

UCHWAŁA NR XV/165/2025
RADY MIEJSKIEJ W WOLSZTYNIE

z dnia 28 maja 2025 r.

w sprawie zmiany uchwały nr IX/85/2024 Rady Miejskiej w Wolsztynie z dnia 27 listopada 2024r.
w sprawie przyjęcia „Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 i pkt 4, ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 ze zm.), uchwala, co następuje:

§ 1. Załącznik do uchwały nr IX/85/2024 Rady Miejskiej w Wolsztynie z dnia 27 listopada 2024r. w sprawie przyjęcia „Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn” otrzymuje brzmienie, jak załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Wolsztyna.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej w Wolsztynie

Michał Maruszewski



DOFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW WOJEWÓDZKIEGO
FUNDUSZU OCHRONY ŚRODOWISKA
I GOSPODARKI WODNEJ W POZNANIU



MAJ 2025

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY WOLSZTYN

WWW.WOLSZTYN.PL

URZĄD MIEJSKI W WOLSZTYNIE
RYNEK 1, 64-200 WOLSZTYN

FOT. URZĄD MIEJSKI W WOLSZTYNIE



OPRACOWANIE POWSTAŁO
WE WSPÓŁPRACY Z FUNDACJĄ
"PARTNERZY DLA SAMORZĄDU"



Spis treści

1.	Wprowadzenie	4
1.1.	Cel i zakres opracowania	4
1.2.	Podstawa formalno-prawna	7
1.3.	Powiązania z innymi dokumentami	8
2.	Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego	16
2.1.	Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym	16
2.2.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza	18
2.3.	Analiza interesariuszy	22
2.3.1.	Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności	22
2.3.2.	Sposób organizowania konsultacji społecznych	26
2.4.	Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego	27
2.5.	Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności	40
2.5.1.	Infrastruktura transportowa	40
2.5.2.	Transport publiczny	46
2.5.3.	Transport rowerowy	51
2.5.4.	Polityka parkingowa	61
2.5.5.	Ruch pieszy	64
2.5.6.	Transport towarów	64
2.5.7.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	64
2.5.8.	Intermodalność	64
2.5.9.	Zarządzanie mobilnością	67
2.5.10.	Logistyka miejska	70
2.5.11.	Inteligentne systemy transportowe	73
2.6.	Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego	76
2.7.	Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego	85
3.	Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Wolsztyn	97
3.1.	Scenariusz bazowy („business as usual”)	98
3.2.	Scenariusz aktywności mobilnej (mobilność zdrowa, dostępna i niskoemisyjna) ..	100

3.3.	Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)	102
3.4.	Wybór scenariusza.....	104
4.	Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej	106
4.1.	Wizja transport i mobilności do 2030 roku	106
4.2.	Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami.....	108
4.3.	Zadania inwestycyjne	112
5.	System wdrażania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn.....	116
5.1.	Podmioty zaangażowane w realizację Strategii	116
5.2.	Zasady realizacji i wdrażania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn.....	116
5.3.	Wdrażanie zapisów Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn	117
5.4.	Monitoring Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn	118
5.5.	Ocena skutków realizacji Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn (ewaluacja).....	120
5.6.	Korekty Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn	121
6.	Spis Rysunków.....	122
7.	Spis Tabel	123
8.	Załącznik - Kwestionariusz ankietowy.....	124

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność to koncepcja, która zakłada rozwój i organizację systemów transportowych w sposób sprzyjający ochronie środowiska, poprawie jakości życia i zdrowia mieszkańców, a także zrównoważonemu rozwojowi gospodarczemu. To holistyczne podejście do organizacji transportu, które uwzględnia nie tylko potrzeby mieszkańców, ale także dbałość o środowisko, efektywne wykorzystanie przestrzeni miejskiej oraz rozwój społeczny i gospodarczy. W praktyce oznacza to tworzenie systemów transportowych, które są przyjazne środowisku, dostępne, bezpieczne i zintegrowane. Celem zrównoważonej mobilności jest tworzenie takiego modelu transportu, który będzie efektywnie zaspokajał potrzeby społeczeństwa w zakresie przemieszczania się, przy jednoczesnym minimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko oraz ograniczeniu zużycia zasobów naturalnych.

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej (SZMM) dla miasta i gminy Wolsztyn 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. Strategia ma na celu w szczególności:

1. **Poprawę jakości życia mieszkańców** - Zrównoważona mobilność w mieście i gminie Wolsztyn przyczyni się do ograniczenia negatywnych skutków transportu samochodowego, takich jak hałas i zanieczyszczenie powietrza. Promowanie transportu publicznego, rowerowego i pieszego pozwoli znacząco poprawić jakość powietrza, zmniejszyć emisję spalin oraz poprawić zdrowie mieszkańców. Dzięki temu ograniczone zostaną problemy zdrowotne wynikające z zanieczyszczenia środowiska, co pozytywnie wpłynie na codzienne życie mieszkańców.
2. **Ochronę środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym** - W związku z tym, że transport samochodowy jest jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych, wdrażanie zrównoważonej mobilności pomoże gminie Wolsztyn zmniejszyć negatywny wpływ transportu na środowisko. Rozwój ekologicznych form transportu, takich jak rowery, komunikacja publiczna i elektryczne środki transportu, przyczyni się do ochrony lokalnych zasobów naturalnych oraz ograniczenia zużycia paliw kopalnych.

3. **Redukcję kosztów** - Zrównoważona mobilność pozwoli zmniejszyć wydatki związane z utrzymaniem i rozbudową infrastruktury drogowej, poprzez ograniczenie zależności od transportu indywidualnego. Inwestycje w transport publiczny, ruch pieszy i rowerowy pozwolą na efektywne wykorzystanie środków finansowych gminy. Dodatkowo, zastosowanie nowoczesnych, energooszczędnych rozwiązań, takich jak oświetlenie LED oraz systemy zarządzania ruchem, wpłyną na dalszą redukcję kosztów eksploatacyjnych.
4. **Zwiększenie atrakcyjności miasta i gminy** - Rozwój zrównoważonej mobilności uczyni gminę Wolsztyn bardziej atrakcyjną zarówno dla mieszkańców, inwestorów, jak i turystów. Inwestycje w infrastrukturę rowerową, strefy piesze oraz nowoczesny, dostępny transport publiczny zwiększą jakość życia, przyciągając osoby szukające zdrowego, przyjaznego środowiska. Lepsza komunikacja i zrównoważony rozwój mogą także przyciągnąć inwestorów, zainteresowanych obszarami dobrze skomunikowanymi.
5. **Poprawę dostępności transportowej** - Zrównoważona mobilność zapewni lepszy dostęp do transportu dla wszystkich mieszkańców, w tym dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców obszarów wiejskich. Dzięki rozwojowi transportu publicznego oraz infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, poprawi się mobilność mieszkańców, co zwiększy ich możliwości zawodowe oraz poprawi komfort codziennego życia.
6. **Zmniejszenie kongestii i poprawa bezpieczeństwa** - Wprowadzenie działań związanych ze zrównoważoną mobilnością pomoże zmniejszyć korki oraz natężenie ruchu drogowego na terenie miasta i gminy Wolsztyn. Rozwój komunikacji zbiorowej, systemów wspólnego użytkowania pojazdów (car-sharing), a także promowanie alternatywnych form transportu zredukuje kongestię. Dodatkowo, uspokojenie ruchu w obszarach zabudowanych oraz poprawa infrastruktury przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenia liczby wypadków.
7. **Dostosowanie do europejskich i krajowych polityk** - Gmina Wolsztyn, podobnie jak inne samorządy w Polsce, jest zobowiązana do realizacji celów zrównoważonego rozwoju oraz polityki klimatycznej Unii Europejskiej. Wdrożenie zasad zrównoważonej mobilności pomoże gminie spełniać wymogi unijnych dyrektyw dotyczących ochrony środowiska, jakości powietrza i redukcji emisji. Dzięki temu, gmina będzie miała możliwość korzystania z unijnych funduszy wspierających zrównoważony rozwój, takich jak Europejski Zielony Ład czy fundusze strukturalne.
8. **Długoterminową stabilność i adaptacja do zmian** - Zrównoważona mobilność pozwoli Gminie Wolsztyn lepiej przygotować się na przyszłe wyzwania, takie jak zmiany klimatyczne, rosnące koszty energii oraz zmieniające się przepisy dotyczące ochrony środowiska. Dzięki długoterminowemu podejściu opartego na stabilnym rozwoju, gmina będzie mogła stopniowo dostosowywać się do nowych warunków, jednocześnie dbając o zrównoważony rozwój lokalnej gospodarki oraz społeczności.

Zakres opracowania obejmuje szczegółową analizę obecnego stanu systemu transportowego miasta i gminy Wolsztyn oraz jego wpływu na środowisko, zdrowie mieszkańców i jakość życia. W ramach prac przygotowawczych przeprowadzono:

- **Diagnozę istniejącej infrastruktury transportowej** – dokonano oceny jakości i dostępności dróg, ścieżek rowerowych, chodników, przystanków komunikacji zbiorowej oraz innych elementów infrastruktury transportowej. Analiza ta pozwoliła na zidentyfikowanie kluczowych obszarów wymagających modernizacji lub rozbudowy.
- **Ocenę zachowań komunikacyjnych mieszkańców** – na podstawie badań ankietowych i konsultacji społecznych zebrano informacje na temat preferencji transportowych mieszkańców, co pozwoliło lepiej zrozumieć potrzeby i oczekiwania różnych grup społecznych w zakresie mobilności.
- **Identyfikację problemów transportowych** – analiza systemu transportowego ujawniła główne problemy. Zidentyfikowano także kluczowe bariery wpływające na ograniczone korzystanie z transportu niezmotoryzowanego i publicznego.
- **Konsultacje społeczne** – dokument został opracowany w ścisłej współpracy z mieszkańcami gminy. Konsultacje odbywały się w formie ankiety elektronicznej, a także spotkań z mieszkańcami, co pozwoliło na zebranie szerokiego zakresu opinii i pomysłów. Wkład społeczności lokalnej był kluczowy dla zrozumienia specyficznych potrzeb różnych grup użytkowników transportu, w tym osób starszych, rodzin z dziećmi oraz osób o ograniczonej mobilności.
- **Analizę środowiskową** – wzięto pod uwagę wpływ systemu transportowego na środowisko naturalne, szczególnie w kontekście emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu. Było to podstawą do rekomendacji działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie.

Strategia zawiera wizję transportu i mobilności do 2030 roku oraz określone cele i wskaźniki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, wypracowane na podstawie diagnostycznych analiz. Środki wykonawcze, w tym inwestycje, regulacje, organizację, finanse i działania promocyjno-informacyjne, zostały szczegółowo określone, by zapewnić realizację założonych celów. Strategia obejmuje wszystkie gałęzie transportu i formy mobilności, realizując integrację multimodalną. Ponadto zaproponowano system monitorowania, który powinien zapewniać ciągłą ocenę i możliwość dostosowania do zmieniających się potrzeb i warunków.

Strategia jest zgodna z zaleceniami Komisji (UE)2023/550 z dnia 8 marca 2023 roku sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524), chociaż z uwagi na fakt, że tworzona była dla gminy miejsko-wiejskiej, nie jest tak kompleksowa. W warstwie celów i wizji rozwoju jest

w pełni spójna z zaleceniami, z uwagi na fakt, że dąży do stworzenia systemu transportu, który jest bezpieczny, łatwo dostępny dla wszystkich, w tym osób o specjalnych potrzebach, i przystosowany do różnic demograficznych i płciowych. Strategia umożliwia zaspokojenie szerokiego zakresu potrzeb mobilnościowych mieszkańców, włączając wsparcie dla ruchu rowerowego, logistyki miejskiej i przepływów z podmiejskich obszarów. Wprowadzone rozwiązania spełniają wymogi zrównoważonego rozwoju i odporności klimatycznej, przy równoczesnym dążeniu do wydajności i rentowności systemu. Strategia przyczynia się do poprawy atrakcyjności miejskiego środowiska, zwiększając jakość życia i zdrowie publiczne, zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ. Bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno zostać poprawione, zwłaszcza dla użytkowników narażonych na zagrożenia, a działania transportowe powinny stać się bardziej efektywne energetycznie, zmniejszając zanieczyszczenie i emisje.

1.2. Podstawa formalno-prawna

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

- **Prawo lokalne i regionalne:** Statuty i regulacje 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 opublikowana w grudniu 2020 roku przez Komisję Europejską jest kluczowym dokumentem, który wyznacza cele i ramy działania w zakresie transportu do 2050 roku. Główne elementy strategii, które znajdują odzwierciedlenie w SZMM, obejmują:

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

2. „Europejski Zielony Ład”:

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

- *Neutralność klimatyczna do 2050 roku* – SZMM przyczynia się do realizacji tego celu poprzez działania mające na celu ograniczenie emisji CO₂ z transportu

w gminie i mieście Wolsztyn. W ramach strategii promowane są formy mobilności, które mają niski lub zerowy wpływ na środowisko, takie jak transport publiczny, rowerowy oraz pieszy.

- *Zielona mobilność* – Zielony Ład promuje odejście od paliw kopalnych i rozwój nowoczesnych, niskoemisyjnych systemów transportowych. SZMM wspiera rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych oraz systemów transportu publicznego opartych na czystych technologiach, co przyczynia się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza.
- *Efektywność energetyczna* – Transformacja sektora transportowego w kierunku zrównoważonych i energooszczędnych rozwiązań jest kluczowym elementem Europejskiego Zielonego Ładu. SZMM przewiduje modernizację infrastruktury transportowej, w tym wymianę oświetlenia ulicznego na energooszczędne, co bezpośrednio przekłada się na oszczędność energii i zmniejszenie emisji.

3. **NextGenerationEU:**

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

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

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

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

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

5. **Dyrektywa w Sprawie Jakości Powietrza:**

Dyrektywa w sprawie jakości powietrza (Directive 2008/50/EC) jest jednym z kluczowych narzędzi UE mających na celu poprawę jakości powietrza w miastach i regionach. Transport jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza w Europie, w szczególności w obszarach miejskich. SZMM, poprzez działania mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego, rozwój transportu publicznego oraz promowanie mobilności

niezmotoryzowanej, przyczynia się do realizacji celów tej dyrektywy. Strategia wspiera poprawę jakości powietrza poprzez:

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

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

6. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne:

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

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

Polityka spójności wspiera działania mające na celu poprawę jakości życia mieszkańców, co w przypadku SZMM przekłada się na rozwój bezpiecznej, dostępnej i zrównoważonej mobilności w mieście i gminie Wolsztyn.

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

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn wpisuje się w szeroki kontekst polityk Unii Europejskiej, które kładą nacisk na rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska, poprawę jakości powietrza oraz transformację energetyczną. SZMM przyczynia się do realizacji celów klimatycznych UE, wspiera wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych i mobilności intermodalnej oraz dąży do poprawy jakości życia mieszkańców poprzez zrównoważony rozwój miast.

Poziom krajowy

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej (SZMM) dla miasta i gminy Wolsztyn znajduje ścisłe powiązanie nie tylko z politykami Unii Europejskiej, ale także z kluczowymi dokumentami strategicznymi i regulacjami krajowymi. Polska przyjęła szereg strategii, ustaw i programów, które wspierają rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska oraz poprawę jakości życia obywateli. SZMM 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. SZMM wspiera realizację następujących priorytetów tej strategii:

- *Zwiększenie udziału transportu publicznego* – SZMM promuje rozwój komunikacji zbiorowej, zgodnie z celami strategii transportowej, co ma na celu poprawę dostępności transportu dla wszystkich mieszkańców.
- *Ograniczenie emisji z transportu* – Wspieranie rozwoju ekologicznych form transportu, takich jak rowery, komunikacja publiczna oraz pojazdy elektryczne, jest zgodne z politykami określonymi w strategii.
- *Rozwój infrastruktury intermodalnej* – SZMM zakłada rozwój systemów "Park&Ride" oraz integrację różnych form transportu, co wspiera strategię dotyczącą efektywnej organizacji ruchu.

2. Krajowa Polityka Miejska 2030:

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

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

3. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju:

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

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

4. Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.:

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

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

5. Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu:

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

- *Ograniczenie emisji z sektora transportu* – SZMM, poprzez działania na rzecz redukcji emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń transportowych, wpisuje się w realizację celów KPEiK.
- *Zielona mobilność i elektromobilność* – Wspieranie rozwoju transportu elektrycznego oraz transportu publicznego to kluczowe elementy SZMM, zgodne z politykami zawartymi w KPEiK.

- *Poprawa efektywności energetycznej* – SZMM wspiera modernizację infrastruktury w kierunku bardziej efektywnych energetycznie rozwiązań, co przyczynia się do realizacji celów KPEiK dotyczących zmniejszenia zużycia energii w transporcie.

6. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2018 roku jest kluczowym dokumentem prawnym, który wspiera rozwój elektromobilności w Polsce. SZMM dla miasta i gminy Wolsztyn uwzględnia przepisy tej ustawy, promując:

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

7. Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP):

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

- *Ograniczenie emisji z transportu* – SZMM 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 SZMM.
- *Poprawę jakości powietrza* – Działania SZMM na rzecz redukcji emisji spalin i promowanie zrównoważonej mobilności przyczynią się do poprawy jakości powietrza w gminie Wolsztyn, zgodnie z celami KPOP.

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn wpisuje się w szerszy kontekst krajowych polityk i dokumentów strategicznych, które promują zrównoważony rozwój, elektromobilność, efektywność energetyczną oraz ochronę środowiska. SZMM wspiera realizację kluczowych celów Polski w zakresie transportu, klimatu i rozwoju regionalnego, stanowiąc narzędzie do wdrażania krajowych strategii na poziomie lokalnym. Dzięki temu, gmina Wolsztyn może efektywnie realizować polityki zrównoważonego rozwoju, jednocześnie korzystając z krajowego wsparcia finansowego i technicznego.

Poziom regionalny:

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej (SZMM) dla miasta i gminy Wolsztyn, 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. SZMM 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. SZMM dla miasta i gminy Wolsztyn wpisuje się w cele strategiczne regionu, takie jak:

- *Zwiększenie mobilności mieszkańców* – Strategia kładzie duży nacisk na poprawę dostępu do transportu publicznego oraz rozwój infrastruktury wspierającej mobilność niezmotoryzowaną. SZMM wspiera te założenia, rozwijając komunikację zbiorową oraz infrastrukturę rowerową i pieszą.
- *Zrównoważony rozwój przestrzenny* – SZMM, poprzez promowanie mobilności niskoemisyjnej i integracji transportu, wspiera cel strategii dotyczący równomiernego rozwoju przestrzennego regionu, zmniejszając wykluczenie transportowe.
- *Poprawa jakości życia i ochrona środowiska* – Strategia zakłada działania na rzecz poprawy jakości powietrza i ograniczenia hałasu, co wpisuje się w cele SZMM związane z redukcją emisji z transportu samochodowego.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

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

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

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

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski (FEW) 2021–2027 to regionalny program operacyjny, który stanowi kluczowy mechanizm finansowania projektów rozwojowych w regionie. Główne obszary wsparcia tego programu, które mogą być powiązane z realizacją SZMM w mieście i gminie Wolsztyn, obejmują:

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

4. Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego

Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego to dokument określający strategiczne kierunki rozwoju transportu w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem integracji różnych środków transportu. SZMM dla miasta i gminy Wolsztyn wspiera realizację założeń tego planu w następujących aspektach:

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

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn znajduje się w ścisłym powiązaniu z politykami i dokumentami strategicznymi województwa wielkopolskiego. SZMM wspiera realizację regionalnych celów dotyczących zrównoważonego rozwoju transportu, ochrony środowiska oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Dzięki temu gmina Wolsztyn może skutecznie wprowadzać lokalne działania, które są spójne z wizją rozwoju całego regionu, jednocześnie korzystając z regionalnych programów wsparcia finansowego i technicznego.

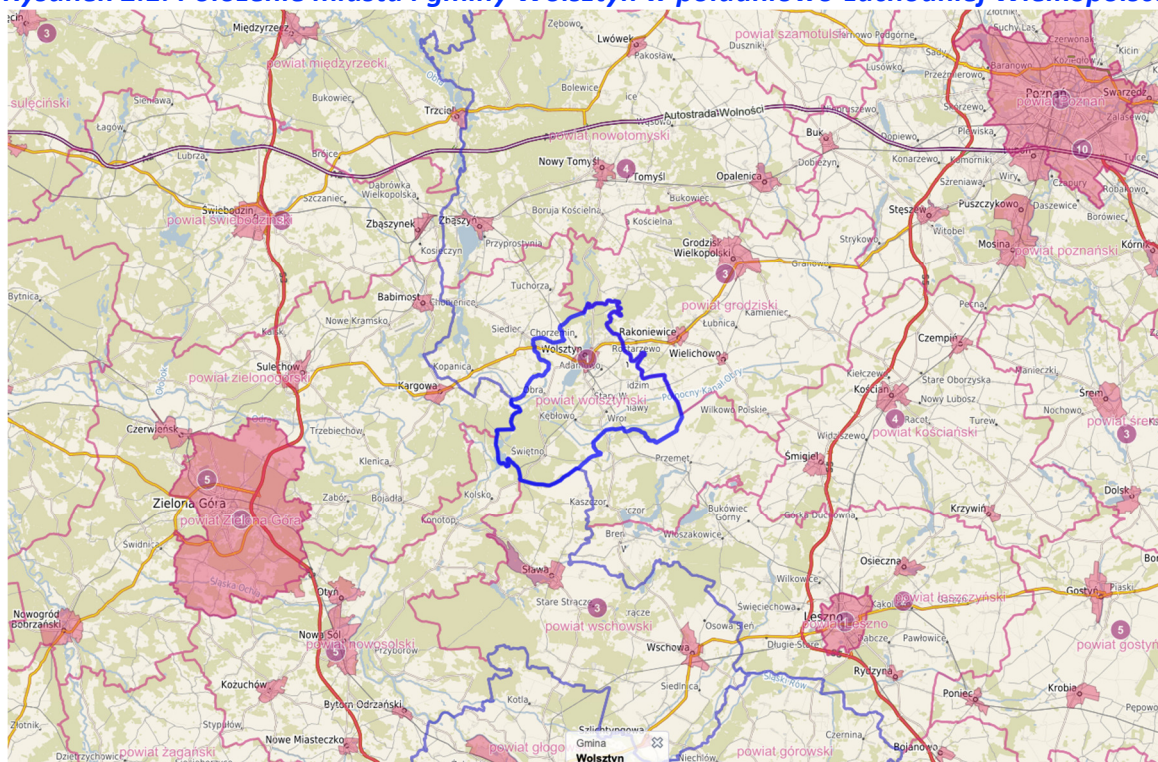
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej została opracowana dla obszaru funkcjonalnego, który pokrywa swoim zasięgiem obszar miasta i gminy Wolsztyn. Centrum obszaru funkcjonalnego jest miasto Wolsztyn, będące siedzibą władz gminy.

Gmina Wolsztyn jest częścią województwa wielkopolskiego, powiatu wolsztyńskiego. Sąsiaduje z 3 gminami z województwa wielkopolskiego: Siedlec, Rakoniewice i Przemęt oraz 3 gminami województwa lubuskiego: Kargowa, Kolsko i Sława (Rysunek 2.1.).

