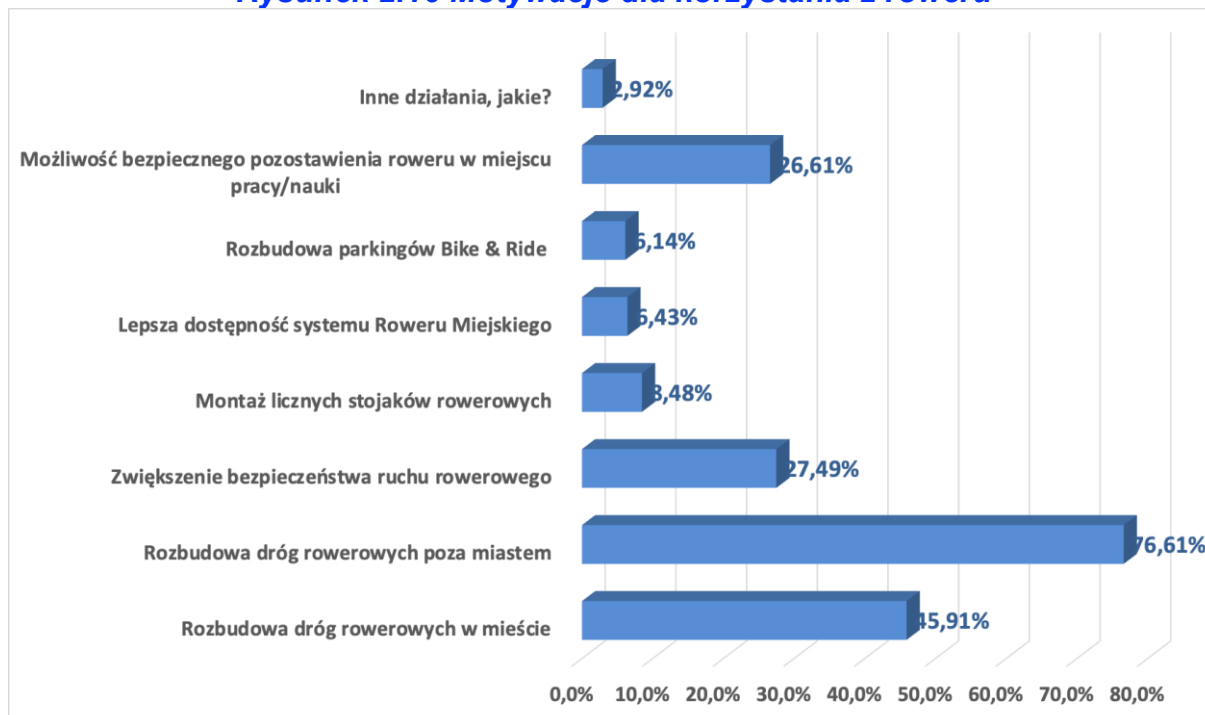
Podsumowując, główne warunki, które mieszkańcy wskazują jako zachętę do ograniczenia korzystania z samochodu, to: rozbudowa i poprawa infrastruktury rowerowej oraz usprawnienie komunikacji publicznej (częstsze kursy, ewentualnie darmowe przejazdy). Inne działania (Park&Ride, integracja systemu, sztuczne zniechęcanie przez koszty) mają znacznie mniejsze oddziaływanie. Wynika z tego jasna wskazówka: inwestycje w spójną sieć ścieżek rowerowych oraz rozwój oferty transportu zbiorowego mogłyby realnie zmienić zachowania komunikacyjne części mieszkańców, zmniejszając ich zależność od samochodu. Jednocześnie należy pamiętać, że pewna grupa (ok. 19%) pozostaje zdecydowanie przy samochodzie bez względu na okoliczności – prawdopodobnie do nich trzeba by trafić innymi argumentami lub pogodzić się, że zawsze będą użytkować auta.

Postulaty usprawnień ruchu rowerowego

Nawiązując do powyższych deklaracji, w ankiecie zadano też bardziej szczegółowe pytanie: jakie działania zdaniem respondentów skłoniłyby ich do korzystania z roweru? Chodzi tu o warunki, które zachęciłyby do częstszej jazdy na rowerze, zwłaszcza w kontekście dojazdów (np. do pracy, szkoły). Jest to de facto rozwinięcie tematu infrastruktury rowerowej. Można to traktować jako postulaty mieszkańców dotyczące usprawnień dla ruchu rowerowego w gminie. Ponownie była możliwość wielokrotnego wyboru wielu proponowanych działań. Wyniki obrazuje kolejny Rysunek. Największe poparcie uzyskał postulat zgodny z wcześniejszym trendem:

Rozbudowa dróg rowerowych poza obszarem zabudowanym (między miejscowościami) – aż 76,6% ankietowanych uznało, że to zachęciłoby ich do częstszego korzystania z roweru. To najwyższy wynik spośród wszystkich proponowanych działań. Mieszkańcy jednoznacznie wskazują, że brak ścieżek rowerowych łączących miejscowości jest główną barierą. Gdyby powstały bezpieczne trasy rowerowe pomiędzy wsiami i osiedlami (np. do Przemętu, do sąsiednich gmin, do atrakcji turystycznych), bardzo wiele osób zaczęłoby używać roweru dużo częściej. Rozbudowa dróg rowerowych w mieście (obszarach zabudowanych) – również cieszyła się wysokim poparciem, 45,9% wskazań. Choć nie tak spektakularnie wysokim jak poza miastem, to jednak niemal połowa mieszkańców widzi potrzebę budowy/ulepszenia ścieżek także w samych miejscowościach. Może to dotyczyć np. centrum Przemętu, dojazdów do szkoły, sklepu, itp. W połączeniu z poprzednim punktem, jasno widać, że infrastruktura rowerowa jest priorytetem – zarówno w terenie zabudowanym, jak i poza nim, przy czym priorytetem numer jeden są trasy między miejscowościami (co zrozumiałe, bo tam rowerzyści muszą obecnie jechać po ruchliwych drogach razem z autami).

Rysunek 2.16 Motywacje dla korzystania z roweru



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Kolejny istotny postulat to zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego poprzez np. ograniczenie prędkości samochodów tam, gdzie nie ma dróg rowerowych. Ten środek zachęciłby 27,5% badanych do częstszej jazdy rowerem. Ponad jedna czwarta mieszkańców uważa zatem, że jeśli nie ma możliwości wydzielenia ścieżki, to przynajmniej uspokojenie ruchu aut (progi, niższe limity prędkości) poprawiłoby ich bezpieczeństwo i komfort jako rowerzystów. To logiczne: w miejscach, gdzie brak infrastruktury, zmniejszenie zagrożenia ze strony szybkich pojazdów uczyniłoby jazdę rowerem mniej stresującą. Ten postulat uzupełnia główny cel – tam, gdzie nie da się od razu zbudować ścieżki, można próbować poprawić warunki ruchu poprzez regulacje. Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy lub nauki zachęciłaby 26,6% respondentów. Czyli co czwarta osoba mówi: chciałbym jeździć rowerem np. do pracy, ale muszę mieć go, gdzie bezpiecznie przechować. To oznacza potrzebę tworzenia parkingów rowerowych, stojaków, wiat w kluczowych miejscach (szkoły, zakłady pracy, urzędy, sklepy). Bez obawy o kradzież czy zniszczenie roweru ludzie chętniej by nim dojeżdżali. Ten dość wysoki odsetek wskazuje, że infrastruktura końca podróży (parkingi rowerowe) jest ważnym elementem promocji roweru. Inne proponowane działania zyskały już mniej wskazań:

Montaż licznych stojaków rowerowych w przestrzeni publicznej zachęciłby 8,5% (29 osób). Ten wynik jest trochę niższy niż poprzednie 26,6% o bezpiecznym przechowaniu – być może część respondentów bardziej akcentowała ogólnie bezpieczeństwo (zadaszone, monitorowane miejsca), a samo postawienie stojaków

gdzieś nie wystarcza. Mimo to, prawie 1 na 12 mieszkańców doceniłby więcej stojaków – to dość spójne z postulatem bezpiecznego parkowania roweru.

Lepsza dostępność systemu Roweru Miejskiego (wypożyczalni rowerów publicznych) – tylko 6,4% uznało to za istotne. W warunkach wiejskiej gminy system roweru miejskiego raczej nie funkcjonuje, stąd niski odsetek. Mieszkańcy zapewne mają własne rowery i potrzebują infrastruktury, a nie wypożyczalni.

Rozbudowa parkingów Bike&Ride (połączenie roweru z transportem publicznym, parkingi rowerowe przy stacjach/przystankach) – również niski wynik 6,1%. Prawdopodobnie z tych samych powodów: słaby transport publiczny, więc idea Bike&Ride (zostaw rower i jedź dalej np. pociągiem) nie jest na razie atrakcyjna. Może też niewiele osób dojeżdża do stacji, by musiało zostawić rower.

Kilka osób (2,9% – 10 odpowiedzi) zgłosiło inne działania. Być może jakieś konkretne pomysły (np. edukacja kierowców, akcje promocyjne typu przejazdu rowerowe). To margines.

Najważniejszy wniosek z tego pytania jest bardzo wyraźny: mieszkańcy oczekują inwestycji w infrastrukturę rowerową, zwłaszcza budowy ścieżek rowerowych między miejscowościami. Jest to zbieżne zarówno z wcześniejszymi deklaracjami (że rozbudowa sieci rowerowej skłoni ich do rezygnacji z auta), jak i z odczuciami braku bezpieczeństwa na rowerze. Poza tym, istotne jest także zapewnienie bezpiecznego parkowania rowerów oraz ogólne poprawienie bezpieczeństwa rowerzystów na drogach (czy przez ścieżki, czy uspokojenie ruchu). Mniej znaczenia mają elementy „miękkie” czy systemowe typu rower miejski czy integracja z transportem – podstawą jest twarda infrastruktura. Można więc powiedzieć, że postulaty usprawnień ruchu rowerowego koncentrują się na rozbudowie i udoskonaleniu infrastruktury rowerowej oraz warunków ruchu dla rowerzystów, co mieszkańcy postrzegają jako klucz do częstszego korzystania z tego środka lokomocji.

Uciążliwości związane z transportem

W ankiecie zapytano również o uciążliwość różnych aspektów transportu w odniesieniu do gminy Przemęt. Respondenci mieli ocenić, na ile dokuczliwe są dla nich pewne zjawiska, takie jak: nadmierna prędkość samochodów, zanieczyszczenie powietrza spalinami, nieprawidłowe parkowanie, korki na drogach, hałas drogowy, brak oświetlenia ulicznego itp. Skala ocen obejmowała: bardzo uciążliwe, raczej uciążliwe, raczej nieuciążliwe, wcale nieuciążliwe. Wyniki podsumowano w Tabeli 2.14. Spośród wymienionych problemów transportowych, największą uciążliwością zdaniem mieszkańców jest zbyt szybka i niebezpieczna jazda samochodów po drogach. Ten aspekt uznano za bardzo uciążliwy przez 27,0% respondentów, a za raczej uciążliwy przez 44,5%. Łącznie aż 71,5% mieszkańców odczuwa problem

przekraczania prędkości i brawurowej jazdy jako dokuczliwy. Tylko niespełna 3% stwierdziło, że wcale im to nie przeszkadza. To bardzo wyraźny wynik – nadmierna prędkość pojazdów jest głównym problemem bezpieczeństwa i komfortu życia w gminie. Poczucie to mają zapewne zarówno piesi i rowerzyści (którzy boją się szybko jadących aut), jak i kierowcy, którym inni mogą stwarzać zagrożenie na wąskich drogach. Wysoki odsetek wskazań pokrywa się z wcześniejszymi postulatami ograniczenia prędkości dla poprawy bezpieczeństwa. Mieszkańcy wyraźnie widzą konieczność uspokojenia ruchu drogowego – zbyt szybka jazda to problem numer jeden. Drugą co do skali uciążliwość jest brak oświetlenia ulicznego. Ten aspekt jako bardzo uciążliwy oceniło 30,9% badanych, a raczej uciążliwy – 38,2%. Sumarycznie 69,1% mieszkańców uważa niedostateczne oświetlenie dróg za problem. Tylko 5,2% twierdzi, że brak latarni wcale im nie przeszkadza. To również alarmujący sygnał – co trzecia osoba bardzo mocno odczuwa brak lamp, a ponad dwie trzecie odczuwa to przynajmniej w pewnym stopniu negatywnie. Ciemne ulice zwiększają poczucie zagrożenia (piesi, rowerzyści są mniej widoczni, łatwiej o wypadek), sprzyjają też wandalizmowi czy dzikim wysypiskom. Wynik ten pokazuje, że poprawa oświetlenia – doświetlenie przejść, dołożenie latarni na słabo oświetlonych odcinkach – jest bardzo pożądanym działaniem przez mieszkańców. Co ważne, „brak oświetlenia” to jedyny aspekt, który uzyskał równie wysoką uciążliwość jak kwestia prędkości – oba mają ~70% wskazań. To wyraźnie wyznacza priorytety: bezpieczeństwo (prędkość + oświetlenie) stoi na czele problemów do rozwiązania. Kolejnym z badanych problemów jest nieprawidłowe parkowanie samochodów (np. na chodnikach, trawnikach). Ten problem uznało za uciążliwy, łącznie 58,1% mieszkańców (22,4% bardzo, 35,8% raczej). Dla 41,9% nie jest on poważny (35,5% raczej nieuciążliwe, 6,4% wcale nieuciążliwe). Można więc powiedzieć, że nieprawidłowe parkowanie jest odczuwalne przez znaczną część mieszkańców, ale nie jest tak powszechne jak prędkość czy brak oświetlenia. Ponad jedna piąta jest nim mocno zirytowana – być może dotyczy to osób w centrum Przemętu czy przy szkołach, gdzie auta blokują chodniki lub w miejscowościach turystycznych (latem goście parkują chaotycznie). Dla sporej grupy (ok. 42%) nie jest to istotny problem, co może oznaczać, że mieszkają w miejscach, gdzie nie ma natłoku aut ani problemu z parkowaniem. Niemniej kwestia niechlujnego parkowania pojazdów istnieje i ponad połowa ją dostrzega – warto rozważyć poprawę organizacji parkowania, egzekwowanie przepisów, budowę zatok parkingowych. Zanieczyszczenie powietrza spalinami zostało ocenione jako uciążliwe przez około połowę respondentów – sumarycznie 52,3% (14,2% bardzo, 38,2% raczej). Prawie tyle samo, 47,7%, uznało, że spaliny nie są uciążliwe (39,3% raczej nie, 8,4% wcale). Ten niemal idealny podział wskazuje, że opinie w kwestii zanieczyszczenia powietrza są podzielone. Możliwe, że w mniej uczęszczanych rejonach gminy problem smogu

komunikacyjnego jest niezauważalny, podczas gdy przy głównych drogach czy w okresie wzmożonego ruchu (lato, turyści) ludzie odczuwają spaliny. 14% mocno to odczuwa – mogą to być mieszkańcy przy ruchliwych trasach, którym przeszkadza kopcenie ciężarówek czy starych aut. Jednocześnie spory odsetek (prawie 40%) w ogóle tego nie uważa za problem – zapewne mieszkają na wsi, gdzie ruch jest mały i powietrze czyste. Ogólnie zanieczyszczenie powietrza nie jest postrzegane tak jednolicie negatywnie jak prędkość czy brak oświetlenia, ale dla połowy ludzi stanowi pewną bolączkę. Nadmierny hałas drogowy to problem stosunkowo mniej dotkliwy. Za uciążliwy uznało go 39,1% ankietowanych (10,1% bardzo, 29,0% raczej), natomiast większość – 60,9% – nie uważa hałasu za szczególnie dokuczliwy (50,7% raczej nie, 10,1% wcale nie). Wynika z tego, że ogólnie hałas komunikacyjny nie jest wielkim problemem w gminie Przemęt, co ma sens, jako że brak tu autostrad czy linii kolejowych, a natężenia ruchu poza sezonem nie generują ciągłego wysokiego hałasu. Oczywiście, nieco ponad 10% wskazało hałas jako bardzo uciążliwy, więc zapewne przy niektórych drogach (np. w centrum miasteczek czy przy przelotówkach) jest on odczuwalny – mogą to być osoby mieszkające tuż przy jezdni, którym przeszkadza ruch. Jednak globalnie ten czynnik plasuje się niżej w hierarchii problemów. Korki na drogach okazały się najmniej uciążliwym zjawiskiem według mieszkańców. Tylko 28,0% respondentów odczuwa korki jako problem (8,1% bardzo, 19,9% raczej), podczas gdy aż 72,0% stwierdza, że korki nie są uciążliwe (52,6% raczej nie, 19,4% wcale nie). To dość oczywiste – gmina o charakterze wiejskim raczej nie doświadcza poważnych zatorów drogowych, może poza chwilowymi wzmożeniami ruchu turystycznego. Zdecydowana większość mieszkańców nie ma na co dzień do czynienia z korkami. Tylko nieco ponad jedna czwarta sygnalizuje jakąś uciążliwość – być może chodzi o momenty np. w sezonie letnim nad jeziorami, roboty drogowe lub incydentalne korki przy wypadkach. Generalnie jednak korki to najmniejszy problem transportowy w Przemęcie, co odróżnia tę społeczność od mieszkańców wielkich miast. W pytaniu o uciążliwość była też kategoria „inne aspekty, jakie?” – czyli miejsce na wpisanie własnego problemu. Skorzystało z tego 44 osoby. Najczęściej wpisane „inne” problemy oceniano jako bardzo uciążliwe (36% spośród tych 44), co oznacza, że były to zapewne dla tych osób kwestie palące. Niestety w danych szczegółowych trudno je agregować – mogły się tam znaleźć np. konkretne wskazania typu „brak chodnika na mojej ulicy”, „zły stan drogi X”, „duży ruch ciężarówek o świcie” itp. Ponieważ jednak to tylko 44 osoby, nie wpływa to na ogólny obraz – raczej drobne lokalne problemy. Podsumowując, najbardziej doskwierają mieszkańcom dwie kwestie: niebezpieczna jazda kierowców (nadmierna prędkość) oraz niedostateczne oświetlenie ulic. Te dwie sprawy prawie 3/4 społeczności uznaje za istotne uciążliwości, co sugeruje, że powinny stać się priorytetem działań władz (np. montaż

lamp, progi zwalniające, patrole policji, fotoradary). Ponad połowa mieszkańców narzeka też na nieprawidłowe parkowanie i na spaliny, chociaż tu opinie są już nieco podzielone i mogą dotyczyć konkretnych miejsc i sytuacji. Hałas drogowy dokucza mniejszej części społeczności, a korki praktycznie nie stanowią problemu. Te informacje są cenne, bo wskazują, że poprawa bezpieczeństwa na drogach (wolniejszy ruch, lepsze oświetlenie, uporządkowane parkowanie) i działania proekologiczne (ograniczanie emisji spalin, ale to trudniejsze) mogłyby w odczuciu mieszkańców znacząco podnieść jakość życia w gminie.