Rysunek 2.1. Położenie miasta i gminy Wolsztyn w południowo-zachodniej Wielkopolsce



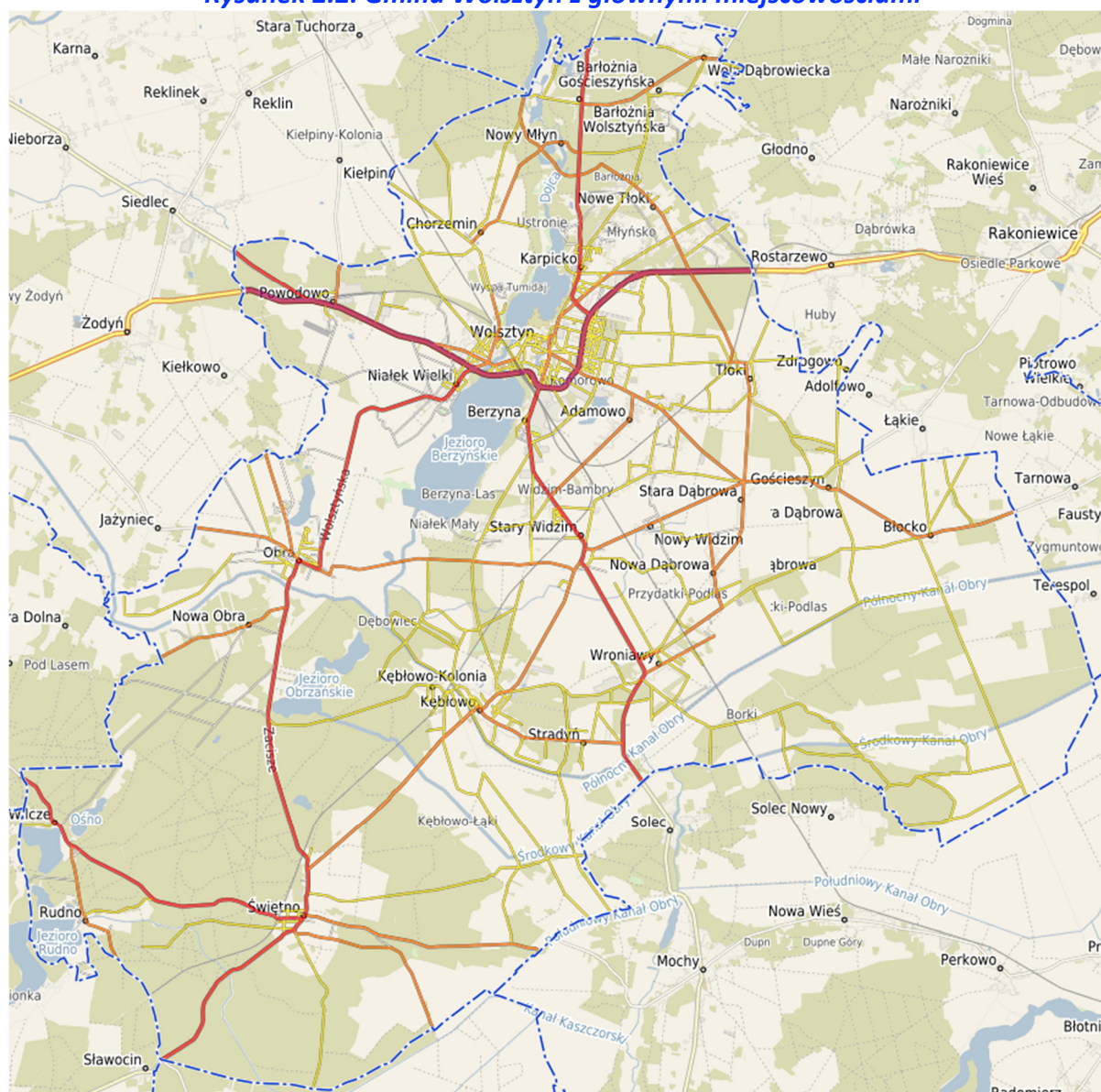
Źródło: https://polska.e-mapa.net/?identifyCommune=302903_3, 2024

Gmina zajmuje ok. 250 km², co pod względem zajmowanej powierzchni lokuje ją na pierwszym miejscu wśród jednostek administracyjnych powiatu wolsztyńskiego (stanowi ok. 37% powierzchni powiatu). Najważniejszym ośrodkiem jest Wolsztyn, siedziba zarówno władz gminy, jak i powiatu. Miasto leży ok. 70 km od Poznania i ok. 60 km od Zielonej Góry. Główną

arterią komunikacyjną jest droga krajowa nr 32 łącząca Poznań z Zieloną Górą. Niespełna 25 km od Wolsztyna przebiega autostrada A2 znacznie ułatwiająca przemieszczanie się zarówno w stronę Niemiec i Europy, jak i w głąb Polski.

Strukturę osadniczą gminy tworzą łącznie 32 miejscowości: miasto Wolsztyn oraz 23 sołectwa: Adamowo, Barłożnia Gościeszyńska, Berzyna, Błocko, Chorzemin, Gościeszyn, Karpicko, Kębłowo, Niałek Wielki, Nowa Dąbrowa, Nowa Obra, Nowe Tłoki, Nowy Widzim, Obra, Powodowo, Rudno, Stara Dąbrowa, Stary Widzim, Stradyń, Świętno, Tłoki, Wilcze, Wroniawy oraz 8 miejscowości niesołeckich: Barłożnia Wolsztyńska, Borki, Krutla, Nowy Młyn, Wola Dąbrowiecka, Zdrogowo, Komorowo, Ruchocki Młyn (Rysunek 2.2).

Rysunek 2.2. Gmina Wolsztyn z głównymi miejscowościami



Źródło: <https://wolsztyn.e-mapa.net>, 2024

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Gmina zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim w powiecie wolsztyńskim oraz jednocześnie jest siedzibą powiatu wolsztyńskiego, powierzchnia gminy to 249,64 km². Wolsztyn położony jest nad rzeką Dojcą, oraz przy jeziorach Berzyńskim i Wolsztyńskim. Gmina usytuowana jest na pograniczu Pojezierzy Poznańskiego i Lubuskiego. Dzięki polodowcowemu ukształtowaniu terenu, licznym lasom i jeziorom oraz zabytkom i infrastrukturze rekreacyjnej (w tym pływalni miejskiej, skateparku, urządzeń fitness) jest regionem bardzo atrakcyjnym turystycznie. Turystów przyciąga przede wszystkim unikatowa w Europie parowozownia - nadal czynna i obsługująca przejazdy pociągami turystycznymi. Parowozownia, przekształcona w instytucję kultury samorządu wielkopolskiego, za priorytet wyznaczyła sobie przywrócenie parowozów do ruchu liniowego, na trasach do Poznania, Leszna. W mieście są także muzea: noblisty Roberta Kocha oraz rzeźbiarza Marcina Rożka, a w jego pobliżu - pocysterski zespół klasztorny w Obrze.

Przez gminę przebiegają drogi wojewódzkie oraz w niedalekiej odległości od gminy znajduje się droga krajowa S3 oraz S5 oraz autostrada A2. Gmina położona jest odległości ok 70 km od Poznania, miasta wojewódzkiego, ok 60 km od Leszna, ok 60 km od Zielonej Góry, ok 50 km od Nowej Soli, ok 25 km od Nowego Tomyśla, około 40 km od Kościana, ok 20 km od Grodziska Wielkopolskiego. Teren gminy stanowi fragment monokliny przedsudeckiej. Mimo niedużych deniwelacji terenu, ukształtowanie powierzchni gminy jest zróżnicowane. Grunty rolne zajmują ponad 49% ogólnej powierzchni gminy, a kompleksy najżyźniejszych gleb wytworzyły się w rejonie Powodowa i Chorzemina oraz we wschodniej części gminy, we wsiach Tłoki, Gościeszyn i Dąbrowa Stara. Blisko 2/3 areału gruntów ornych zdominowanych jest przez kompleksy żytne: słaby i bardzo słaby; kompleks żytnej dobrej jakości zajmuje zaledwie 20% powierzchni tych gruntów. Grunty orne zajmują niewiele ponad 1/3 ogólnej powierzchni gminy. Duży jest odsetek lasów i terenów zadrzewionych, zajmujących ponad 39% powierzchni terenu (przy średniej krajowej ok. 30%). Pod względem jakości gleb, na terenie gminy Wolsztyn przeważają gleby średnio i słabo urodzajne, należące do III, IV i V klasy bonitacyjnej. Blisko 40% ogółu gruntów ornych stanowią gleby klas III i IV, ale zaledwie 6% to gleby wysokich klas bonitacyjnych – IIIa i IIIb. Duży jest odsetek gleb bardzo słabych, VI i VIz. Zajmują one trzecią część gruntów ornych. Wysoka kultura rolna pozwala jednak na intensywne użytkowanie dużych połaci terenu.

Demografia

Liczba mieszkańców gminy Wolsztyn na dzień 31 grudnia 2023 roku wyniosła 29.297. Gminę zamieszkiwało 14.075 mężczyzn i 15.222 kobiet (Tabela 2.1.).

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców w 2023 roku

Miejscowość	Mężczyźni	Kobiety	RAZEM
Adamowo	607	608	1.215
Barłóżnia Gościeszyńska	37	40	77
Barłóżnia Wolsztyńska	39	44	83
Berzyna	198	207	405
Błocko	95	103	198
Borki	19	20	39
Chorzemin	499	494	993
Gościeszyn	170	169	339
Karpicko	784	880	1.664
Kębłowo	960	1.016	1.976
Komorowo	325	344	669
Krutla	0	0	0
Niałek Wielki	405	418	823
Nowa Dąbrowa	246	232	478
Nowa Obra	44	46	90
Nowe Tłoki	429	403	832
Nowy Młyn	3	4	7
Nowy Widzim	150	159	309
Obra	1.025	1.020	2.045
Powodowo	238	249	487
Ruchocki Młyn	2	0	2
Rudno	15	13	28
Stara Dąbrowa	168	180	348
Stary Widzim	579	583	1.162
Stradyń	49	49	98
Świętno	510	534	1.044
Tłoki	459	416	875
Wilcze	32	32	64
Wola Dąbrowiecka	36	37	73
Wolsztyn	5.369	6.261	11.630
Wroniawy	581	659	1.240
Zdrogowo	2	2	4
RAZEM	14.075	15.222	29.297

Źródło: <https://bip.wolsztyn.pl/a,30177,stan-ludnosci-na-dzien-31-grudnia-2023-roku.html>, 2024

W roku 2023 w Gminie Wolsztyn odnotowano ujemny przyrost naturalny: -43 osoby, 386 zameldowań w ruchu wewnętrznym, 423 w ruchu zewnętrznym oraz 291 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy +132.

Ludność miasta nie zmieniła się znacznie na przestrzeni lat – na koniec grudnia 2018 roku liczba ludności wynosiła 29.723 osób (w tym miasto Wolsztyn 12.597), a na koniec 2004 roku 29.418 osób (w tym miasto 13.874 osób).

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Według danych dla obszaru gminy Wolsztyn, w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na koniec roku 2023 figurowało 4.448 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 2020-2023

Sekcja	2020	2021	2022
Sekcja A – Rolnictwo, Leśnictwo, łowiectwo i Rybactwo	411	413	411
Sekcja B – Górnictwo i wydobywanie	6	6	5
Sekcja C – Przetwórstwo przemysłowe	388	388	390
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	2	2	2
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	7	6	7
Sekcja F – Budownictwo	686	716	730
Sekcja G – Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	972	984	977
Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	228	230	241
Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	110	117	110
Sekcja J – Informacja i komunikacja	89	101	99
Sekcja K – Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	73	71	76
Sekcja L – Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	141	146	145
Sekcja M – Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	340	332	336

Sekcja N – Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	130	132	135
Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	20	20	20
Sekcja P – Edukacja	139	141	152
Sekcja Q – Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	210	213	222
Sekcja R – Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	81	80	83
Sekcja S i T – Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	290	294	298
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0
RAZEM	4.327	4.397	4.448

Źródło: GUS, BDL, 2024

Na dzień 31.12.2023 r. zarejestrowanych było 498 osób bezrobotnych. Rok wcześniej, na dzień 31.12.2022 r. liczba bezrobotnych wynosiła 475. Biorąc pod uwagę wiek osób bezrobotnych największą grupę stanowiły osoby w wieku do 25 lat – 111 osób oraz w wieku do 30 lata – 163 osoby.

Z danych przekazanych przez Powiatowy Urząd Pracy w Wolsztynie wynika, iż w roku 2023 stopa bezrobocia (liczona jako wskaźnik liczby bezrobotnych do czynnych zawodowo) wynosiła (stan na 31.12.2023 r.):

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

Organizacje pozarządowe związane z mobilnością

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

- Stowarzyszenie Kultury Fizycznej "Klub Kolarski Fala Park", ul. Poznańska 1, 64-200 Wolsztyn. Celami statutowymi klubu są m.in.: planowanie i organizowanie niezawodowego życia sportowego członków, angażowanie wszystkich członków do różnorodnych form aktywności ruchowej, dostosowanej do wieku, stopnia sprawności i zainteresowań sportowych, uczestnictwo w imprezach sportowych, organizowanie zajęć sportowych dla członków, organizowanie działalności sportowej ze szczególnym

uwzględnieniem funkcji zdrowotnych, kształtowanie pozytywnych cech charakteru i osobowości poprzez uczestnictwo w realizacji zadań sportowych klubu i inne.

- Stowarzyszenie Bike & Run Promotion, Powodowo 52, 64-200 Wolsztyn. Celami statutowymi stowarzyszenia są m.in.: popularyzacja w szczególności kolarstwa górskiego i turystyki rowerowej w Polsce, propagowanie zdrowego trybu życia, aktywnego wypoczynku i rekreacji, promowanie regionalnych szlaków i miejscowości turystycznych, tworzenie warunków umożliwiających współzawodnictwo w maratonach sportowych, poprzez połączenie sportowej rywalizacji z rekreacją i zabawą, stwarzanie właściwych warunków do uprawniania kolarstwa, propagowanie rozwoju kolarstwa i innych dziedzin sportu wśród społeczeństwa i inne.

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

Dokładna analiza interesariuszy pozwoli na lepsze zrozumienie różnych perspektyw i potrzeb, co jest kluczowe dla sukcesu strategii mobilności miejskiej. Dzięki temu możliwe jest zrównoważone podejście, które uwzględnia różnorodne interesy i sprzyja tworzeniu strategii akceptowalnej i efektywnej dla całej społeczności.

Wynikły analizy kluczowych interesariuszy zestawiono w Tabeli 2.3

Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do Strategii	Uwagi
Mieszkańcy gminy	bezpieczny, wygodny i dostępny transport; zachowanie lokalnego charakteru; minimalny wpływ na środowisko	lokalna wiedza, opinie i preferencje; uczestnictwo w konsultacjach społecznych	bezpośredni użytkownicy systemu transportowego; mogą wpływać na akceptację i sukces projektu
Lokalne władze	zrównoważony rozwój, efektywne wykorzystanie budżetu, zwiększenie atrakcyjności gminy	finansowanie, polityki, regulacje, wsparcie infrastrukturalne	odpowiedzialność za wdrażanie i nadzór nad strategią mobilności
Przedsiębiorstwa lokalne	dostępność i widoczność dla klientów, dostawy, parkingi	wsparcie finansowe (np. sponsoring), opinie na temat potrzeb biznesowych	korzyści z lepszej dostępności i atrakcyjności miasta i gminy

Dostawcy usług	rentowność, przewidywalne ramy działania	wiedza ekspercka, świadczenie usług	bezpośredni wykonawcy części strategii mobilności
Organizacje pozarządowe i grupy społeczne	promocja zrównoważonego transportu, ochrona środowiska, wsparcie dla grup marginalizowanych	działania edukacyjne, lobbying, wolontariat	mogą pomóc w promowaniu strategii i angażowaniu społeczności
Szkoły i instytucje edukacyjne	bezpieczny dostęp do edukacji, edukacja na temat zrównoważonej mobilności	udział w programach edukacyjnych, komunikacja z rodzicami i uczniami	ważni w kontekście kształtowania przyszłych zachowań komunikacyjnych
Ekspertki i doradcy	realizacja projektów, rozwój profesjonalny	wiedza techniczna i doświadczenie w planowaniu mobilności	kluczowi w zapewnieniu, że strategia jest technicznie i ekonomicznie wykonalna
Inwestorzy i sponsorzy	rentowność inwestycji, promocja wizerunku	finansowanie projektów	mogą oferować dodatkowe źródła finansowania

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowe wyjaśnienia w zakresie identyfikacji interesariuszy strategii przedstawiono poniżej:

1. Mieszkańcy gminy

Mieszkańcy są głównymi beneficjentami strategii zrównoważonej mobilności. Ze względu na różnorodność potrzeb, strategia musi uwzględniać szeroki wachlarz rozwiązań, które sprostają oczekiwaniom różnych grup wiekowych i społecznych. **Rodziny z dziećmi** będą wymagały bezpiecznych tras rowerowych oraz chodników w pobliżu szkół i placówek edukacyjnych, natomiast **osoby starsze** będą potrzebowały wygodnych przystanków komunikacji publicznej oraz dostępnych tras pieszych. Młodzież może korzystać z innowacyjnych form mobilności, takich jak hulajnogi czy rowery elektryczne. Odpowiednio zaprojektowane i dostępne dla wszystkich środki transportu przyczynią się do poprawy jakości życia, zmniejszenia zależności od samochodów, a także do promowania aktywnego trybu życia i zdrowia publicznego.

2. Lokalne władze

Lokalne władze pełnią kluczową rolę w zarządzaniu i koordynowaniu realizacji strategii. To one odpowiedzialne są za alokację budżetu, tworzenie przepisów oraz monitorowanie postępów w realizacji celów. Muszą również równoważyć potrzeby różnych grup interesariuszy, z uwzględnieniem ograniczeń finansowych i technicznych. Kluczowym zadaniem lokalnych władz jest efektywna **komunikacja z mieszkańcami**, aby zapewnić ich zaangażowanie i akceptację dla wdrażanych zmian. Prowadzenie konsultacji społecznych pomoże w identyfikacji rzeczywistych potrzeb oraz wsparciu działań związanych z poprawą jakości transportu publicznego, rozwojem infrastruktury rowerowej i pieszej oraz promocją ekologicznych form mobilności.

3. Przedsiębiorstwa lokalne

Dla lokalnych przedsiębiorstw dostępność transportu oraz infrastruktury, która ułatwia działalność biznesową, jest kluczowa. Strategia musi brać pod uwagę potrzeby biznesowe, takie jak **miejsca parkingowe** oraz logistyka związana z dostawami. Przedsiębiorcy będą odgrywali rolę zarówno jako użytkownicy systemów transportowych, jak i potencjalni partnerzy we wdrażaniu rozwiązań promujących zrównoważoną mobilność, takich jak np. transport współdzielony czy programy zachęt dla pracowników do korzystania z transportu publicznego lub rowerów. Współpraca z sektorem prywatnym może przyczynić się do wzrostu lokalnej gospodarki oraz zmniejszenia obciążenia infrastruktury samochodowej w centrum miasta.

4. Dostawcy usług transportowych

Firmy świadczące usługi transportowe, takie jak przewoźnicy autobusowi, firmy taksówkowe czy operatorzy transportu rowerowego, odgrywają istotną rolę w realizacji celów strategii. Ich doświadczenie w **opracowywaniu efektywnych połączeń transportowych** oraz wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań może być nieocenione w poprawie jakości transportu publicznego i zapewnieniu jej większej dostępności. Dostawcy usług transportowych muszą współpracować z władzami lokalnymi, aby wspólnie tworzyć zintegrowany system transportowy, który umożliwi sprawne przesiadki i zapewni wygodę użytkownikom.

5. Organizacje pozarządowe i grupy społeczne

Organizacje pozarządowe i grupy społeczne, takie jak organizacje ekologiczne czy stowarzyszenia wspierające osoby z niepełnosprawnościami, pełnią rolę **rzecznika interesów społecznych** i środowiskowych. Ich zaangażowanie w planowanie i konsultacje może przyczynić się do zwiększenia społecznej akceptacji dla zrównoważonych form transportu oraz do lepszego uwzględnienia potrzeb różnych grup społecznych, takich jak osoby starsze,

z niepełnosprawnościami czy rodziny z dziećmi. Organizacje te mogą również wspierać kampanie edukacyjne i promocyjne związane z ekologicznymi formami mobilności.

6. Szkoły i instytucje edukacyjne

Szkoły i inne instytucje edukacyjne odgrywają ważną rolę w kształtowaniu postaw młodych ludzi wobec zrównoważonego transportu. **Współpraca z placówkami edukacyjnymi** może pomóc w promowaniu zdrowego stylu życia oraz nauki o korzyściach wynikających z ekologicznych form transportu. Tworzenie bezpiecznych tras do szkół oraz edukacja uczniów na temat zasad bezpiecznego poruszania się pieszo czy rowerem mogą wspierać cele strategii. Szkoły mogą również służyć jako ośrodki informacji i miejscowe centra działań promujących aktywną mobilność wśród społeczności lokalnej.

7. Eksperti i doradcy

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

8. Inwestorzy i sponsorzy

Duże projekty związane z infrastrukturą mobilności, zwłaszcza te oparte na nowych technologiach, często wymagają **zewnętrznego wsparcia finansowego**. Inwestorzy i sponsorzy mogą dostarczyć dodatkowych środków na rozwój infrastruktury niskoemisyjnej, takiej jak stacje ładowania pojazdów elektrycznych, nowe linie autobusowe czy rozwój systemów rowerów miejskich lub hulajnóg elektrycznych. Zainteresowanie inwestorów innowacyjnymi rozwiązaniami technologicznymi może pomóc w finansowaniu bardziej ekologicznych i efektywnych projektów transportowych. Współpraca z inwestorami zwiększa także możliwości wdrażania nowoczesnych rozwiązań, takich jak systemy inteligentnego zarządzania ruchem (ITS), co może przyczynić się do bardziej efektywnego zarządzania mobilnością na terenie gminy.

Każda z wymienionych grup interesariuszy odgrywa kluczową rolę w realizacji celów zrównoważonej mobilności w gminie Wolsztyn. Sukces strategii zależy od ścisłej współpracy między mieszkańcami, lokalnymi władzami, przedsiębiorcami, dostawcami usług

transportowych, organizacjami społecznymi, szkołami, ekspertami oraz inwestorami. Dobre zarządzanie tymi relacjami, komunikacja i współpraca na rzecz wspólnych celów, takich jak rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej, poprawa dostępności transportu publicznego oraz promocja niskoemisyjnych form transportu, będą kluczowe dla realizacji wizji zrównoważonej mobilności w gminie.

2.3.2. Sposób organizowania konsultacji społecznych

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

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

Pierwszy etap procesu konsultacyjnego polegał na przeprowadzeniu szczegółowego badania nawyków komunikacyjnych mieszkańców. W tym celu został przygotowany kwestionariusz, który zawierał pytania dotyczące różnych aspektów codziennych podróży mieszkańców. Kwestionariusz obejmował tematy takie jak częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, preferencje transportowe, doświadczenia z podróżowaniem w obrębie 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.

2. Konsultacje Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej

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

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

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

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

1. Stan infrastruktury drogowej:

Analiza infrastruktury drogowej koncentruje się na jakości dróg oraz ich dostępności dla mieszkańców. W mieście i gminie Wolsztyn istotne jest zrozumienie roli głównych arterii komunikacyjnych, które łączą kluczowe obszary miejskie z ościennymi regionami. Istniejące **drogi lokalne** oraz ich stan wpływają na codzienną mobilność mieszkańców, zarówno zmotoryzowanych, jak i korzystających z alternatywnych środków transportu. Ocena powinna uwzględniać, które obszary wymagają modernizacji, aby zapewnić płynny i bezpieczny ruch, szczególnie tam, gdzie transport rowerowy i pieszy współistnieją z ruchem samochodowym. W kontekście strategii zrównoważonej mobilności kluczowe będzie ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta, co wymaga poprawy jakości dróg alternatywnych oraz rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego.

2. Natężenie ruchu – pomiary ruchu

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

Źródła danych i metodologia

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

Charakterystyka natężenia ruchu na głównych drogach.