Tabela 2.14. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Przemęt

Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Gminy Przemęt?	Bardzo uciążliwe		Raczej uciążliwe		Raczej nieuciążliwe		Wcale nieuciążliwe	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów	27,01%	94	44,54%	155	25,29%	88	3,16%	11
Zanieczyszczenie spalinami	14,16%	49	38,15%	132	39,31%	136	8,38%	29
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach, zieleńcu)	22,38%	77	35,76%	123	35,47%	122	6,40%	22
Korki na drogach	8,09%	28	19,94%	69	52,60%	182	19,36%	67
Nadmierny hałas	10,14%	35	28,99%	100	50,72%	175	10,14%	35
Brak oświetlenia	30,92%	107	38,15%	132	25,72%	89	5,20%	18
Inne aspekty, jakie?	36,36%	16	20,45%	9	11,36%	5	31,82%	14

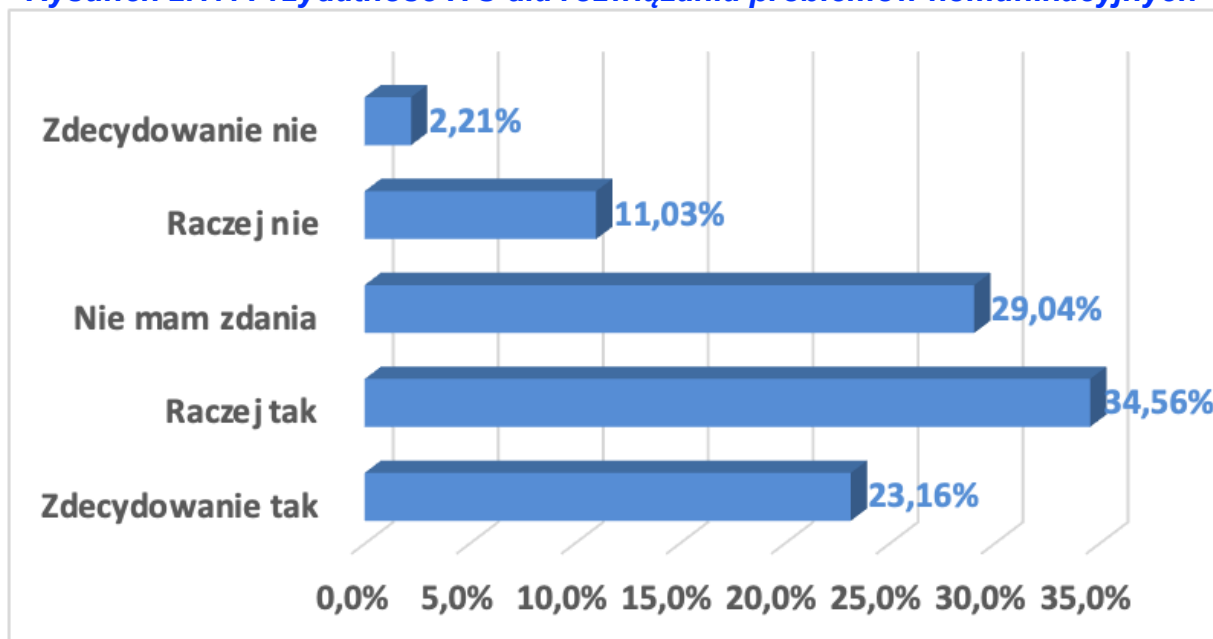
Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Świadomość dotycząca Inteligentnych Systemów Transportowych

W ankiecie poruszono też temat Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), pytając mieszkańców czy kiedykolwiek słyszeli o takim pojęciu. Wynik wskazuje na stosunkowo niski poziom świadomości tego zagadnienia wśród społeczności Przemętu. Tylko 29,7% respondentów odpowiedziało twierdząco, że zna lub słyszało termin "Inteligentne Systemy Transportowe", natomiast 70,3% nigdy o tym nie słyszało. Innymi słowy, ponad dwie trzecie mieszkańców nie jest zaznajomionych z koncepcją ITS. Jest to dość przewidywalne – ITS to specjalistyczny termin z dziedziny inżynierii transportu, odnoszący się do zaawansowanych technologicznie rozwiązań (jak zarządzanie ruchem za pomocą czujników, tablice informacji dla pasażerów, systemy monitoringu, sterowanie sygnalizacją, itp.). W codziennym życiu na obszarach wiejskich mieszkańcy mogą nie stykać się bezpośrednio z przykładami ITS, stąd niski poziom świadomości. Ci, którzy słyszeli o ITS (niecałe 30%), to zapewne osoby bardziej zainteresowane tematyką transportową, ewentualnie pracujące w branży związanej z drogownictwem, bądź takie, które zetknęły się z elementami ITS gdzieś indziej (np. tablice świetlne na przystankach w większych miastach, informacje o inteligentnych sygnalizatorach). W następnych pytaniach przybliżono zapewne respondentom pojęcie ITS i zapytano o ich opinie co do znaczenia poszczególnych podsystemów ITS dla gminy Przemęt. Choć użytkownik nie

prosił o szczegółowe omawianie tych podpunktów w poleceniu, warto krótko wspomnieć najważniejsze wyniki z tego fragmentu badania, gdyż wiąże się to z poziomem świadomości. Po przedstawieniu idei różnych elementów ITS (jak zintegrowane systemy zarządzania ruchem, informacją, transportem publicznym, służbami ratunkowymi itp.), zapytano, jak mieszkańcy oceniają potencjalne znaczenie tych rozwiązań dla swojej gminy. Okazało się, że nawet jeśli początkowo niewielu znało ITS, to po zapoznaniu się z opisem wielu uznało, że mogłyby one pomóc w rozwiązywaniu problemów transportowych gminy. Na przykład, zintegrowany system zarządzania ruchem (zmniejszający korki i nadzorujący infrastrukturę) został oceniony jako mający duże lub bardzo duże znaczenie przez około 41,8% badanych, a średnia ocena ważności wyniosła 2,66 (w skali 1–5, gdzie 1=bardzo duże znaczenie). System informacji transportowej (np. elektroniczne tablice pokazujące rzeczywisty czas przyjazdu autobusu) też uzyskał sporo ocen „duże znaczenie” (średnia 2,62). Najwyżej spośród przedstawionych rozwiązań oceniono zintegrowany system zarządzania służbami ratowniczymi (81 osób oceniło jego znaczenie jako bardzo duże, średnia tylko 2,24, czyli skłonność do uznania tego za ważne była większa) – co sugeruje, że ludzie dostrzegają potrzebę sprawnego systemu powiadamiania i koordynacji służb w razie wypadków. Jednak trzeba podkreślić: te oceny potencjalnego znaczenia dotyczą raczej hipotetycznych korzyści – mieszkańcy po zaznajomieniu z ideą ITS w większości stwierdzili, że to brzmi dobrze i może by pomogło. I rzeczywiście, w kolejnym pytaniu aż 57,7% stwierdziło, że usługi ITS mogłyby pomóc rozwiązać główne problemy transportowe gminy (23,2% zdecydowanie tak, 34,6% raczej tak), a tylko 13,2% było sceptycznych (11,0% raczej nie, 2,2% zdecydowanie nie; reszta nie miała zdania). To dość optymistyczny wydzźwięk – choć ITS jest mało znane, po wytłumaczeniu koncepcji większość mieszkańców jest pozytywnie nastawiona do wdrażania inteligentnych rozwiązań transportowych i wierzy, że mogłyby one przynieść korzyści także w ich gminie (pomimo jej wiejskiego charakteru). Oczywiście, należy pamiętać, że to deklaratorywna opinia – w praktyce wdrażanie ITS w tak małej gminie musiałoby być dostosowane do lokalnej skali (np. proste wyświetlacze czasu odjazdu na głównych przystankach, może kamery na problematycznych skrzyżowaniach czy system ostrzegania o zagrożeniach). Niemniej edukacyjnie można wyciągnąć wniosek, że podniesienie świadomości mieszkańców w zakresie nowoczesnych rozwiązań transportowych zwiększa akceptację dla inwestycji w takie technologie. Konkludując ten temat: przed badaniem większość mieszkańców nie znała pojęcia ITS, ale po jego przybliżeniu oceniają oni inteligentne systemy dość pozytywnie i sądzą, że mogłyby wspomóc rozwój transportu w gminie Przemęt. Jest to ważna wskazówka dla władz – warto popularyzować idee innowacji w transporcie, bo społeczność po zapoznaniu się z nimi potrafi dostrzec ich wartość.

Rysunek 2.17. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Blisko 85% mieszkańców posiada więcej niż 1 samochód!!! Ale, zaledwie 1,5% ankietowanych zadeklarowało, że nie posiada roweru, a ponad 92% posiadało więcej niż 1 sztukę roweru!** (Tabela 2.15) – powiat ma potencjał, aby zwiększać zakres komunikacji rowerowej.

Tabela 2.15. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym

	1 szt.		2 szt.		3 szt.		4 szt.		5 szt. i więcej		Nie posiadam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym												
Rower	7,52%	20	18,80%	50	22,18%	59	29,32%	78	20,68%	55	1,50%	4
Hulajnoga elektryczna	8,33%	22	0,76%	2	0,00%	0	0,00%	0	0,38%	1	90,53%	239
Skuter/Motocykl	21,97%	58	7,20%	19	1,52%	4	0,38%	1	0,38%	1	68,56%	181
Samochód spalinowy	16,23%	43	40,38%	107	21,89%	58	12,83%	34	3,77%	10	4,91%	13
Samochód elektryczny	1,52%	4	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	98,48%	259

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Identyfikacja niebezpiecznych miejsc

Na zakończenie ankiety mieszkańcy mieli możliwość wskazania konkretnych miejsc w okolicy, które uważają za szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Było to pytanie otwarte – należało wymienić lokalizacje (ulice, skrzyżowania, odcinki dróg), które zdaniem respondentów stwarzają duże zagrożenie. Odpowiedzi były dowolne, więc zebrano wiele różnych wskazań. W sumie padło kilkadziesiąt unikalnych odpowiedzi. Należy od razu zaznaczyć, że nie wyróżniło się jedno czy dwa dominujące "czarne punkty" na mapie gminy – żadne

konkretne miejsce nie zostało wskazane przez znaczącą liczbę mieszkańców. Praktycznie większość odpowiedzi to pojedyncze głosy (każde takie miejsce wskazało ~0,4% wszystkich ankietowanych, czyli po 1 osobie). Jediną odpowiedzią z nieco większą liczbą wskazań było "Brak [niebezpiecznych miejsc]" – 2 osoby (0,8%) stwierdziły, że nie dostrzegają szczególnie niebezpiecznego miejsca. Cała reszta to indywidualne opinie. Mimo braku wyraźnego konsensusu co do konkretnej lokalizacji, można zauważyć pewne powtarzające się motywy w opisie tych miejsc. Wiele zgłoszonych punktów dotyczyło dróg powiatowych łączących miejscowości, zwłaszcza tych, o których wcześniej mowa była w kontekście braku ścieżek rowerowych i szybkiej jazdy:

Często wymieniana (w różnych sformułowaniach) była droga Bucz – Przemęt, a także jej przedłużenie w kierunku Boszkowa. Kilka osób opisało ten odcinek jako szczególnie niebezpieczny dla pieszych i rowerzystów, wręcz "dramatyczny" (cytując jedną z odpowiedzi) z powodu braku poboczy/ścieżek i szybkich pojazdów. Droga ta zapewne ma duży ruch, szczególnie sezonowy w stronę ośrodka wypoczynkowego w Boszkowie, stąd jest postrzegana jako zagrożenie.

Podobnie droga Mochy – Kaszczor pojawiła się kilkakrotnie jako miejsce bardzo niebezpieczne z uwagi na brak ścieżki rowerowej i pędzące samochody. Respondenci zaznaczali, że jazda rowerem z dziećmi tą trasą jest bardzo ryzykowna. To również droga łącząca miejscowości, często uczęszczana.

Drogi na terenie gminy Włoszakowice w stronę Boszkowa (Bucz – Boszkowo na terenie Przemętu i dalej) również były wspominane – co wskazuje, że niezależnie od granic administracyjnych, mieszkańcy poruszają się w okolicy i odczuwają brak bezpieczeństwa na tych ciągach komunikacyjnych.

Drogi lokalne Siekowo – Siekówko – Kluczewo – Sączkowo były wskazywane kilkakrotnie, z dopiskiem o złym stanie nawierzchni i braku ścieżek rowerowych. To sugeruje, że w północnej części gminy też są problemy zarówno z infrastrukturą drogową jak i bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu.

Kilka odpowiedzi dotyczyło konkretnych niebezpiecznych skrzyżowań: np. w Przemęcie przy urzędzie gminy (rejon zjazdu do piekarni), w Kaszczorze (skrzyżowanie przy dawnych delikatesach Centrum), czy w Barchlinie (skrzyżowanie ul. Głównej i Kwiatowej). Wymieniano też przejścia dla pieszych – szczególnie przy poczcie w Przemęcie oraz przy skrzyżowaniu ul. Kasztelańskiej (prawdopodobnie również Przemęt). Te miejsca zapewne charakteryzują się ograniczoną widocznością lub brakiem odpowiednich oznakowań, co budzi obawy pieszych.

Pojawiały się też uwagi o prostych odcinkach dróg w terenie zabudowanym bez zakrętów, gdzie kierowcy rozwijają nadmierne prędkości – co jest spójne z wcześniej sygnalizowanym problemem prędkości. Jedna z odpowiedzi wspomina elektryczne

hulajnogi na chodnikach, sugerując, że to też stanowi zagrożenie, choć to odosobniona opinia.

W kilku wpisach akcentowano brak ścieżek rowerowych jako czynnik tworzący niebezpieczne sytuacje (np. "droga bez ścieżki rowerowej np. Mochy – Kaszczor" czy "brak ścieżki na odcinku Przemęt – Sączkowo – Bucz"). To powtarza postulat infrastruktury i pokazuje, że ludzie utożsamiają brak ścieżki z niebezpieczeństwem (co jest słuszne – zmuszeni są dzielić jezdnię z autami).

Kilka uwag dotyczyło specyficznych godzin lub zjawisk: np. w Buczu rano przy sklepach jest niebezpiecznie (duży ruch, może dzieci idą do szkoły?), w Starkowie na zakręcie bywa ślisko zimą, w Wieleniu kierowcy jeżdżą szybko i przydałby się radar. To drobne spostrzeżenia, ale pokazują lokalne "hotspoty" problemów.

Generalnie, chociaż nie ma jednego miejsca, które alarmująco wybija się w statystykach, suma tych indywidualnych wskazań kreśli pewien obraz: mieszkańcy odczuwają brak bezpieczeństwa na wielu odcinkach dróg między miejscowościami, głównie z powodu braku infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz szybkiej jazdy samochodów. Wymieniane są zwłaszcza drogi Bucz – Przemęt – Boszkowo, Mochy – Kaszczor, Sączkowo – Kluczewo – Siekowo, a także niektóre punkty w samych wsiach (skrzyżowania, przejścia). Te informacje dostarczają władzom cennych wskazówek, gdzie mieszkańcy dostrzegają zagrożenia. Nawet jeśli to pojedyncze głosy, warto je przeanalizować w terenie. Często "mądrość lokalna" wychwytuje miejsca, które statystyki wypadków mogą pomijać (np. bo jeszcze nic się nie stało poważnego, ale ludzie widzą, że "aż prosi się o nieszczęście"). Dlatego należałoby:

- Przeanalizować bezpieczeństwo na wskazanych odcinkach dróg powiatowych i gminnych, rozważyć budowę chodników/ścieżek lub przynajmniej poboczy.
- Rozważyć fizyczne uspokojenie ruchu (znaki to jedno, może potrzebne są wysepki, progi lub fotoradary mobilne na długich prostych).
- Poprawić oznakowanie i infrastrukturę na newralgicznych skrzyżowaniach (lustra, doświetlenie przejść, wyraźne pasy).
- Kontynuować starania o budowę ciągów pieszo-rowerowych przy głównych drogach we współpracy z powiatem/województwem.

Podsumowując, respondenci wskazali szereg miejsc wymagających poprawy bezpieczeństwa, z czego najczęściej przewijały się główne drogi między miejscowościami (zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych) oraz niektóre punkty we wsiach (skrzyżowania, przejścia). Brak dominującego wskazania oznacza, że problem nie koncentruje się w jednym punkcie, lecz jest rozproszony – co może wynikać z ogólnego stanu infrastruktury: wiele miejsc ma drobne lub średnie mankamenty, które w odczuciu mieszkańców czynią je niebezpiecznymi. Ta różnorodność opinii potwierdza potrzebę kompleksowego

podejścia do poprawy bezpieczeństwa drogowego w gminie (od dróg, przez chodniki i ścieżki, po edukację i egzekwowanie przepisów), a nie tylko skupienia się na jednym „czarnym punkcie”. Mieszkańcy dostrzegli i zgłosili to, co ich niepokoi – teraz zadaniem władz jest w miarę możliwości przełożyć te sygnały na konkretne działania inżynierskie i organizacyjne, by ruch drogowy w gminie Przemęt stawał się bezpieczniejszy.

Wyniki ankiety przeprowadzonej w gminie Przemęt w 2025 roku dostarczają istotnych informacji, które mogą stanowić solidną podstawę do planowania zrównoważonej mobilności lokalnej.

Kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności

Analiza oczekiwań mieszkańców oraz zidentyfikowanych problemów wskazuje na kilka kluczowych kierunków działań dla władz samorządowych, aby poprawić zrównoważenie systemu transportowego gminy Przemęt:

- **Rozbudowa i usprawnienie komunikacji publicznej:** Mieszkańcy wskazali na potrzebę zwiększenia liczby połączeń autobusowych oraz poprawy częstotliwości kursów. Obecne rozkłady jazdy nie odpowiadają w pełni ich potrzebom, szczególnie w kontekście dojazdów do pracy, szkół oraz dostępu do usług w godzinach popołudniowych i wieczornych. Konieczne jest przeanalizowanie obecnej siatki połączeń i dostosowanie jej do realnych potrzeb – również poprzez rozważenie uruchomienia kursów autobusowych do mniejszych miejscowości. Komfort podróży, punktualność oraz bezpieczeństwo są oceniane pozytywnie, co stanowi dobrą bazę do dalszego rozwoju. Obniżenie kosztów przejazdów lub wprowadzenie ulg (np. dla młodzieży, seniorów) mogłoby dodatkowo zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego. Warto również inwestować w poprawę jakości informacji pasażerskiej oraz rozważyć stopniowe wdrażanie rozwiązań ITS, takich jak dynamiczna informacja przystankowa czy aplikacje mobilne, zwłaszcza że poziom świadomości ITS wśród mieszkańców pozostaje niski.
- **Inwestycje w infrastrukturę rowerową:** Największy potencjał zmiany nawyków transportowych mieszkańców wiąże się z rozwojem sieci dróg rowerowych. Szczególnie wskazywano na potrzebę budowy ciągłych, bezpiecznych ścieżek łączących miejscowości gminy, a także dostępu do głównych celów podróży (szkoły, urzędy, sklepy, tereny rekreacyjne). Istotne jest tworzenie spójnej sieci tras wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu oraz zapewnienie bezpieczeństwa poprzez oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego. Niezbędne będzie także wyposażenie przestrzeni publicznej w stojaki i zadaszone parkingi rowerowe, zwłaszcza przy szkołach, urzędach i ośrodkach zdrowia. Dobrej

jakości infrastruktura rowerowa nie tylko poprawi bezpieczeństwo użytkowników, ale również zachęci mieszkańców do codziennego korzystania z roweru jako realnej alternatywy dla samochodu.

- **Poprawa bezpieczeństwa i warunków dla ruchu pieszego:** Odpowiedzi ankietowe wyraźnie wskazują na potrzebę poprawy bezpieczeństwa pieszych, zwłaszcza w kontekście niedostatecznego oświetlenia ulic i wysokiej prędkości pojazdów na drogach lokalnych. Priorytetem powinno być doświetlanie przejść dla pieszych oraz montaż nowych latarni w miejscowościach i przy drogach między miejscowościami. Tam, gdzie brak chodników, należy rozważyć ich budowę lub wprowadzenie środków uspokojenia ruchu (np. strefy 30 km/h, progi zwalniające). Niezbędne jest także konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania, aby piesi mogli bezpiecznie korzystać z chodników. Edukacja kierowców w zakresie poszanowania niechronionych uczestników ruchu oraz kampanie informacyjne mogą wspierać działania infrastrukturalne i przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa.
- **Zarządzanie ruchem i rozwój zintegrowanych rozwiązań transportowych:** Aby ograniczyć negatywne skutki transportu samochodowego (zatłoczenie, emisje spalin, hałas), gmina Przemęt powinna rozważyć wdrażanie elementów inteligentnych systemów zarządzania ruchem na kluczowych skrzyżowaniach oraz w newralgicznych punktach miejscowości. Priorytetowe sygnalizacje, monitoring ruchu i dynamiczne informacje pasażerskie mogą poprawić płynność i bezpieczeństwo ruchu. Jednocześnie warto promować inicjatywy typu car-pooling czy rozbudowę parkingów typu Park&Ride przy głównych trasach, w połączeniu z lepszą ofertą transportu publicznego. W dłuższej perspektywie warto również rozważyć inwestycje w zeroemisyjne środki transportu (np. autobusy elektryczne) i dostosowanie infrastruktury do pojazdów elektrycznych. Edukacja społeczna i promocja alternatywnych form mobilności będą kluczowe dla zmiany nawyków mieszkańców.

Podsumowanie

Zebrane w 2025 roku dane pokazują, że mieszkańcy gminy Przemęt są dziś bardzo silnie przywiązani do transportu samochodowego – co potwierdzają zarówno deklaracje, jak i wskaźniki mobilności. Jednocześnie istnieje wyraźny potencjał zmiany tej sytuacji: mieszkańcy są otwarci na częstsze korzystanie z rowerów i transportu publicznego, pod warunkiem stworzenia odpowiednich warunków.

Główne bariery to niska dostępność komunikacji zbiorowej, niedostateczna infrastruktura rowerowa oraz brak bezpieczeństwa na drogach dla pieszych i rowerzystów. Konsekwencją obecnego stanu rzeczy są problemy z bezpieczeństwem

niechronionych uczestników ruchu, nadmierna prędkość samochodów i ograniczone możliwości zmiany środka transportu.

Mieszkańcy oczekują od władz lokalnych konkretnych działań: inwestycji w ścieżki rowerowe, poprawy jakości i dostępności transportu zbiorowego, zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników, doświetlenie ulic oraz uspokojenie ruchu samochodowego.

Realizacja tych postulatów wpisuje się w ideę zrównoważonej mobilności, zmniejszając wykluczenie transportowe, poprawiając bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz wpływając pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Najbliższe lata (2025–2030) powinny być czasem skoordynowanych działań inwestycyjnych i organizacyjnych, które umożliwią trwałą zmianę wzorców mobilności w gminie Przemęt na bardziej przyjazne środowisku i mieszkańcom.

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 gminy, 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 gminy, co przyczynia się do podniesienia jakości życia mieszkańców oraz wspierania zrównoważonego rozwoju.

Zdiagnozowano następuje silne strony:

1. **Walory przyrodnicze i istniejące szlaki turystyczne:** Gmina Przemęt dysponuje atrakcyjnym środowiskiem sprzyjającym rekreacji na świeżym powietrzu – liczne lasy, jeziora i obszary chronione (m.in. Przemęcki Park Krajobrazowy) zachęcają do podróży rowerowych. Na terenie gminy wytyczono około 142 km oznakowanych tras rowerowych, w tym popularne szlaki tematyczne, takie jak Szlak Kaszczorski, Konwaliowy, Słoneczny, Górski czy Cysterski. Tak rozbudowana sieć szlaków turystycznych stanowi solidną bazę do rozwoju mobilności rowerowej, zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.
2. **Niedawne inwestycje w infrastrukturę rowerową:** W ostatnim czasie gmina zrealizowała kluczowe projekty poprawiające spójność sieci rowerowej.

Przykładem jest budowa nowych ścieżek rowerowych łączących miejscowości Błotnica–Radomierz oraz Błotnica–Starkowo, oficjalnie otwartych w kwietniu 2024 r. Inwestycja ta obejmowała nie tylko wykonanie bezpiecznej nawierzchni, ale również instalację oświetlenia, ławek i koszy na śmieci, co podniosło komfort użytkowników. Nowe odcinki tras istotnie poprawiają bezpieczeństwo i wygodę przemieszczania się między wsiami, stanowiąc realną alternatywę dla ruchu samochodowego na tych odcinkach.

3. **Zaangażowanie społeczności i władz lokalnych:** Zrealizowane projekty pokazują, że lokalne władze reagują na potrzeby mieszkańców w obszarze mobilności. Inicjatywa budowy ścieżek rowerowych była odpowiedzią na postulaty społeczności (m.in. osoby z niepełnosprawnością, dla której brakowało bezpiecznej trasy). Wsparcie mieszkańców oraz aktywność władz (np. skuteczne pozyskanie dofinansowania z rządowego programu „Polski Ład” to atuty, które sprzyjają dalszej realizacji planów transportowych. Widoczne jest rosnące zainteresowanie jazdą na rowerze – już w pierwszych dniach po otwarciu nowych ścieżek wiele osób zaczęło z nich korzystać, co potwierdza zapotrzebowanie na tego typu infrastrukturę.
4. **Dogodne warunki do ruchu niezmotoryzowanego:** Poza dedykowanymi trasami, gmina posiada gęstą sieć lokalnych dróg o stosunkowo niewielkim natężeniu ruchu kołowego. Umożliwia to względnie bezpieczne poruszanie się rowerzystów i pieszych po terenie gminy nawet tam, gdzie brak wydzielonych ścieżek. Niewielkie odległości między miejscowościami sprzyjają wykorzystaniu roweru jako środka transportu codziennego, a czyste środowisko i brak uciążliwego przemysłu zachęcają do aktywnej mobilności.
5. **Gęsta sieć dróg o stosunkowo niewielkim natężeniu ruchu:** Gmina Przemęt wyróżnia się rozbudowaną siecią dróg gminnych i powiatowych, przy jednoczesnym umiarkowanym natężeniu ruchu drogowego. To atut, który stwarza bardzo dobre warunki do płynnego przemieszczania się i pozwala na bezpieczniejszą organizację ruchu niezmotoryzowanego. Korzystne warunki komunikacyjne sprzyjają rozwojowi alternatywnych form mobilności, takich jak ruch rowerowy, transport zbiorowy oraz inicjatywy współdzielenia pojazdów (np. car-sharing). Wprowadzenie dodatkowych rozwiązań uspokajających ruch samochodowy, a także inwestycje w infrastrukturę pieszo-rowerową, mogą jeszcze bardziej poprawić komfort codziennego przemieszczania się, zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i ograniczyć hałas drogowy.
6. **Niska liczba wypadków drogowych:** Statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Przemęt pokazują stosunkowo niską liczbę wypadków, co świadczy o dobrej jakości lokalnej infrastruktury oraz wysokiej kulturze jazdy

uczestników ruchu. Ten korzystny trend może być dodatkowo wzmocniony poprzez kontynuację działań edukacyjnych skierowanych do wszystkich użytkowników dróg oraz przez promowanie aktywnych, bezpiecznych form transportu, takich jak ruch pieszzy i rowerowy. Rozwój infrastruktury przyjaznej dla pieszych i rowerzystów oraz dalsze działania prewencyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą przyczynić się do jeszcze większego ograniczenia liczby wypadków na terenie gminy.

7. **Bliskość miejsc pracy:** Bliskość miejsc pracy w obrębie gminy Przemęt oraz w sąsiednich miejscowościach pozwala na ograniczenie codziennych dojazdów samochodowych. Stosunkowo niewielkie odległości sprzyjają wyborowi bardziej ekologicznych form transportu – takich jak rower czy piesze wędrówki – zwłaszcza przy dobrej jakości infrastruktury łączącej miejsca zamieszkania z miejscami pracy. Wzmacnianie transportu zbiorowego i rozwój sieci ścieżek rowerowych mogą dodatkowo zachęcić mieszkańców do rezygnacji z codziennego użytkowania samochodów, przyczyniając się do zmniejszenia emisji CO₂ i poprawy jakości powietrza w gminie.
8. **Wysoki potencjał rowerowy:** Gmina Przemęt dysponuje znacznym potencjałem rowerowym – duża część mieszkańców posiada własne rowery i wykorzystuje je zarówno w celach rekreacyjnych, jak i codziennych. To naturalny kapitał, który warto rozwijać poprzez rozbudowę spójnej sieci ścieżek rowerowych, tworzenie bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów oraz promocję jazdy na rowerze jako codziennego środka transportu. Inwestycje w infrastrukturę rowerową, a także inicjatywy edukacyjne i promocyjne, mogą znacząco przyczynić się do wzrostu udziału ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców, wspierając cele zrównoważonej mobilności.

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

1. **Fragmentacja i brak spójności sieci tras:** Mimo istnienia wielu szlaków rowerowych, ich układ ma charakter głównie rekreacyjny i nie tworzy jeszcze w pełni spójnej sieci do codziennych dojazdów. Wiele ścieżek to krótkie odcinki (np. 0,5–2 km) łączące pobliskie miejscowości, co w praktyce oznacza, że pomiędzy wieloma wsiami nadal brakuje ciągłych, bezpiecznych połączeń dla rowerzystów. Rozproszenie infrastruktury rowerowej utrudnia mieszkańcom swobodne przemieszczanie się po całej gminie bez użycia samochodu.
2. **Ograniczona infrastruktura towarzysząca dla rowerzystów:** Poza nowo oddanymi odcinkami, w gminie wciąż brakuje infrastruktury wspierającej cyklistów, takiej jak dedykowane miejsca odpoczynku, zadaszone wiaty, stojaki rowerowe przy obiektach użyteczności publicznej czy stacje naprawcze. Również

punkty ładowania rowerów elektrycznych (oraz innych pojazdów elektrycznych) są niemal nieobecne, co może hamować rozwój elektromobilności wśród mieszkańców posiadających e-rowery i pojazdy elektryczne.

3. **Słaba oferta transportu publicznego:** Transport zbiorowy na terenie gminy jest ograniczony – niewielka liczba połączeń autobusowych o niskiej częstotliwości sprawia, że mieszkańcy wsi mają utrudniony dostęp do komunikacji publicznej. Brak atrakcyjnej alternatywy w postaci sprawnego transportu publicznego powoduje silne uzależnienie od samochodu prywatnego nawet w przypadku podróży, które mogłyby być zastąpione przez rower czy autobus. Ponadto integracja różnych środków transportu praktycznie nie funkcjonuje (np. brakuje parkingów typu Park&Ride/Bike&Ride czy systemu wspólnego biletu), co dodatkowo ogranicza możliwość łączenia podróży rowerem i komunikacją zbiorową.
4. **Niewystarczające bezpieczeństwo i jakość infrastruktury drogowej:** W części miejscowości brakuje chodników lub wydzielonych pasów dla pieszych i rowerzystów, a standard dróg lokalnych bywa niewystarczający (dziurawe pobocza, słabe oznakowanie) – to wszystko zmniejsza bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Szczególnie w pobliżu szkół i obszarów o wzmożonym ruchu pieszym infrastruktura ochronna (chodniki, przejścia dla pieszych, oświetlenie) jest niekompletna. Obawy o bezpieczeństwo na drodze mogą zniechęcać część osób do przesiadki na rower.
5. **Niewystarczająca liczba punktów przesiadkowych:** Na terenie gminy Przemęt wciąż brakuje odpowiednio zaplanowanych miejsc umożliwiających łatwą i wygodną przesiadkę pomiędzy różnymi środkami transportu, takimi jak autobus, rower czy kolej. Obecne możliwości integracji środków komunikacji są ograniczone, co obniża elastyczność podróży mieszkańców i turystów. Rozwój nowoczesnych punktów przesiadkowych w kluczowych lokalizacjach – przy głównych przystankach autobusowych lub trasach rowerowych – mógłby znacząco poprawić wygodę podróżowania oraz zwiększyć zainteresowanie transportem zbiorowym i alternatywnymi formami mobilności. Lepsze skoordynowanie połączeń, dogodna infrastruktura przesiadkowa i skrócenie czasu oczekiwania na kolejny środek transportu to istotne elementy, które mogą podnieść efektywność systemu mobilności w całej gminie.
6. **Brak inteligentnych systemów transportowych:** W gminie Przemęt nadal nie funkcjonują inteligentne systemy transportowe (ITS), które w innych regionach skutecznie poprawiają zarządzanie ruchem i podnoszą jakość usług transportowych. Brakuje rozwiązań takich jak dynamiczna informacja pasażerska, aplikacje mobilne do planowania podróży czy systemy zarządzania

ruchem na skrzyżowaniach. Wdrożenie nowoczesnych technologii – np. tablic elektronicznych na przystankach, systemów monitorowania natężenia ruchu czy platform integrujących różne środki transportu – mogłoby zdecydowanie poprawić komfort podróżowania i dostępność informacji, a także zwiększyć zaufanie mieszkańców do usług transportu zbiorowego.

7. **Dominacja transportu samochodowego:** W codziennym przemieszczaniu się mieszkańców gminy Przemęt dominującą rolę odgrywa samochód osobowy. Silne uzależnienie od własnych pojazdów przyczynia się do wzrostu emisji spalin, zatłoczenia ulic w sezonie turystycznym oraz zwiększenia poziomu hałasu. Aby ograniczyć to zjawisko, konieczne jest aktywne promowanie alternatywnych form mobilności – takich jak rowery, autobusy lokalne czy wspólne przejazdy (carpooling). Rozbudowa infrastruktury rowerowej, poprawa jakości usług transportu zbiorowego oraz kampanie promujące korzyści ekologicznych i zdrowotnych form transportu są kluczowe, by zmieniać przyzwyczajenia komunikacyjne mieszkańców na bardziej zrównoważone.
8. **Brak motywacji do korzystania z transportu alternatywnego:** Obecnie w gminie Przemęt niewiele działań zachęca mieszkańców do wyboru alternatywnych form przemieszczania się zamiast samochodu. Brak programów motywacyjnych, takich jak preferencyjne ceny biletów autobusowych, systemy miejskich wypożyczalni rowerów czy wydarzenia typu „dzień bez samochodu”, powoduje, że mieszkańcy rzadko rozważają zmianę środka transportu. Aby przełamać ten schemat, niezbędne są skoordynowane kampanie edukacyjne i promocyjne, które w atrakcyjny sposób uświadomią korzyści zdrowotne, finansowe i środowiskowe płynące z korzystania z transportu publicznego, ruchu rowerowego oraz pieszych wędrówek. Programy zachęt powinny stać się integralnym elementem lokalnej polityki mobilności.
9. **Brak oświetlenia w niektórych miejscach:** W wielu miejscach gminy Przemęt drogi lokalne, ścieżki rowerowe oraz ciągi piesze są słabo oświetlone lub zupełnie pozbawione oświetlenia. Niedostateczne warunki widoczności, zwłaszcza po zmroku, obniżają poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu i mogą zniechęcać do wyboru pieszych i rowerowych form transportu. Inwestycje w energooszczędne, nowoczesne systemy oświetlenia ulicznego – takie jak lampy LED z inteligentnym sterowaniem natężeniem światła – poprawiłyby komfort i bezpieczeństwo mieszkańców oraz promowały korzystanie z bardziej ekologicznych środków transportu również poza godzinami dziennymi. Szczególny nacisk powinien być położony na doświetlenie przystanków autobusowych, przejść dla pieszych oraz głównych tras rowerowych.

10. **Wciąż niski poziom świadomości zrównoważonej mobilności:** Pomimo rosnącej popularności tematyki ochrony środowiska, wiedza mieszkańców Przemętu o znaczeniu zrównoważonej mobilności i jej korzyściach wciąż pozostaje ograniczona. Wiele osób nie łączy codziennych wyborów transportowych z wpływem na jakość powietrza, zdrowie publiczne czy zmiany klimatyczne. Konieczne jest wdrożenie szeroko zakrojonych kampanii edukacyjnych, które poprzez praktyczne przykłady i lokalne inicjatywy uświadomią mieszkańcom znaczenie zmniejszenia emisji, promowania ruchu pieszego i rowerowego oraz korzystania z transportu zbiorowego. Programy w szkołach, działania informacyjne w mediach lokalnych oraz aktywne promowanie wydarzeń związanych z mobilnością mogą znacząco przyczynić się do zmiany postaw i budowy kultury świadomej mobilności w gminie.

Szanse dla rozwoju mobilności w gminie Przemęt zostały scharakteryzowane w następujące sposób:

1. **Dostępne fundusze zewnętrzne:** Istnieje możliwość dalszego finansowania rozbudowy infrastruktury mobilności dzięki środkom z programów unijnych i krajowych. Priorytety polityki państwa sprzyjają inwestycjom w niskoemisyjny transport – w przyszłości gmina może ubiegać się o kolejne dotacje na ścieżki rowerowe, oświetlenie energooszczędne czy stacje ładowania (przykładem skutecznego wykorzystania takich środków jest wspomniane dofinansowanie z programu rządowego, które umożliwiło budowę nowych tras). Kontynuacja takiego wsparcia finansowego znacząco przyspieszyłaby realizację celów mobilności.
2. **Wzrost popularności rowerów i e-rowerów:** Ogólnospołeczne trendy wskazują na rosnące zainteresowanie aktywnością fizyczną, turystyką lokalną oraz ekologicznymi środkami transportu. Coraz więcej osób wybiera rower nie tylko rekreacyjnie, ale i w dojazdach do pracy czy szkoły – również na terenach pozamiejskich. Dynamicznie rośnie popularność rowerów elektrycznych, które pozwalają pokonywać większe odległości i ułatwiają jazdę osobom starszym lub o ograniczonej kondycji. Gmina Przemęt może wykorzystać ten trend, rozwijając infrastrukturę dostosowaną do e-rowerów (ładowarki, wypożyczalnie) i tym samym zachęcić kolejne grupy użytkowników do przesiadki na dwa koła.
3. **Potencjał rozwoju turystyki zrównoważonej:** Malownicze tereny gminy przyciągają turystów poszukujących wypoczynku blisko natury. Rozbudowa sieci tras rowerowych, połączona z promocją lokalnych atrakcji (np. szlaków tematycznych, zabytków, plaż i stanic wodnych), może przedłużyć czas pobytu turystów i zwiększyć dochody lokalnej społeczności. Istnieje szansa na

wykreowanie marki Przemętu jako przyjaznej rowerzystom destynacji turystycznej, co przełoży się na większą liczbę odwiedzających, zwłaszcza w sezonie letnim. To z kolei uzasadnia tworzenie kolejnych udogodnień – stacji obsługi rowerów, miejsc odpoczynku czy punktów informacyjnych – które dodatkowo poprawią jakość życia mieszkańców.

4. **Postęp technologiczny i innowacje w mobilności:** Rozwój nowoczesnych technologii transportowych stwarza możliwości skoku jakościowego w organizacji transportu na obszarach wiejskich. Przykładowo, wprowadzenie aplikacji mobilnych do planowania podróży czy zamawiania przejazdów (np. transport na żądanie) mogłoby usprawnić komunikację dla osób bez własnego auta. Również malejące koszty technologii OZE i magazynowania energii ułatwiają instalację stacji ładowania zasilanych energią słoneczną czy wiatrową, co gmina mogłaby wykorzystać, budując ekologiczne zaplecze dla elektromobilności. Innowacyjne rozwiązania – od inteligentnego oświetlenia przejść dla pieszych po systemy wypożyczalni rowerów – są coraz łatwiej dostępne i mogą zostać zaadaptowane na skalę lokalną, wspierając cele zrównoważonej mobilności.
5. **Rosnąca świadomość ekologiczna społeczeństwa:** Mieszkańcy coraz lepiej rozumieją potrzebę ochrony środowiska i korzyści płynące z ograniczania emisji z transportu. Trend ten przekłada się na większą akceptację dla inwestycji prorowerowych czy proekologicznych (jak ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miejscowości, strefy wolne od spalin, itp.). Wykorzystanie edukacji i promocji może dodatkowo wzmocnić tę świadomość – jest to szansa na zbudowanie kultury mobilności zrównoważonej, w której korzystanie z roweru, komunikacji publicznej czy pojazdów elektrycznych będzie postrzegane jako pożądaný społecznie standard, a nie wyrzeczenie.
6. **Integracja sieci komunikacyjnych z regionami/gminami sąsiednimi:** Wzmacnianie współpracy z sąsiednimi gminami i tworzenie zintegrowanych systemów transportowych stanowi szansę na budowę nowoczesnej i dostępnej sieci połączeń międzygminnych. Umożliwienie mieszkańcom łatwej przesiadki między różnymi środkami transportu – na przykład z autobusu na rower lub pociąg – poprawi dostępność komunikacyjną całego regionu i pomoże ograniczyć zależność od samochodu prywatnego. Inwestycje w rozwiązania intermodalne, takie jak systemy „Park & Ride” i „Bike & Ride”, mogą przyczynić się do zmniejszenia liczby pojazdów w centrach miejscowości i poprawy jakości przestrzeni publicznych. Spójne połączenia regionalne zwiększą mobilność mieszkańców, ułatwią dostęp do rynku pracy, edukacji i usług, a także pozytywnie wpłyną na spójność społeczną w skali ponadlokalnej.

7. **Rozwój transportu społecznościowego:** Wprowadzenie na terenie gminy Przemęt usług współdzielonego transportu, takich jak car-sharing czy ride-sharing, może stanowić skuteczną alternatywę dla posiadania własnego samochodu. Rozwój takich rozwiązań pozwoli ograniczyć liczbę pojazdów na drogach, zmniejszyć zatłoczenie oraz emisję szkodliwych substancji do atmosfery. Wsparcie dla inicjatyw współdzielenia pojazdów, połączone z rozbudową odpowiedniej infrastruktury (miejsca postojowe, ładowarki dla aut elektrycznych) oraz kampaniami promocyjnymi, może istotnie przyczynić się do budowy bardziej zrównoważonego i elastycznego systemu mobilności w gminie.
8. **Rozwój ekonomii współdzielenia (Sharing Economy):** Systemy współdzielone, takie jak rowery publiczne, elektryczne hulajnogi czy współdzielone samochody, mogą znacząco zwiększyć mobilność na krótkich dystansach i odciążyć lokalne drogi od nadmiaru ruchu samochodowego. Inwestycje w rozwój takich usług na terenie gminy Przemęt, zwłaszcza w miejscowościach o największym natężeniu ruchu i w rejonach atrakcyjnych turystycznie, mogą sprzyjać promocji aktywnego i ekologicznego stylu życia. Rozwiązania oparte na ekonomii współdzielenia doskonale wpisują się w ideę zrównoważonej mobilności, wspierając ochronę środowiska oraz poprawę dostępności komunikacyjnej dla szerokiej grupy mieszkańców.
9. **Wzrost atrakcyjności przestrzeni publicznych:** Inwestycje w rozwój przestrzeni przyjaznych pieszym i rowerzystom – takich jak nowe parki, chodniki, deptaki czy sieci ścieżek rowerowych – znacząco poprawiają jakość życia lokalnych społeczności. Przyjazna przestrzeń publiczna zachęca mieszkańców do większej aktywności fizycznej, sprzyja integracji społecznej i poprawia estetykę miejscowości. Ponadto inwestowanie w infrastrukturę dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu wspiera ograniczanie ruchu samochodowego, co przekłada się na mniejsze zanieczyszczenie powietrza, redukcję hałasu oraz wzrost atrakcyjności gminy jako miejsca do życia i odwiedzin.
10. **Wzrost siły nabywczej mieszkańców:** Wzrost siły nabywczej mieszkańców gminy Przemęt otwiera nowe możliwości inwestowania w bardziej ekologiczne środki transportu – takie jak samochody elektryczne, rowery miejskie, rowery elektryczne czy hulajnogi. Zwiększona dostępność finansowa sprzyja również inwestycjom w przyjazną środowisku infrastrukturę, taką jak stacje ładowania czy nowoczesne węzły przesiadkowe. Wzrost dochodów mieszkańców może stać się dodatkowym motorem napędowym transformacji w kierunku zrównoważonej mobilności, przyspieszając tempo adaptacji nowych, ekologicznych rozwiązań transportowych.