Układ drogowy Wolsztyna obejmuje jedną drogę krajową (DK32) oraz kilka ważnych dróg wojewódzkich (m.in. DW303, DW305, DW315) i gęstą sieć dróg powiatowych i gminnych. Ze względu na położenie gminy na skrzyżowaniu szlaków (kierunek Poznań–Zielona Góra oraz Nowy Tomyśl–Wschowa), ruch drogowy jest zróżnicowany: występuje zarówno tranzyt i ruch regionalny, jak i lokalne dojazdy mieszkańców do pracy, szkół i usług. Ruch tranzytowy koncentruje się przede wszystkim na drodze krajowej DK32, która przebiega przez miasto Wolsztyn. Według GPR 2020/21 średnio przez Wolsztyn przejeżdża około 10–11 tysięcy pojazdów na dobę (SDR) na DK32. Udział ruchu ciężkiego (pojazdy ciężarowe i autobusy) wynosi ok. 15%, co przekłada się na ponad 1,5 tys. pojazdów ciężkich dziennie (Tabela 2.4.).

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

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
90817	32	5,020	Powodowo (DW303) - Wolsztyn ul. Fabryczna (DW305)	9650	6704	1448
90816	32	2,309	Wolsztyn ul. Fabryczna DW305 (od DK32) – Wolsztyn, Rondo Armii Krajowej (do DW305)	10890	7654	1597
90815	32	10,668	Wolsztyn, Rondo Armii Krajowej (DW305)/ - Rakoniewice ul. Wielichowska (DW312)	10598	7612	1441

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Ruch międzygminny obsługują drogi wojewódzkie: najważniejsza z nich DW305 (łącząca Nowy Tomyśl przez Wolsztyn ze Wschową) notuje rzędu 5–6 tys. pojazdów/dobę w pobliżu Wolsztyna. Nieco mniejsze obciążenie występuje na DW303 (kierunek Siedlec–Powodowo) oraz DW315 (Wolsztyn–Obra–Świętno), gdzie natężenia sięgają ok. 2–4 tys. poj./dobę. Dla porównania, odcinek DK32 poza obszarem zabudowanym (Powodowo–Kargowa) to ok. 6–7 tys. poj./dobę (Tabela 2.5.).

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

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
30211	305	11,106	Kuźnica Zbąska - Wolsztyn (do DK32)	2780	2152	207
30213	305	1,137	Wolsztyn (od DK32) – południowa granica miasta	10711	8009	1269

30214	305	17,150	Wolsztyn (południowa granica miasta) - Kaszczor (do DW316)	5065	3925	424
30235	315	18,354	Wolsztyn (od DK32) - Sławocin (do granicy województwa)	2084	1521	222

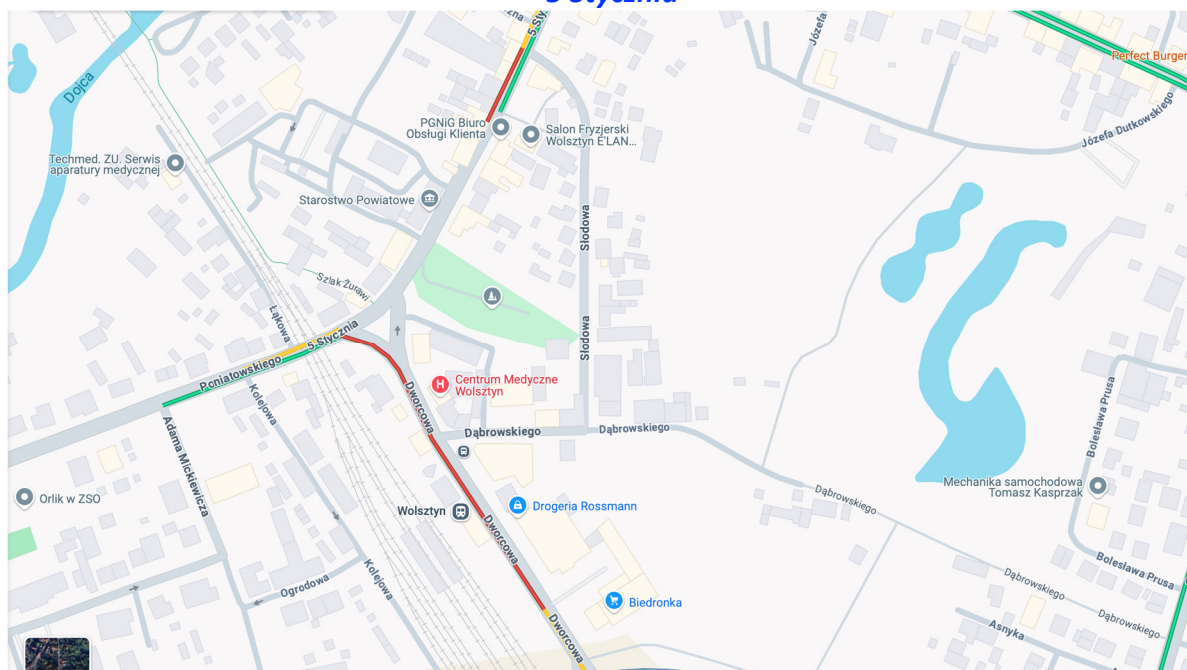
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Natężenie ruchu na drogach powiatowych cechuje się dużym zróżnicowaniem przestrzennym – na peryferyjnych odcinkach wynosi tylko kilkaset pojazdów dziennie, podczas gdy na dojazdach do miasta i niektórych ulicach Wolsztyna osiąga 2–3 tys. poj./dobę (głównie ruch lokalny).

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

Z analizy lokalnej (w tym danych serwisów informacji drogowej) wynika, że największe problemy kongestii występują w mieście Wolsztyn. W godzinach porannego i popołudniowego szczytu znacząco wzrasta ruch na głównych ulicach miejskich, co prowadzi do zatorów. Najbardziej obciążone są ulice: Dworcowa, 5 Stycznia, Rynek, Poznańska, Żeromskiego, Fabryczna, Poniatowskiego, Gajewskich oraz Przemysłowa (Rysunki 2.3 – 2-5). Są to główne ciągi komunikacyjne łączące centrum z dzielnicami oraz wloty/wyloty ruchu z miasta, przez które przejeżdżają zarówno mieszkańcy, jak i pojazdy tranzytowe z okolicznych miejscowości. Z obserwacji (w tym na podstawie map Targeo) wynika, że tworzą się tam okresowo znaczne zatory drogowe, powodujące opóźnienia oraz negatywne efekty zewnętrzne (wzrost emisji zanieczyszczeń, hałasu itp.). Szczególnie newralgicznym punktem jest skrzyżowanie ulic Fabryczna – Gajewskich – Żeromskiego – Al. Niepodległości (w rejonie Urzędu Skarbowego), gdzie krzyżuje się ruch tranzytowy DK32/DW305 z ruchem lokalnym. W szczytach komunikacyjnych skrzyżowanie to regularnie się zatyka, generując korki sięgające kilkuset metrów. Poza centrum miasta, płynność ruchu jest zakłócana również na dojazdach do dużych zakładów pracy zlokalizowanych na obrzeżach Wolsztyna – mimo ich położenia poza śródmieściem część pracowników musi do nich dojechać przez miasto, co dokłada obciążenia na główne ulice. Na obszarach wiejskich gminy nie zaobserwowano krytycznych zatorów; ruch ma charakter bardziej rozproszony, choć wzmożony ruch pojazdów rolniczych w sezonie bywa lokalnie uciążliwy.

Rysunek 2.3. Natężenie ruchu w godzinach porannych w rejonie ulic Dworcowa oraz 5 Sycznia

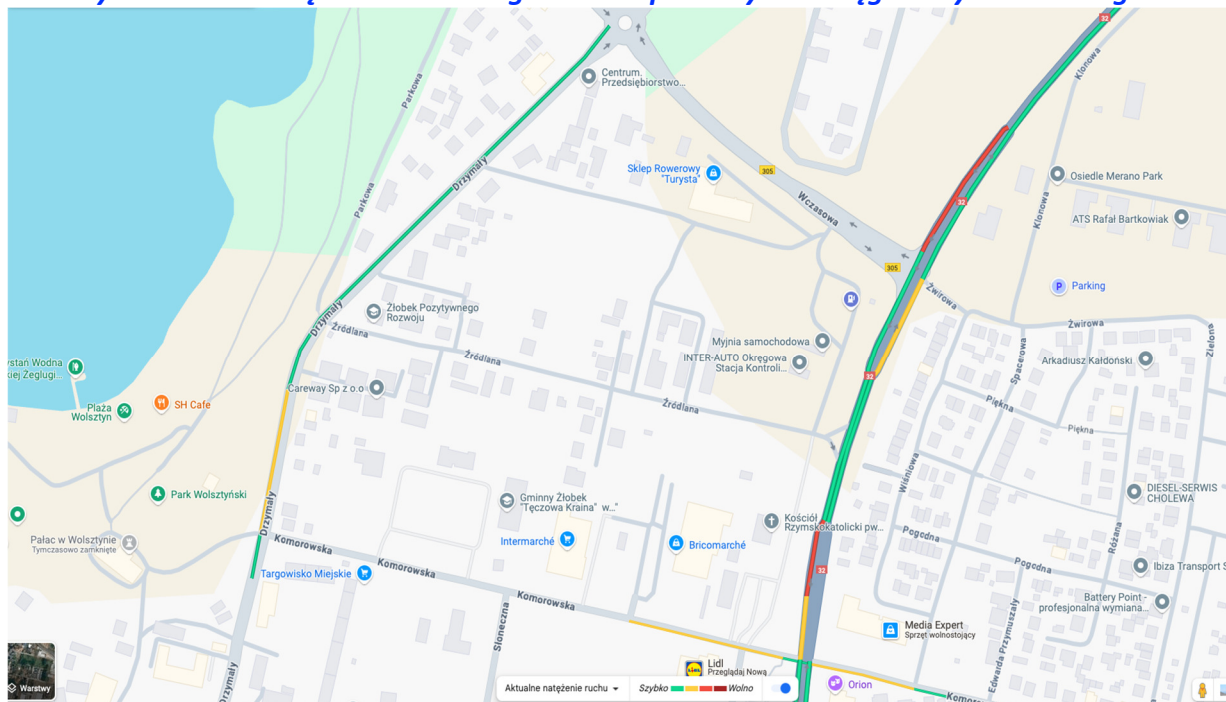


Źródło: Maps google, dostęp 25.04.2025

Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w godzinach porannych w rejonie ulic Żeromskiego, Gajewskich, Lipowej



Źródło: Maps google, dostęp 25.04.2025

Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w godzinach porannych w ciągu ulicy Żeromskiego

Źródło: Maps google, dostęp 25.04.2025

Przykładowe czasy przejazdu przez miasto i gminę w dzień roboczy o godzinie 08.00:

- Błońsko - Wolsztyn-Solec – 19,3 km – 22 min
- Gościeszyn-Wolsztyn-Sławocin – 26,9 km – 28 min
- Gościeszyn-Wolsztyn-Jaźwinię – 18,2 km – 22 min

Wnioski i rekomendacje planistyczne

Przeprowadzone analizy wskazują na punktowe przeciążenia układu drogowego Wolsztyna oraz rosnący ruch tranzytowy. W kontekście zrównoważonej mobilności kluczowym wyzwaniem jest takie usprawnienie układu drogowego, aby zredukować uciążliwe kongestie, a jednocześnie poprawić bezpieczeństwo uczestników ruchu. Należy rozważyć odciążenie centrum miasta poprzez skierowanie części ruchu tranzytowego na obejścia – w perspektywie strategicznej rekomenduje się planowanie obwodnicy Wolsztyna dla drogi DK32 (co wyeliminuje ciężki tranzyt z centrum). Równolegle warto usprawnić istniejącą infrastrukturę: modernizacja newralgicznych skrzyżowań (np. rozbudowa skrzyżowania Fabryczna–Inwestycyjna lub zastosowanie inteligentnej sygnalizacji świetlnej, zmiana organizacji ruchu na rondzie w rejonie Urzędu Skarbowego: skrzyżowanie ulic Fabryczna – Gajewskich – Żeromskiego – Al. Niepodległości) przyczyni się do zwiększenia przepustowości. Konieczne jest także konsekwentne wdrażanie elementów Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) – np. dynamicznego sterowania ruchem w zależności od obciążenia, tablic informujących kierowców o utrudnieniach czy priorytetów dla komunikacji zbiorowej. Działania te, wraz z kontynuacją poprawy infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, pozwolą ograniczyć

przeciążenia, zredukować negatywne skutki ruchu (hałas, emisje) oraz podnieść poziom bezpieczeństwa drogowego. W efekcie usprawniony zostanie przepływ ruchu lokalnego i tranzytowego, co stanowi istotny krok w kierunku zrównoważonej mobilności w gminie.

Nowe pomiary 2025:

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

3. Komunikacja publiczna:

Komunikacja publiczna jest jednym z głównych filarów zrównoważonej mobilności. Ocena systemu transportu publicznego w Wolsztynie obejmuje analizę dostępności przystanków autobusowych, częstotliwości kursów oraz ich zgodności z potrzebami mieszkańców. Aby zmniejszyć zależność od transportu samochodowego, kluczowym wyzwaniem będzie **zwiększenie dostępności** transportu publicznego w rejonach, które są obecnie mniej dobrze obsługiwane, zwłaszcza na terenach wiejskich. Konieczne jest również rozważenie nowych tras, integracji z innymi środkami transportu oraz modernizacji floty, na przykład poprzez wprowadzenie pojazdów niskoemisyjnych, takich jak autobusy elektryczne. Ułatwienie dostępu do transportu publicznego przyczyni się do zmniejszenia zatorów drogowych oraz redukcji emisji spalin.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej jest podstawą zrównoważonej mobilności. Obecnie sieć ścieżek rowerowych w Wolsztynie jest rozwijana, jednak analiza powinna skupić się na ocenie jej spójności, bezpieczeństwa oraz dostępności. **Trasy rowerowe** muszą być wygodne i bezpieczne, zwłaszcza w kontekście codziennych dojazdów do pracy, szkół czy sklepów. Istnieje potrzeba rozbudowy tych tras, szczególnie w obszarach o mniejszym natężeniu infrastruktury rowerowej. Niezwykle ważne jest także planowanie stref przyjaznych pieszym, które promują spacerowanie jako alternatywę dla krótkich podróży samochodowych. Wzrost aktywnego transportu wpłynie korzystnie na zdrowie mieszkańców, zmniejszy ruch drogowy oraz emisję zanieczyszczeń.

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Bezpieczeństwo na drogach miasta i gminy Wolsztyn w ostatnich latach uległo poprawie, ale nadal wymaga intensywnych działań. Według danych Komendy Powiatowej Policji w Wolsztynie, w roku 2023 na terenie powiatu doszło do 294 zdarzeń drogowych, z czego 16 zakwalifikowano jako wypadki (zdarzenia z ofiarami rannymi lub śmiertelnymi), a 278 jako kolizje. Była to wyraźna poprawa w porównaniu z rokiem 2022, kiedy odnotowano 331

zdarzeń (28 wypadków). Liczba ofiar śmiertelnych spadła z 2 do 1 w skali powiatu. Najwięcej zdarzeń (210 w 2023 r.) miało miejsce na obszarze gminy Wolsztyn, co wynika z koncentracji ruchu w samym Wolsztynie oraz przebiegu przez gminę głównych szlaków drogowych. W 2023 r. w gminie Wolsztyn doszło do 9 wypadków (1 ze skutkiem śmiertelnym – zginęła 1 osoba) i 201 kolizji, podczas gdy w pozostałych gminach powiatu (Siedlec, Przemęt) zdarzeń było znacznie mniej. Spadek liczby zdarzeń przełożył się bezpośrednio na mniejszą liczbę rannych (16 w 2023 r. wobec 33 rok wcześniej), co wpisuje się w ogólny trend dążenia do redukcji wypadków.

Przyczyny i charakterystyka zagrożeń: Analiza wskazuje, że dominujący wpływ na wypadki ma czynnik ludzki – błędy kierowców. Najczęstszymi przyczynami zdarzeń drogowych w powiecie wolsztyńskim w 2023 r. były: niezachowanie bezpiecznej odległości (70 zdarzeń), nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (50 zdarzeń) oraz nadmierna prędkość niedostosowana do warunków (38 zdarzeń). Struktura ta oznacza, że **wymuszenia pierwszeństwa** na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych oraz **jazda z nadmierną prędkością** należą do głównych problemów. Potwierdza to fakt, że wiele skrzyżowań dróg powiatowych i wojewódzkich na terenie gminy to skrzyżowania zwykłe (bez sygnalizacji świetlnej ani pasów do skrętów), gdzie dochodzi do kolizji przy próbach przecinania głównych potoków ruchu. Przykładowo, skrzyżowanie drogi krajowej nr 32 z drogą wojewódzką nr 303 w Powodowie jest miejscem o zwiększonym ryzyku wymuszenia pierwszeństwa (w październiku 2024 r. odnotowano tam 3 kolizje). **Nadmierna prędkość** pojazdów stanowi szczególne zagrożenie na długich, prostych odcinkach dróg wiejskich oraz na nowych, wyremontowanych nawierzchniach. Kierowcy przejeżdżający przez mniejsze miejscowości nie zawsze respektują ograniczenia (40–50 km/h), co potwierdzają sygnały mieszkańców i interwencje policji.

Kolejnym problemem jest **niedostateczna ochrona pieszych i rowerzystów** – tzw. niechronionych uczestników ruchu. W niektórych miejscowościach brakowało do niedawna chodników wzdłuż ruchliwych dróg, przez co piesi zmuszeni byli poruszać się poboczem, a rowerzyści jeździć obok samochodów. Po zmroku, przy słabym oświetleniu ulicznym, znacząco rosło ryzyko potrażeń. Dostrzegalne było to na odcinkach wiejskich i obrzeżach miasta – np. do niedawna droga powiatowa 3812P Stary Widzim – Nowy Widzim pozbawiona była infrastruktury pieszo-rowerowej, co stanowiło zagrożenie dla mieszkańców (inwestycję brakującego chodnika i ścieżki zakończono dopiero w 2024 r.). Również **przejścia dla pieszych** w gminie Wolsztyn wymagały poprawy bezpieczeństwa. Te zlokalizowane poza ścisłym centrum często były słabo doświetlone – przykładowo na oznakowanym przejściu w Berzynie (na drodze wojewódzkiej) doszło do potrącenia dwóch nastolatków właśnie z powodu słabej widoczności po zmroku. Zdarzenie to uwypukliło potrzebę doświetlenia takich miejsc (gmina podjęła już działania projektując dodatkowe oświetlenie przejścia przy ul. Berzyńskiej). Również w samym Wolsztynie dochodziło do wypadków z udziałem pieszych.

Wypadki z udziałem pieszych (zwłaszcza dzieci i młodzieży) odbijają się szerokim echem społecznym i mobilizują mieszkańców do występowania o dodatkowe zabezpieczenia – np. lepsze oznakowanie i nadzór przejść w pobliżu szkół czy skuteczniejsze egzekwowanie zakazów wjazdu dla ciężarówek.

Innym typowym zagrożeniem w gminie (zwłaszcza na obrzeżach o charakterze leśnym) są **kolizje ze zwierzyną**. W południowo-zachodniej części gminy (okolice Świętna, Kębłowa czy innych kompleksów leśnych) zdarzają się przypadki zderzeń samochodów z wybiegającymi na jezdnię sarnami lub dzikami. Choć takich zdarzeń nie ma bardzo wiele, to niosą one poważne ryzyko – przy dużej prędkości zderzenie z dużym zwierzęciem może skończyć się groźnym wypadkiem. Konieczne jest zatem stosowanie znaków ostrzegawczych „**Uwaga dzikie zwierzęta**” na znanych szlakach migracji oraz apelowanie do kierowców o szczególną ostrożność w sezonie jesienno-zimowym (gdy zwierzyna jest bardziej aktywna o zmroku).

Wreszcie, **ryzykowne zachowania kierowców** nadal stanowią istotny czynnik wypadków. Wyprzedzanie „na trzeciego”, jazda na tzw. „podwójnym gazie” czy ignorowanie obowiązku zapinania pasów – takie wykroczenia są wciąż odnotowywane przez służby. Policja w 2023 r. skontrolowała ponad 11,4 tys. kierujących na obecność alkoholu, ujawniając 71 osób prowadzących w stanie po użyciu lub nietrzeźwości. Choć odsetek nietrzeźwych kierowców spadł w porównaniu z rokiem wcześniejszym (w 2022 zatrzymano 79 nietrzeźwych na mniejszej liczbie kontroli), to wciąż zdarzają się wypadki spowodowane przez pijanych uczestników ruchu (w 2023 r. odnotowano 1 wypadek i 11 kolizji z winy kierowców pod wpływem alkoholu, podczas gdy rok wcześniej było to 4 wypadki i 15 kolizji). Policja regularnie zatrzymuje prawa jazdy za rażące przekroczenia prędkości, a także dowody rejestracyjne niesprawnych pojazdów – co pokazuje skalę naruszeń przepisów i potrzebę dalszej poprawy **kultury jazdy**.

Działania na rzecz poprawy i planowane inicjatywy: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest priorytetem lokalnych władz oraz zarządców dróg na terenie gminy Wolsztyn. Samorząd gminny i powiatowy od lat inwestują w infrastrukturę podnoszącą bezpieczeństwo. Nowe oraz modernizowane odcinki dróg **standardowo wyposażane są w chodniki lub ciągi pieszo-rowerowe** na terenach zabudowanych, a na szerokich jezdniach powstają azyle dla pieszych. Kluczowe przejścia wyposażane są w dodatkowe oświetlenie i oznakowanie. Dobrym przykładem może być wspomniana przebudowa traktu Stary Widzim - Nowy Widzim, gdzie w 2024 r. ukończono budowę brakującego chodnika, ścieżki pieszo-rowerowej, zatok autobusowych oraz zainstalowano dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych. Inwestycja ta była dofinansowana z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, a gmina Wolsztyn partycypowała w kosztach oświetlenia, co pokazuje dobrą współpracę samorządów na rzecz BRD. Także w samym Wolsztynie prowadzone są działania infrastrukturalne – m.in. doświetlane są niewralgiczne przejścia dla pieszych (np. planowane oświetlenie „zebry” przy ul. Berzyńskiej na wlocie do miasta). Na drodze krajowej nr 32, zarządca krajowej sieci

(GDDKiA) w ramach programu Bezpieczna Infrastruktura Drogowa zaplanował budowę aż 19 dodatkowych punktów oświetlenia przejść dla pieszych na odcinku przebiegającym przez Wolsztyn – inwestycja ta została zatwierdzona w 2022 r. i realizowana jest od 2023 roku. Oprócz inwestycji drogowych **wprowadzane są środki uspokojenia ruchu**. Przy szkołach i na osiedlowych ulicach montuje się nowe znaki ostrzegawcze i progi zwalniające, wymuszające wolniejszą jazdę. Na wjazdach do niektórych miejscowości pojawiły się elektroniczne wyświetlacze prędkości reagujące na nadmierną prędkość komunikatem lub symbolem – urządzenia te działają prewencyjnie, przypominając kierowcom o konieczności zmniejszenia prędkości.