Zagrożenia dla mobilności w gminie Przemęt z kolei widziane są w sposób następujący:

1. **Dominacja transportu samochodowego:** Jak w wielu gminach wiejskich, przyzwyczajenia komunikacyjne mieszkańców Przemętu są silnie związane z samochodem. Jeśli alternatywy nie będą wystarczająco dogodne, istnieje ryzyko, że pomimo rozbudowy infrastruktury rowerowej i oferowania transportu publicznego, większość osób i tak pozostanie przy własnych autach. Wzrost liczby samochodów na drogach lokalnych oznacza nie tylko większe zanieczyszczenie powietrza i hałas, ale także rosnące zagrożenie wypadkami z udziałem pieszych i rowerzystów, co może zniechęcić potencjalnych użytkowników tras rowerowych.
2. **Ograniczenia finansowe i administracyjne:** Realizacja ambitnej polityki transportowej może napotkać bariery w postaci ograniczonych środków budżetowych, konkurencyjnych priorytetów inwestycyjnych lub długotrwałych procedur administracyjnych. Ryzyko opóźnień lub rezygnacji z planowanych inwestycji (np. w przypadku zmiany koniunktury gospodarczej, cięć dotacji zewnętrznych czy zmian politycznych) stanowi poważne zagrożenie dla konsekwentnego wdrażania założeń planu mobilności. Również późniejsze utrzymanie infrastruktury (konieczność konserwacji ścieżek, naprawy oświetlenia, serwis stacji ładowania) będzie generować koszty – ich niedoszacowanie mogłoby doprowadzić do degradacji jakości nowo powstałej infrastruktury.
3. **Niekorzystne czynniki demograficzne:** Jeśli w dłuższej perspektywie w gminie zaznaczy się trend starzenia się populacji lub odpływu młodych mieszkańców do większych miast, popyt na usługi transportu zbiorowego i inicjatywy pro-rowerowe może być mniejszy od zakładanego. Starsze społeczeństwo częściej ma ograniczenia zdrowotne utrudniające jazdę na rowerze, a równocześnie może potrzebować specjalnych rozwiązań komunikacyjnych (transport medyczny, door-to-door). Zmniejszenie liczby aktywnych użytkowników infrastruktury stanowi zagrożenie dla efektywności ekonomicznej inwestycji oraz dla utrzymania częstotliwości połączeń komunikacji publicznej.
4. **Warunki klimatyczne i sezonowość ruchu:** Klimat umiarkowany sprawia, że warunki do podróży rowerowych w Polsce są silnie uzależnione od pogody. W miesiącach zimowych oraz podczas niesprzyjającej aury (deszcze, upały) znacznie spada liczba rowerzystów. Efektem może być sezonowość wykorzystania infrastruktury – latem ścieżki będą oblegane, a zimą niemal puste. Ta nierównomierność stanowi wyzwanie w utrzymaniu rentowności np.

wypożyczalni rowerów czy regularności kursowania autobusów. Dodatkowo, intensywne użytkowanie tras w sezonie turystycznym może prowadzić do ich szybszego zużycia, a nawet konfliktów między lokalnymi mieszkańcami a turystami (np. zatłoczenie ścieżek, dewastacja przyrody).

5. **Inercja i opór przed zmianą:** Wprowadzenie niektórych elementów planu (jak ograniczenie ruchu aut w wybranych strefach, zmiany organizacji ruchu czy inwestycje kosztem miejsc parkingowych) może spotkać się z oporem części mieszkańców lub interesariuszy. Przyzwyczajenia komunikacyjne i sceptycyzm wobec nowych rozwiązań (np. nieufność do pojazdów elektrycznych lub systemów współdzielenia) mogą spowolnić tempo zmian. Negatywne nastawienie lub niewystarczające zrozumienie korzyści płynących z planowanych działań stanowi zagrożenie dla ich pełnego wdrożenia – dlatego tak ważne będzie prowadzenie dialogu społecznego i kampanii informacyjnych towarzyszących realizacji polityki mobilności.
6. **Niekorzystne trendy konsumpcyjne:** Silne przywiązanie mieszkańców gminy Przemęt do posiadania własnych samochodów oraz rosnący konsumpcjonizm mogą stanowić istotne wyzwanie dla wdrażania zasad zrównoważonej mobilności. Wysoka wartość społeczna przypisywana prywatnym pojazdom utrudnia promocję alternatywnych form transportu, takich jak transport zbiorowy, ruch rowerowy czy systemy współdzielenia. Przełamanie tych tendencji będzie wymagało konsekwentnych działań: intensywnych kampanii informacyjnych, budowy atrakcyjnych alternatyw transportowych oraz inwestycji w nowoczesne i wygodne rozwiązania mobilności współdzielonej, które skutecznie konkurować będą z indywidualnym autem
7. **Zmiany w przepisach i politykach:** Otoczenie prawne w obszarze ochrony środowiska i zrównoważonej mobilności podlega dynamicznym zmianom – zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim. Nowe regulacje mogą wymagać korekt w istniejących strategiach i planach mobilności gminy Przemęt, generując dodatkowe koszty oraz wymuszając zmiany w harmonogramie realizacji inwestycji. Wyzwanie stanowić będzie nie tylko bieżące dostosowanie projektów do nowych wymogów (np. w zakresie standardów emisji czy efektywności energetycznej), ale również utrzymanie elastyczności strategicznej, która pozwoli gminie aktywnie reagować na nadchodzące zmiany legislacyjne.
8. **Wzrost kosztów energii i paliw:** Choć Plan rozwoju mobilności w gminie Przemęt opiera się na promowaniu technologii niskoemisyjnych, takich jak pojazdy elektryczne, rosnące ceny energii elektrycznej mogą negatywnie wpłynąć na opłacalność ich wdrażania. Jednocześnie wzrost kosztów tradycyjnych paliw – choć może ograniczać korzystanie z samochodów

spalinowych – podnosi również długoterminowe koszty utrzymania infrastruktury transportowej, wpływając m.in. na koszty przewozów publicznych czy utrzymania taboru. Wysokie ceny energii mogą utrudnić mieszkańcom i instytucjom przejście na bardziej ekologiczne rozwiązania transportowe, spowalniając realizację celów związanych z ograniczaniem emisji

Podsumowanie SWOT

Mocne strony

Gmina Przemęt posiada wiele atutów, które sprzyjają realizacji strategii zrównoważonej mobilności. Atrakcyjne położenie w otoczeniu licznych jezior i terenów chronionych Przemęckiego Parku Krajobrazowego stwarza dogodne warunki do rozwoju aktywnej mobilności – pieszej, rowerowej oraz ekologicznej turystyki. Czyste środowisko, brak uciążliwego przemysłu oraz stosunkowo niewielkie natężenie ruchu drogowego na terenie gminy pozytywnie wpływają na jakość życia mieszkańców i sprzyjają rozwojowi transportu niskoemisyjnego. Rozwijająca się sieć tras rowerowych, rosnące wykorzystanie rowerów w codziennych dojazdach oraz bogata oferta szlaków turystycznych wspierają aktywną mobilność. Gęsta sieć dróg lokalnych o umiarkowanym ruchu stwarza bezpieczne warunki dla pieszych i rowerzystów. Stosunkowo niewielkie odległości do miejsc pracy oraz wysoki potencjał społeczności rowerowej zwiększają szanse na dalszy rozwój form transportu przyjaznych środowisku. Stabilny poziom bezpieczeństwa na drogach oraz zaangażowanie mieszkańców w inicjatywy związane z ochroną środowiska są dodatkowymi atutami Przemętu.

Słabe strony

Pomimo licznych walorów, gmina Przemęt zmagą się z pewnymi ograniczeniami, które mogą spowalniać proces transformacji mobilności. Wciąż istnieją istotne braki w infrastrukturze pieszo-rowerowej, zwłaszcza w zakresie ciągłości tras i bezpieczeństwa ich użytkowania. Fragmentaryczna sieć ścieżek rowerowych, niewystarczające oświetlenie wielu dróg lokalnych oraz brak wystarczającej liczby punktów przesiadkowych ograniczają dostępność alternatywnych form przemieszczania się. Oferta transportu publicznego pozostaje ograniczona zarówno pod względem zasięgu, jak i częstotliwości kursów, co utrudnia rezygnację z transportu indywidualnego. Brak nowoczesnych systemów ITS, niewystarczająca liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz słabe powiązania transportowe z gminami sąsiednimi zmniejszają konkurencyjność komunikacji zbiorowej. Dodatkowo, niski poziom motywacji do korzystania z transportu alternatywnego i ograniczona

świadomość korzyści płynących ze zrównoważonej mobilności pozostają wyzwaniem do przezwyciężenia.

Szanse

Gmina Przemęt ma znaczące szanse na dynamiczny rozwój systemu zrównoważonej mobilności, zwłaszcza dzięki dostępności środków unijnych i krajowych przeznaczonych na infrastrukturę pieszo-rowerową, elektromobilność oraz integrację transportu publicznego. Współpraca z sąsiednimi gminami w zakresie budowy spójnej sieci transportowej oraz rozwój systemów przesiadkowych może znacząco poprawić mobilność regionalną. Rosnąca świadomość ekologiczna mieszkańców, wzrost popularności transportu współdzielonego (car-sharing, rowery miejskie) oraz dynamiczny rozwój technologii transportowych, takich jak inteligentne systemy zarządzania ruchem i aplikacje mobilne, stwarzają nowe możliwości poprawy jakości usług transportowych. Potencjał turystyczny Przemętu, związany z jeziorami, szlakami rowerowymi i atrakcyjnym krajobrazem, może wspierać rozwój zrównoważonej turystyki i lokalnej gospodarki.

Zagrożenia

Realizacja strategii zrównoważonej mobilności w gminie Przemęt może napotkać na szereg zagrożeń. Ograniczone możliwości budżetowe gminy mogą utrudnić terminową realizację inwestycji i zmusić do ograniczania zakresu planowanych działań. Silne przywiązanie mieszkańców do indywidualnych samochodów oraz możliwy opór społeczny wobec ograniczania ruchu samochodowego i wprowadzania stref niskiej emisji mogą spowalniać zmiany. Wzrost kosztów energii i paliw może wpłynąć negatywnie na opłacalność rozwoju elektromobilności, a dynamiczne zmiany legislacyjne w obszarze ochrony środowiska mogą wymagać szybkiej adaptacji strategii, generując dodatkowe obciążenia finansowe. Dalsza dominacja transportu samochodowego oraz niedostosowanie infrastruktury do zmian demograficznych (starzejące się społeczeństwo) mogą pogłębiać wykluczenie transportowe i zwiększać koszty utrzymania istniejącego systemu transportowego.

Wnioski

Aby skutecznie przeprowadzić transformację w kierunku zrównoważonej mobilności, gmina Przemęt powinna konsekwentnie rozwijać alternatywne formy transportu – w szczególności rozbudowywać sieć tras rowerowych, poprawiać dostępność i jakość transportu publicznego oraz wdrażać rozwiązania sprzyjające intermodalności i współdzieleniu środków transportu. Kluczowe będzie także intensywne

wykorzystywanie dostępnych środków zewnętrznych na modernizację infrastruktury oraz wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem.

Niezbędne będą równoległe działania edukacyjne, kampanie informacyjne oraz programy motywujące mieszkańców do zmiany nawyków transportowych na bardziej ekologiczne. Dzięki dobrze zaplanowanym inwestycjom, skutecznej promocji oraz aktywnemu zaangażowaniu lokalnej społeczności, gmina Przemęt ma szansę stać się przykładem gminy wiejskiej nowej generacji – bezpiecznej, ekologicznej i dostępnej dla wszystkich mieszkańców.

4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Przemęt

W warunkach dynamicznych przemian technologicznych, klimatycznych oraz społeczno-ekonomicznych – takich jak postępująca cyfryzacja, zmiany klimatyczne, zmiany na rynku pracy czy rosnące oczekiwania wobec jakości życia – tradycyjne podejście do planowania transportu staje się niewystarczające. W takim kontekście szczególnego znaczenia nabierają scenariusze rozwoju mobilności – nie jako klasyczne prognozy oparte na danych liczbowych, lecz jako narzędzia strategicznej refleksji. Umożliwiają one zrozumienie możliwych ścieżek rozwoju w zależności od podejmowanych decyzji, poziomu zaangażowania interesariuszy oraz dostępnych zasobów instytucjonalnych i finansowych. Scenariusze pełnią funkcję swoistego kompasu – pozwalają ocenić skutki różnych wyborów oraz zidentyfikować „punkty zwrotne”, które mogą przesądzić o przyszłym kształcie systemu mobilności. W odniesieniu do gminy Przemęt opracowano trzy scenariusze rozwoju, które są ze sobą porównywalne pod względem układu strukturalnego, ale reprezentują odmienne podejścia do wyzwań zidentyfikowanych w diagnozie PZMM – takich jak dominacja samochodu, znikoma oferta transportu zbiorowego, nieciągłość infrastruktury rowerowej i pieszej czy rozproszona zabudowa skutkująca wykluczeniem komunikacyjnym niektórych miejscowości i sezonowymi przeciążeniami ruchem turystycznym.

Przedstawione warianty to:

- **Scenariusz bazowy** – zakładający kontynuację obecnych trendów, niewielkie tempo zmian oraz realizację nielicznych inwestycji bez głębszej transformacji systemowej. Jest to scenariusz „inercyjny”, pokazujący skutki braku strategicznych działań lub ich fragmentarycznego wdrażania.
- **Scenariusz aktywności mobilnej** – ukierunkowany na kompleksową zmianę modelu mobilności: przejście od dominacji samochodu ku zdrowej, niskoemisyjnej i dostępnej mobilności, której filarami są transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy, infrastruktura integracyjna oraz cyfrowe usługi wspierające planowanie podróży.
- **Scenariusz przejściowy** – będący wariantem kompromisowym, zakładającym ewolucyjne wdrażanie zrównoważonej mobilności. Opiera się na założeniu, że nawet w warunkach ograniczonych zasobów możliwe jest stopniowe wprowadzanie zmian, testowanie rozwiązań i budowanie kultury mobilności poprzez praktyczne działania.

Każdy z tych scenariuszy został poddany ocenie w odniesieniu do kluczowych kategorii rozwoju: organizacji i zarządzania mobilnością, infrastruktury, usług transportu zbiorowego, cyfryzacji oraz aspektów środowiskowych, społecznych i zdrowotnych. Porównanie scenariuszy w ujęciu radarowym zaprezentowano w dalszej części rozdziału. Wybór scenariusza nie jest wyłącznie decyzją inżynierską – to tak naprawdę wybór ścieżki rozwoju lokalnego. Pytanie brzmi, czy mobilność ma służyć jedynie przemieszczaniu się, czy także poprawie jakości życia, zdrowia, spójności społecznej i transformacji klimatycznej. Gmina Przemęt jako obszar o rozległej, rozproszonej strukturze osadniczej oraz bogatych walorach przyrodniczych i rekreacyjnych (liczne jeziora, Przemęcki Park Krajobrazowy), stoi dziś przed decyzją, jak wykorzystać mobilność jako siłę napędową zrównoważonego rozwoju.

4.1. Scenariusz bazowy („business as usual”)

Scenariusz bazowy stanowi punkt odniesienia dla planowania strategicznego i obraz tego, jak może kształtować się system mobilności w gminie Przemęt do 2030 roku, jeśli nie zostaną podjęte skoordynowane działania na rzecz wdrożenia zasad zrównoważonego rozwoju. Nie jest to scenariusz katastroficzny, ale ukazuje ryzyko powolnego dryfowania systemu transportowego w stronę strukturalnego impasu: dalszego uzależnienia od samochodu, utrwalania rozproszonej zabudowy, utraty efektywności przestrzennej oraz pogłębiania się nierówności w dostępie do mobilności. Choć pewne inicjatywy są podejmowane – np. budowa nowych ścieżek rowerowych (jak odcinki Błotnica–Radomierz czy Błotnica–Starkowo) – to ich oddziaływanie jest ograniczone przez brak spójnej wizji, struktury wdrożeniowej i determinacji do zmiany modelu mobilności.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

W tym wariantcie nie powstaje żadna nowa instytucjonalna forma koordynacji działań w zakresie mobilności. Gmina Przemęt, nawet dysponując strategicznym dokumentem mobilności, nie wdraża jego zapisów w sposób systemowy. Inwestycje realizowane są punktowo i często reaktywnie – pod presją doraźnych zgłoszeń mieszkańców – a nie w oparciu o obiektywną analizę potrzeb i spójną hierarchię działań. Nie zostaje powołany międzywydziałowy zespół ds. mobilności, a dokumenty planistyczne (np. miejscowe plany zagospodarowania, plany inwestycyjne, budżet) nie są aktualizowane pod kątem spójności z celami zrównoważonej mobilności. Dominuje tradycyjne podejście infrastrukturalne, zorientowane na utrzymanie i rozbudowę układu drogowego. Planowanie przestrzenne nie przeciwdziała dalszemu rozlewaniu

się zabudowy na terenie gminy ani nie wspiera rozwoju usług w lokalnych centrach wsi, co utrwala model uzależnienia od samochodu jako podstawowego środka transportu.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Mieszkańcy kontynuują dotychczasowe nawyki oparte na codziennym użytkowaniu samochodu. Zdecydowana większość osób przemieszcza się autem, przy czym w strukturze celów podróży dominują dojazdy do pracy, codzienne zakupy oraz odwożenie dzieci do szkół. Transport zbiorowy postrzegany jest jako zawodny lub wręcz niedostępny – korzystają z niego głównie uczniowie dojeżdżający do szkół, a poza tym grono osób bez alternatywy. Udział roweru w podróżach codziennych pozostaje marginalny – poza sezonem letnim większość mieszkańców rezygnuje z jazdy ze względu na duże odległości, brak ciągłości infrastruktury oraz obawy o bezpieczeństwo na ruchliwych drogach. Ruch pieszcy ogranicza się w praktyce do poruszania się na bardzo krótkich dystansach wewnątrz miejscowości, gdyż odległości między miejscowościami są zbyt duże, by pokonywać je pieszo. Powielanie się utartych wzorców transportowych utrwała się także w młodym pokoleniu – dzieci od najmłodszych lat przyzwyczajane są do samochodowych dowozów, a samodzielność komunikacyjna młodzieży nie poprawia się (brak możliwości dojazdu transportem publicznym zmusza do zdania się na podwózki lub własne pojazdy w przyszłości). Seniorzy oraz osoby z niepełnosprawnościami pozostają w dużej mierze zależni od rodziny lub lokalnych sieci wsparcia sąsiedzkiego w zaspokajaniu potrzeb mobilności.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Infrastruktura rowerowa i pieszca rozwija się w sposób fragmentaryczny. Nowe odcinki powstają ad hoc, często jako „produkt uboczny” modernizacji dróg, bez wcześniejszej analizy spójności sieci i priorytetów funkcjonalnych. Nie są realizowane inwestycje celowo łączące poszczególne sołectwa z sobą lub z sąsiednimi ośrodkami miejskimi, ani trasy rowerowe do miejsc o największym natężeniu ruchu codziennego. Utrzymuje się dominacja tras typowo rekreacyjnych (np. wokół jezior i w obrębie parku krajobrazowego), co ogranicza użyteczność roweru jako środka codziennego transportu dla mieszkańców. Transport zbiorowy pozostaje w stagnacji i na bardzo ograniczonym poziomie. Poza autobusami szkolnymi i nielicznymi kursami powiatowymi brak istotnych usprawnień w ofercie przewozowej – istniejące linie nie są dostosowane do rzeczywistego rytmu życia mieszkańców, brakuje synchronizacji (np. z połączeniami kolejowymi dostępnymi w sąsiednich gminach), a weekendy i godziny pozaszczytowe wciąż stanowią „białą plamę” pozbawioną komunikacji. W gminie nie funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy, a przesiadanie się między środkami

transportu (np. z autobusu na pociąg w Wolsztynie lub Lesznie) jest niewygodne i czasochłonne. Nie ma mowy o integracji taryfowej, gdyż brakuje jednolitego systemu biletowego. Inteligentne systemy transportowe (ITS) są ograniczone do minimum – brak dynamicznej informacji pasażerskiej, zintegrowanej aplikacji mobilnej czy elektronicznych biletów, co pogłębia dysproporcję między transportem indywidualnym a publicznym.

Aspekty środowiskowe i zdrowotne

Scenariusz bazowy zakłada dalszy wzrost liczby pojazdów spalinowych na drogach gminy, co skutkuje rosnącym poziomem hałasu i emisji zanieczyszczeń powietrza – szczególnie wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych (np. w centrum Przemętu i na trasach przelotowych przez gminę) oraz w okresach wzmożonego ruchu turystycznego. W miesiącach letnich, gdy nasila się ruch turystów zmierzających nad jeziora lub przejeżdżających przez Przemęcki Park Krajobrazowy, pojawiają się lokalne przeciążenia infrastruktury drogowej i zwiększona emisja spalin, której nie kompensują alternatywne formy transportu (brak zorganizowanych dojazdów zbiorowych dla turystów). Aktywność fizyczna mieszkańców utrzymuje się na niskim poziomie. Zaniedbana infrastruktura pieszka i brak bezpiecznych tras między miejscowościami ograniczają mobilność pieszą, a ruch rowerowy ma charakter głównie sezonowy i rekreacyjny. Tylko niewielka część społeczności korzysta z roweru poza latem, co oznacza, że potencjalne korzyści zdrowotne wynikające z aktywnej mobilności są niewykorzystane. Problemy zdrowotne związane z brakiem ruchu oraz zanieczyszczeniami (m.in. choroby układu oddechowego, rosnąca otyłość wśród dzieci) nie są adresowane poprzez żadne skoordynowane działania edukacyjne ani lokalne polityki prozdrowotne powiązane z mobilnością.