Równolegle **policja zwiększyła liczbę kontroli drogowych** – prowadzone są częste akcje wzmożone, ukierunkowane na główne przyczyny zdarzeń: pomiary prędkości na zagrożonych odcinkach, kontrole trzeźwości na drogach dojazdowych i w godzinach nocnych, a także akcje kontrolujące zachowanie kierowców wobec pieszych (np. czy ustępują pierwszeństwa na przejściach). Takie działania przynoszą efekty w postaci eliminowania z ruchu osób stwarzających największe zagrożenie (nietrzeźwi kierowcy, recydywiści drogowi). Jednocześnie duży nacisk kładziony jest na **edukację i profilaktykę**. W szkołach na terenie gminy prowadzone są pogadanki z dziećmi o bezpiecznym poruszaniu się po drogach, często połączone z akcjami rozdawania odblaskowych kamizelek i opasek, aby najmłodsi byli lepiej widoczni na drodze. Podczas lokalnych festynów strażacy zawodowi i OSP organizują pokazy pierwszej pomocy i przypominają mieszkańcom zasady bezpieczeństwa na drodze. Gmina i powiat wpisują swoje inicjatywy w szersze ramy programowe – Wielkopolska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koordynuje kampanie informacyjne w regionie, a policja realizuje założenia krajowego Programu BRD „Zero ofiar śmiertelnych” w perspektywie 2050 roku.

W najbliższych latach planowane są kolejne działania mające dalej poprawić bezpieczeństwo. Priorytetem jest **uspokojenie ruchu w newralgicznych miejscach** – rozważa się budowę rond zamiast kolizyjnych skrzyżowań o dużym natężeniu ruchu oraz montaż sygnalizacji świetlnej akomodacyjnych (uruchamianych na żądanie pieszych lub reagujących na ruch) przy najbardziej obciążonych przejściach dla pieszych. Przykładem postulowanego rozwiązania jest sygnalizacja na przejściu przez drogę wojewódzką nr 305 na obrzeżach Wolsztyna (w ciągu ul. Fabrycznej), gdzie duży ruch tranzytowy utrudnia bezpieczne przekraczanie jezdni pieszym. Jednocześnie samorząd Wolsztyna zabiega o strategiczne inwestycje eliminujące ruch ciężki z centrum – budowę **obwodnicy Wolsztyna** w ciągu DK32, która ominęłaby miasto oraz sąsiednie miejscowości na trasie tranzytu. Realizacja takiej obwodnicy znacząco poprawiłaby bezpieczeństwo w mieście, wyprowadzając uciążliwy ruch ciężarowy z ulic miasta. Samorząd województwa również planuje modernizację dróg przebiegających przez gminę – w nowej perspektywie finansowej UE przewiduje się przebudowę dróg wojewódzkich łącznie z elementami BRD (np. budowę ścieżek rowerowych w pasie drogowym czy lepszym

oznakowaniem niebezpiecznych miejsc). Wielkopolska otrzymała też środki na program „Bezpieczna droga”, dedykowany poprawie infrastruktury na najbardziej niebezpiecznych odcinkach dróg lokalnych. Ponadto Krajowy Plan Odbudowy zakłada znaczne fundusze (ok. 4,7 mld zł) na inwestycje w bezpieczniejsze drogi – z czego mogą korzystać także samorządy gminne i powiatowe, finansując np. przebudowę kolizyjnych skrzyżowań czy zakup fotoradarów. Należy oczekiwać, że władze Wolsztyna będą aplikować o te środki dla realizacji kluczowych zadań (jak bezkolizyjne rozwiązania na DK32 lub dalsza rozbudowa sieci chodników i ścieżek). Ważnym elementem planów jest również ciągłe podnoszenie kultury jazdy poprzez kampanie społeczne – promowanie jazdy zgodnej z przepisami (np. akcje typu „**Nie zabijaj – dojeżdż bezpiecznie**”) oraz przypominanie o obowiązku ustępowania pierwszeństwa pieszym. Dzięki połączeniu modernizacji infrastruktury, skuteczniejszego egzekwowania prawa oraz edukacji użytkowników ruchu, założono stopniowe zmniejszanie liczby wypadków w gminie. Już teraz w niektórych kategoriach widać poprawę – np. odnotowuje się mniej wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, co świadczy o efektach kontroli drogowych. W perspektywie długoterminowej przyjęto ambitną **wizję zero** – dążenie do tego, by na drogach miasta i gminy Wolsztyn nie ginął żaden człowiek. Jest to cel trudny, lecz zgodny z krajową polityką transportową i wyznaczający kierunek działań na kolejne dekady.

6. Intermodalność i integracja transportowa:

Intermodalność, czyli łatwe przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu, jest jednym z kluczowych elementów efektywnego systemu transportu zrównoważonego. W Wolsztynie analiza powinna uwzględniać dostępność punktów przesiadkowych, które umożliwiają płynne przechodzenie między transportem publicznym, rowerowym i pieszym. **Zintegrowane systemy transportowe**, takie jak "Park & Ride" lub "Bike & Ride", mogą ułatwić mieszkańcom rezygnację z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych środków transportu. Ważne jest także zbadanie efektywności istniejących punktów przesiadkowych oraz planowanie nowych, które poprawią dostępność transportu i zmniejszą czas podróży.

7. Wyzwania i potrzeby specyficzne dla obszaru:

Każda gmina posiada unikalne wyzwania transportowe, które należy uwzględnić w strategii zrównoważonej mobilności. W przypadku Wolsztyna mogą to być problemy związane z niewystarczającą dostępnością komunikacji publicznej na terenach wiejskich, intensywnym ruchem samochodowym w centrum miasta lub ograniczoną infrastrukturą rowerową w pewnych rejonach. **Analiza tych specyficznych potrzeb** pozwala na dostosowanie strategii do lokalnych warunków i skupienie się na priorytetowych obszarach, które wymagają natychmiastowej interwencji. Umożliwi to również lepsze zaspokojenie potrzeb mieszkańców, co wpłynie na wyższą akceptację strategii.

8. Potencjał rozwoju:

Ocena potencjału rozwoju infrastruktury transportowej w Wolsztynie ma kluczowe znaczenie dla wdrożenia innowacyjnych rozwiązań w ramach zrównoważonej mobilności. Możliwości takie jak **rozbudowa sieci ścieżek rowerowych**, modernizacja transportu publicznego czy wdrożenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem (ITS) mogą znacząco przyczynić się do poprawy efektywności transportu. Wprowadzenie technologii, które umożliwiają monitorowanie ruchu i lepsze zarządzanie zasobami transportowymi, pozwoli na optymalizację mobilności mieszkańców. Rozwój infrastruktury transportowej wspiera także **gospodarczy rozwój gminy**, poprawiając dostępność oraz jakość życia.

Ocena uwarunkowań transportowych w Wolsztynie jest kluczowym krokiem w kierunku realizacji strategii zrównoważonej mobilności. Uwzględnienie wszystkich aspektów – od stanu infrastruktury drogowej, przez rozwój transportu publicznego, po integrację transportową i intermodalność – pozwala na stworzenie kompleksowej strategii, która odpowiada na potrzeby mieszkańców oraz zmieniające się wyzwania związane z transportem. Analiza wyzwań i potencjału rozwoju umożliwia dokładne zaplanowanie działań, które wspierają rozwój niskoemisyjnych, bezpiecznych i dostępnych form mobilności, przyczyniając się do poprawy jakości życia mieszkańców oraz ochrony środowiska.

Mieszkańcy lokalnej społeczności mają zróżnicowane potrzeby transportowe, wynikające zarówno z codziennych obowiązków, jak i aktywności w czasie wolnym. Podróże można podzielić na dwa główne typy: obowiązkowe i okazjonalne. Podróże obowiązkowe obejmują codzienne przemieszczanie się do pracy oraz szkoły, natomiast podróże okazjonalne wiążą się z aktywnościami takimi jak rozrywka, zakupy czy wizyty związane ze zdrowiem. Choć podróże okazjonalne nie są wykonywane codziennie, są równie istotne jak te obowiązkowe. Miejsca generujące ruch to lokalizacje, które przyciągają te podróże – obejmują one duże zakłady pracy, gdzie w podobnych godzinach odbywa się codzienny ruch, a także szkoły, sklepy oraz ośrodki zdrowia.

Główne generatory ruchu i transportu w mieście i gminie Wolsztyn, to:

1. Główni pracodawcy:

- Firestone Industrial Products Poland Sp. z o.o., Berzyna 80, 64-200 Wolsztyn,
- Baxters Polska Berzyna 81, 64-200 Wolsztyn,
- Dakpol sp. z o.o., ul. Dworcowa 5, 64-200 Wolsztyn,
- Diagrolmet Sp. z o.o. Wolsztyn, ul. Dworcowa 15F, 64-200 Wolsztyn,
- Emat HRC Elżbieta Matysiak, ul. Dąbrowskiego 1, 64-200 Wolsztyn,
- Grupa Stalmot S.A. ul. Fabryczna 15, 64-200 Wolsztyn,

- WFM Kuchnie Szynaka Meble Sp. z o.o. ul. Fabryczna 16, 64-200 Wolsztyn
- Zakład Przetwórstwa Mleka, MLECZ Sp. z o.o. w Wolsztynie,
- Grupa Lacpol ul. Żeromskiego 16, 64-200 Wolsztyn,
- NICO Meble Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Sp.K., Niałek Wielki 134, 64-200 Wolsztyn,
- F.H.U. Grześkowiak Wojciech Grześkowiak Niałek Wielki 19 64-200 Wolsztyn,
- Zakład Cukierniczy J.G. Gwóźdź Justyna Gwóźdź, ul. Podgórna 13, 64-200 Karpicko,
- Gorgiel Group Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k. ul. Poznańska 10, 64-200 Karpicko,
- Wolspedtrans Sp. z o.o., ul. Poznańska 13, 64-200 Karpicko,
- NorDan Sp. z o.o. Powodowo 54 64-200 Wolsztyn,
- JMK Sp. z o.o. Powodowo 51 64-200 Wolsztyn,
- CO-Pack Group Nowe Tłoki 11A, 64-200 Nowe Tłoki.

2. **Obiekty wielkopowierzchniowe, m.in.:**

- Sklepy spożywcze,
- Sklepy RTV i AGD,
- Salony meblowe,
- Sklepy z materiałami budowlanymi,
- Sklepy wielobranżowe,
- Stacje diagnostyczne i stacje benzynowe,
- Inne podmioty.

3. **Główne urzędy:**

- Urząd Miejski, ul. Rynek 1,
- Powiatowy Urząd Pracy, ul. 5 Stycznia 5a,
- Urząd Skarbowy, ul. Dworcowa 15,
- Starostwo Powiatowe, ul. 5 Stycznia 5,
- Komenda Powiatowa Policji, ul. Dworcowa 1,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej, ul. Wschowska 17,
- Sąd Rejonowy, ul. Mickiewicza 2,
- Związek Międzygminny OBRA, ul. Fabryczna 12a,
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Wolsztynie, Berzyna 6,
- Poczta Polska, ul. 5 Stycznia 4, ul. Garbarska 9.

4. **Wykaz publicznych placówek oświatowych:**

- Szkoła Podstawowa nr 1 z Oddziałami Dwujęzycznymi im. Powstańców Wielkopolskich w Wolsztynie, ul. Poniatowskiego 1, 64-200 Wolsztyn,

- Szkoła Filialna w Tłokach Tłoki 43, 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Podstawowa nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi im. Tadeusza Kościuszki w Wolsztynie, ul. Wschowska,
- Szkoła Podstawowa nr 3 z Oddziałami Integracyjnymi Pomnik Tysiąclecia Państwa Polskiego im. Michała Drzymały w Wolsztynie ul. Konopnickiej 1, 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Podstawowa nr 5 z Oddziałami Integracyjnymi w Wolsztynie ul. Żegockiego 26, 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Podstawowa w Karpicku, ul. Wczasowa 72, Karpicko 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Podstawowa im. Stanisława Mikołajczyka w Starym Widzimiu, Stary Widzim 24, 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Filialna w Adamowie, Adamowo 56, 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Podstawowa we Wroniawach, ul. Dworcowa 33, Wroniawy 64-200 Wolsztyn,
- Szkoła Filialna w Starej Dąbrowie, Stara Dąbrowa 12a, 64-200 Wolsztyn,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kębłowie, ul. Stradyńska 15a, 64-223 Kębłowo,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Świątnie, ul. Szkolna 3, 64-224 Świątno,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Obrze, ul. Szkolna 19, 64-211 Obrza,
- Przedszkole nr 1 „Tęczowa Lokomotywa” w Wolsztynie, ul. Ogrodowa 1, 64-200 Wolsztyn,
- Przedszkole nr 3 z Oddziałami Integracyjnymi w Wolsztynie, ul. Kusocińskiego 2, 64-200 Wolsztyn,
- Przedszkole nr 5 „Słoneczna Piątka” w Wolsztynie, ul. Komorowska 4, 64-200 Wolsztyn,
- Przedszkole „Jak u Mamy” w Chorzeminie, Chorzemin 78a, 64-200 Wolsztyn,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Wolsztynie, ul. Poniatowskiego 7, 64-200 Wolsztyn,
- Zespół Szkół Zawodowych w Wolsztynie, ul. Kusocińskiego 1, 64-200 Wolsztyn,
- Zespół Szkół Rolniczych i Technicznych w Powodowie, Powodowo 1, 64-200 Wolsztyn,
- Zespół Szkół Specjalnych w Wolsztynie, ul. 5 Stycznia 14, 64-200 Wolsztyn.

5. **Wykaz niepublicznych placówek oświatowych:**

- Niepubliczne Przedszkole Sióstr Miłosierdzia św. Wincentego a’Paulo w Wolsztynie, ul. Poznańska 32, 64-200 Wolsztyn,
- „Akademia Malucha” Niepubliczne Przedszkole Komorowo, Komorowo 33, 64-200 Wolsztyn,
- Przedszkole „Słoneczny Kącik” w Wolsztynie, ul. Słoneczna 8, 64-200 Wolsztyn,
- Niepubliczne Przedszkole „Świat Malucha”, ul. Asnyka 3, 64-200 Wolsztyn,
- Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Wolsztynie Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Zielonej Górze, ul. Przemysłowa 5, 64-200 Wolsztyn (klasy VI-VIII),
- Niepubliczna Szkoła Podstawowa Bloom (oddział przedszkolny, klasy I-V), ul. Poniatowskiego 36, 64-200 Wolsztyn.

6. Wykaz placówek ochrony zdrowia, m.in:

- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Wolsztynie, ul. Wschowska 3, 64-200 Wolsztyn,
- Centrum Medyczne Wolsztyn, ul. Dworcowa 3, 64-200 Wolsztyn,
- Przychodnia Lekarza, ul. Kościelna 13, 64-200 Wolsztyn,
- Przychodnia Lekarza Rodzinnego Maks-Med., ul. Poznańska 32, 64-200 Wolsztyn,
- KOMED Wolsztyńskie Centrum Terapii, ul. Drzymały 34, 64-200 Wolsztyn,
- Lekarz NZOZ, ul. Poniatowskiego 52, 64-200 Wolsztyn,
- Poradnia Lekarza POZ w Wolsztynie - Filia w Obrze, ul. Cmentarna 5, 64-211 Obrze.

Jak wynika z zestawienia, główne generatory ruchu znajdują się w obrębie miasta Wolsztyn oraz w sąsiadujących wsiach, takich jak Niałek Wielki, Berzyna, Karpicko i Adamowo. Wyróżniono miejsca, które cieszą się szczególnym zainteresowaniem mieszkańców ze względu na ich funkcje związane z pracą, edukacją, handlem oraz opieką zdrowotną.

2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Podstawę drogowej infrastruktury transportowej na obszarze miasta i gminy Wolsztyn stanowi sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych (Tabela 2.6., 2.7., Rysunek 2.7.):

Tabela 2.6. Wykaz dróg ponadgminnych w mieście i gminie Wolsztyn

Numer drogi	Kategoria	Opis
32	krajowa	Granica państwa - Gubinek – Zielona Góra – Sulechów - Wolsztyn - Stęszew
303	wojewódzka	Świebodzin – Babimost – Powodowo
305	wojewódzka	Bolewice-Nowy Tomyśl-Wolsztyn-Wschowa-Wroniec
314	wojewódzka	Świętno-Kargowa
315	wojewódzka	Wolsztyn-Konotop-Nowa Sól
3804P	powiatowa	Ul. Bohaterów Bielnika
3807P	powiatowa	Ul. Lipowa
3829P	powiatowa	Ul. Drzymały
3830P	powiatowa	Ul. Wschowska
3831P	powiatowa	Ul. Gajewskich
3832P	powiatowa	Ul. Poniatowskiego

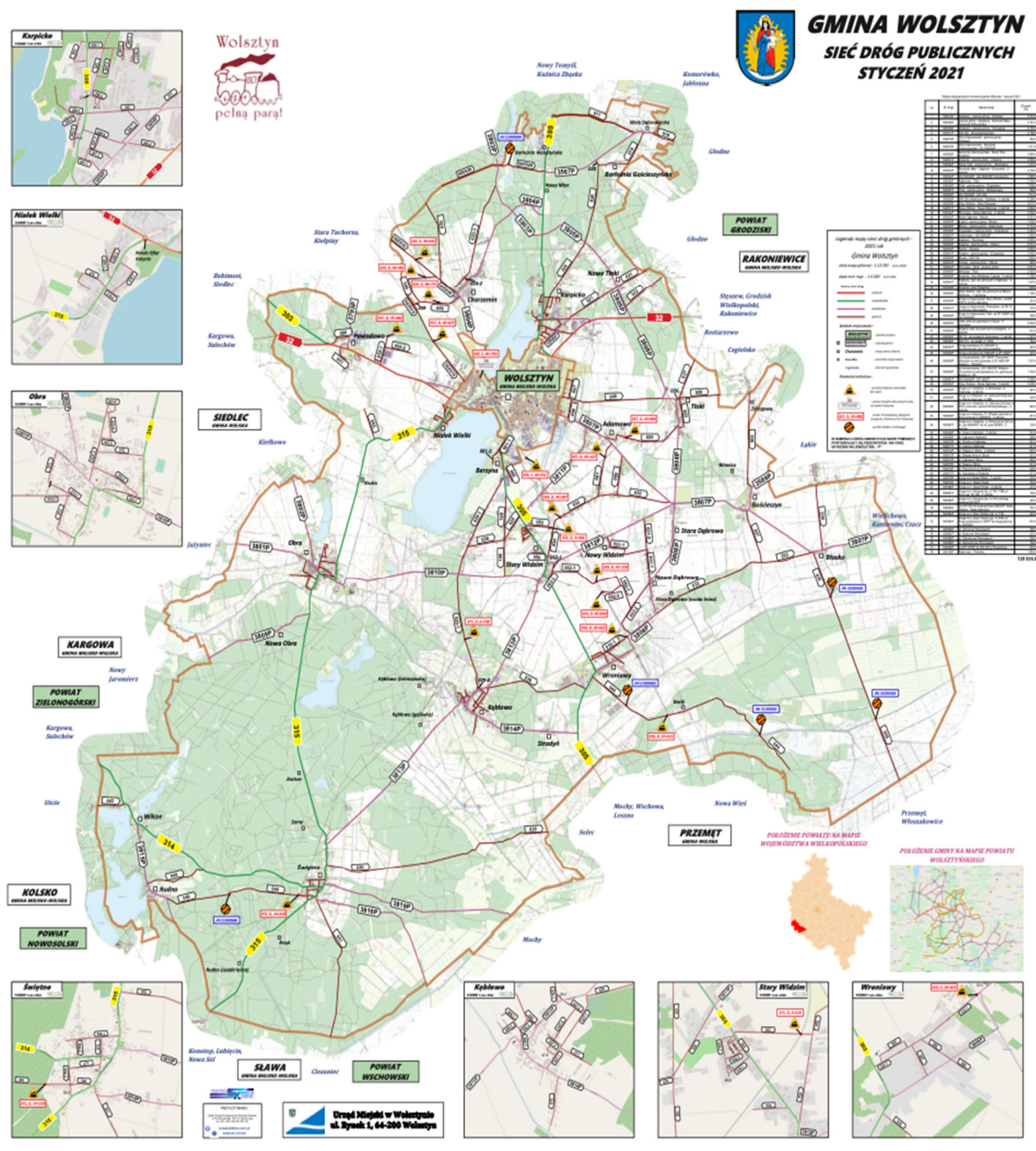
3833P

powiatowa

Ul. Niałecka

Źródło: Opracowanie na podstawie danych gminy, 2024

Rysunek 2.6. Sieć komunikacyjna miasta i gminy Wolsztyn



Źródło: https://wolsztyn.pl/pliki/drogi_wolsztyngmina.pdf, dostęp 28.09.2024

Tabela 2.7. Wykaz dróg w mieście i gminie Wolsztyn (w km)

WYKAZ	gminne		powiatowe		wojewódzkie		krajowe		suma	
	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem
WOLSZTYN, ulice: Asnyka, Berzyńska, Fabryczna, Gajewskich, Polna, Prusa, Strzelecka, Wschowska, Zakątek	1,363	1,938	0	1,047	1	1	0	0,2	2,363	4,185
WOLSZTYN, ulice: 5 Stycznia, Doktora Kocha, Dworcowa, Dąbrowskiego (z deptakiem), Józefa Dutkowskiego, Konstytucji 3 Maja, Kościelna, Krótka, Krzywa, Poznańska, Plac Partnerstwa Miast, Rynek, Rzeczna, Słodowa, Tylina, Wodna	1,849	5,622	0	0,2	0,2	0,2	0	0,5	2,049	6,522
WOLSZTYN, ulice: Adwentowskiego, Boh. Bielnika, Graniczna, Kiełpińska, Sturnego, Zacisze, Józefa Wybickiego, Niałecka, Poprzeczna	0,51	3,235	1,225	2,665	0	0,2	0	0,3	1,735	6,4
WOLSZTYN, ulice: Kolejowa, Korczaka, Łąkowa, Marcinkowskiego, Mickiewicza, Ogrodowa, Poniatowskiego, Sienkiewicza	0,271	1,546	0	0,86	0	0	0	0,7	0,271	3,106
WOLSZTYN, ulice: Cicha, Działkowa, Energetyczna, Hoene – Wrońskiego, Jasna, Jujki, Powstańców Wlkp., Prosta, Sadowa, Żegockiego, Lipowa, Nowa	0,82	5,019	0	1,215	0	0	0	0,3	0,82	6,534

WYKAZ	gminne		powiatowe		wojewódzkie		krajowe		suma	
	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem
WOLSZTYN, ulice: Drzymały, Edwarda Przymuszały, Komorowska, Okrężna, Osiedlowa, Parkowa, Piękna, Pogodna, Rożka, Różana, Spacerowa, Spokojna, Wiśniowa, Zielona, Źródlana, Żwirowa	2,472	5,823	0	0,77	0,2	0,2	0	0,9	2,672	7,693
KOMOROWO, WOLSZTYN, ulice: Inwestycyjna, Przemysłowa i Żeromskiego	1,38	4,465	0	0,435	0	0	0	0,7	1,38	5,6
WOLSZTYN, ulice: Słowackiego, Kusocińskiego	0,276	1,244	0	0	0	0	0	0	0,276	1,244
WOLSZTYN, ulica Konopnickiej	0	0,19	0	0	0	0	0	0	0	0,19
WOLSZTYN, ulice: Garbarska, Kręta, Słoneczna	0,438	1,781	0	0	0	0	0	0	0,438	1,781
KRUTLA, NIAŁEK WIELKI	0	1,393	0	0	0	0,9	0	1,2	0	3,493
NOWA OBRA, OBRA	1,636	3,949	8,75	12,89	0	7	0	0	10,386	23,839
KĘBŁOWO	4,239	8,399	7,17	7,17	0	1,7	0	0	11,409	17,269
RUDNO, ŚWIĘTNO, WILCZE	2,724	15,503	13,328	13,328	6,5	14,1	0	0	22,552	42,931
BORKI, STRADYŃ, WRONIAWY, NOWA DĄBROWA	8,825	14,92	5,996	5,996	4,2	4,2	0	0	19,021	25,116
NOWY WIDZIM, STARY WIDZIM	5,058	10,746	7,722	7,722	2,3	2,3	0	0	15,08	20,768
CHORZEMIN	4,975	14,607	5,447	5,447	0	0	0	0	10,422	20,054
POWODOWO	0,7	3,15	0	0,9	1,85	3,3	0	4	2,55	11,35
ADAMOWO, BERZYNA	1,98	7,6	2,79	3,91	1,5	1,5	0	0	6,27	13,01

WYKAZ	gminne		powiatowe		wojewódzkie		krajowe		suma	
	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem	do remontu	ogółem
NOWE TŁOKI, TŁOKI, BARŁOŻNIA GOŚCIESZYŃSKA, BARŁOŻNIA WOLSZTYŃSKA, NOWY MŁYN, RUCHOCKI MŁYN, WOLA DĄBROWICKA	8,375	17,009	12,847	12,847	3,9	3,9	0	1,6	25,122	35,356
BŁOCKO, GOŚCIESZYN, STARA DĄBROWA, ZDROGOWO	6,881	16,865	11,463	11,463	0	0	0	0	18,344	28,328
KARPICKO	1,481	5,933	0	1,524	1,8	1,8	0	2	3,281	11,257
	56,253	150,937	76,738	90,389	23,45	42,3	0	12,4	156,441	296,026

Źródło: Dane gminy Wolsztyn, 2024

Drogi łącznie mają następującą długość:

- Drogi krajowe: 12,4 km,
- Drogi wojewódzkie: 42,3 km,
- Drogi powiatowe: 90,39 km,
- Drogi gminne: 150,34 km.