Skutki przestrzenne i społeczne

Pogłębia się rozproszony model osadniczy – nowe domy i przedsięwzięcia powstają w różnych częściach gminy (zwłaszcza w atrakcyjnych rejonach nad jeziorami, jak okolice Osłonina czy Olejnicy) bez zapewnienia im odpowiedniej dostępności transportem zbiorowym. Taki rozwój przestrzenny wymusza dalsze korzystanie z samochodu nawet do podstawowych potrzeb i czyni obsługę komunikacyjną tych terenów jeszcze trudniejszą w przyszłości. W okresach szczytowych pewne obszary gminy stają się zatłoczone ruchem. Na przykład drogi dojazdowe do popularnych ośrodków nad jeziorami często korkują się w letnie weekendy, co obniża jakość tych przestrzeni rekreacyjnych i powoduje uciążliwości dla lokalnych mieszkańców. Brak alternatywnych środków transportu dla turystów oznacza również większe obciążenie środowiska przyrodniczego (hałas, zanieczyszczenia) w najcenniejszych przyrodniczo

zakątkach gminy. Grupy mieszkańców zależne od transportu innego niż własne auto – młodzież, seniorzy, osoby nieposiadające samochodu – doświadczają poważnych ograniczeń mobilności i wynikającej z tego izolacji społecznej. Utrudniony dojazd do szkół ponadpodstawowych, ośrodków zdrowia, urzędów czy choćby na lokalne wydarzenia kulturalne sprawia, że osoby te muszą polegać na pomocy innych lub rezygnować z pewnych aktywności. W efekcie pogłębiają się nierówności społeczne w dostępie do usług i możliwości rozwoju. Jednocześnie przestrzenie publiczne w centrach wsi nie ulegają poprawie – nadal dominują tam samochody (zarówno w ruchu, jak i parkowaniu), co odbiera tym miejscom potencjał bycia przyjaznym miejscem spotkań mieszkańców.

Ryzyka i długofalowe konsekwencje

- Rosnące koszty utrzymania rozległej infrastruktury drogowej i jej obciążenie przez wzmożony ruch (w tym ruch tranzytowy przebiegający przez obszar gminy).
- Trwałe wykluczenie komunikacyjne niektórych sołectw i marginalizacja peryferyjnych części gminy pozbawionych dostępu do sprawnego transportu.
- Brak możliwości sięgnięcia po zewnętrzne środki finansowe (np. fundusze unijne) ze względu na niespełnienie wymogów zrównoważonej mobilności i brak wdrażania jej zasad.
- Utrata zaufania społecznego do działań władz w obszarze transportu – pojawia się syndrom „strategii na papierze”, czyli poczucie, że plany istnieją tylko teoretycznie i nie przekładają się na realne zmiany.
- Utrwalenie modelu „mobilności ekskluzywnej” – dostęp do sprawnego przemieszczania się staje się wypadkową posiadania własnego samochodu, co wyklucza znaczną część społeczeństwa z pełnego uczestnictwa w życiu gospodarczym i społecznym.

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

Scenariusz aktywności mobilnej zakłada transformację systemu mobilności w gminie Przemęt w kierunku modelu zintegrowanego, niskoemisyjnego, bezpiecznego i zdrowego. W tym wariantcie mobilność przestaje być wyłącznie kwestią infrastruktury, a staje się elementem codziennego stylu życia mieszkańców, współtworzonym przez lokalną wspólnotę. Zakłada się, że zmiany są rezultatem nie tylko decyzji politycznych i inwestycji infrastrukturalnych, ale też działań edukacyjnych oraz przemian kulturowych – mobilność staje się usługą publiczną, prozdrowotną i środowiskową.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

Powstaje międzywydziałowy zespół ds. mobilności, który koordynuje wdrażanie strategii i zapewnia integrację działań między różnymi komórkami urzędu. Gmina staje się liderem współpracy z sąsiednimi samorządami (oraz władzami powiatowymi) w zakresie organizacji transportu zbiorowego, rozwoju infrastruktury rowerowej o znaczeniu ponadgminnym oraz integracji taryfowej. Wprowadzane zostają lokalne standardy projektowania infrastruktury pieszo-rowerowej oraz swoisty „kodeks inwestycyjny”, oparty na zasadzie oceny mobilnościowej każdego projektu infrastrukturalnego (tj. badaniu, jak planowana inwestycja wpływa na dostępność i zrównoważoną mobilność). Strategiczne dokumenty z obszaru planowania przestrzennego i inwestycji (miejscowe plany zagospodarowania, wieloletnie plany inwestycyjne, budżet gminy) są aktualizowane w duchu mobilności kompaktowej. Oznacza to wdrożenie działań ograniczających dalszą suburbanizację i rozlewanie się zabudowy, preferowanie lokalizacji nowych usług i zabudowy mieszkaniowej w centrach istniejących miejscowości oraz lepszą integrację funkcji przestrzennych (tak, aby codzienne potrzeby można było realizować blisko miejsca zamieszkania). Polityka przestrzenna ukierunkowana jest na tworzenie bardziej zwartych, dostępnych struktur osadniczych, co ułatwia organizację transportu publicznego i sprzyja ruchowi pieszemu oraz rowerowemu.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Mobilność przestaje być uzależniona od posiadania samochodu. Mieszkańcy świadomie wybierają środek transportu w zależności od celu podróży, odległości i pory dnia: pieszo pokonują krótkie dystanse do lokalnego sklepu, kościoła czy na pocztę we własnej wsi, rowerem dojeżdżają do pracy w pobliskiej miejscowości lub załatwiają sprawy w sąsiednim sołectwie, autobusem docierają do miasta powiatowego na targ czy do urzędów, a pociągiem (dzięki dogodnym dowozom do stacji w sąsiednich gminach) udają się do większego miasta wojewódzkiego. Nawet indywidualne urządzenia transportu, jak hulajnogi elektryczne, znajdują zastosowanie przy pokonywaniu krótkich odcinków w obrębie wsi lub jako dojazd do przystanku. Zmienia się również postrzeganie przestrzeni publicznej: chodzenie pieszo i jazda rowerem stają się czymś normalnym – powszechnym elementem życia codziennego, a nie wyjątkiem zarezerwowanym dla tych, którzy nie mają auta. Wzrasta akceptacja społeczna dla polityk ograniczających dominację samochodów w newralgicznych obszarach. Mieszkańcy dostrzegają korzyści płynące z uspokojenia ruchu w centrach miejscowości i w rejonach wypoczynkowych – otoczenie szkół, ryneczki i główne place stają się cichsze, czystsze, bezpieczniejsze, a przestrzenie nad jeziorami bardziej

przyjazne dla pieszych i rowerzystów. Wspólna przestrzeń zaczyna pełnić funkcję integrującą społeczność, zachęcając do spędzania czasu na zewnątrz i udziału w życiu sąsiedzkim, co dodatkowo wzmacnia poparcie dla dalszych proekologicznych zmian w mobilności.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Transport publiczny:

- Powstaje zintegrowana sieć połączeń autobusowych z uwzględnieniem dowozów do najbliższych stacji kolejowych poza gminą (m.in. w Wolsztynie) oraz bezpośrednich połączeń między wszystkimi większymi miejscowościami gminy. Rozkłady jazdy zostają zharmonizowane z potrzebami mieszkańców – autobusy kursują częściej w godzinach szczytu i zapewniają dojazd do pracy, szkół i na zakupy, a także umożliwiają przesiadki na pociągi regionalne.
- Przystanki autobusowe na terenie gminy są kompleksowo modernizowane – zyskują nowe wiaty, oświetlenie, ładowarki USB do urządzeń mobilnych, stojaki na rowery, a także tablice z dynamiczną informacją pasażerską powiązaną z aplikacją mobilną. Dzięki temu korzystanie z komunikacji zbiorowej staje się wygodniejsze i bardziej przewidywalne dla pasażerów.
- Wprowadza się usługę transportu na żądanie w słabiej zaludnionych miejscowościach oraz w godzinach pozaszczytowych. Umożliwia to zapewnienie podstawowej mobilności tam, gdzie regularne linie nie są opłacalne. Ponadto wdrożony zostaje elektroniczny system biletowy w formule „bilet+kolej”, integrujący lokalne autobusy z połączeniami kolejowymi – pasażerowie mogą na jednym bilecie odbyć podróż łączoną, co zachęca do pozostawienia samochodu przy podróżach poza gminę.

Infrastruktura pieszo-rowerowa:

- Tworzona jest modułarna sieć tras rowerowych łącząca wszystkie sołectwa gminy. Główne ciągi powstają wzdłuż kluczowych dróg powiatowych i gminnych, zapewniając bezpieczne połączenia między miejscowościami. Priorytetowo realizowane są brakujące odcinki zwiększające spójność sieci (np. domknięcie połączenia Błotnica–Radomierz oraz trasa Błotnica–Starkowo), tak aby każdy mieszkaniec gminy miał możliwość dotarcia rowerem do centralnej części gminy lub do sąsiednich gmin.
- W obrębie większych miejscowości (Przemęt, Kaszczor, Mochy i inne) powstają nowe ciągi pieszo-rowerowe wzdłuż głównych ulic, zapewniające wygodne i bezpieczne dojście do szkół, sklepów, kościołów czy nad jeziora. Istniejące chodniki są remontowane i poszerzane tam, gdzie to możliwe, by dopuszczać

ruch rowerowy, a na skrzyżowaniach instalowane są azyle dla pieszych i przejazdy rowerowe. Dzięki temu przestrzeń drogową udaje się dzielić bardziej sprawiedliwie pomiędzy wszystkich użytkowników.

- Rozwijana jest sieć lokalnych „minihubów mobilności”, zlokalizowanych przy ważnych punktach w każdej większej wsi – takich jak szkoły, ośrodki zdrowia, centra wsi oraz główne przystanki. Minihuby wyposażone są w zadaszenia (wiaty) z miejscem do odpoczynku, parkingi rowerowe, punkty naprawy rowerów, a także tablice informacyjne z mapą lokalnych tras i rozkładami jazdy. Pełnią one rolę małych węzłów przesiadkowych, gdzie można bezpiecznie zostawić rower i przesiąść się na autobus lub wspólnie umówiony transport, a także centrum informacji o mobilności dla okolicznych mieszkańców.

ITS i cyfryzacja:

- Powstaje nowoczesny system informacji pasażerskiej z dynamicznymi tablicami elektronicznymi na kluczowych przystankach (np. w Przemęcie, Kaszczorze, przy ważnych węzłach przesiadkowych). Tablice pokazują rzeczywiste czasy przyjazdu autobusów, a zintegrowana aplikacja mobilna umożliwia sprawdzenie rozkładów wszystkich środków transportu (autobusów gminnych, połączeń kolejowych w regionie, a także dostępności ewentualnych rowerów publicznych).
- Rozwijana jest platforma „Mobilny Przemęt” – wielofunkcyjne narzędzie internetowe i mobilne, które pozwala mieszkańcom m.in. rezerwować przejazdy w systemie transportu na żądanie, zgłaszać potrzeby lub problemy związane z infrastrukturą (np. uszkodzenia dróg, brak chodnika), uczestniczyć w konsultacjach społecznych dotyczących planowanych zmian (poprzez sondy, ankiety) oraz na bieżąco śledzić efekty wdrażania planu (np. poprzez publikację wskaźników mobilności, takich jak natężenie ruchu, liczba pasażerów komunikacji itp.). Cyfryzacja staje się ważnym wsparciem zarządzania mobilnością, zwiększając przejrzystość działań i angażując społeczność w współtworzenie systemu transportowego.

Aspekty środowiskowe, zdrowotne i edukacyjne

Ograniczenie ruchu samochodowego w najbardziej wrażliwych obszarach (w centrach wsi, przy szkołach oraz na terenie parku krajobrazowego) oraz rozwój zielonej infrastruktury przy drogach przyczyniają się do zauważalnej poprawy stanu środowiska. Nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż nowych tras rowerowych, tworzenie „zielonych przystanków” obsadzonych roślinnością oraz planowanie parków linearnych nad brzegami jezior skutkują lepszą jakością powietrza i mikroklimatem sprzyjającym mieszkańcom. Hałas drogowy zostaje zredukowany, zwłaszcza tam,

gdzie ruch aut ustępuje miejsca strefom pieszym lub uspokojonemu ruchowi. W rezultacie centra wsi stają się bardziej przyjazne do życia, co doceniają zarówno mieszkańcy, jak i odwiedzający gminę turyści. Wzrasta aktywność fizyczna mieszkańców – spacerowanie oraz dojazdy rowerem stają się codzienną praktyką dla osób w różnym wieku. Dzieci i młodzież częściej chodzą pieszo lub jeżdżą rowerami do szkół, korzystając z bezpiecznej infrastruktury. Osoby dorosłe podejmują aktywne formy dojazdu do pracy lub na zakupy, wiedząc, że infrastruktura jest komfortowa, a otoczenie bezpieczne. W dłuższej perspektywie przekłada się to na poprawę wskaźników zdrowia publicznego: mniejszą zapadalność na choroby cywilizacyjne związane z brakiem ruchu (otyłość, choroby układu krążenia) oraz choroby oddechowe związane z zanieczyszczeniem powietrza. Programy edukacyjne w lokalnych szkołach i przedszkolach promują mobilność jako ważną wartość społeczną i element zdrowego stylu życia. Uczniowie uczą się planować podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu, rozumieją wpływ mobilności na klimat i swoje otoczenie, a także biorą udział w praktycznych inicjatywach – takich jak szkolne drużyny obserwujące bezpieczeństwo ruchu (patrole mobilności) czy międzyszkolne rowerowe gry terenowe. Placówki oświatowe pełnią funkcję lokalnych „centrów kompetencji mobilności” – organizują warsztaty dla rodziców o bezpiecznym transporcie dzieci, współpracują z policją przy akcjach poprawy bezpieczeństwa na drogach, a nawet inicjują lokalne projekty (np. „Pieszy autobus” – grupowe dojeżdżania dzieci pod opieką dorosłego). Edukacja i budowanie kultury zrównoważonej mobilności od najmłodszych lat stanowią fundament długofalowej zmiany postaw społecznych.

Skutki przestrzenne i społeczne

Przestrzenie publiczne w najważniejszych miejscowościach gminy zyskują nową jakość i funkcjonalność. W centrum Przemętu oraz innych większych wsiach ogranicza się liczbę miejsc parkingowych na rzecz zieleni i przestrzeni dla pieszych – pojawiają się skwery z ławkami, klombami i małą architekturą, gdzie mogą odbywać się lokalne wydarzenia społeczne i kulturalne (festyny, kiermasze, spotkania mieszkańców). Dzięki temu serca wsi tętnią życiem, stając się miejscami integracji społeczności, a nie tylko punktami przelotowymi. Również najbardziej popularne miejsca turystyczno-rekreacyjne, jak plaże nad jeziorami czy ścieżki w parku krajobrazowym, zostają uporządkowane z myślą o zrównoważonym ruchu: wytyczone zostają strefy wolne od ruchu samochodowego tuż przy brzegach jezior, powstają parkingi buforowe dalej od linii brzegowej, skąd turyści mogą dojść pieszo lub dojechać rowerem do atrakcji. To wszystko sprawia, że walory przyrodnicze gminy są lepiej chronione, a jednocześnie bardziej dostępne w sposób niezmotoryzowany. Sołectwa, które dotychczas były odcięte od nowoczesnych usług transportowych, zyskują dostęp do zróżnicowanych

form mobilności. Mieszkańcy nawet małych wsi mogą skorzystać z dedykowanego kursu „na telefon” czy bezpiecznie dojechać rowerem do głównej trasy autobusowej. Poprawia się dostępność edukacji (uczniowie łatwiej docierają do szkół ponadpodstawowych i na zajęcia dodatkowe), opieki zdrowotnej (sprawniejszy dojazd do przychodni czy szpitala powiatowego) oraz oferty kulturalnej i handlowej (więcej osób może pozwolić sobie na dojazd na wydarzenia kulturalne czy do większych sklepów poza gminą). W efekcie zmniejszają się dysproporcje między centrum a peryferiami gminy – miejsce zamieszkania w mniejszej wiosce nie oznacza już wykluczenia transportowego. Wzrasta spójność społeczna, bo ludzie z różnych części gminy mają bardziej wyrównane szanse na korzystanie z usług i możliwości rozwoju. Znacząco spada liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Bezpieczeństwo staje się integralnym elementem każdego projektu infrastrukturalnego – nowe drogi są projektowane z myślą o uspokojeniu ruchu, przejścia dla pieszych są doświetlone i oznakowane, a ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni. Mieszkańcy poruszając się pieszo lub na rowerze czują się bezpiecznie, co dodatkowo zachęca kolejne osoby do wyboru tych form transportu. Brak ofiar w ruchu drogowym staje się celem nadrzędnym (wizja Zero), a gmina konsekwentnie się do niego zbliża. Powstaje zupełnie nowa jakość życia w gminie. Przemęt staje się gminą przyjazną mieszkańcom w każdym wieku oraz atrakcyjną dla odwiedzających. Rodziny z dziećmi cenią bezpieczeństwo okolic szkół i możliwość aktywnego spędzania czasu, seniorzy zyskują samodzielność dzięki lepszej dostępności transportu, a turyści chętnie przyjeżdżają, wiedząc, że czekają na nich malownicze trasy rowerowe i czyste, spokojne zakątki przyrody. Gmina zaczyna być rozpoznawana w regionie z uwagi na wysoki standard mobilności – staje się to jej atutem konkurencyjnym, przyciągającym nowych mieszkańców i inwestorów ceniących dobrą jakość życia i zrównoważony rozwój.

Ryzyka i wyzwania transformacyjne

- Wysokie koszty wdrożenia systemu – konieczność pozyskiwania dodatkowych funduszy (np. środków UE, KPO, programu FEW 2021–2027) oraz racjonalnego planowania wydatków inwestycyjnych, aby udźwignąć finansowo szeroki zakres działań.
- Wymóg współpracy międzysektorowej i ponadgminnej – potrzebne są nowe kompetencje w administracji i instytucjonalne przywództwo, aby skutecznie koordynować działania różnych podmiotów (gmina, powiat, przewoźnicy, organizacje społeczne). Sukces scenariusza zależy od przełamania silosów i harmonijnej współpracy samorządów ościennych.

- Potrzeba przekonania mieszkańców do korzyści z ograniczenia nadmiernego transportu samochodowego – wymaga to intensywnej kampanii informacyjno-edukacyjnej oraz wykazania w praktyce zalet nowych rozwiązań. Opór części społeczeństwa przyzwyczajonej do status quo może spowolnić zmiany, jeżeli nie zostanie zbudowane szerokie poparcie społeczne.
- Konieczność redefinicji „sukcesu inwestycyjnego” – miarą powodzenia stają się nie tylko kilometry wybudowanych dróg, ale przede wszystkim poprawa jakości życia. To wymaga zmiany sposobu myślenia o inwestycjach: inwestowanie w chodniki, ścieżki czy komunikację publiczną musi być postrzegane na równi z tradycyjnymi inwestycjami drogowymi. Przewyciężenie dawnych przyzwyczajęń oceny projektów stanowi wyzwanie organizacyjne i mentalne.

4.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)

Scenariusz przejściowy dla gminy Przemęt zakłada realistyczny model wprowadzania zmian – oparty na stopniowym wdrażaniu elementów zrównoważonej mobilności, bez gwałtownego przekształcania istniejącego systemu transportowego. Przyjmuje logikę „transformacji przez działanie” – najpierw testujemy w mniejszej skali, a dopiero potem wprowadzamy rozwiązania na szerszym obszarze. Zakłada się uczenie w działaniu i elastyczne dostosowywanie strategii do możliwości organizacyjnych, finansowych i społecznych gminy.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

Nie powstaje odrębna jednostka zarządzająca mobilnością, ale zostaje powołany zespół zadaniowy składający się z przedstawicieli kluczowych referatów urzędu (infrastruktury, planowania przestrzennego, oświaty, ochrony środowiska itp.) oraz reprezentantów społeczności lokalnej (np. sołtysów lub rad sołeckich największych wsi). Wprowadzane są podstawowe mechanizmy koordynacji – tworzy się wspólne mapy planowanych inwestycji transportowych, uzgadnia standardy wykonania dla nowych projektów (np. minimalna szerokość chodników, zalecenia dot. przejść dla pieszych) oraz gromadzi w jednym miejscu katalog dobrych praktyk z innych gmin. Gmina uruchamia także pierwsze pilotaże z zakresu nowych rozwiązań mobilności – np. testowy system informacji pasażerskiej na jednym z przystanków, program pilotażowego planowania trasy dojazdu dzieci do szkoły czy wdrożenie aplikacji do zgłaszania potrzeb transportowych mieszkańców. Dokumenty strategiczne i planistyczne są aktualizowane stopniowo, krok po kroku włączając elementy zrównoważonej mobilności. Przygotowywane lub nowelizowane inwestycje infrastrukturalne (budowa dróg, obiektów użyteczności publicznej jak szkoły czy

centrów usług) zaczynają być oceniane również pod kątem ich wpływu na dostępność transportową i mobilność niezmotoryzowaną. Oznacza to, że np. projektując nową drogę gminną, od razu planuje się przy niej chodnik lub drogę rowerową, a lokalizując nowy plac zabaw – myśli się o bezpiecznym dojściu do niego. Choć zmiany te nie następują od razu wszędzie, tworzą podstawy bardziej zintegrowanego podejścia do mobilności w kolejnych latach.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Zmiany w zachowaniach mieszkańców mają charakter inkrementalny – pojawiają się lokalne, pozytywne "przełomy" w codziennej mobilności, które krok po kroku wpływają na ogólne nawyki społeczności:

- Nowa trasa pieszo-rowerowa (np. łącząca miejscowości Błotnica i Radomierz) zwiększa liczbę dzieci dochodzących pieszo lub dojeżdżających rowerem do szkoły. Rodzice widząc, że droga jest bezpieczna i oddzielona od ruchu aut, chętniej pozwalają młodszym uczniom na samodzielną drogę do szkoły, co buduje ich zaradność i zdrowe nawyki.
- Odnowiony przystanek z wygodną wiatą, ławką i oświetleniem przyciąga nowych pasażerów – kilka osób dorosłych z danej wsi zaczyna korzystać z autobusu, widząc poprawę komfortu oczekiwania i bezpieczeństwa. Wieczorne kursy, wcześniej omijane z obawy przed stanem w ciemności na przystanku, zyskują pojedynczych nowych użytkowników.
- Uruchomienie pilotażowej linii autobusowej (np. relacji Przemęt–Bucz) przekonuje część mieszkańców do przetestowania transportu publicznego. Nawet jeśli początkowo frekwencja jest umiarkowana, kilka rodzin zaczyna planować tygodniowe zakupy z wykorzystaniem autobusu zamiast samochodu, a młodzież odkrywa możliwość dojazdu na zajęcia pozalekcyjne bez proszenia rodziców o podwiezienie.
- Ponadto, rodziny coraz częściej próbują łączyć różne środki transportu w swoich podróżach – np. jadąc rowerami na pobliski przystanek, gdzie przesiadają się na autobus podczas wyjazdu na większe zakupy albo korzystając z samochodu tylko na części trasy (do węzła przesiadkowego), a dalej pociągiem. Młodzież chętnie korzysta z aplikacji mobilnych do planowania podróży i rozkładów jazdy, co ułatwia im poruszanie się bez własnego auta. Rower stopniowo zyskuje status środka dojazdu (np. do szkoły, pracy sezonowej czy na spotkanie towarzyskie), a nie tylko sprzętu rekreacyjnego używanego w weekend. Choć zmiany te nie obejmują od razu wszystkich mieszkańców, stanowią sygnał rosnącej otwartości na nowe możliwości transportowe.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

- **Priorytetowe odcinki pieszo-rowerowe:** Realizowane są kluczowe fragmenty tras pieszo-rowerowych, które przynoszą największe korzyści społeczności. W pierwszej kolejności budowane lub ulepszane są ciągi zapewniające bezpieczne dojście do szkół, ośrodków zdrowia czy do głównych przystanków autobusowych. Jeśli w jakiejś miejscowości brakowało chodnika do szkoły – zostaje on zbudowany. Przy ruchliwej drodze prowadzącej do ośrodka zdrowia pojawia się wydzielona ścieżka dla pieszych i rowerzystów. Te stosunkowo nieduże inwestycje natychmiast poprawiają komfort i bezpieczeństwo najbardziej wrażliwych użytkowników (dzieci, osób starszych, pacjentów).
- **Standardy rowerowe etapami:** Wypracowane standardy infrastruktury rowerowej (np. minimalna szerokość i odpowiednia nawierzchnia ścieżek, zasady oznakowania, oddzielenie od ruchu samochodowego, gdzie to możliwe) są wdrażane stopniowo jako wymóg przy nowych inwestycjach drogowych. Każda modernizowana droga gminna automatycznie zyskuje pobocze pieszo-rowerowe lub pas dla rowerów, nawet jeśli pełna sieć tras nie jest jeszcze gotowa. Dzięki temu każdy kolejny projekt przyczynia się do budowy docelowego systemu małymi krokami.
- **Rozwój komunikacji autobusowej:** Jako trzon komunikacji zbiorowej rozwijana jest podstawowa linia autobusowa łącząca główne miejscowości gminy (np. Przemęt – Kaszczor – Bucz), zapewniająca regularne kursy w kluczowych porach dnia. Linia ta staje się osią, do której dostosowuje się mniejsze, lokalne połączenia (np. dowożące z okolicznych wiosek do trasy głównej) oraz usługi transportu na żądanie dla najbardziej oddalonych przysiółków. Choć częstotliwość kursów nie dorównuje scenariuszowi aktywnemu, to jednak mieszkańcy zyskują podstawową gwarancję mobilności każdego dnia roboczego. Stopniowo wydłużane są godziny kursowania (pierwsze i ostatnie kursy), a w miarę możliwości pojawiają się pojedyncze połączenia w weekendy, co stanowi zauważalny postęp względem scenariusza bazowego.
- **ITS w formule pilotażowej:** Inteligentne systemy transportowe są wdrażane w ograniczonym zakresie jako pilotaże. Na najważniejszym węźle przesiadkowym (np. przy urzędzie gminy w Przemęcie) instalowana jest pierwsza tablica dynamicznej informacji pasażerskiej pokazująca nadjeżdżające autobusy. Powstaje podstawowa aplikacja mobilna lub strona internetowa z bieżącymi rozkładami i komunikatami o utrudnieniach. Na popularnych trasach rowerowych montuje się proste liczniki rowerowe, które zbierają dane o ruchu i wyświetlają rowerzystom informację zwrotną (np. "dziś przejechało tędy 50 osób"). Dane

o natężeniu ruchu, prędkościach pojazdów czy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej zaczynają być systematycznie gromadzone w wybranych punktach, co pozwala lepiej planować kolejne działania i wykazywać trendy (np. wzrost liczby rowerzystów w danym miejscu po budowie ścieżki).

Aspekty zdrowotne, środowiskowe i edukacyjne

Ruszają lokalne kampanie edukacyjne promujące zrównoważoną mobilność. Samorząd wspólnie ze szkołami, biblioteką i organizacjami społecznymi organizuje konkursy rowerowe (np. rywalizację sołectw na przejechane kilometry), obchody Dnia Bez Samochodu z festynami i zachętami do podróży pieszo, a także inicjuje szkolne "dni pieszego autobusu", podczas których dzieci w grupach docierają do szkoły pieszo pod opieką dorosłych. Pojawiają się również szkolne patrole mobilnościowe – uczniowie (we współpracy np. z policją lub strażą gminną) monitorują okolice szkół, zwracając uwagę na nieprawidłowe parkowanie czy przekraczanie prędkości, co buduje ich świadomość i wpływa na poprawę bezpieczeństwa. W szkołach i przedszkolach wdrażane są programy nauczania związane z bezpiecznym poruszaniem się i planowaniem podróży. Dzieci uczą się zasad ruchu drogowego nie tylko teoretycznie, ale i praktycznie – odbywają się wspólne spacer edukacyjne po okolicy, ćwiczenia z prawidłowego przechodzenia przez jezdnię, organizowane są przejazdy rowerowe z instruktorem. Nastolatki poznają aplikacje i narzędzia do planowania podróży transportem publicznym, co zwiększa ich samodzielność. Te działania edukacyjne powodują, że młode pokolenie stopniowo zmienia swoje podejście do transportu – nie traktuje samochodu jako jedynej oczywistości, lecz dostrzega inne możliwości. Emisja spalin i hałasu w centralnych częściach gminy stopniowo spada. Gmina wprowadza strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30) w wybranych miejscowościach – przede wszystkim w otoczeniu szkół, przedszkoli, placówek zdrowia i na ulicach o gęstej zabudowie. Zmniejszenie prędkości oraz dobudowa elementów uspokajających (wysepki, wyniesione przejścia) podnoszą bezpieczeństwo i zmniejszają hałas drogowy. W ramach remontów kluczowych dróg lokalnych kładzie się nacisk na cichszą nawierzchnię i dobre oznakowanie przejść dla pieszych. Dzięki tym drobnym usprawnieniom jakość życia mieszkańców poprawia się – nawet jeśli nadal jeździ sporo samochodów, to czynią one mniejszy negatywny wpływ na otoczenie niż wcześniej.

Skutki przestrzenne i społeczne

W centrum Przemętu oraz w największych wsiach (np. Kaszczor, Mochy, Bucz) pojawiają się pierwsze „strefy poprawy przestrzeni publicznej”. Samorząd reorganizuje tam parkowanie (wyznaczone zostają klarowne miejsca postojowe, likwiduje się dzikie

parkowanie na chodnikach), posadza zieleni ozdobną i ustawia nowe ławki. Na placach i przy świetlicach wiejskich tworzą się niewielkie przestrzenie dla pieszych – gdzie wcześniej parkowały samochody, teraz odbywają się lokalne kiermasze lub po prostu mieszkańcy mogą swobodnie usiąść i porozmawiać. Choć zmiany te mają ograniczony zasięg, stanowią modelowy przykład dla kolejnych sołectw, pokazując korzyści estetyczne i społeczne uporządkowania przestrzeni. Mieszkańcy zaczynają odczuwać dumę z odmienionego wyglądu swojej okolicy, co zwiększa akceptację dla podobnych działań w innych miejscach. Powstają lepsze połączenia między miejscowościami gminy. Na przykład dzięki nowej inwestycji mieszkańcy Błotnicy i Starkowa zyskują bezpieczną trasę rowerową łączącą ich wsie, co umożliwia dojazd do kościoła czy sklepu bez konieczności użycia samochodu. W kilku mniejszych miejscowościach gmina buduje brakujące krótkie chodniki lub utwardzone pobocza prowadzące do głównej drogi i przystanku autobusowego. Te pozornie drobne usprawnienia powodują, że na mapie gminy ubywa "białych plam" – coraz mniej jest miejsc zupełnie pozbawionych jakiegokolwiek infrastruktury transportowej. W efekcie mieszkańcy czują, że nawet jeśli ich wieś jest mała, to nie zostaje zapomniana w działaniach inwestycyjnych, a podstawowe potrzeby mobilności są brane pod uwagę. Rodzi się nowa narracja lokalna: mobilność to nie tylko budowa dróg i szybkie samochody – to także sposób myślenia o codzienności i jakości życia. Coraz częściej w debacie publicznej na poziomie gminy pojawiają się tematy bezpieczeństwa pieszych, dostępności dla seniorów, czy też zrównoważonej turystyki rowerowej, a nie jedynie kwestie przepustowości dróg. Mieszkańcy zaczynają dostrzegać, że zmiany w organizacji transportu przekładają się bezpośrednio na ich wygodę, zdrowie i możliwości rozwoju miejscowości. W ten sposób stopniowo buduje się kultura zrównoważonej mobilności – poprzez praktyczne doświadczenia i obserwację korzyści, a nie wyłącznie przez odgórne założenia planistyczne.

Ryzyka i ograniczenia

- Nierówne tempo wdrażania – niektóre sołectwa pozostają początkowo „w tyle” i mogą odczuwać frustrację brakiem szybkich efektów. Jeśli pilotaże dotyczą tylko wybranych miejsc, mieszkańcy innych wsi mogą mieć poczucie pominięcia, co wymaga umiejętnego komunikowania planu etapowego i zapewnienia, że z czasem zmiany dotrą wszędzie.
- Opóźnienia projektów spowodowane barierami formalnymi – część zamierzeń (np. budowa ścieżki) może napotkać problemy własności gruntów, długie procedury uzyskiwania zgód czy ograniczone moce prerobowe lokalnej administracji. To może wydłużyć realizację niektórych działań i tymczasowo

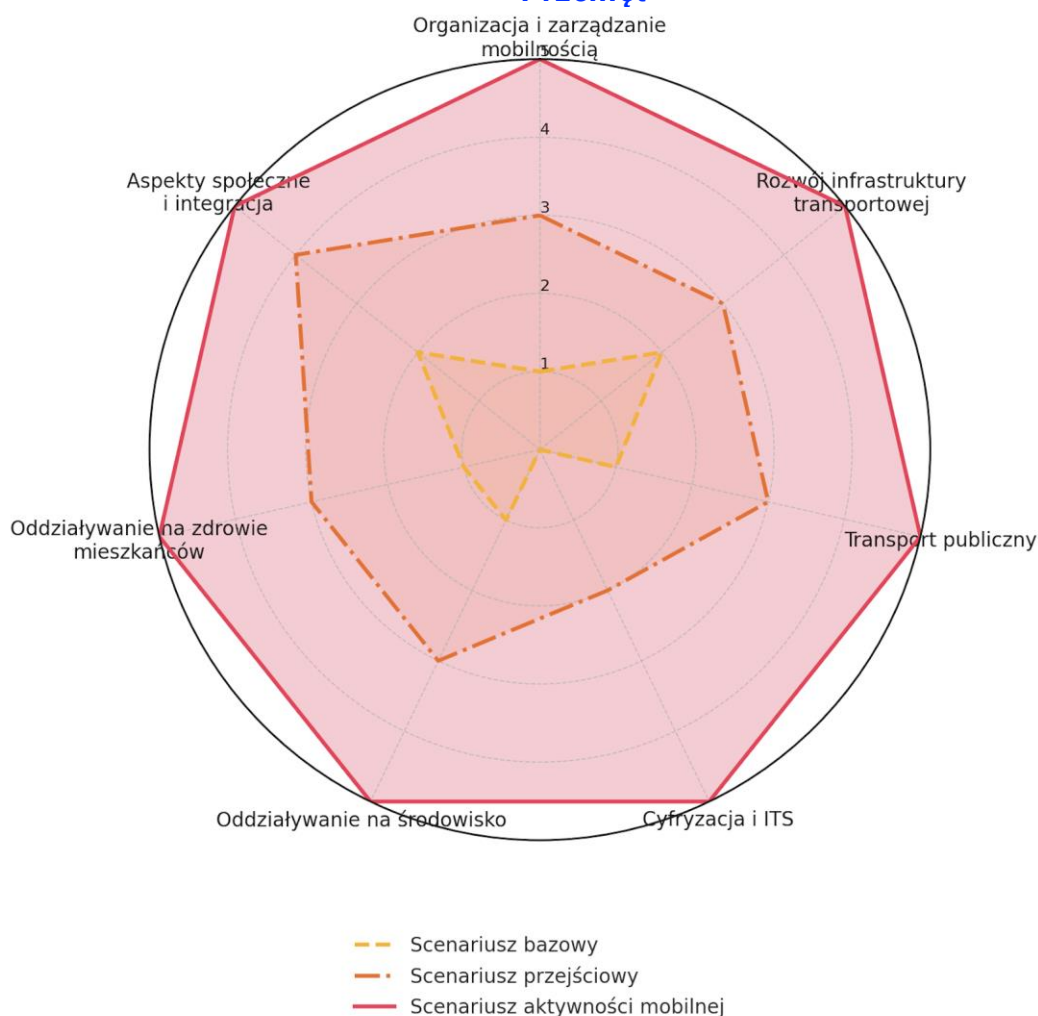
zniechęcić społeczność, jeśli oczekiwane efekty nie pojawią się tak szybko jak planowano.

- Ograniczony budżet wymusza kompromisy – ze względu na ramy finansowe pewne elementy systemu są wdrażane w uproszczonej formie. Przykładowo, ITS funkcjonuje tylko w wersji minimalnej (kilka tablic i prosta aplikacja zamiast rozbudowanego systemu), integracja taryfowa jest częściowa (brak pełnego wspólnego biletu z koleją), a infrastruktura powstaje w standardzie „minimum funkcjonalnego” (np. węższe pobocze zamiast pełnej ścieżki). Te kompromisy poprawiają sytuację tylko do pewnego stopnia i mogą nie dać wszystkich potencjalnych korzyści.
- Mimo lokalnych sukcesów, bez dalszych decyzji politycznych istnieje ryzyko wyhamowania tempa zmian. Gdy skończy się etap najłatwiejszych usprawnień, potrzebne będą odważniejsze kroki, które mogą napotkać opór lub brak finansowania. Jeśli w odpowiednim momencie nie zostanie podjęta decyzja o kontynuacji transformacji (np. poprzez większe projekty infrastrukturalne czy reorganizację instytucjonalną), istnieje niebezpieczeństwo, że gmina utknie w stanie „półtransformacji”, a wiele pozytywnych efektów może okazać się nietrwałych.

4.4. Wybór scenariusza

Rysunek 3.1. przedstawia porównanie wszystkich trzech scharakteryzowanych powyżej scenariuszy dla gminy Przemęt. Uwzględniono w nim siedem kluczowych kategorii rozwoju mobilności: organizację i zarządzanie, infrastrukturę, transport zbiorowy, cyfryzację usług, aspekty środowiskowe, społeczne oraz zdrowotne.

Rysunek 3.1. Porównanie scenariuszy rozwoju mobilności dla gminy Przemęt



Źródło: Opracowanie własne

- Scenariusz bazowy uzyskuje bardzo niskie lub umiarkowane wyniki we wszystkich kategoriach, odzwierciedlając minimalne zmiany i brak systemowej poprawy.
- Scenariusz przejściowy osiąga poprawę w niemal wszystkich obszarach, jednak zmiany są stopniowe i nieskoordynowane w pełnym zakresie (np. ograniczona cyfryzacja, częściowa poprawa transportu publicznego).
- Scenariusz aktywności mobilnej zapewnia pełną, systemową poprawę we wszystkich kluczowych aspektach – integrując rozwój infrastruktury, usługi, technologie oraz działania społeczne i zdrowotne.

Z porównania (w formie wykresu radarowego) jednoznacznie wynika, że spośród rozpatrywanych wariantów to scenariusz aktywności mobilnej zapewnia najbardziej spójną i systemową poprawę we wszystkich strategicznych obszarach. Tylko w tym scenariuszu każda z kategorii osiąga wysoki poziom rozwoju – od usprawnienia

organizacji zarządzania mobilnością i rozbudowy infrastruktury, przez znaczącą poprawę oferty transportu zbiorowego i pełne wykorzystanie cyfryzacji usług, aż po wymierne korzyści środowiskowe, zdrowotne i społeczne. Tak szerokie, pełne pokrycie wykresu oznacza nie tylko równomierny postęp w poszczególnych dziedzinach, ale również efekt synergii między nimi. Scenariusz aktywności mobilnej to długoterminowa inwestycja w trwałą poprawę jakości życia mieszkańców gminy Przemęt. Co więcej, spośród trzech rozważanych opcji to właśnie ten wariant najlepiej odpowiada na specyficzne wyzwania gminy Przemęt – takie jak rozproszona zabudowa, ograniczona dostępność transportu publicznego czy konieczność ochrony cennych walorów przyrodniczych przy jednoczesnym rozwoju turystyki. Wybór strategii pełnej aktywnej mobilności pozwoli gminie wykorzystać swoje atuty (przyrodnicze i społeczne) oraz skutecznie stawić czoła problemom, zapewniając zrównoważony rozwój całej społeczności w nadchodzących latach.

5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

5.1. Wizja transport i mobilności do 2030 roku

Mieszkańcy gminy Przemęt widzą następującą wizję rozwoju gminy w zakresie zrównoważonej mobilności w roku 2030:

W 2030 roku gmina Przemęt stanie się przykładem gminy wiejskiej nowej generacji – nowoczesnej, dostępnej i przyjaznej mieszkańcom, w której mobilność rozwija się w harmonii z ochroną środowiska i troską o jakość życia. Codzienna mobilność przestanie być wyzwaniem, a stanie się naturalnym elementem codzienności – dostępnym dla każdego, bez względu na wiek, miejsce zamieszkania czy zasobność portfela.

W Przemęcie mieszkańcy będą mogli swobodnie wybierać sposób przemieszczania się: pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem elektrycznym – zgodnie z własnymi potrzebami i z poszanowaniem wspólnej przestrzeni. Nowoczesna infrastruktura rowerowa połączy wszystkie większe miejscowości gminy, tworząc bezpieczną i spójną sieć dla ruchu niezmotoryzowanego. Transport publiczny stanie się realną alternatywą dla samochodu, dzięki dobrze zaplanowanym połączeniom, wygodnym przystankom i dostępowi do informacji w czasie rzeczywistym.

Przestrzenie publiczne w centrach wsi odzyskają swoją społeczną funkcję – staną się miejscami spotkań, aktywności i wypoczynku, a nie tylko parkingami. Drogi lokalne zostaną uporządkowane, a ruch samochodowy uspokojony, co poprawi bezpieczeństwo i komfort życia. Gmina skutecznie ochroni swoje największe skarby: czyste powietrze, cenne zasoby przyrody i piękne krajobrazy Przemęckiego Parku Krajobrazowego oraz okolicznych jezior, wprowadzając rozwiązania wspierające niskoemisyjny transport i zrównoważoną turystykę.

Wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii, rozwój elektromobilności, wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania mobilnością i wykorzystanie nowoczesnych technologii sprawiają, że Przemęt stanie się gminą nowoczesną, ale wierną swoim wartościom – miejscem, które łączy rozwój z odpowiedzialnością za przyszłe pokolenia.

Fundamentem tych zmian będzie aktywne zaangażowanie społeczności lokalnej – mieszkańców świadomych, współtworzących i współodpowiedzialnych za przestrzeń,

w której żyją. Przemęt będzie gminą, gdzie zrównoważona mobilność stanie się nie tylko systemem transportu, ale także stylem życia i wyrazem troski o wspólne dobro.

Filar 1: Ekologiczna infrastruktura: Gmina Przemęt będzie konsekwentnie rozwijać infrastrukturę transportową opartą na zasadach zrównoważonego rozwoju. Priorytetem stanie się budowa i modernizacja infrastruktury promującej niskoemisyjne formy transportu, takie jak transport publiczny, ruch rowerowy i pieszy. Nowe ścieżki rowerowe łączące miejscowości, bezpieczne chodniki oraz systemy „last mile” stworzą dogodne warunki do codziennego korzystania z alternatywnych form przemieszczania się. Efektem będzie zmniejszenie emisji CO₂, poprawa jakości powietrza oraz promowanie aktywności fizycznej mieszkańców, co bezpośrednio przyczyni się do poprawy zdrowia publicznego i zmniejszenia zatłoczenia drogowego, zwłaszcza w rejonach turystycznych.

Filar 2: Dostępność i integracja środków transportu: Wizja mobilności dla gminy Przemęt zakłada dostępność nowoczesnych i komfortowych rozwiązań transportowych dla wszystkich mieszkańców – niezależnie od miejsca zamieszkania, statusu społecznego czy ograniczeń mobilności. Zrównoważona mobilność będzie oznaczać pełną integrację różnych środków transportu: pieszych, rowerowych, autobusowych i kolejowych. System umożliwi płynne przesiadki oraz korzystanie z usług transportowych poprzez innowacyjne rozwiązania, takie jak bilety zintegrowane czy systemy transportu na żądanie. Celem będzie zmniejszenie zależności od prywatnych samochodów, wyrównanie szans mieszkańców różnych części gminy oraz ograniczenie ryzyka wykluczenia komunikacyjnego, szczególnie na obszarach peryferyjnych.