Razem: 290,03 km (Tabela 2.5.)

Siec dróg pokrywa dobrze teren gminy, mieszkańcy mają możliwość dotarcia do wszystkich miejscowości gminy, jak również dostęp do miast regionu (w tym Poznania-jego stolicy) jest bardzo dobry.

Można przyjąć zatem, że stan dróg jest zadowalający, chociaż niektóre odcinki wymagają szybkich inwestycji.

Zdecydowana większość sieci drogowej w Wolsztynie prowadzona jest przez centrum z historyczną zabudową oraz osiedla domów jednorodzinnych i są to drogi wąskie, a nawet bardzo wąskie, często jednokierunkowe. Ze względu na szerokość pasa drogowego często niemożliwa jest budowa drogi dla rowerów czy wydzielenie pasa ruchu dla rowerzystów. W innych wypadkach istnienie chodników po obu stronach jezdni wyklucza wręcz możliwość budowy drogi rowerowej, a ewentualny ciąg pieszo-rowerowy byłby bardzo wąski.

Z uwagi na fakt, iż poza drogą krajową i przecinającymi ją drogami wojewódzkimi, największy ruch kumuluje się na ulicach Dworcowej, 5 Stycznia, Rynek, Poznańskiej, Gajewskich i Przemysłowej, w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego zarówno mieszkańcy Wolsztyna, jak i przejeżdżający w tranzycie z miejscowości leżących wokół miasta, muszą liczyć się opóźnieniami spowodowanymi występowaniem kongestii drogowej. Z obserwacji empirycznych i danych serwisu Targeo.pl można wskazać, iż największe zatory generujące opóźnienia i inne koszty wynikające z występowania zatłoczenia drogowego (przede wszystkim zanieczyszczenie powietrza, emisja CO₂ i innych gazów cieplarnianych, hałas i wibracje) tworzą się na wyżej wymienionych ulicach oraz na ulicach: Fabrycznej, Lipowej i Poniatowskiego. Niezależnie od pory dnia kongestia pojawia się również w ścisłym centrum wokół Rynku.

Największe natężenie ruchu samochodów osobowych jest w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego w pobliżu dużych i średnich zakładów pracy, które najczęściej funkcjonują w systemie zmianowym. Zakłady te w dużej mierze zlokalizowane są na obrzeżach Wolsztyna przez co dojazd z innych miejscowości jest do nich ułatwiony. Niestety pomimo zlokalizowania tych przedsiębiorstw na obrzeżach miasta dla niektórych pracowników niezbędny jest przejazd przez miasto. Newralgicznym punktem są skrzyżowania z DK 32, która przebiega przez Wolsztyn. Szczególnie duże korki w godzinach szczytów komunikacyjnych tworzą się na skrzyżowaniu ul. Fabrycznej – Gajewskich – Żeromskiego - Al. Niepodległości (przy Urzędzie Skarbowym).

Na powstawanie kongestii narażone są również ulice przecinające linię kolejową, w związku z zamknięciami szlabanów na czas przejazdu pociągów.

Transport kolejowy

Na terenie gminy Wolsztyn znajdują się 3 linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 359 –łącząca Leszno ze Zbąszyniem o długości 69,954 km, na linii kursują pociągi należące do przewoźnika Koleje Wielkopolskie,
- Linia kolejowa nr 357 –łączącą stację Sulechów z Luboniem o długości 112,182 km, na odcinku Sulechów Powodowo linia została całkowicie rozebrana, na odcinku Wolsztyn – Luboń kursują pociągi należące do przewoźnika Koleje Wielkopolskie,
- Linia kolejowa nr 371 – łącząca Wolsztyn – Żagań, częściowo rozebrana, na terenach rozebranej części linii utworzono drogi dla rowerów. Długość całej linii 92,621 km.

2 września 2024 r, po wielu miesiąca ustaleń i prac prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe, uruchomiono cztery pary pociągów dziennie na trasie Wolsztyn – Powodowo – Wolsztyn, "zapewniając mieszkańcom wygodny dojazd do pracy i szkoły", w tym do Zespołu Szkół Rolniczych i Technicznych im. Hipolita Cegielskiego w Powodowie.

2.5.2. Transport publiczny

Obecnie mieszkańcy mogą korzystać zarówno z połączeń autobusowych, których organizatorem nie jest UM Wolsztyn oraz połączeń kolejowych, których organizatorem jest Marszałek Województwa Wielkopolskiego. W tabelach przedstawiono wykaz połączeń kolejowych i autobusowych, z których mogą korzystać mieszkańcy.

Tabela 2.8. Wykaz połączeń kolejowych w Wolsztynie

Miejscowość	Liczba połączeń w dzień roboczy	Liczba połączeń w sobotę	Liczba połączeń w niedzielę
Gołańcz	1	1	1
Leszno	9	7	6
Murowana Goślina	1	0	0
Powodowo	4	0	0
Poznań Główny	10	10	9
Rawicz	1	0	0
Wągrowiec	4	1	1
Zbąszynek	6	4	4

Źródło: Opracowanie na podstawie danych <http://koleo.pl>, 2024

Tabela 2.9. Wykaz połączeń autobusowych w Wolsztynie

Miejscowość	Liczba połączeń w dzień roboczy szkolny	Liczba połączeń w dzień roboczy wakacje	Liczba połączeń w sobotę	Liczba połączeń w niedzielę
R&J sp. z o.o.				
Jażyniec	6	3	0	0
Komorówko	2	0	0	0
Obra	10	3	0	0
Powodowo	28	11	0	0
Świętno	10	6	0	0
Godziszewo	7	3	0	0
Zbąszyń	2	0	0	0
Kaszczor	7	4	0	0
Mochy	9	4	0	0
Babimost	7	3	0	0
Wielichowo	5	1	0	0
Kargowa	9	5	0	0
Kopanica	10	5	0	0
Błocko	5	1	0	0
Stary Widzim	19	10	0	0
Wroniawy	9	4	0	0
Karpicko	1	0	0	0
Adamowo	5	1	0	0
Stradyń	9	4	0	0
Barłożnia	1	0	0	0
Niałek Wielki	10	3	0	0
Kębłowo	10	6	0	0
Tłoki	5	1	0	0
Stara Dąbrowa	5	1	0	0
Gościeszyn	5	1	0	0
PKS Gorzów Wlkp.				
Błocko	3	0	0	0
Gubin	1	1	1	1
Jażyniec	2	0	0	0
Kębłowo	3	0	0	0
Kolsko	1	0	0	0
Nowy Widzim	2	0	0	0
Poznań Główny	1	1	1	1

Rakoniewice	1	0	0	0
Rudno	1	0	0	0
Sulechów przez Kargowa	1	1	0	0
Świętno	1	0	0	0
Tłoki	2	0	0	0
Wioska	1	0	0	0

Źródło: Analiza możliwości uruchomienia komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Wolsztyn, Refunda, 2022

Na terenie gminy znajduje się łącznie 68 przystanków autobusowych (Tabela 2.10).

Tabela 2.10. Wykaz przystanków na terenie gminy Wolsztyn

Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku	Droga	Słupek/wiata przystankowa
1	Wilcze	Wilcze	powiatowa	słupek
2	Rudno	Rudno	powiatowa	wiata
3	Wilcze	Wilcze	wojewódzka	wiata
4	Barłożnia	Barłożnia	wojewódzka	wiata
5	Karpicko	Karpicko	wojewódzka	wiata
6	Chorzemin	Chorzemin	powiatowa	wiata
7	Chorzemin	Chorzemin	powiatowa	wiata
8	Karpicko	Karpicko 2	wojewódzka	wiata
9	Powodowo	Powodowo	powiatowa	wiata
10	Powodowo	Powodowo	krajowa	wiata
11	Powodowo	Powodowo	krajowa	wiata
12	Niałek Wielki	Niałek Wielki	wojewódzka	słupek
13	Niałek Wielki	Niałek Wielki	wojewódzka	słupek
14	Adamowo	Adamowo	powiatowa	wiata
15	Wolsztyn	Gajewskich	Powiatowa	słupek
16	Wolsztyn	Rondo Solidarności	powiatowa	wiata
17	Wola Dąbrowiecka	Wola Dąbrowiecka	powiatowa	wiata
18	Barłożnia Gościeszyńska	Barłożnia Gościeszyńska	powiatowa	wiata
19	Wolsztyn	Wolsztyn	kraiova	wiata
20	Adamowo	Stary Widzim	powiatowa	słupek
21	Stara Dąbrowa	Stara Dąbrowa	powiatowa	wiata
22	Adamowo	Adamowo	wojewódzka	wiata
23	Tłoki	Tłoki	powiatowa	wiata
24	Stary Widzim	Stary Widzim	gminna	wiata
25	Nowa Obra	Obra Nowa	powiatowa	wiata
26	Adamowo	Adamowo	gminna	wiata
27	Kębłowo	Kębłowo	wewnętrzna	wiata

Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku	Droga	Słupek/wiata przystankowa
28	Kębłowo	Kębłowo	powiatowa	wiata
29	Świętno	Zacisze	wojewódzka	słupek
30	Świętno	Świętno	wojewódzka	słupek
31	Świętno	Świętno I	wojewódzka	słupek
32	Świętno	Świętno I	wojewódzka	wiata
33	Stary Widzim	Stary Widzim	wojewódzka	słupek
34	Wroniawy	Wroniawy	wojewódzka	wiata
35	Wroniawy	Wroniawy	wojewódzka	wiata
36	Stradyń	Stradyń	wojewódzka	wiata
37	Stradyń	Stradyń	powiatowa	wiata
38	Nowa Dąbrowa	Nowa Dąbrowa	powiatowa	wiata
39	Nowy Widzim	Nowy Widzim	powiatowa	wiata
40	Borki	Borki	gminna	słupek
41	Błocko	Błocko	gminna	wiata
42	Błocko	Błocko	powiatowa	wiata
43	Adamowo	Adamowo	gminna	wiata
44	Stary Widzim	Stary Widzim	wojewódzka	wiata
45	Wolsztyn	Wolsztyn ul. Słowackiego	gminna	słupek
46	Wolsztyn	Wolsztyn ul. Mickiewicza	gminna	słupek
47	Wolsztyn	Wolsztyn, ul. Żeromskiego	krajowa	wiata
48	Krutla	Krutla	wojewódzka	słupek
49	Wolsztyn	Wolsztyn. ul. Lipowa	powiatowa	słupek
50	Obra	Obra	wojewódzka	wiata
51	Gościeszyn	Gościeszyn	powiatowa	wiata
52	Rudno	Rudno Leśniczówka	wojewódzka	słupek
53	Nowy Młyn	Nowy Młyn	powiatowa	wiata
54	Rudno	Rudno	wojewódzka	słupek
55	Wolsztyn	Wolsztyn, ul. Żeromskiego	krajowa	słupek
56	Karpicko	Karpicko 2	wojewódzka	słupek
57	Karpicko	Karpicko 1	powiatowa	wiata
58	Tłoki	Tłoki	krajowa	-
59	Tłoki	Tłoki (szkolny)	gminna	słupek
60	Świętno	Świętno	Powiatowa	słupek
61	Wolsztyn	Wolsztyn	powiatowa	słupek
62	Stara Dąbrowa	Stara Dąbrowa	powiatowa	wiata
63	Tłoki	Tłoki	powiatowa	wiata
64	Nowa Dąbrowa	Nowa Dąbrowa	powiatowa	wiata
65	Chorzemin	Chorzemin	powiatowa	słupek

Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku	Droga	Słupki/wiata przystankowa
66	Wolsztyn	Wolsztyn ul. Powstańców Wielkopolskich	gminna	słupki
67	Wroniawy	Wroniawy ul. Szkolna	gminna	słupki
68	Kębłowo	Kębłowo ul. Nowa	gminna	słupki

Źródło: Dane gminne, 2024

Stan techniczny i poziom wyposażenia tych przystanków jest bardzo różny. Część z nich wyposażona jest w wiatę i ławkę, część posiada również zatokę przystankową są jednak i takie, które posiadają tylko pionowe oznakowanie przystanku i jedynie tabliczkę informacyjną z rozkładem jazdy.

Infrastrukturę punktową transportu zbiorowego tworzy także Zintegrowane Centrum Komunikacyjne w Wolsztynie przy ul. Dworcowej pełniące m.in. funkcje dworca kolejowego i autobusowego. Powstało na bazie dotychczasowego dworca PKP, który został przebudowany i zmodernizowany. Inwestycja kosztowała blisko 13 mln zł, prawie 5 mln zł. pochodziło z funduszy europejskich.

W ramach realizowanej inwestycji powstało Zintegrowane Centrum Komunikacyjne, czyli dworzec kolejowy i autobusowy z odpowiednim zapleczem takim, jak poczekalnia, restauracja, kasy biletowe, toalety. Ponadto w obiekcie zlokalizowane zostało kino społecznościowe na budowę, którego gmina również pozyskała środki zewnętrzne. Budynek dworca pełni funkcje nierozdzielnie towarzyszące obsłudze ruchu podróżnych, takie jak punkt informacji dla podróżnych, poczekalnia czy część gastronomiczna na potrzeby przede wszystkim podróżnych. Część budynku uzyskała inne przeznaczenie i pełni funkcje biurowe i usługowe. W ramach projektu powstał również budynek usługowy obsługujący podróżnych, w którym mieszczą się m.in. toalety, bagażownia oraz wiaty na rowery oraz zbudowane zostały zadaszenia nad peronami.

Komunikacja publiczna.

W 2022 roku Firma Refunda przygotowała opracowanie **Analiza możliwości uruchomienia komunikacji zbiorowej na terenie Gminy Wolsztyn**. Na potrzeby analizy przeprowadzono badania ankietowe, opracowano różne scenariusze realizacji komunikacji zbiorowej oraz zarekomendowano działania.

Na chwilę obecną gmina ogłosiła przetarg na dostawę autobusów elektrycznych, które mają zostać wykorzystane do uruchomienia komunikacji zbiorowej na terenie gminy. Autobusy będą kursować do ościennych miejscowości, a na terenie Wolsztyna będą spełniały rolę komunikacji miejskiej. Realizacja powinna nastąpić do 30 czerwca 2025 roku, samorząd zamierza sfinansować zakup z Krajowego Planu Odbudowy.

Dowozy dzieci szkolnych

Zgodnie z przepisami art. 32 oraz art. 39 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (Dz.U. z 2023 r. poz. 900 ze zm.) obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu lub zwrot kosztów przejazdu ucznia środkami komunikacji publicznej uczniom, których droga do szkoły przekracza odpowiednio 3 km (dzieci pięcioletnie oraz odbywające roczne przygotowanie przedszkolne, a także uczniowie z klas I-IV szkół podstawowych) i 4 km (uczniowie klas V-VIII szkół podstawowych).

Gmina Wolsztyn realizuje swój ustawowy obowiązek poprzez zapewnienie bezpłatnego dowozu oraz opieki podczas przewozu uczniów do szkół podstawowych na terenie miasta i gminy Wolsztyn na podstawie zakupionych biletów miesięcznych. Obowiązki, o których mowa w art. 32 ust. 6 i art. 39 ust. 4, gmina spełnia poprzez zorganizowanie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu uczniów we własnym zakresie albo poprzez zwrot rodzicom kosztów przewozu uczniów oraz rodziców na podstawie zawartej umowy.

2.5.3. Transport rowerowy

Drogi rowerowe nie stanowią zbyt dużego udziału w strukturze transportowej miasta i gminy Wolsztyn. Odcinki na terenie gminy, to (Tabela 2.11, Rysunek 2.7, Rysunek 2.8. i 2.9):

Tabela 2.11. Wykaz odcinków ścieżek rowerowych w mieście i gminie Wolsztyn (w km)

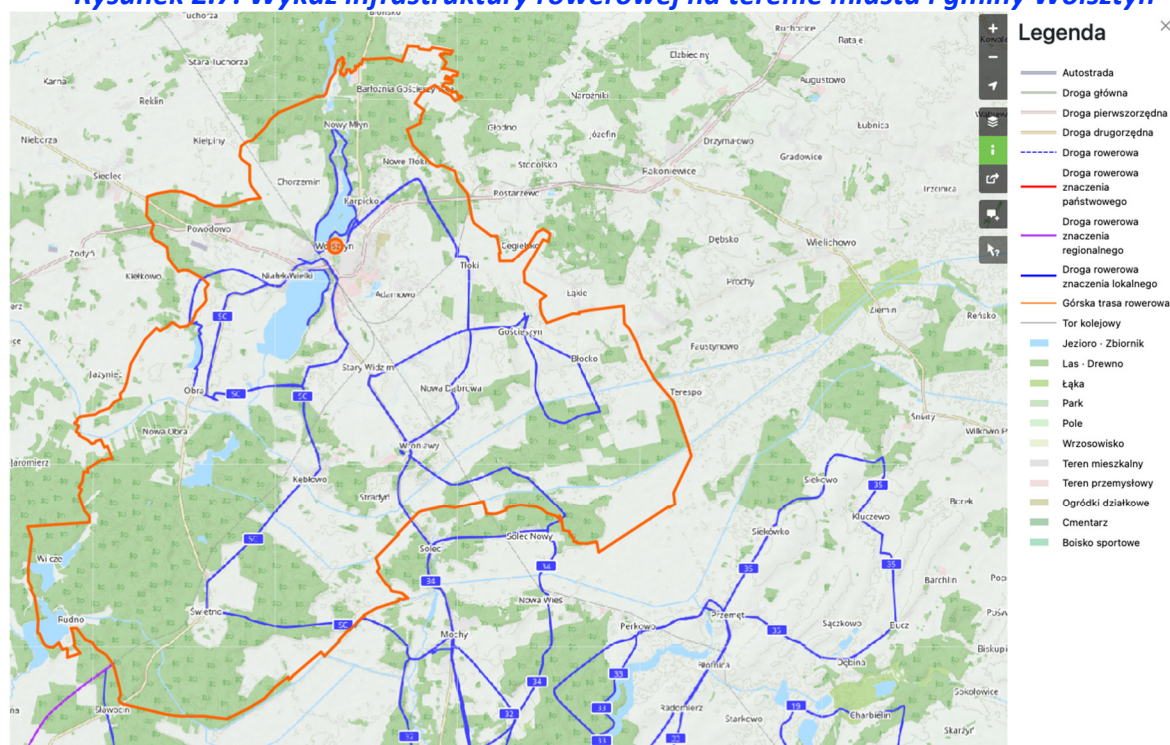
Lp	Trasa	Stanowiące własność Gminy Wolsztyn	W utrzymaniu Gminy Wolsztyn	Grunty w dzierżawie	inne
1.	Wolsztyn – Stary Widzim (wzdłuż dr. wojewódzkiej nr 305)	2,33			
2.	Wolsztyn – Powodowo (wzdłuż dr. krajowej nr 32)	2,25			
3.	Niątek Wielki – Obra (wzdłuż dr. wojewódzkiej nr 315)	4,44			
4.	Wolsztyn – Adamowo (wzdłuż drogi powiatowej 3807P)	0,819			
5.	Obra – Nowa Obra (wzdłuż dr. wojewódzkiej nr 315)	0,533			
6.	Wolsztyn, ul. Inwestycyjna 569167P	1,985			
7.	Wolsztyn, ul. Żeromskiego 569168P	0,546			
8.	Wolsztyn, ul. Powstańców Wielkopolskich 569045P	0,287			

9.	Wolsztyn – Adamowo (wzdłuż drogi gminnej 569029P)	1,36			
10.	Obra – Świętno (wzdłuż dr. wojewódzkiej nr 315)			4,75	
11.	Karpicko – Barłożnia (wzdłuż dr. wojewódzkiej nr 305)		3,69		
12.	Stary Widzim – Wroniawy (wzdłuż wojewódzkiej 305)	1,4	0,8		
13.	Wolsztyn – Rostarzewo do granicy gminy (wzdłuż drogi krajowej nr 32)		2,4		
14.	Wolsztyn ul. Dąbrowskiego – ul. Dworcowa	0,312			
15.	Wolsztyn, ul. Komorowska 569115P	0,49			
16.	Świętno - Wilcze (wzdłuż dr. wojewódzkiej nr 314)				4,5
17.	Wilcze - Rudno (wzdłuż drogi powiatowej)				1,0
18.	Wolsztyn ul. Rieczna - Chorzemin (przy drodze powiatowej)				2,0
19.	Stary Widzim - Kębłowo (przy drodze powiatowej)				3,0
20.	ul. Poznańska w Karpicku (przy drodze powiatowej)				1,3
21.	Wolsztyn, ul. Gajewskich, Wschowska, Drzymały (przy drodze powiatowej)				1,8
22.	Wolsztyn, ul. Lipowa (przy drodze powiatowej)				1,1
23.	Wolsztyn, ul. Poniatowskiego (przy drodze powiatowej)				0,7
24.	Powodowo - Siedlec (do granicy gminy) (przy drodze wojewódzkiej)				2,0
25.	Powodowo - Kiełpiny (do granicy gminy) (przy drodze powiatowej)				0,9
26.	Wolsztyn - ul. Przemysłowa (przy drodze gminnej)	0,7			
27.	Adamowo (przy drodze powiatowej przez wieś)				1,2
28.	Karpicko, ul. Wczasowa (przy drodze wojewódzkiej)				0,5

29.	Wolsztyn od ul. Lipowej do ul. Żwirowej (przy drodze krajowej)		1,1		
30.	Wolsztyn od ul. Żwirowej do ul. Parkowej (przy drodze wojewódzkiej 305)				0,5
	RAZEM	17,5	8,0	4,8	20,5
		50,7			

Źródło: Dane urzędu Gminy, 2024

Rysunek 2.7. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Wolsztyn

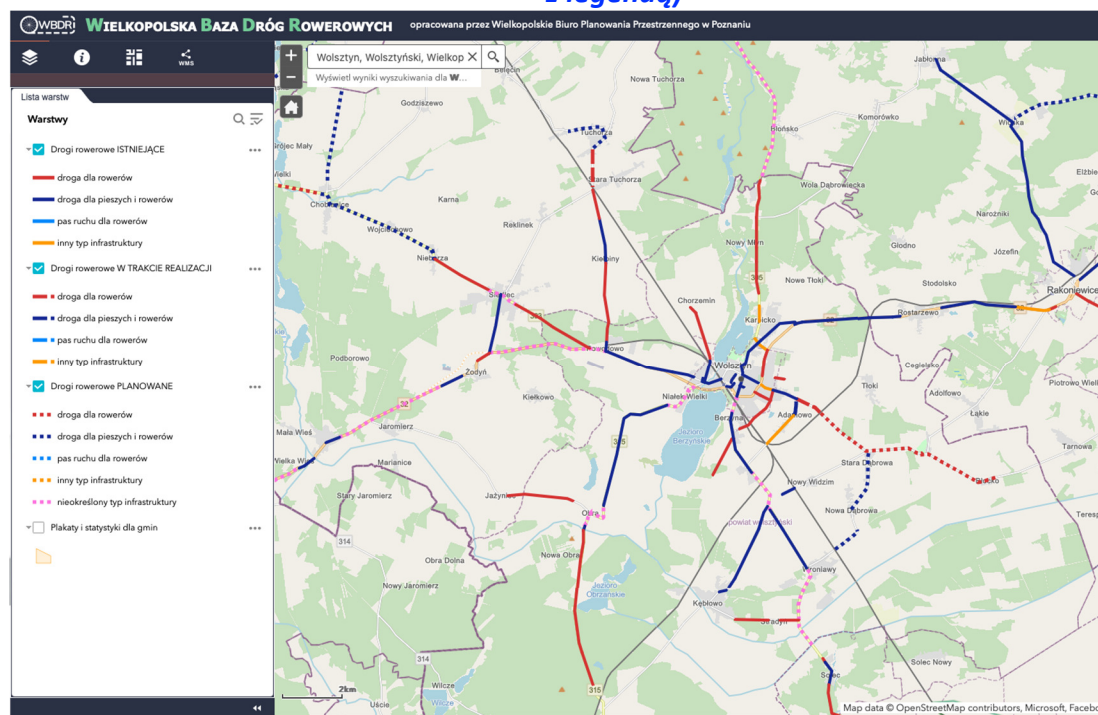


Źródło:

<https://www.openstreetmap.org/relation/2851694#map=12/52.0695/16.1521&layers=C>

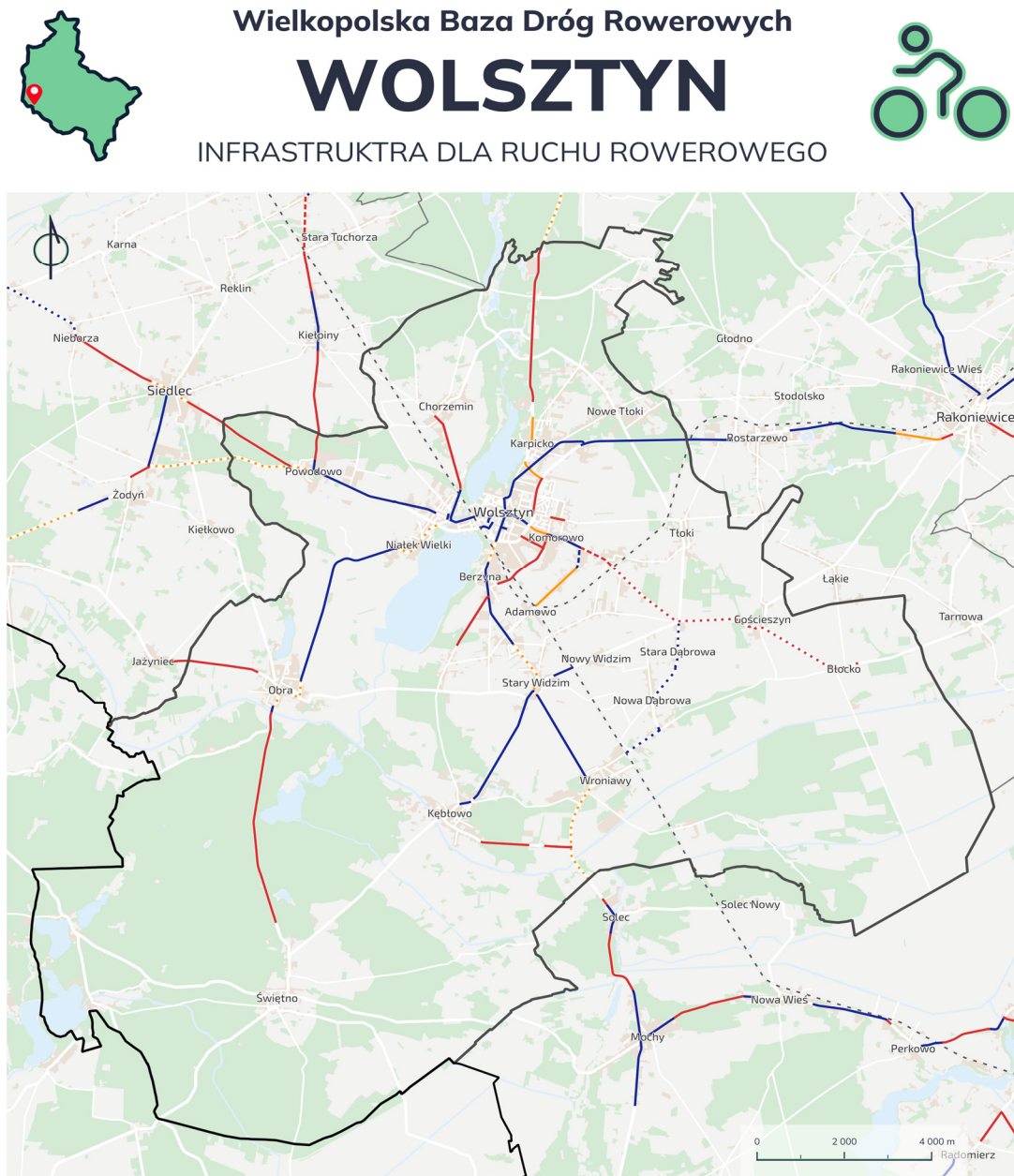
Infrastrukturę rowerową oddają znakomicie poniższe rysunki Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego.

Rysunek 2.8. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Wolsztyn (wariant z legendą)



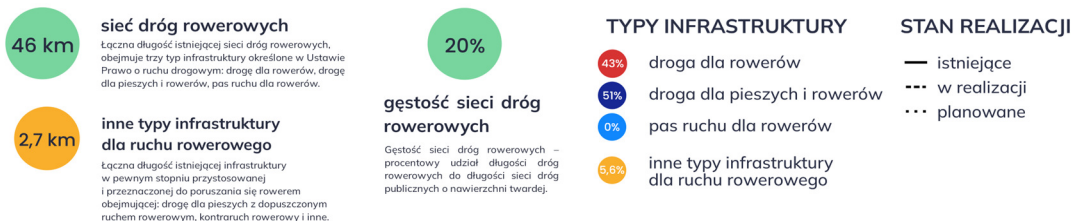
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania
Przestrzennego, 2025

Rysunek 2.9. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Wolsztyn (wariant ze statystykami)



Opracowane przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Aktualność danych marzec 2025 r.



WIELKOPOLSKA



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO



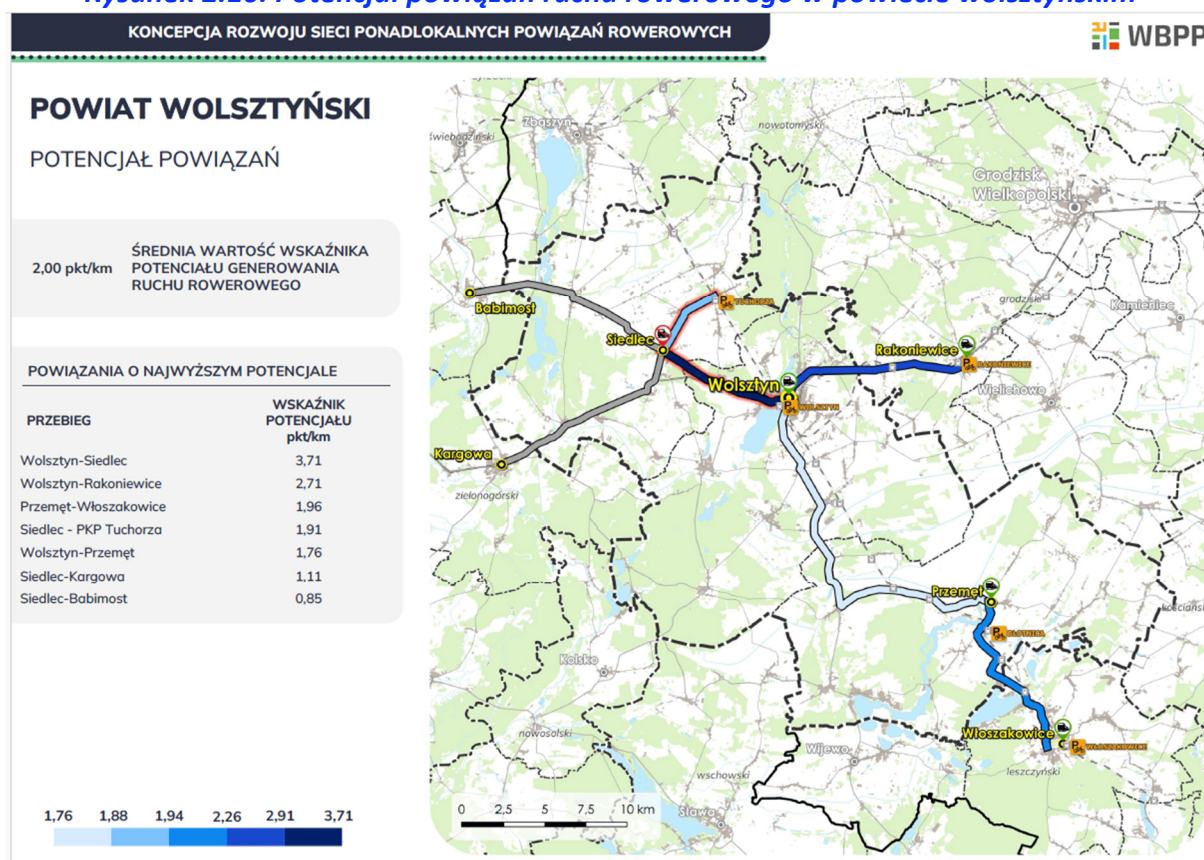
WBPP



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

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 (Rysunek 2.10).

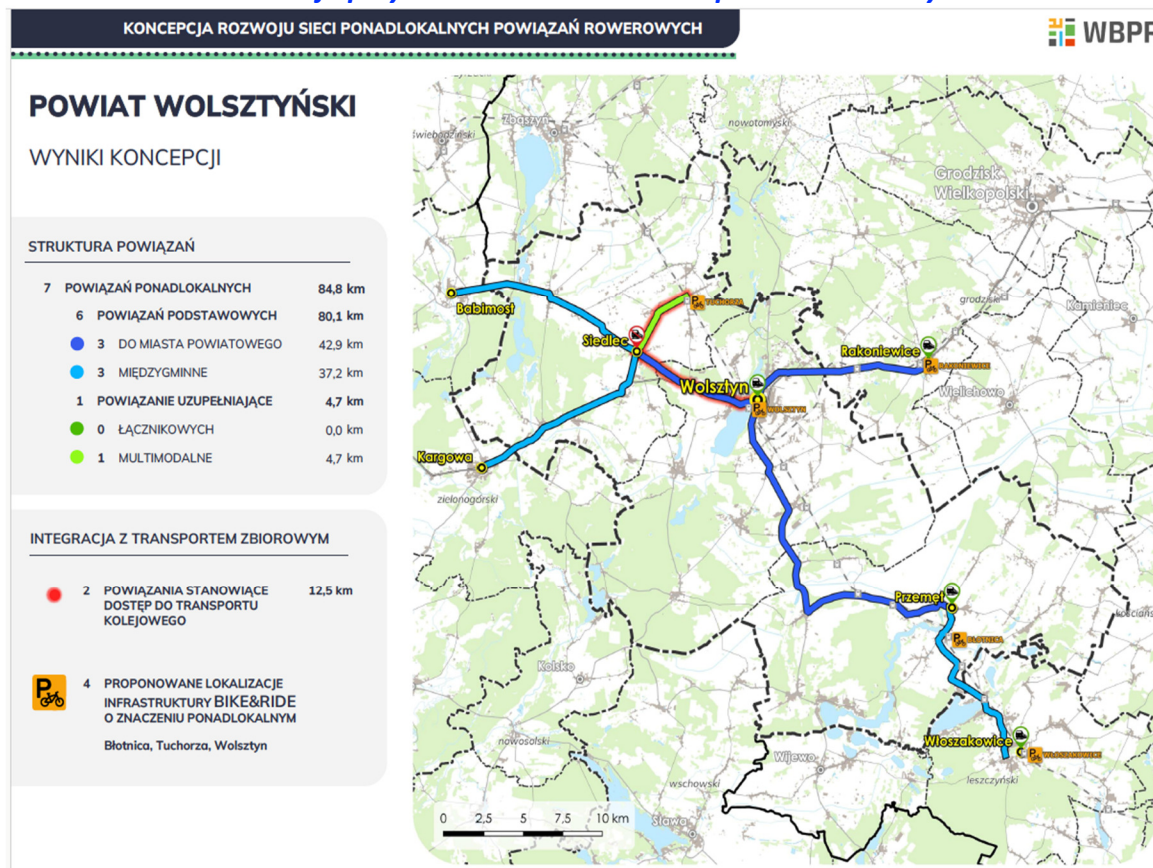
Rysunek 2.10. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie wolsztyńskim



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. dworzec kolejowy w Wolsztynie (Rysunek 2.11).

Rysunek 2.11. 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 Wolsztyn jest głównym generatorem podróży w skali powiatu – 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). Na tym tle infrastruktura rowerowa w gminie Wolsztyn ma wciąż charakter wyspowy i niewystarczający. Zestawienie istniejących odcinków (Tabela 2.12 i Rysunek 2.12) wskazują, że łącznie na terenie miasta i gminy znajduje się ok. 50,7 km tras rowerowych. Składają się na nie głównie wydzielone ścieżki rowerowe wzdłuż głównych dróg,

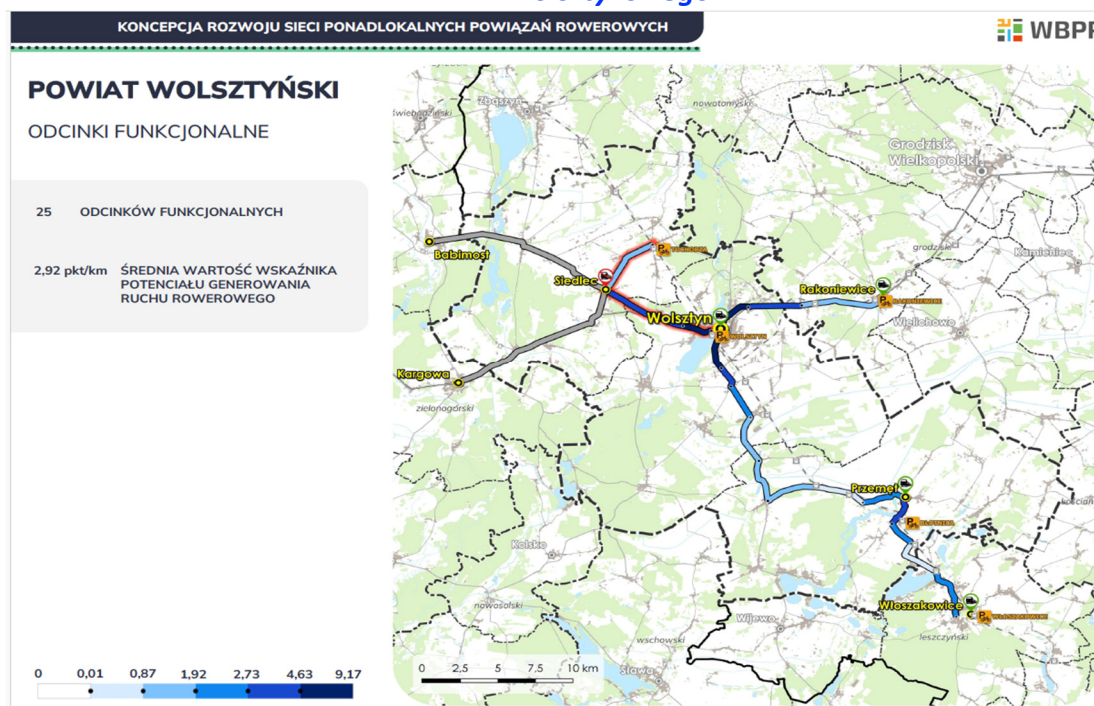
zapewniające dojazd do Wolsztyna z sąsiednich miejscowości. Przykładowo, istnieją odcinki infrastruktury w ciągach: Wolsztyn – Stary Widzim (ok. 2,3 km wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 305), Wolsztyn – Powodowo (2,3 km przy drodze krajowej nr 32 – wymagające przebudowy), Niatek Wielki – Obra (4,4 km w ciągu drogi wojewódzkiej nr 315) czy Wolsztyn – Adamowo (0,8 km wzdłuż drogi powiatowej 3807P). Ponadto na obszarze miasta występują krótkie odcinki dróg dla rowerów wzdłuż wybranych ulic, m.in. ul. Inwestycyjnej (ok. 2,0 km), ul. Żeromskiego (0,5 km), ul. Powstańców Wlkp. (0,3 km) oraz ul. Komorowskiej (0,5 km).

Tabela 2.12. Wykaz powiązań ponadlokalnych

Przebieg	Typ	Długość	Wskaźnik potencjału pkt/km	Stanowi dostęp do transportu kolejowego
Wolsztyn-Siedlec	do miasta powiatowego	7,8	3,71	tak
Wolsztyn-Rakoniewice	do miasta powiatowego	11,8	2,71	nie
Przemęt-Włoszakowice	międzygminne	11,7	1,96	nie
Siedlec - PKP Tuchorza	multimodalne	4,7	1,91	tak
Wolsztyn-Przemęt	do miasta powiatowego	23,3	1,76	nie
Siedlec-Kargowa	międzygminne zew.	12,6	-	nie
Siedlec-Babimost	międzygminne zew.	12,9	-	nie

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

Rysunek 2.12 Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu wolsztyńskiego

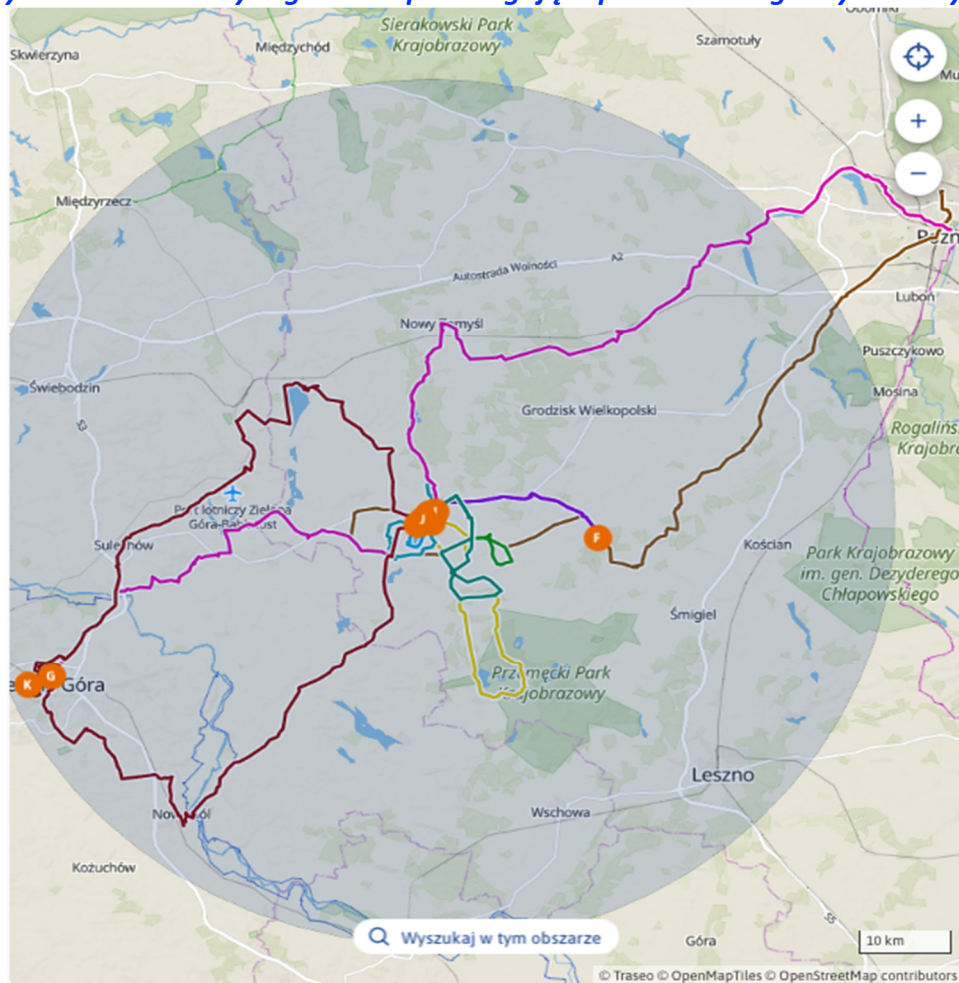


Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

W niektórych wsiach gminy (np. Kębłowo, Stary Widzim, Chorzemin) wybudowano ciągi pieszo-rowerowe przy drogach powiatowych, które ułatwiają dojście i dojazd do szkół czy centrów wsi. Mimo tej rozbudowy sieć ma charakter fragmentaryczny i niespójny – istniejące trasy często urywają się na granicach miejscowości, 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 na mapie gminy.

Poza infrastrukturą transportową, na obszarze gminy funkcjonuje również kilka szlaków rowerowych o znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym. Wytyczono m.in. tematyczny „Szlak żurawi” oraz lokalne pętle oznaczone kolorami (zielony, czerwony, niebieski, brązowy), w tym rekreacyjną Pętlę Wolsztyn¹. Szlaki te wykorzystują istniejącą sieć dróg o niewielkim natężeniu ruchu i łączą najciekawsze krajobrazowo zakątki okolicy (Rysunek 2.13).

¹ Informacje można znaleźć także na stronie internetowej: <https://www.traseo.pl/trasy/query/Wolsztyn/kategoria/rowerowe/score/2/position/52.11724,16.11266,50>

Rysunek 2.13. Trasy regionalne przebiegające przez obszar gminy Wolsztyn

Źródło:

<https://www.traseo.pl/trasy/query/Wolsztyn/kategoria/rowerowe/score/2/position/52.11724,16.11266,50>

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 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 Wolsztyn 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 Wolsztyn (horyzont 2030):

- **Tworzenie spójnej sieci** – priorytetem jest połączenie istniejących odcinków w ciągłe trasy oraz przedłużenie ich do kluczowych destynacji (centra wsi, osiedla, szkoły, zakłady pracy) i sąsiednich gmin. Szczególnie istotne jest domknięcie ciągów Wolsztyn – Siedlec, Wolsztyn – Przemęt oraz Świątko - Sławocin zgodnie z koncepcją regionalną, we współpracy z ościennymi samorządami.
- **Poprawa bezpieczeństwa** – rozbudowa infrastruktury o newralgiczne brakujące elementy (bezpieczne przejazdy rowerowe przez drogi główne, doświetlenie przejść i przejazdów, uspokojenie ruchu) w miejscach o wysokim natężeniu ruchu samochodowego. Należy eliminować punkty kolizji i bariery (np. przejazdy przez tory, skrzyżowania bez sygnalizacji) utrudniające swobodną i bezpieczną jazdę.
- **Integracja z transportem publicznym** – rozwój systemu Bike&Ride poprzez budowę zadaszonych parkingów rowerowych przy dworcu kolejowym w Wolsztynie, przystankach kolejowych w Powodowie i Adamowie oraz głównych węzłach przesiadkowych (autobusowych). Uzupełnienie infrastruktury o stojaki rowerowe i boksy na terenie miasta (przy szkołach, obiektach użyteczności publicznej) zachęci do łączenia podróży rowerem i komunikacją zbiorową.
- **Promocja i edukacja** – prowadzenie kampanii informacyjnych promujących zalety jazdy rowerem (zdrowie, oszczędność czasu i kosztów) oraz inicjatyw w rodzaju Europejskiego Tygodnia Mobilności czy rywalizacji Rowerowa Stolica Polski. Wspieranie turystyki rowerowej (np. poprzez mapy szlaków, wypożyczalnie rowerów) może dodatkowo zwiększyć ruch rowerowy w sezonie letnim.
- **Finansowanie i współpraca** – sięganie po zewnętrzne źródła dofinansowania inwestycji (np. programy wojewódzkie na budowę dróg dla rowerów wzdłuż dróg wojewódzkich 50/50% czy fundusze UE na mobilność miejską). Realizacja celów do roku 2030 będzie wymagać ścisłej współpracy gminy z samorządem powiatowym i wojewódzkim, aby skoordynować planowane projekty i zapewnić spójność ponadlokalną sieci rowerowej.