Filar 3: Ochrona środowiska i zrównoważony rozwój: Zrównoważona mobilność w gminie Przemęt będzie opierać się na minimalizowaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Ochrona przyrody – w tym cennych ekosystemów Przemęckiego Parku Krajobrazowego i licznych jezior – stanie się integralną częścią każdej decyzji transportowej. Rozwijana infrastruktura będzie sprzyjać zachowaniu bioróżnorodności, ograniczeniu hałasu i emisji zanieczyszczeń, a także łagodzeniu skutków zmian klimatu. Przemęt będzie realizować rozwiązania sprzyjające gospodarce niskoemisyjnej i adaptacji do zmieniających się warunków środowiskowych, traktując zrównoważony rozwój jako nadrzędną zasadę planowania mobilności i przestrzeni publicznych.

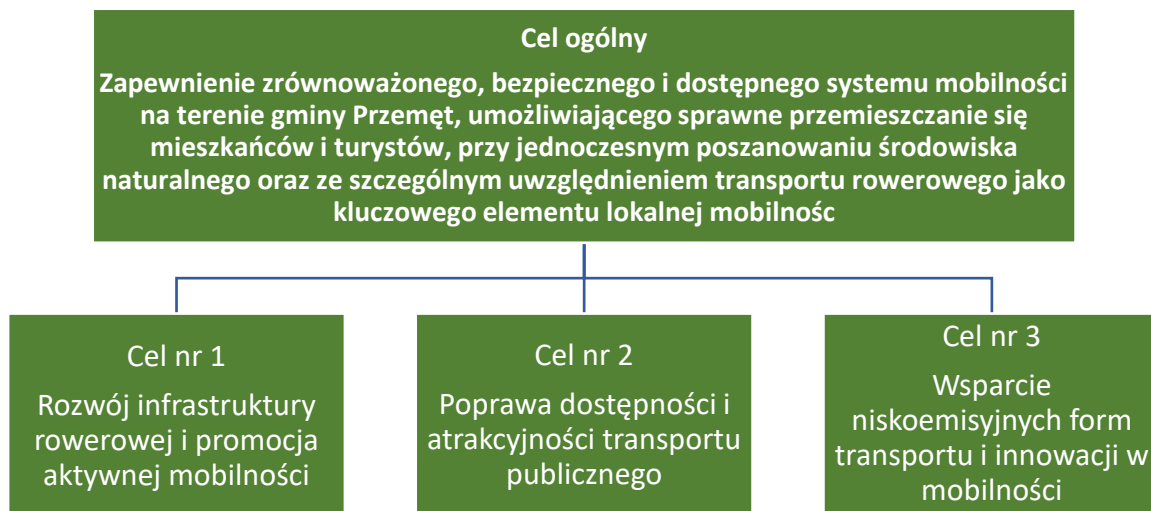
Filar 4: Innowacje technologiczne: Nowoczesne technologie staną się kluczowym wsparciem dla systemu mobilności w gminie Przemęt. Inteligentne systemy zarządzania ruchem, aplikacje do planowania podróży, dynamiczna informacja pasażerska czy instalacja punktów ładowania pojazdów elektrycznych będą wspierać efektywne i ekologiczne przemieszczanie się. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań – również na skalę mikro – umożliwi bardziej elastyczne, przyjazne i wydajne zarządzanie transportem. Technologie te nie tylko poprawią komfort podróży mieszkańców i turystów, ale także przyczynią się do zmniejszenia śladu ekologicznego transportu oraz lepszego zarządzania zasobami energetycznymi gminy.

Filar 5: Edukacja i zaangażowanie społeczne: Budowanie świadomości społecznej na temat korzyści płynących ze zrównoważonej mobilności stanie się istotnym filarem rozwoju gminy. Kampanie edukacyjne, warsztaty, akcje promujące ruch pieszy i rowerowy, a także aktywne zaangażowanie mieszkańców w procesy decyzyjne pomogą lepiej dostosować system mobilności do realnych potrzeb społeczności. Gmina Przemęt będzie wspierać lokalne inicjatywy społeczne, stawiając na współodpowiedzialność mieszkańców za kształtowanie przestrzeni transportowej. Edukacja młodzieży, promocja zdrowych nawyków transportowych oraz budowanie kultury zrównoważonej mobilności będą kluczowymi narzędziami długofalowej zmiany postaw i zachowań.

5.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

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

Rysunek 5.1. Układ celów Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt



Źródło: Opracowanie własne

Powyższy cel ogólny pozwala osiągnąć wizję, do której dąży gmina Przemęt w zakresie transportu. Osiągnięcie go będzie możliwe poprzez realizację konkretnych celów strategicznych, skorelowanych z obszarami problemowymi i rozwojowymi zidentyfikowanymi w analizie SWOT. Niżej przedstawiono trzy cele strategiczne oraz przyporządkowane do nich filary działań – kluczowe kierunki realizacji, wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Każdy cel strategiczny odpowiada na zdiagnozowane potrzeby i wykorzystuje potencjał gminy, tworząc spójny plan działania na lata 2025–2030.

Cel strategiczny 1: Rozwój infrastruktury rowerowej i promocja aktywnej mobilności

Uzasadnienie: Cel ten koncentruje się na rozbudowie i ulepszaniu infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego – przede wszystkim rowerowego (oraz pieszych w miejscach, gdzie jest to niezbędne). Wynika on bezpośrednio z potrzeby wykorzystania potencjału turystyczno-rekreacyjnego gminy (mocna strona) oraz eliminacji bariery, jaką jest obecna fragmentacja sieci tras (słaba strona). Stawiając na rozwój infrastruktury rowerowej, gmina może zmniejszyć uzależnienie mieszkańców od samochodu, poprawić bezpieczeństwo na drogach i zdrowie publiczne, a także przyciągnąć więcej turystów zainteresowanych aktywnym wypoczynkiem. Promocja aktywnej mobilności (jazdy na rowerze, chodzenia

pieszo) uzupełnia ten cel, budując kulturę zrównoważonego transportu od podstaw społecznych.

Filary realizacji celu 1:

- **Rozbudowa i łączenie sieci ścieżek rowerowych:** Priorytetem jest budowa nowych odcinków tras rowerowych łączących kluczowe miejscowości gminy oraz brakujące ogniwa istniejących szlaków. Dzięki temu obecna infrastruktura nabierze spójności – mieszkańcy zyskają możliwość bezpiecznego dojazdu rowerem do pracy, szkoły czy sklepu z każdej miejscowości. W pierwszej kolejności należałoby połączyć te punkty, które generują największy ruch (np. okolice szkół, ośrodków zdrowia, obiektów rekreacyjnych) z siecią już istniejących ścieżek. **Uzasadnienie:** Eliminacja „białych plam” w sieci dróg rowerowych odpowiada na zdiagnozowaną słabość (brak spójności sieci) i wykorzystuje istniejące mocne strony (duża liczba tras w niektórych częściach gminy). Dzięki nowym odcinkom, inwestycje już poczynione – takie jak ścieżki Błotnica–Radomierz/Starkowo – przyniosą jeszcze większe korzyści, ponieważ staną się elementem rozleglejszej, zintegrowanej sieci.
- **Poprawa bezpieczeństwa i standardu infrastruktury:** Wszystkie trasy rowerowe, zarówno istniejące, jak i nowo budowane, powinny spełniać wysokie standardy jakości. Planowane działania obejmują modernizację najbardziej zużytych odcinków ścieżek, dostosowanie ich szerokości i nawierzchni do przewidywanego natężenia ruchu, a także odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe (znaki, piktogramy, separatory od jezdni tam, gdzie potrzeba). Ważnym elementem jest dalsze doświetlanie tras – szczególnie na obszarach podmiejskich – co wydłuży możliwość korzystania z nich poza godzinami dziennymi. Należy również zadbać o bezpieczne skrzyżowania dróg rowerowych z jezdniami (np. azyle dla pieszych i rowerzystów, sygnalizacja ostrzegawcza). **Uzasadnienie:** Potrzeba poprawy bezpieczeństwa wynika z analizy słabych stron (niewystarczająca infrastruktura ochronna, obawy o wypadki). Lepsza jakość tras zwiększy zaufanie użytkowników do infrastruktury, skłaniając kolejne osoby do wyboru roweru zamiast samochodu. Działania te są też odpowiedzią na zagrożenie wypadkami – inwestycja w bezpieczeństwo może zapobiec niepożądanym zdarzeniom i związanej z nimi niechęci do aktywnej mobilności.
- **Infrastruktura towarzysząca dla rowerzystów:** Wraz z rozbudową sieci ścieżek konieczne jest stworzenie komplementarnych udogodnień dla rowerzystów. Plan zakłada wyznaczenie i urządzenie regularnych miejsc odpoczynku przy dłuższych trasach (ławki, wiaty chroniące przed deszczem, stojaki na rowery), instalację stojaków rowerowych w centrum każdej miejscowości oraz przy szkołach, urzędach, sklepach i obiektach turystycznych,

a także uruchomienie kilku samoobsługowych stacji naprawy rowerów (z pompką, narzędziami) w strategicznych punktach gminy. Ważnym elementem będzie również montaż punktów ładowania e-rowerów (np. w formie stacji solarnej) w miejscach często odwiedzanych przez rowerzystów. Uzasadnienie: Braki w infrastrukturze towarzyszącej zostały wskazane jako słaba strona – nawet najlepsza ścieżka nie spełni swojej roli, jeśli rowerzyści nie będą mieli, gdzie bezpiecznie zostawić roweru czy odpocząć w trakcie wycieczki. Zapewnienie tych udogodnień zwiększy wygodę i atrakcyjność poruszania się rowerem, co jest spójne z celem promowania aktywnej mobilności. Dodatkowo instalacja stacji ładowania odpowiada na rosnącą popularność e-rowerów (szansa) i przygotowuje gminę na ten trend, eliminując barierę braku dostępu do energii dla użytkowników elektrycznych jednośladów.

- **Rozwój infrastruktury pieszej w newralgicznych miejscach:** Choć nacisk kładziony jest na transport rowerowy, nie można pominąć roli ruchu pieszego – najbardziej podstawowej formy mobilności. W ramach tego filaru zaplanowano uzupełnienie brakujących chodników (szczególnie w pobliżu szkół, przystanków i centrum wsi), utworzenie dobrze oznakowanych przejść dla pieszych w miejscach, gdzie obecnie piesi przekraczają jezdnię w sposób nieformalny, oraz poprawę stanu istniejących trotuarów. **Uzasadnienie:** Bezpieczne poruszanie się pieszo to warunek wstępny zrównoważonej mobilności. W gminie wiele krótkich podróży (do sklepu, kościoła, domu sąsiada) odbywa się pieszo – zapewnienie chodnika czy pasów zwiększa bezpieczeństwo i komfort mieszkańców, a także zachęca do pozostawienia auta choćby na te najkrótsze dystanse. Inwestycje w infrastrukturę pieszą uzupełniają sieć rowerową (np. piesi korzystają często z tych samych ciągów co rowerzyści w małych miejscowościach) i wpisują się w nadrzędny cel ograniczania ruchu samochodowego na rzecz form przyjaznych dla ludzi i środowiska.
- **Kampanie promocyjne i edukacyjne na rzecz ruchu rowerowego:** Twardym inwestycjom infrastrukturalnym powinny towarzyszyć miękkie działania promujące korzystanie z nich. Proponuje się organizację cyklicznych wydarzeń rowerowych (rajdy rodzinne, masy krytyczne, dni bez samochodu w gminie), akcje informacyjne podkreślające korzyści zdrowotne i finansowe jazdy na rowerze oraz programy edukacyjne w szkołach dotyczące bezpiecznego poruszania się po drogach. **Uzasadnienie:** Nawet najlepsza infrastruktura nie przyniesie efektu, jeśli mieszkańcy nie będą z niej korzystać. Ten filar bezpośrednio odpowiada na potencjalne zagrożenie w postaci inercji i oporu przed zmianą przyzwyczajeń. Poprzez budowanie pozytywnego wizerunku roweru jako środka transportu (modnego, zdrowego, ekonomicznego)

zwiększamy szansę na zmianę nawyków komunikacyjnych społeczeństwa. Działania edukacyjne adresują też kwestię bezpieczeństwa – dobrze poinformowani i przeszkoleni rowerzyści rzadziej ulegają wypadkom, co wpisuje się w cel poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Cel strategiczny 2: Poprawa dostępności i atrakcyjności transportu publicznego

Uzasadnienie: Drugi cel strategiczny kładzie nacisk na rozwój transportu zbiorowego w gminie Przemęt oraz integrację różnych form przemieszczania się. Zidentyfikowane w analizie SWOT problemy (słaba oferta komunikacji autobusowej, silne uzależnienie od samochodu) wskazują, że bez poprawy transportu publicznego trudno będzie osiągnąć pełną zrównoważoną mobilność. Transport zbiorowy pełni kluczową rolę socjalną – zapewnia dojazd osobom, które nie mogą lub nie chcą korzystać z własnego auta – a jednocześnie jest bardziej efektywny energetycznie i ekologiczny przy większych potokach podróży. Dla gminy wiejskiej takim jak Przemęt wyzwaniem jest uczynienie komunikacji publicznej realną alternatywą dla samochodu, stąd konieczne są działania zarówno poprawiające infrastrukturę i ofertę przewozową, jak i zapewniające wygodne powiązanie jej z innymi środkami transportu (rowerem, samochodem – w trybie „parkuj i jedź”). Cel ten uwzględnia również potrzeby osób o ograniczonej mobilności i dąży do niwelowania wykluczenia transportowego.

Filary realizacji celu 2:

- **Rozszerzenie oferty przewozowej** (więcej połączeń i lepszy rozkład): Gmina we współpracy z przewoźnikami powinna dążyć do zwiększenia częstotliwości kursów autobusowych i objęcia komunikacją publiczną jak największej liczby miejscowości. Istotne jest zwłaszcza zapewnienie dojazdów w godzinach porannych i popołudniowych, dostosowanych do potrzeb uczniów i osób pracujących. Rozważane może być uruchomienie nowych linii lub wydłużenie istniejących tam, gdzie obecnie komunikacja nie dociera. Jednocześnie warto poprawić czytelność i dostępność rozkładów jazdy (np. poprzez aplikację mobilną lub system SMS informujący o realnym czasie odjazdu autobusu).
Uzasadnienie: Ten filar bezpośrednio adresuje zdiagnozowaną słabość – słabą ofertę transportu publicznego. Bez poprawy częstotliwości i zasięgu kursów trudno oczekiwać zmiany przyzwyczajeń mieszkańców. Zapewnienie regularnych połączeń, szczególnie w dni robocze, zmniejszy ryzyko wykluczenia transportowego osób nieposiadających samochodu (np. młodzieży, seniorów) i wpisuje się w szerszy cel dostępności usług publicznych. Wzrost liczby

pasażerów dzięki lepszej ofercie może z kolei poprawić ekonomię funkcjonowania komunikacji (więcej biletów = mniejsze dopłaty do przewozów).

- **Lepsza integracja różnych form transportu:** Aby transport zbiorowy był konkurencyjny wobec samochodu, podróż musi być maksymalnie wygodna na całej jej trasie, od drzwi do drzwi. W tym celu należy wprowadzić udogodnienia integrujące różne środki lokomocji. Przykładowe działania to budowa parkingów typu Park&Ride i Bike&Ride przy największych węzłach przesiadkowych (np. przy głównych skrzyżowaniach dróg w gminie czy przy przystankach będących punktami startowymi wielu linii) – tak, aby mieszkańcy oddalonych wsi mogli dojechać rowerem lub podjechać autem i przesiąść się na autobus w dalszą drogę. Warto również wyposażyć autobusy w bagażniki na rowery lub umożliwić przewóz roweru wewnątrz (co jest istotne zwłaszcza dla turystów chcących łączyć podróż pociągiem/autobusem z wycieczką rowerową). Kolejnym elementem jest jednolity system biletowy – idealnie, gdyby jeden bilet umożliwiał korzystanie z różnych środków transportu (np. autobus lokalny + pociąg regionalny) lub przynajmniej zapewniano zniżki/zintegrowane rozkłady ułatwiające przesiadki. **Uzasadnienie:** Działania integracyjne wynikają zarówno ze słabych stron (brak integracji transportu), jak i z szans (nowe technologie, aplikacje). Ułatwienie przesiadek i dojazdów tzw. „ostatniej mili” sprawi, że podróż komunikacją zbiorową stanie się bardziej praktyczna dla mieszkańców rozproszonych osad. Parkingi Park&Ride zmniejszą obawy przed zostawieniem auta daleko od domu, a udogodnienia dla rowerzystów pozwolą połączyć dwie najbardziej ekologiczne formy mobilności. W efekcie transport publiczny stanie się elementem większego ekosystemu mobilności w gminie, a nie odrębną, rzadko używaną opcją.
- **Modernizacja infrastruktury przystankowej i taboru:** Komfort korzystania z transportu publicznego zależy nie tylko od czasu jazdy, ale też od warunków oczekiwania i podróży. W ramach tego filaru zaplanowano unowocześnienie przystanków – wyposażenie wszystkich głównych przystanków w wiaty chroniące przed warunkami pogodowymi, ławki, oświetlenie oraz gabloty z rozkładami jazdy. W miarę możliwości należałoby wprowadzić także tablice elektroniczne informujące o najbliższych odjazdach (choćby na centralnych przystankach w większych miejscowościach). Równolegle, we współpracy z operatorami, gmina powinna dążyć do wymiany lub modernizacji taboru autobusowego obsługującego jej teren – preferowane jest wprowadzanie pojazdów niskoemisyjnych (hybrydowych lub elektrycznych) wyposażonych w udogodnienia dla pasażerów (niska podłoga, klimatyzacja, dostęp dla wózków). **Uzasadnienie:** Poprawa infrastruktury przystankowej to stosunkowo

niewielki koszt w porównaniu z budową dróg, a znacząco wpływa na odbiór transportu publicznego przez użytkowników. Estetyczne, czyste i funkcjonalne przystanki mogą zachęcić nowe osoby do korzystania z autobusów, zwłaszcza jeśli obecnie muszą czekać na odkrytych poboczach. Z kolei modernizacja taboru jest elementem długofalowym – wpisuje się w trend i szansę rozwoju elektromobilności, a także odpowiada na zagrożenia środowiskowe (redukcja emisji spalin). Nowoczesny autobus elektryczny nie tylko obniży hałas i zanieczyszczenia, ale też stanowi „reklamę” nowego podejścia do mobilności, pokazując mieszkańcom, że transport zbiorowy może być przyjazny i wygodny.

- **Elastyczne formy transportu dla obszarów słabo zaludnionych:** Gmina Przemęt cechuje się rozproszoną siecią osadniczą – niektóre przysiółki są bardzo małe i oddalone. Utrzymywanie częstych kursów do każdej takiej miejscowości bywa nieopłacalne. Rozwiązaniem może być wprowadzenie transportu na żądanie (ang. on-demand) lub systemu dowozów społecznych. Mieszkańcy mogliby zamawiać busik gminny przez telefon/aplikację na konkretną godzinę (np. dojazd do urzędu w wybrane dni tygodnia), co optymalizowałoby koszty i zapewniało usługę tam, gdzie regularna linia nie dociera. Innym pomysłem jest rozwinięcie koncepcji wolontariackich „busów społecznych” – np. parafialnych lub organizowanych przez NGO – dla grup szczególnie potrzebujących (seniorzy na dojazd do lekarza itp.), z ewentualnym wsparciem finansowym gminy.
Uzasadnienie: Ten filar jest odpowiedzią na zagrożenie demograficzne i ryzyko wykluczenia transportowego najtrudniej dostępnych obszarów. Wykorzystuje on szansę, jaką dają nowe technologie i modele organizacyjne, by zapewnić powszechną dostępność transportu na terenie gminy. Nawet jeśli klasyczny autobus tam nie dotrze codziennie, to elastyczna usługa na żądanie zagwarantuje mieszkańcom łączność ze światem, spełniając tym samym cel nadrzędny – dostępność mobilności dla każdego.

Cel strategiczny 3: Wsparcie niskoemisyjnych form transportu i innowacji w mobilności

Uzasadnienie: Trzeci cel strategiczny uzupełnia dwa poprzednie, skupiając się na aspektach ekologicznych i innowacyjnych całego systemu transportowego. Chodzi tu o propagowanie i wdrażanie rozwiązań, które obniżą negatywny wpływ transportu na środowisko (niska emisja spalin, hałasu) oraz wykorzystają nowoczesne technologie dla poprawy efektywności i wygody przemieszczania się. Analiza SWOT wskazała zarówno szanse (rosnąca świadomość ekologiczna, dostęp do nowych technologii, popularność e-rowerów), jak i zagrożenia (dominacja aut spalinowych, opór przed zmianą) – ten cel ma przekuć szanse w konkretne działania i zminimalizować

zagrożenia poprzez edukację i inwestycje w innowacje. W praktyce oznacza to rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, promowanie współdzielenia środków transportu oraz wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem. Cel ten przyczyni się do poprawy jakości powietrza w gminie, obniżenia emisji CO₂, a także wpisze gminę Przemęt w nowoczesne trendy Smart City (dostosowane w skali lokalnej do Smart Village).