2.5.4. Polityka parkingowa

W chwili obecnej gmina częściowo realizuje płatną politykę parkingową. Przed zdecydowaną większością obiektów użyteczności publicznej i sklepami wielkopowierzchniowymi, bez trudu można zaparkować pojazd. Większe miejsca parkingowe w Wolsztynie, to przede wszystkim:

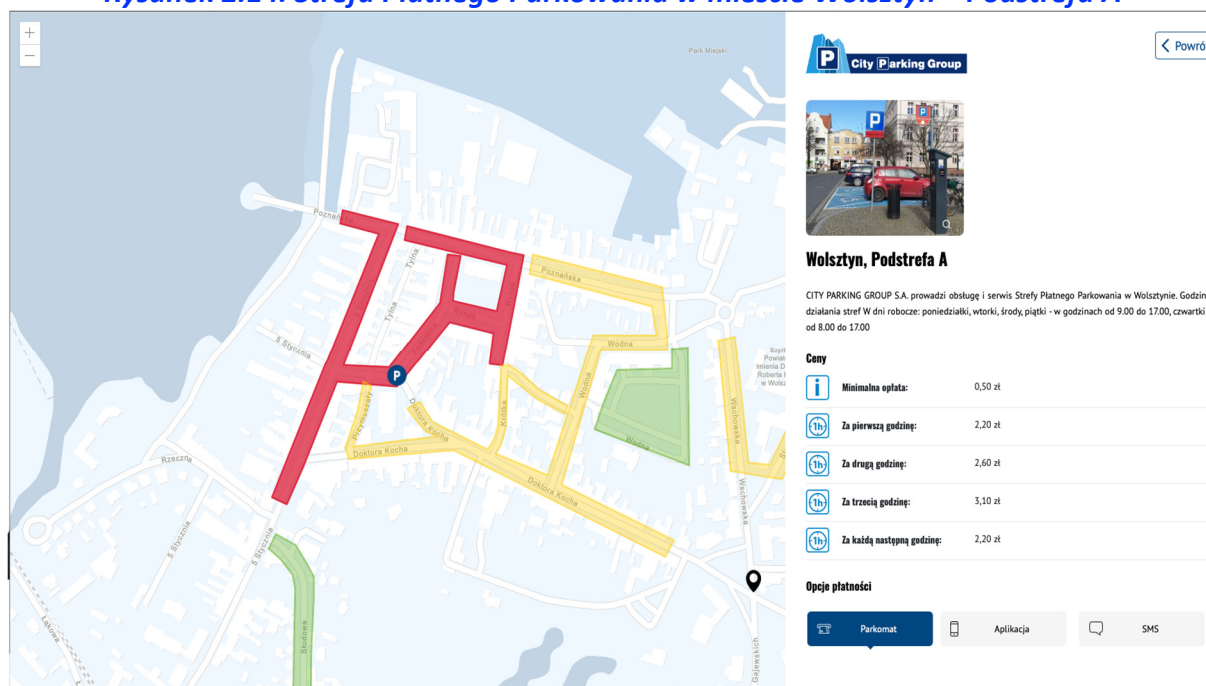
- bezpłatny parking przy ul. Komorowskiej,
- bezpłatny parking przy ul. Żwirowej,
- bezpłatny parking przy ul. Dutkowskiego,
- bezpłatny parking przy ul. Bohaterów Bielnika,
- bezpłatne miejsca parkingowe wzdłuż ul. Dworcowej,

- parking na ul. Wodnej – element strefy płatnego parkowania,
- pozostałe miejsca parkingowe wzdłuż dróg gminnych i powiatowych, część miejsc w centrum miasta objęta strefą płatnego parkowania.

Strefy Płatnego Parkowania wraz z aktualnymi opłatami, pokazano na Rysunkach 2.14.-2.16

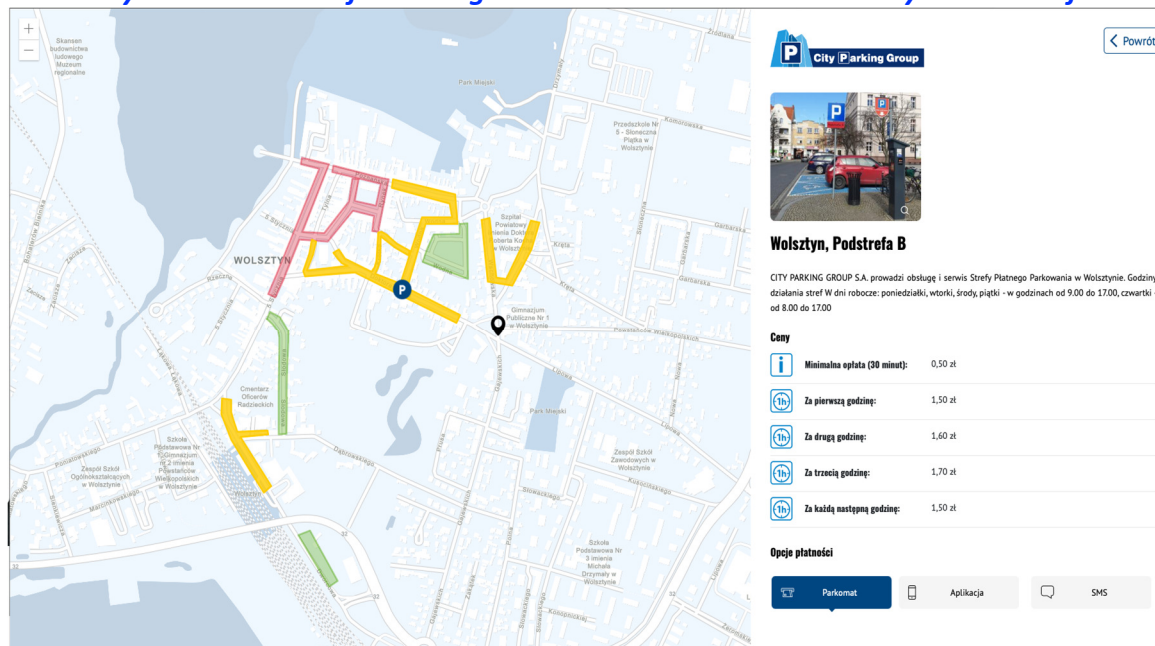
PODSTREFA A – czerwona (Rysunek 2.14.): Rynek (w tym: strona zachodnia, strona południowa, strona wschodnia), ul. Kościelna, ul. 5 Stycznia (odcinek od ul. Poznańskiej do ul. Rzecznej), ul. Poznańska (odcinek od Rynku do Promenady Klemensa Modlińskiego).

Rysunek 2.14. Strefa Płatnego Parkowania w mieście Wolsztyn – Podstrefa A



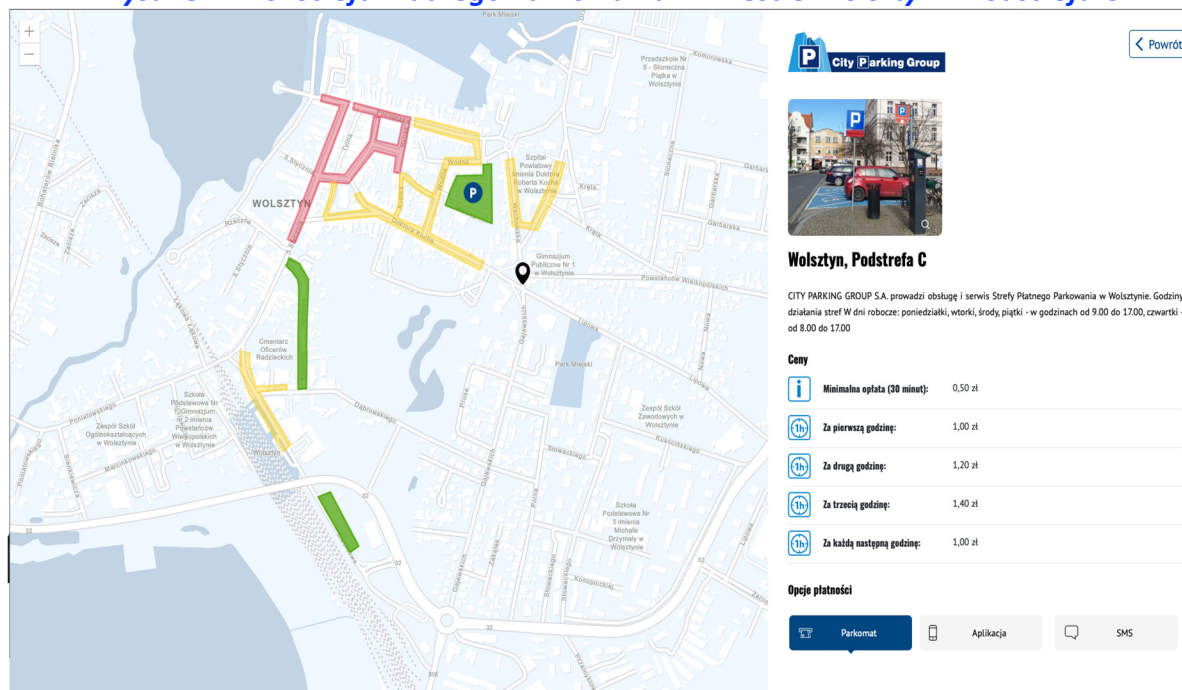
Źródło: <https://www.cityparkinggroup.pl/#parking/wolsztyn-podstrefa-a>

PODSTREFA B – żółta (Rysunek 2.15.): ul. Poznańska (od Ronda Solidarności do Rynku), ul. Doktora Kocho, ul. Krótka, ul. Krzywa, ul. Strzelecka, ul. Tylna, ul. Wodna, ul. Wschowska.

Rysunek 2.15. Strefa Płatnego Parkowania w mieście Wolsztyn – Podstrefa B

Źródło: <https://www.cityparkinggroup.pl/#parking/wolsztyn-podstrefa-b>

PODSTREFA C – zielona (Rysunek 2.16): Plac Partnerstwa Miast.

Rysunek 2.16. Strefa Płatnego Parkowania w mieście Wolsztyn – Podstrefa C

Źródło: <https://www.cityparkinggroup.pl/#parking/wolsztyn-podstrefa-c>

2.5.5. Ruch pieszzy

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 przebiega droga nr 32 przebiegająca od granicy z Niemcami do Stęszewa pod Poznaniem. Droga ta jest kluczowa, ponieważ stanowi główną trasę tranzytową w regionie, łącząc Wolsztyn z większymi ośrodkami gospodarczymi oraz sąsiadującymi regionami. Duże natężenie ruchu ciężarowego na tej drodze może generować problemy, takie jak korki, hałas, emisje zanieczyszczeń i obciążenie infrastruktury. Ponadto jest szereg dróg wojewódzkich i powiatowych, na których także generowany jest intensywny ruch towarowy. Nie zapominać należy o zaopatrzeniu do licznych sklepów na terenie miasta Wolsztyn, w szczególności przy ul. Komorowskiej i Dworcowej.

2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Na zlecenie Urzędu Miejskiego w Wolsztynie – zarządcy dróg gminnych na terenie gminy Wolsztyn został w kwietniu 2020 roku zlecony przegląd przejść dla pieszych zlokalizowanych w ciągach dróg gminnych na terenie gminy Wolsztyn. Z przeglądu został sporządzony dokument zawierający dokumentację zdjęciową i opisową wszystkich przejść dla pieszych wzdłuż dróg gminnych.

2.5.8. Intermodalność

Charakterystyka obecnego systemu.

W kontekście Wolsztyna intermodalność – czyli łączenie różnych środków transportu w ramach jednej podróży – nabiera znaczenia, choć dopiero zaczyna się rozwijać. Kręgosłupem układu transportowego jest linia kolejowa Poznań–Wolsztyn, która zapewnia połączenie ze stolicą regionu. Ze stacji Wolsztyn odjeżdża kilkanaście par pociągów regionalnych dziennie, obsługiwanych przez Koleje Wielkopolskie, umożliwiających dojazd do Poznania (ok. 1 godz. 30 min) oraz innych miejscowości po drodze (m.in. Grodzisk Wlkp.) – choć częstotliwość jest niższa niż na liniach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) bliżej Poznania (pociągi kursują co ok. 2–3 godziny, a w szczycie co ok. 60 minut). Mieszkańcy cenią sobie komfort dojazdu koleją, zwłaszcza że pociąg omija korki i gwarantuje przewidywalny czas podróży.

Na dzień sporządzania SZMM, gmina posiadała Zintegrowane centrum komunikacyjne przy ul. Dworcowej w Wolsztynie, z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo – autobusowym oraz

funkcjami towarzyszącymi. Centrum jest wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, a w szczególności:

- przystanki komunikacyjne,
- punkty sprzedaży biletów,
- systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, siecią komunikacyjną,
- miejsca postojowe dla samochodów osobowych, w tym miejsca parkingowe typu KISS & RIDE,
- wiata ze stojakami rowerowymi,
- stacja systemu „Wolsztyński rower miejski”.

Integracja transportu publicznego.

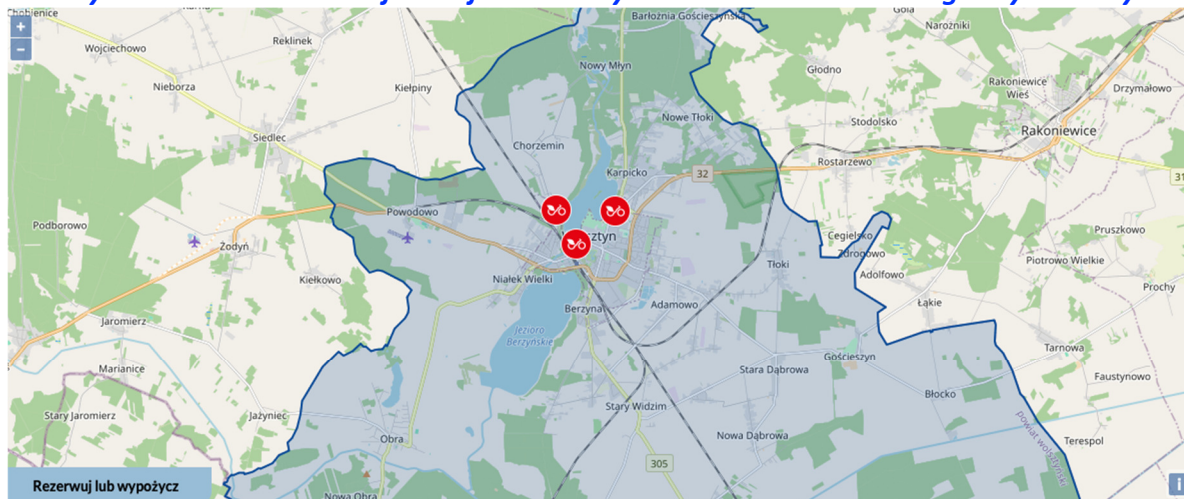
Historycznie słabym ogniwem intermodalności w Wolsztynie była komunikacja autobusowa. Przed przebudową dworca, autobusowy PKS (oraz prywatni przewoźnicy busowi) operowali z różnych przystanków w mieście, a rozkłady nie były skoordynowane z pociągami. Obecnie, po integracji dworca, sytuacja logistyczna się poprawiła – autobusy dalekobieżne i lokalne startują sprzed budynku dworca kolejowego, co umożliwia przesiadkę „drzwi w drzwi”. Ponadto samorząd gminy podjął działania w celu wzmocnienia transportu zbiorowego: w 2022 r. zlecono analizę uruchomienia komunikacji gminnej, a następnie ogłoszono przetarg na autobusy elektryczne do obsługi nowej sieci połączeń lokalnych. Planowane jest uruchomienie regularnych linii autobusowych łączących okoliczne miejscowości z Wolsztynem, które w obrębie miasta będą pełnić rolę komunikacji miejskiej. Taki system dowozu pasażerów do węzła przesiadkowego przy dworcu znacząco podniesie poziom intermodalności – mieszkańcy wsi będą mogli dojechać autobusem do dworca w Wolsztynie i kontynuować podróż pociągiem np. do Poznania, zamiast jechać całkowicie samochodem.

Rower jako ogniwo intermodalne.

Na krótszych dystansach coraz większą rolę odgrywa transport rowerowy. 14 listopada 2022 roku na ulice Wolsztyna wyjechały rowery miejskie dostarczone w ramach projektu „Postaw na rower – inwestycje w infrastrukturę transportu rowerowego na terenie gminy Wolsztyn” współfinansowanego przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020. Do dyspozycji mieszkańców i turystów udostępnione zostały 24 rowery, a w tym:

- 23 standardowe rowery miejskie,
- 1 rower trójkołowy.

Rowery dostępne są przy 3 stacjach wyposażonych w stojaki rowerowe i tablice informacyjne. Lokalizację stacji przedstawiono na Rysunku 2.17.

Rysunek 2.17. Lokalizacja stacji rowerowych na obszarze miasta i gminy Wolsztyn

Nazwa stacji	Numer stacji	Dostępne rowery
Komorowska	60231	8
MOSiR	60232	12
Dworzec	60233	4

Źródło: <https://rower.wolsztyn.pl/mapa-stacji/> dostęp 28.09.2024

Przy Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym znajduje się bezpieczny parking dla rowerów pod wiatą, co zachęca do formuły Bike & Ride – mieszkańcy mogą zostawić rower i przesiąść się na pociąg lub autobus. Konieczne jest jednak zaplanowanie dodatkowej wiaty z uwagi na obecną liczbę użytkowników i ilość rowerów. Pewnym ograniczeniem jest wciąż brak udogodnień typu uchwyty na rowery w autobusach (choć nowe autobusy elektryczne mają to przewidzieć) oraz fakt, że pociągi do Poznania nie zawsze dysponują wystarczającą przestrzenią na przewóz większej liczby rowerów w sezonie letnim. Niemniej, płaski teren gminy sprzyja dojazdom rowerowym do stacji z promienia kilku kilometrów, co już praktykuje wielu mieszkańców pobliskich wsi.

Główne wyzwania i bariery:

Pomimo postępów, pełne wykorzystanie intermodalności w Wolsztynie napotyka na kilka barier. Po pierwsze, dostępność transportu publicznego poza samym Wolsztynem dopiero jest rozwijana – mieszkańcy okolicznych wsi dotąd byli skazani na własne auta z powodu braku komunikacji zbiorowej. Uruchomienie gminnych autobusów poprawi ten stan, lecz konieczne będzie utrzymanie ich synchronizacji z rozkładem jazdy pociągów (tak, by autobusy dowoziły na konkretny pociąg i odwrotnie). Drugim wyzwaniem jest brak integracji taryfowej – obecnie bilet kolejowy i autobusowy trzeba kupić osobno, a Wolsztyn nie jest objęty podmiejskim systemem wspólnego biletu (oferta „Bus-Tramwaj-Kolej” z Poznania sięga tylko stacji Rakoniewice/Grodzisk). W przyszłości warto dążyć do włączenia Wolsztyna w sieć Poznańskiej Kolei Metropolitalnej lub wypracować lokalną taryfę zintegrowaną, aby zachęcić do płynnych

przesiadek. Po trzecie, ograniczona częstotliwość pociągów – tak co 2 godziny poza szczytem – sprawia, że niektórzy podróżni i tak wybierają samochód, obawiając się długiego czekania na kolejny kurs. Rozwiązaniem mogłoby być zwiększenie liczby połączeń (co zależy od decyzji województwa i przewoźnika) lub uzupełnienie ich busami ekspresowymi. Czwartą barierą jest parkowanie przy dworcu – choć wzdłuż ul. Dworcowej dostępne są miejsca postojowe, brakuje dedykowanego dużego parkingu Park & Ride z prawdziwego zdarzenia. W godzinach porannych okoliczne ulice bywają zastawione przez auta osób przesiadających się na pociąg. Docelowo należałoby rozważyć wyznaczenie większego parkingu Park & Ride w pobliżu dworca kolejowego oraz parkingów typu Bike & Ride także przy przystankach kolejowych w Powodowie i Adamowie. Ostatnim wyzwaniem pozostaje promocja zmiany nawyków – wielu mieszkańców wciąż nie bierze pod uwagę podróży kombinowanej (auto + pociąg, rower + autobus) z przyzwyczajenia do używania samochodu na całej trasie. Konieczna jest więc kampania informacyjna ukazująca korzyści (czasowe i finansowe) z korzystania z systemu Park & Ride i komunikacji zbiorowej.

Mimo tych wyzwań, trend w Wolsztynie jest pozytywny. Dzięki inwestycjom (zintegrowany dworzec, autobusy elektryczne) i wsparciu funduszy zewnętrznych (WRPO 2014–2020, KPO), miasto i gmina tworzą podwaliny pod system transportowy, gdzie podróżny będzie mógł wygodnie łączyć różne środki lokomocji. W perspektywie kolejnych lat mieszkańcy powinni odczuć coraz lepszą dostępność podróży multimodalnych – łatwiejsze stanie się zostawienie auta czy roweru i dalsza jazda pociągiem lub autobusem, co przełoży się na oszczędność czasu, kosztów oraz korzyści dla środowiska (mniej spalin w centrum miasta). Intermodalność w Wolsztynie wpisuje się tym samym w cele zrównoważonej mobilności, integrując transport indywidualny i publiczny w spójny, przyjazny użytkownikom system.