Filary realizacji celu 3:

- **Rozbudowa sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych:** W celu wsparcia rozwoju elektromobilności planuje się utworzenie publicznie dostępnych punktów ładowania na terenie gminy. Priorytetowo stacje ładowania powinny powstać w pobliżu miejsc o największym zapotrzebowaniu: przy urzędzie gminy, w centrum Przemętu, obok dużych ośrodków turystycznych (np. plaż nad jeziorami) oraz przy węzłach przesiadkowych Park&Ride. Punkty ładowania powinny obsługiwać zarówno samochody elektryczne, jak i rowery czy hulajnogi elektryczne (np. poprzez standardowe gniazda ładowania w stacjach). Rozważone będzie wykorzystanie odnawialnych źródeł energii – np. instalacja paneli fotowoltaicznych przy wiatrach stacji – aby obniżyć koszty użytkowania i podkreślić ekologiczny charakter przedsięwzięcia. Uzasadnienie: Brak infrastruktury ładowania został zdiagnozowany jako słaba strona, a jednocześnie rośnie liczba użytkowników pojazdów elektrycznych (zarówno prywatnych aut, jak i e-rowerów). Tworząc sieć stacji, gmina wysyła sygnał o gotowości na tę zmianę technologiczną, usuwając barierę dla mieszkańców rozważających zakup „elektryka”. Dodatkowo, obecność stacji zachęci turystów zmotoryzowanych elektrycznie do odwiedzania Przemętu – będą mieli pewność, że mogą naładować pojazd podczas zwiedzania okolicy. To działanie wspiera cel ogólny w zakresie ochrony środowiska (redukcja emisji spalin) i wpisuje się w krajowe kierunki rozwoju infrastruktury alternatywnych paliw.
- **Wprowadzenie innowacyjnych systemów i usług mobilności współdzielonej:** Gmina powinna rozważyć wdrożenie na swoim terenie nowoczesnych usług transportowych opartych na modelu sharing economy. Przykładem jest uruchomienie systemu wypożyczalni rowerów (klasycznych i elektrycznych) w sezonie turystycznym – umożliwi to turystom i mieszkańcom wygodny dostęp do roweru bez konieczności posiadania własnego, a zarazem zachęci do poruszania się po okolicy ekologicznie. Stacje wypożyczalni mogłyby powstać w popularnych punktach (Przemęt – centrum, Olejnica, Perkowo, okolice jezior). Innym rozwiązaniem jest car-sharing elektryczny w skali mikro – np. jedna lub dwie elektryczne mikrobusy na wynajem współdzielony, które mogłyby służyć grupom mieszkańców przy braku własnego auta. Ponadto warto

zastosować inteligentne systemy transportowe (ITS) w prostym zakresie – choćby aplikację informującą o ruchu na lokalnych drogach, umożliwiającą zgłaszanie usterek infrastruktury przez mieszkańców czy system zliczania ruchu rowerowego (liczniki pokazujące, ile rowerów przejechało daną trasą, co działa motywująco i dostarcza danych do planowania). **Uzasadnienie:** Ten filar odzwierciedla wykorzystanie zidentyfikowanych szans, takich jak postęp technologiczny i nowe modele mobilności. Wypożyczalnia rowerów wzmocni ofertę turystyczną gminy i zachęci do korzystania z tras rowerowych osoby, które przyjechały bez swojego sprzętu. Car-sharing czy inne usługi współdzielenia mogą wypełnić luki w systemie transportowym (np. okazjonalne potrzeby przejazdu, gdy komunikacja zbiorowa nie działa, a własnego auta brak). Choć skala gminy jest niewielka, pilotowe wdrożenie takich innowacji stawia Przemęt w roli nowatorskiego samorządu i może być inspiracją dla okolic. Co ważne, usługi współdzielone i ITS mogą zwiększyć efektywność wykorzystania istniejących zasobów (mniej pojazdów prywatnych potrzebnych do obsługi tych samych potrzeb transportowych) i dostarczyć cennych danych do dalszego planowania mobilności.

- **Kampanie na rzecz ekologicznej mobilności i zmiany nawyków:** Wdrażaniu nowych rozwiązań powinna towarzyszyć szeroka kampania informacyjno-edukacyjna promująca korzyści płynące z ekologicznych form transportu. Działania mogą obejmować: publikacje i poradniki dla mieszkańców (np. jak korzystać z dopłat do zakupu pojazdów elektrycznych, jak bezpiecznie poruszać się na hulajnodze elektrycznej), spotkania i warsztaty (np. uświadamiające wpływ emisji spalin na zdrowie, prezentujące działanie samochodu elektrycznego), a także udział gminy w ogólnopolskich akcjach typu Europejski Dzień bez Samochodu czy Tydzień Zrównoważonego Transportu. Warto promować pozytywne przykłady z własnego podwórka – np. prezentować mieszkańców, którzy z sukcesem zrezygnowali z drugiego samochodu na rzecz roweru czy komunikacji publicznej. **Uzasadnienie:** Ten filar ma na celu przezwyciężenie oporu przed zmianą i utrwalenie w społeczności lokalnej wartości proekologicznych. Jak wykazała analiza SWOT, sama infrastruktura i oferta to za mało – kluczowe jest nastawienie ludzi. Kompleksowa kampania zwiększy społeczną akceptację dla wprowadzanych innowacji (np. stacji ładowania czy ograniczeń dla starych pojazdów wysokiej emisji) i podniesie świadomość, dlaczego gmina inwestuje w zrównoważoną mobilność. Edukacja ekologiczna młodzieży zaś sprawi, że kolejne pokolenie już z natury będzie bardziej skłonne wybierać rower, transport publiczny czy samochody elektryczne, co zapewni trwałość pozytywnych zmian wykraczającą poza horyzont bieżącego planu.

Podsumowanie: Przedstawione cele strategiczne wraz z przypisanymi im filarami tworzą kompleksowy plan działania dla Gminy Przemęt w obszarze transportu i mobilności. Każdy z celów odpowiada na konkretny zestaw wyzwań ujawnionych w analizie SWOT – rozwój infrastruktury rowerowej adresuje potrzebę bezpiecznych i atrakcyjnych tras dla rosnącej liczby rowerzystów, poprawa transportu publicznego zapewnia alternatywę dla transportu prywatnego i dostępność mobilności dla wszystkich mieszkańców, zaś wsparcie ekologicznych i innowacyjnych rozwiązań przygotowuje gminę na przyszłość i wzmacnia efekty pozostałych działań. Realizacja tego planu w perspektywie do 2030 roku przyczyni się do stworzenia zintegrowanego, przyjaznego ludziom i środowisku systemu transportowego, który stanie się dumą Gminy Przemęt i podniesie jakość życia jej mieszkańców.

Kierunki planowanych interwencji, przedstawiono w Tabeli: 5.1.

Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Rozwój infrastruktury rowerowej i promocja aktywnej mobilności	
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami).	- Długość nowych lub zmodernizowanych ścieżek rowerowych: min. 30 km (łącznie długość oddanej infrastruktury).
Uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa na drogach lokalnych (strefy „Tempo 30”, azyle na przejściach, bezpieczne skrzyżowania).	- Spadek liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów o 50% (w porównaniu do roku 2024).
Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych.	- Wzrost percepcji bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej i pieszej – poprawa o 10 punktów procentowych (na podstawie badań ankietowych).
Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród mieszkańców (szczególnie dzieci i młodzieży).	- Udział podróży pieszych i rowerowych w ogólnej liczbie podróży: wzrost do 20% (wg badań ankietowych mieszkańców).
Cel nr 2 Poprawa dostępności i atrakcyjności transportu publicznego	
Reorganizacja sieci połączeń autobusowych (nowe linie lokalne, zwiększenie częstotliwości kursów, dowozy do stacji kolejowych).	- Liczba uruchomionych lub zmodernizowanych linii autobusowych: min. 5 (w tym dowozy do stacji kolejowych Wolsztyn, Leszno).

Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego).	- Wzrost odsetka mieszkańców korzystających ze zintegrowanych rozwiązań transportowych – wzrost o 10%.
Integracja taryfowa i informacyjna (system wspólnego biletu lokalnego, publikacja rozkładów w aplikacji i na przystankach).	- Wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego o 50% (w porównaniu do roku 2024).
Modernizacja taboru i infrastruktury przystankowej (wprowadzenie autobusów niskoemisyjnych, poprawa komfortu przystanków).	- Udział autobusów niskoemisyjnych w komunikacji publicznej: co najmniej 50% taboru (np. zakup 5 autobusów elektrycznych).
Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (punkty „Park & Ride” i „Bike & Ride”).	- Odsetek mieszkańców korzystających z punktów przesiadkowych – wzrost o 10%.
Cel nr 3 Wsparcie niskoemisyjnych form transportu i innowacji w mobilności	
Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) do zarządzania ruchem i informowania podróżnych (tablice zmiennej treści, aplikacje).	- Uruchomienie co najmniej 3 systemów ITS (np. tablice dynamiczne na przystankach, aplikacja mobilna z rozkładami, monitoring ruchu rowerowego).
Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg (z uwzględnieniem infrastruktury pieszo-rowerowej).	- Modernizacja min. 20 km dróg powiatowych i gminnych (ze zwiększeniem bezpieczeństwa i dostępności dla pieszych i rowerzystów).
Rozwój infrastruktury dla elektromobilności i współdzielonego transportu (stacje ładowania EV, programy car-sharing/car-pooling).	- Liczba uruchomionych stacji ładowania pojazdów elektrycznych: min. 10 (na terenie gminy i we współpracy z sektorem prywatnym).

Źródło: Opracowanie własne

5.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 5.2.

Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Nazwa zadania	Lata realizacji i orientacyjna wartość zadania	Wskaźniki, np. liczba, długość, Komentarz
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3820P - budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3820P od m. Przemęt do m. Sączkowo	2026-2027 2,2 mln	-
Rozbudowa drogi powiatowej nr 3820P - budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3820P od m. Sączkowo do m. Bucz	2026-2027 2,72 mln	-

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 - budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku Mochy-Kaszczor w gminie Przemęt w zakresie budowy ścieżki rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2025-2026 do ustalenia	-
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 - budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku Kaszczor – do granicy powiatu w gminie Przemęt w zakresie budowy ścieżki rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2027-2030 do ustalenia	-
Budowa ścieżki rowerowej Przemęt-granica powiatu (Kościańskiego) przy drodze powiatowej 3820P (odcinek Popowo Stare - granica powiatu)	2026-2027 1,8 mln	
Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3821P Radomierz-Olejница	2026-2027 1,3 mln	-
Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3821P Olejница-Ostolin	2026-2027 2,3 mln	-
Budowa ścieżki rowerowej Przemęt-granica powiatu (Kościańskiego) przy drodze powiatowej 3820P (odcinek Barchlin - Popowo Stare)	2024-2025 2,3 mln	
Budowa oświetlenia ścieżki rowerowej Przemęt - Perkowo	2028-2030 do ustalenia	-
Budowa oświetlenia ścieżki rowerowej Nowa Wieś - Mochy	2028-2030 do ustalenia	-
Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych	2028-2030 do ustalenia	-
Montaż samoobsługowej stacji naprawy rowerów	2028-2030 do ustalenia	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gminy

6. System wdrażania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt

6.1. Podmioty zaangażowane w realizację PZMM

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 realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt

Ramy prawne	• Rada Gminy Przemęt • Wójt Gminy Przemęt • Ustawodawstwo ponadkrajowe, krajowe i regionalne
Zarządzanie operacyjne	• Koordynator Planu • Wydziały i jednostki Urzędu Gminy w Przemęcie
Montaż finansowy	• Koordynator Planu • Skarbnik Przemętu • Partnerzy ponadlokalni i różni interesariusze
Zbieranie i dostarczanie danych	• Wydziały Urzędu Gminy i pozostałe gminne jednostki organizacyjne • Eksperti zewnętrzni
Monitoring i ewaluacja	• Koordynator Planu • Rada Gminy Przemęt • Wójt Gminy Przemęt
Otwarte rządzenie	• Mieszkańcy • Organizacje społeczne • Partnerzy ponadlokalni

Źródło: Opracowanie własne

6.2. Zasady realizacji i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt

Proponuje się następujące zasady implementacji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt:

- **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 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt

Wspólny wysiłek wielu osób, które przyczyniły się do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt zostanie zmarnowany, jeżeli zaproponowane w niniejszym dokumencie projekty nie będą realizowane.

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

Aby zaakceptowane przez Radę Gminy zapisy Planu 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 gminy Przemęt organem tym będzie Wójt Gminy Przemęt, który będzie realizował powyższe zadania w dużej mierze poprzez pracowników wydziałów Urzędu Gminy w Przemęcie.

Pracownicy odpowiedzialni za wdrażanie PZMM będą corocznie (do końca marca) przygotowywać sprawozdanie z realizacji Planu w poprzednim roku, zawierające informacje o zadaniach ukończonych, zadaniach będących w trakcie wykonywania oraz zadaniach nie rozpoczętych wraz z wyjaśnieniem przyczyn ewentualnych opóźnień. Konsekwencją wniosków, zawartych w sprawozdaniu, może być propozycja

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

W następnej kolejności sprawozdanie będzie prezentowane przez Wójta Gminy na posiedzeniu Rady Gminy Przemęt.

6.4. Monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt

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

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

Proces monitorowania powinien objąć następujące etapy:

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

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

Zasady monitorowania

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

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

- **Aktualność** – Informacje muszą być zbierane, przekazywane i oceniane w sposób ciągły, który umożliwia podjęcie na czas działań korygujących oraz stosownych korekt w momencie aktualizacji strategii,
- **Obiektywność** – Monitorowanie prowadzone w oparciu o analizę wskaźników porównawczych daje możliwość prowadzenia obiektywnej oceny, niezakłóconej subiektywnością, wynikającą z przywiązania do własnych pomysłów,
- **Skupienie się na strategicznych punktach** – Monitorowanie koncentrować się będzie na dziedzinach, w których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia największych odchyłeń, mogących wywoływać zahamowania w realizacji danego projektu lub jego zatrzymanie,
- **Realizm** – Monitorowanie musi być zgodne z realiami projektu. Wdrażający Plan 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 odchyłeń od przyjętych norm powinien wskazywać, jakie należy podjąć działania korygujące. W sposobie raportowania powinno być zastrzeżone, jakie działania należy podjąć w przypadku, kiedy zakładane w projekcie rezultaty nie zostają osiągnięte bądź ich jakość budzi wątpliwość. W każdym projekcie należy wskazać, jakie działanie może podjąć odbiorca projektu, aby wyrównać dysproporcje i doprowadzić do realizacji założonego celu.

Monitoringiem w przypadku gminy Przemęt zajmować się będą pracownicy Wydziału Rozwoju Gminy Urzędu Gminy w Przemęcie. W przypadku identyfikacji poważnych problemów w realizacji któregoś z projektów (mogących skutkować całkowitym lub częściowym niezrealizowaniem, albo opóźnieniem), pracownicy będą zgłaszali ten fakt Wójtowi 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 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt (ewaluacja)

Ocena (ewaluacja) to spojrzenie na realizację Planu 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 Planu. Konsekwencjami negatywnej oceny w trakcie realizacji Strategii 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 Plan w trakcie jej realizacji, ale może skutkować nowymi projektami w nowego Planu 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 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt będą odpowiadać pracownicy Wydziału Rozwoju Gminy, przekazując raport do Wójta Gminy Przemęt, a następnie Radzie Gminy Przemęt.

6.6. Korekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt

Zapisane w PZMM 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 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 gminy Przemęt w południowo-zachodniej Wielkopolsce	20
Rysunek 2.2. Gmina Przemęt z głównymi miejscowościami	21
Rysunek 2.3. Mapa interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Przemęt.....	30
Rysunek 2.4. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie gminy Przemęt	68
Rysunek 2.5. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie gminy Przemęt (wariant z legendą).....	69
Rysunek 2.6. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Przemęt (wariant ze statystykami).....	70
Rysunek 2.7. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie wolsztyńskim	71
Rysunek 2.8. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie wolsztyńskim	72
Rysunek 2.9. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu wolsztyńskiego	73
Rysunek 2.10. Trasy regionalne przebiegające przez obszar gminy Przemęt.....	74
Rysunek 2.11. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej.....	93
Rysunek 2.12. Czynniki wpływające na wybór środka transportu.....	101
Rysunek 2.13. Środek transportu w czasie wolnym	102
Rysunek 2.14. Czas dotarcia do przystanku w gminie Przemęt	104
Rysunek 2.15. Motywacje do rezygnacji z podróży samochodem.....	113
Rysunek 2.16 Motywacje dla korzystania z roweru	117
Rysunek 2.17. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych	123
Rysunek 3.1. Porównanie scenariuszy rozwoju mobilności dla gminy Przemęt	158
Rysunek 5.1. Układ celów Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt	163
Rysunek 6.1 System instytucjonalny realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Przemęt	174

8. Spis Tabel

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców (stan na koniec grudnia 2024 roku)	22
Tabela 2.2. Podstawowe dane demograficzne dla gminy Przemęt pomiędzy 2020 i 2023 rokiem.....	23
Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2020-2024	24
Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt	27
Tabela 2.4. Wykaz dróg ponadgminnych w gminie Przemęt	60
Tabela 2.5. Wykaz dróg gminnych w gminie Przemęt	61
Tabela 2.6. Wykaz przystanków na terenie gminy Przemęt	65
Tabela 2.7. Wykaz powiązań ponadlokalnych z uwzględnieniem gminy Przemęt....	73
Tabela 2.8. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Przemęt	92
Tabela 2.9. Czas dotarcia do różnych destynacji	96
Tabela 2.10. Środek transportu mieszkańców gminy Przemęt	99
Tabela 2.11. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców gminy Przemęt	107
Tabela 2.12. Ocena komunikacji publicznej w gminie Przemęt	111
Tabela 2.13. Ocena stanu infrastruktury w gminie Przemęt	113
Tabela 2.14. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Przemęt	121
Tabela 2.15. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	123
Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030.....	171
Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej .	172

9. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy

ANKIETA

dla mieszkańców gminy Przemęt

Szanowni Państwo,

W imieniu Wójta Gminy Przemęt zwracam się z uprzejmą prośbą o wypełnienie ankiety, której wyniki pozwolą na opracowanie **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla Gminy Przemęt na lata 2025-2030**. Dokument ten ma kluczowe znaczenie dla poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej, ograniczenia emisji CO₂ oraz ochrony środowiska na terenie naszej gminy.

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

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

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

Kwestionariusz

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

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

Pieszo						
Autobusem						
Koleją						
W inny sposób						

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

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

	Bardzo dobry	Dobry	Zadowolający	Zły	Bardzo zły
Drogowej					
Rowerowej					

Pieszej					
Komunikacji publicznej					

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

Rozbudowa sieci dróg rowerowych	
Stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych	
Większa dostępność parkingów typu Park&Ride	
Zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej	
Bezpłatna komunikacja publiczna	
Wzrost kosztów eksploatacji samochodu	
Większa integracja środków komunikacji publicznej	
Nic nie skłoni mnie do rezygnacji z podróżowania samochodem	
Nie podróżuję samochodem	
Inne (jakie?)	

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

Rozbudowa dróg rowerowych w mieście	
Rozbudowa dróg rowerowych poza miastem	
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej	
Montaż licznych stojaków rowerowych	
Lepsza dostępność systemu Roweru Miejskiego	
Rozbudowa parkingów Bike & Ride	
Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki	
Inne (jakie?)	

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

- ☐ Tak
☐ Nie
☐ Nie mam zdania

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

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

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

	Bardzo duże	Duże	Średnie	Małe	Bardzo małe
zintegrowany system zarządzania ruchem (zmniejszenie zatłoczenia na drogach, bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej oraz nadzór nad funkcjonowaniem poszczególnych elementów systemu transportowego)					

zintegrowany system informacji transportowej (przekazywanie informacji pasażerom komunikacji publicznej na temat rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdu za pomocą elektronicznych tablic zmiennej treści umieszczonych przy przystankach)					
zintegrowany system zarządzania służbami ratowniczymi (zintegrowany system obsługi wywołań alarmowych, który pozwala na natychmiastowe i równoczesne powiadomienie wszystkich służb, zarządzanie taborom pojazdów uprzywilejowanych)					

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

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

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

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

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

--

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

24. Gdzie na terenie gminy Przemęt powinny być wybudowane nowe przystanki autobusowe? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

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

Metryczka

1	Płeć
☐ Kobieta	☐ Mężczyzna

2	Miejsce zamieszkania
☐ Miasto	☐ Obszar wiejski

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

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

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

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

Uzasadnienie

do uchwały nr 126/2025 Rady Gminy Przemęt z dnia 14 listopada 2025 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gminy Przemęt na lata 2025-2030”

„Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt na lata 2025-2030”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały, jest dokumentem strategicznym, którego głównym celem jest opracowanie długoterminowych działań na rzecz poprawy mobilności w sposób zrównoważony, zgodny z potrzebami mieszkańców oraz zasadami ochrony środowiska. Dokument ten ma na celu wsparcie władz lokalnych w kształtowaniu polityki transportowej, która będzie sprzyjać redukcji emisji zanieczyszczeń, ograniczeniu zatłoczenia na drogach oraz promowaniu bezpiecznych i efektywnych form transportu, w szczególności niezmotoryzowanego i zbiorowego. Opracowanie projektu „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla gminy Przemęt” poprzedziły badania ankietowe wśród mieszkańców gminy. Przyjęcie Planu będzie umożliwiało ubieganie się o dofinansowanie projektów w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021 – 2027. Biorąc powyższe pod uwagę, podjęcie niniejszej uchwały należy uznać za uzasadnione.