2.5.9. Zarządzanie mobilnością

Obecne podejście i organizacja. Zarządzanie mobilnością to szerokie pojęcie obejmujące planowanie, koordynację i wpływanie na sposób przemieszczania się mieszkańców, tak aby system transportowy funkcjonował efektywnie i zrównoważenie. W mieście i gminie Wolsztyn dotychczasowe działania miały charakter sektorowy – brakowało jednolitej, sformalizowanej polityki mobilności, a zadania transportowe realizowano oddzielnie na różnych szczeblach. Zarządzanie infrastrukturą drogową jest rozproszone: drogą krajową DK32 (główną arterią przez Wolsztyn) administruje GDDKiA, drogami wojewódzkimi (np. DW305) – Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich, siecią powiatową – Starostwo Powiatowe w Wolsztynie, zaś drogami gminnymi – Urząd Miejski w Wolsztynie. Taki podział kompetencji powoduje, że koordynacja inwestycji i organizacji ruchu bywa utrudniona – np. planując objazd remontu drogi wojewódzkiej, gmina musi uzgadniać prowadzenie ruchu po drogach powiatowych lub krajowych. Niemniej, współpraca układa się dotąd dość poprawnie: w powiecie funkcjonuje

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku z udziałem m.in. samorządów i policji, omawiająca kwestie ruchu drogowego (np. bezpieczeństwo przy szkołach, nowe oznakowanie). Brak jednak szerszego forum poświęconego mobilności jako całości. Planowanie przestrzenne uwzględnia cele transportowe jedynie częściowo – w studium gminy wskazano potrzebę ochrony korytarzy transportowych (np. rezerwa pod obwodnicę), ale brak dotąd miejscowych planów nakierowanych na redukcję potrzeb transportowych (np. poprzez lokowanie nowych osiedli w pobliżu istniejących węzłów komunikacyjnych). W ostatnich latach następowała suburbanizacja na obrzeżach Wolsztyna (powstały osiedla domów jednorodzinnych w Komorowie, Karpicku, etc.), co generuje dodatkowe potoki samochodowe – osiedla te nie są obsłużone transportem publicznym, więc mieszkańcy dojeżdżają własnymi autami. Kultura mobilności wśród społeczności lokalnej silnie opiera się na samochodzie. Szacuje się, że wskaźnik motoryzacji w powiecie wolsztyńskim przekracza 600 pojazdów osobowych na 1000 mieszkańców – niemal każda rodzina dysponuje autem. Samochód uchodzi za podstawowy i najwygodniejszy środek transportu. W Wolsztynie obowiązuje co prawda strefa płatnego parkowania w ścisłym centrum (m.in. ul. Wodna i Rynek), jednak obejmuje ona niewielki obszar, a opłaty są umiarkowane. Większość parkingów – przy urządach, sklepach wielkopowierzchniowych, na ulicach osiedlowych – jest bezpłatna, co nie zniechęca do korzystania z auta nawet na krótkich dystansach. Skutkiem jest duże zatłoczenie ulic w centrum w godzinach szczytu i trudności ze znalezieniem miejsca postojowego bezpośrednio przy głównych punktach usługowych, choć w skali Wolsztyna korki nie są tak dotkliwe jak w większych miastach. Zarządzanie ruchem odbywa się w sposób tradycyjny: sieć uliczna ma proste oznakowanie, a sygnalizacja świetlna występuje tylko na nielicznych skrzyżowaniach – są to światła stało-czasowe lub proste sygnalizacje akomodacyjne, bez centralnego sterowania. Dotychczas dominowało podejście reaktywne: działania podejmowano głównie w odpowiedzi na bieżące problemy (remonty dróg, zgłoszenia mieszkańców o niebezpiecznych miejscach, doraźne zmiany organizacji ruchu podczas imprez jak Parada Parowozów). Brak było spójnej strategii, która integrowałaby różne aspekty mobilności (ruch samochodowy, transport publiczny, rowery, piesi, parkowanie) w jeden plan.

Nowe inicjatywy i zmiana podejścia.

Obecnie Wolsztyn wchodzi w nową fazę zarządzania mobilnością – bardziej proaktywną i strategiczną. W 2023 r. przystąpiono do opracowania (niniejszego) pierwszej kompleksowej Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej (strategii mobilności) dla miasta i gminy. Przygotowanie dokumentu (w ramach projektu dofinansowanego z UE) angażowało lokalną społeczność – przeprowadzono ankiety wśród mieszkańców oraz konsultacje społeczne w 2024 r., zbierając opinie na temat codziennych dojazdów i potrzeb transportowych. Już sam proces planowania zwiększył świadomość władz i mieszkańców co do wyzwań mobilności. Zaczęto patrzeć holistycznie na problemy transportowe – np. planując modernizację ulicy bierze się pod uwagę nie tylko ruch aut, ale i bezpieczeństwo pieszych, emisje spalin oraz

możliwość poprowadzenia ścieżki rowerowej. Wpisuje się to w założenia polityki wojewódzkiej, która wspiera zrównoważoną mobilność (Urząd Marszałkowski promuje rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, zeroemisyjny transport autobusowy i budowę węzłów przesiadkowych). Gmina Wolsztyn aktywnie korzysta z tych możliwości – wspomniany zakup autobusów elektrycznych jest finansowane z Krajowego Planu Odbudowy, co nie tylko poprawi ofertę transportu, ale i wpisze się w cele klimatyczne. W strategii mobilności przewiduje się szereg działań miękkich (tzw. mobility management): edukację i promocję alternatywnych środków transportu. Wolsztyn już od kilku lat bierze udział w Europejskim tygodniu zrównoważonego transportu – organizowane są lokalne akcje zachęcające do jazdy rowerem i chodzenia pieszo, rajdy rowerowe dla rodzin, konkursy w szkołach o tematyce ekologicznej). Teraz działania te mają stać się elementem szerszego programu. Planowane jest m.in.: prowadzenie kampanii informacyjnych o nowych autobusach i trasach (aby mieszkańcy poznali i zaakceptowali ofertę), promocja car-poolingu (wspólnych dojazdów do pracy, zwłaszcza że wiele osób pracuje w Poznaniu), a także współpraca z dużymi zakładami pracy w Wolsztynie w zakresie opracowania planów mobilności dla pracowników. Coraz większy nacisk kładzie się też na kwestie środowiskowe w zarządzaniu mobilnością. Gmina realizowała własny plan gospodarki niskoemisyjnej, gdzie transport był jednym z głównych obszarów redukcji emisji – stąd inwestycje w autobusy elektryczne, wymianę flot pojazdów komunalnych na niskoemisyjne oraz modernizację oświetlenia ulicznego na energooszczędne (co zmniejsza zużycie energii i emisję CO₂). Rozważane są innowacyjne rozwiązania, jak np. wyznaczenie w przyszłości strefy czystego transportu w centrum Wolsztyna (co ograniczyłoby wjazd najbardziej zanieczyszczających pojazdów do starówki) – na razie to odległa perspektywa, ale wpisuje się w trend krajowy i europejski. Gmina Wolsztyn daje dobry przykład: przymierza się do zakupu samochodu elektrycznego do celów służbowych oraz zachęca urzędników do korzystania z rowerów (latem testowano w urzędzie dwa rowery dla pracowników do krótkich przejazdów służbowych). Takie działania mają wymiar edukacyjny – pokazują mieszkańcom, że zmiana przyzwyczajeń jest możliwa i komfortowa.

Uwarunkowania lokalne – potencjał i ograniczenia.

Wolsztyn ma kilka atutów sprzyjających skutecznemu zarządzaniu mobilnością. Stosunkowo niewielka skala miasta i gminy umożliwia wdrażanie pilotażowych rozwiązań szybko i niskim kosztem – łatwiej np. uruchomić nową linię autobusową lub system roweru miejskiego niż w metropolii. Społeczność jest zżyta i wrażliwa na kwestie jakości życia: w badaniach ankietowych mieszkańcy wskazywali, że dokuczają im hałas i zanieczyszczenie powietrza od ruchu drogowego w centrum, dlatego rośnie akceptacja dla działań ograniczających ruch aut (jak uspokojenie ruchu na rynku, więcej przejść dla pieszych, poprawa transportu publicznego). Jest to dobra baza do budowania poparcia dla polityki zrównoważonej mobilności. Struktura osadnicza gminy – jedno główne miasto otoczone wsiami – pozwala zaprojektować układ transportowy w układzie promienistym (dowóz z wiosek do miasta) z

zaledwie kilkoma głównymi korytarzami transportowymi. Już teraz widać, że koncentracja wysiłków na głównej osi Poznań–Wolsztyn (kolej + droga) przynosi efekty: stan tych tras się poprawia, a oferta przewozowa rośnie. Atutem Wolsztyna jest też rozpoznawalność turystyczna – Parada Parowozów i Parowozownia Wolsztyn przyciągają tysiące gości rocznie. To zachęca władze do dbania o wizerunek miasta jako przyjaznego i łatwo dostępnego (również transportowo). Z drugiej strony występują pewne ograniczenia. Budżet lokalny jest niewielki w porównaniu z potrzebami – utrzymanie i rozwój komunikacji zbiorowej, infrastruktury rowerowej czy systemów ITS wymaga sięgania po środki zewnętrzne (dotacje unijne, rządowe). Konieczna jest ścisła współpraca z powiatem i województwem, by skoordynować inwestycje (np. budowa ścieżek w ciągach dróg powiatowych, wspólne finansowanie dodatkowych kursów pociągów). Wyzwaniem może być też opór części społeczeństwa przed niektórymi zmianami – np. wprowadzenie opłat parkingowych na większą skalę lub ograniczenie ruchu przy rynku może początkowo spotkać się z niezadowolaniem kierowców i kupców obawiających się utraty klienteli. Dlatego zarządzanie mobilnością w Wolsztynie musi uwzględniać dialog z mieszkańcami i przedsiębiorcami, stopniowo wprowadzając zmiany wraz z prezentowaniem ich korzyści. Mimo tych ograniczeń, kierunek obrany przez gminę jest jasny: przejście od reaktywnego rozwiązywania problemów transportowych do strategicznego zarządzania mobilnością, w którym planuje się z wyprzedzeniem, integruje różne środki transportu i aktywnie kształtuje popyt na transport. Dzięki wsparciu środków z KPO i funduszy regionalnych oraz zaangażowaniu lokalnej społeczności, Wolsztyn ma szansę stworzyć nowoczesny system mobilności dostosowany do wyzwań XXI wieku – gdzie mieszkańcy będą mieli realną alternatywę dla samochodu, a transport będzie bardziej zrównoważony i przyjazny dla wszystkich użytkowników.

2.5.10. Logistyka miejska

Specyfika i stan obecny dostaw w mieście. Logistyka miejska dotyczy zarządzania przepływem towarów na terenie miasta – obejmuje zaopatrzenie sklepów i firm, usługi kurierskie, wywóz odpadów czy transport materiałów do inwestycji budowlanych. W Wolsztynie - jako niedużym mieście powiatowym – skala tych zjawisk jest mniejsza niż w dużych miastach, ale i tu sprawna obsługa towarowa ma duży wpływ na funkcjonowanie centrum i jakość życia mieszkańców. Wolsztyn pełni rolę lokalnego centrum handlowo-usługowego: w mieście działa kilkaset podmiotów handlowych (od małych sklepów spożywczych po supermarkety i dyskonty), liczne punkty usług (restauracje, warsztaty, przychodnie) oraz średnie zakłady przemysłowe na obrzeżach. Wszystkie te obiekty wymagają regularnych dostaw towarów i odbioru produktów. Transport towarowy drogowy jest dominujący – przez miasto przebiega ważna trasa krajowa DK32 oraz droga wojewódzka DW305, które przenoszą zarówno ruch lokalny, jak i tranzytowy. Według Generalnego Pomiaru Ruchu 2020, natężenie ruchu na DK32 w rejonie Wolsztyna

przekracza 10 tysięcy pojazdów na dobę, z czego znaczący odsetek stanowią pojazdy ciężarowe (około 15% to ciężarówki i auta dostawcze). Odcinek DK32 przecinający miasto jest szczególnie obciążony: średnio ok. 10,9 tys. pojazdów na dobę, co przekłada się na hałas, emisje spalin oraz zwiększone ryzyko wypadków na terenach zurbanizowanych. Tranzyt ciężarowy częściowo omija Wolsztyn dzięki alternatywnym szlakom (większość ciężkich pojazdów jadących ze strony Zielonej Góry w kierunku Poznania wybiera obecnie drogę S3 i autostradę A2. Mimo to, sporo ciężarówek wciąż przejeżdża przez miasto, obsługując lokalne firmy lub skracając drogę. Ponadto ruch ciężarowy lokalny generują okoliczne przedsiębiorstwa i rolnictwo: codziennie do miasta wjeżdżają dostawcze samochody z zaopatrzeniem sklepów, kurierzy rozwożą paczki do domów, a w sezonie rolniczym na drogach pojawiają się traktory i ciężarówki z płodami rolnymi (np. transport zboża do skupu, buraków cukrowych do cukrowni w sąsiednim regionie). W godzinach porannych i przedpołudniowych w centrum Wolsztyna można zaobserwować wzmożony ruch aut dostawczych zatrzymujących się w pobliżu sklepów – często na krótko blokują one pas ruchu lub chodnik, rozładowując towar do sklepów. Transport kolejowy towarów odgrywa marginalną rolę – linia kolejowa z Wolsztyna nie posiada czynnych terminali towarowych ani bocznic obsługujących przemysł. Dawniej istniała bocznicą przy dworcu kolejowym, lecz obecnie przewozy towarowe koleją ograniczają się do sporadycznych transportów specjalnych (np. przewóz zabytkowych parowozów czy materiałów na potrzeby infrastruktury PKP). Ciężar obsługi logistycznej spoczywa więc na drogach.

Problemy i wyzwania.

Głównym wyzwaniem logistyki miejskiej w Wolsztynie jest godzenie płynności dostaw z bezpieczeństwem i wygodą mieszkańców. Wąskie, historyczne uliczki centrum (ul. Słodowa, Kościelna, okolice rynku) nie są przystosowane do dużych pojazdów, co skutkuje utrudnieniami – ciężarówki dostawcze muszą często manewrować na ciasnych skrzyżowaniach, zajmując całą szerokość jezdni. Dochodzi do sytuacji, że piesi muszą przeciskać się obok rozładowujących towar furgonetek, a samochody osobowe czekają, aż dostawa się zakończy. To generuje napięcia między kierowcami, pieszymi a przedsiębiorcami. Brak obwodnicy miasta powoduje, że cały ruch (w tym ciężarowy) odbywa się ulicami miejskimi. Postulat budowy obwodnicy Wolsztyna pojawia się od lat – odciążenie miasta poprzez wyprowadzenie tranzytu poza centrum znacznie poprawiłoby warunki życia (cisza, czystsze powietrze) i umożliwiło spokojniejsze zarządzanie ruchem lokalnym. Obecnie kierowcy ciężarówek, by ominąć korki w mieście, korzystają czasem z dróg powiatowych okalających Wolsztyn, co przenosi uciążliwości na osiedla (np. przejazd ul. Lipową i dalej przez Komorowo). Niewystarczająca infrastruktura drogowa dla ciężkiego transportu to kolejny problem: drogi w mieście mają ograniczoną nośność i szerokość. Nawierzchnie ulic ulegają szybszej degradacji pod wpływem ciężkich pojazdów – pojawiają się koleiny i spękania, co zwiększa koszty utrzymania. Skrzyżowania o ostrych łukach utrudniają przejazd dłuższych

zestawów, często wjeżdżają one na krawędź chodnika. Miasto stara się łagodzić te problemy poprzez drobne usprawnienia: zakaz wjazdu pojazdów powyżej 10 ton na niektóre ulice, montaż słupków zapobiegających parkowaniu w newralgicznych miejscach dostaw czy wyznaczanie jednokierunkowych ulic dla upłynnienia ruchu. Jednak bez większych inwestycji (obwodnica, modernizacja głównych dróg) problemy będą narastać wraz ze wzrostem ruchu. Bezpieczeństwo ruchu w kontekście transportu towarowego to ważny temat – ciężarówki poruszające się obok szkół czy osiedli stanowią zagrożenie. W ostatnich latach na terenie powiatu wolsztyńskiego dochodziło do wypadków z udziałem pojazdów ciężkich, także niestety śmiertelnych. Mieszkańcy sygnalizują potrzebę poprawy bezpieczeństwa – postulują np. instalację sygnalizacji świetlnej lub azylów dla pieszych na przejściach przez ruchliwe ulice tranzytowe. Również hałas i emisje od ruchu ciężarowego są uciążliw, ulice którymi jadą ciężkie pojazdy, przebiegają blisko zabudowy mieszkaniowej. W godzinach nocnych sporadycznie przejeżdżające ciężarówki zakłócają spokój (mimo zakazu ruchu powyżej 18 ton w nocy, który trudno egzekwować). Wolsztyn nie ma stacji pomiaru jakości powietrza, ale mieszkańcy odczuwają wzrost zanieczyszczeń przy ruchliwych ulicach.

Działania i możliwości usprawnień.

Władze miejskie zdają sobie sprawę z tych wyzwań i w ramach strategii mobilności przewidują działania z zakresu logistyki miejskiej przyjaznej mieszkańcom. Rozważa się wprowadzenie okien czasowych dla dostaw do śródmieścia – np. umożliwienie zaopatrzenia sklepów tylko we wczesnych godzinach rannych (5:00–10:00), tak aby w porze największego ruchu pieszego auta dostawcze nie blokowały ruchu. Wspólnie z GDDKiA gmina lobbuje za ujęciem obwodnicy Wolsztyna w rządowych programach budowy dróg – choć nie znalazła się ona w Programie 100 Obwodnic do 2030, trwają prace koncepcyjne na szczeblu wojewódzkim nad etapowaniem takiej inwestycji. Przenoszenie ładunków na kolej pozostaje wyzwaniem – na razie brak dużych generatorów ruchu towarowego, które mogłyby skorzystać z transportu kolejowego (największe okoliczne zakłady nie mają bocznic). Jednak w perspektywie długofalowej, modernizacja linii kolejowych i powstanie terminali w regionie (Poznań, Zielona Góra) może stworzyć warunki, by część towarów przewozić koleją (choćby materiały budowlane czy kontenery – ale to wymagałoby budowy punktu przeładunkowego). Społeczne oczekiwania co do ograniczenia uciążliwości transportu towarowego rosną – temat ten pojawiał się często podczas konsultacji społecznych. Mieszkańcy wskazują na potrzebę montażu ekranów akustycznych przy najbardziej obciążonych odcinkach, wprowadzenia niższych ograniczeń prędkości dla ciężarówek w obrębie miasta oraz częstszych kontroli ITD eliminujących przeciążone pojazdy niszczące drogi.

Podsumowując, transport towarów w Wolsztynie opiera się głównie na sieci drogowej, która musi obsłużyć zarówno lokalne dostawy, jak i ruch ciężki przejeżdżający przez miasto. Wyzwaniem jest minimalizacja negatywnych skutków tego ruchu – hałasu, emisji i zagrożeń – przy zapewnieniu sprawnego zaopatrzenia lokalnej gospodarki. Działania inwestycyjne

(modernizacja dróg, budowa obwodnicy) oraz organizacyjne (regulacje godzin dostaw, strefy ograniczonego ruchu) powinny iść w parze. Strategiczne dokumenty transportowe szczebla krajowego i regionalnego akcentują potrzebę zrównoważenia transportu towarowego – przeniesienia części ładunków na transport kolejowy oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Wolsztyn, wpisując te cele w swoją strategię, dąży do tego, by pozostać atrakcyjnym miejscem dla biznesu i handlu (dzięki sprawnej logistyce), a jednocześnie uczynić przestrzeń miejską bardziej przyjazną dla mieszkańców (ograniczając negatywne oddziaływania transportu ciężarowego).

2.5.11. Inteligentne systemy transportowe

Inteligentne systemy transportowe (ITS) są kluczowym elementem nowoczesnych miast, przyczyniając się do znacznego poprawienia zarządzania ruchem drogowym, zwiększenia bezpieczeństwa na drogach oraz efektywności transportu. Wykorzystując zaawansowane technologie, takie jak sensory, kamery, GPS i analizę dużych zbiorów danych, ITS umożliwiają ciągłe monitorowanie i kontrolowanie ruchu drogowego oraz dostarczają użytkownikom drogi aktualne informacje o warunkach na drodze. Te systemy odgrywają także istotną rolę w zarządzaniu transportem publicznym, dostarczając pasażerom dokładne informacje o czasach przyjazdu środków transportu oraz pomagając w zarządzaniu flotą pojazdów.

Dodatkowo, inteligentne systemy transportowe przyczyniają się do redukcji emisji spalin poprzez optymalizację tras i zmniejszenie czasu spędzanego w korkach. Wprowadzenie ITS jest zatem istotnym krokiem w kierunku tworzenia bardziej zrównoważonego, bezpiecznego i użytkownikowi przyjaznego systemu transportowego w miastach.

Osoby chcące skorzystać z usług przewozów autobusowych na terenie gminy Wolsztyn mają do dyspozycji klasyczny system informacji pasażerskiej, czyli drukowane rozkłady jazdy wiszące na wszystkich przystankach.

Natomiast pasażerowie wyposażeni w smartfony i inne urządzenia elektroniczne z dostępem do Internetu mogą zasięgnąć informacji o odjazdach autobusów na stronach internetowych poszczególnych przewoźników.

Każdy zainteresowany może również ściągnąć w preferowanym przez siebie systemie aplikację Bilkom pozwalającą na sprawne planowanie podróży kolejowych i uzyskiwanie o nich wszelkich niezbędnych informacji. Od wielu lat dostępna jest również strona internetowa PKP ułatwiająca planowanie podróży i zawierająca wiele dodatkowych informacji.

Stan obecny wdrożeń ITS.

W Wolsztynie wdrażanie ITS dopiero raczkuje – miasto nie posiada jeszcze zintegrowanego systemu sterowania ruchem czy rozbudowanej informacji dla podróżnych, ale pierwsze elementy smart mobility już się pojawiły. Na drogach wjazdowych do miejscowości gminnych zainstalowano kilka elektronicznych wyświetlaczy prędkości (tzw. radarowych znaków „ZWOLNIJ”) . Urządzenia te pokazują kierowcom przekraczającym prędkość komunikat z uśmiechniętą lub smutną buźką, co ma działanie prewencyjne. Mieszkańcy pozytywnie oceniają ich efekt w uspokojeniu ruchu w terenie zabudowanym. W samym Wolsztynie zainstalowano nowoczesną sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Drzymały i Komorowskiej – wyposażono ją w pętle indukcyjne w jezdni, które wykrywają nadjeżdżające pojazdy i automatycznie dostosowują cykl świateł (wydłużając zielone dla kierunku z większym ruchem). Jest to przykład podstawowego ITS, który poprawia płynność – kierowcy nie muszą czekać na czerwonym świetle, gdy nie ma ruchu z bocznej ulicy. Również przejazdy kolejowe w Wolsztynie są zautomatyzowane (zapory sterowane sygnalizacją zbliżającego się pociągu), co choć standardowe, wpisuje się w ideę zwiększania bezpieczeństwa dzięki technice. Monitoring wizyjny miasta –kamery w wielu punktach miasta – służy głównie celom porządku publicznego, ale pełni też pośrednio funkcję ITS: operatorzy w centrum monitoringu Straży Miejskiej mogą szybko dostrzec tworzący się zator lub kolizję i powiadomić odpowiednie służby. W zakresie transportu publicznego dotychczas brak zaawansowanych narzędzi (gmina nie miała własnej komunikacji miejskiej), jednak w ramach uruchamianej sieci autobusowej planuje się pierwsze wdrożenia – nowe autobusy elektryczne będą wyposażone w GPS, co umożliwi śledzenie ich pozycji. Gmina rozważy stworzenie aplikacji mobilnej dla pasażerów, która pozwoli sprawdzić rozkład i opóźnienia oraz – docelowo – zakup biletu przez smartfona. Na głównych przystankach w Wolsztynie alternatywnie staną elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, wyświetlające rzeczywisty czas przyjazdu autobusu. Będzie to znaczący krok naprzód w komforcie korzystania z komunikacji zbiorowej, wpisujący Wolsztyn w standardy nowoczesnych miast. Podsumowując, obecna infrastruktura ITS w Wolsztynie jest fragmentaryczna i obejmuje głównie pojedyncze urządzenia (radary prędkości, inteligentna sygnalizacja) oraz przygotowanie pod system informacji dla autobusów.

Plany rozwojowe i możliwe wdrożenia.

Strategia mobilności przewiduje stopniową rozbudowę inteligentnych systemów transportowych, korzystając z dostępnych funduszy (m.in. program Cyfrowa Polska oraz komponent „zielona mobilność” KPO, wspierający cyfryzację transportu). W najbliższych latach planowane lub rozważane są następujące działania w zakresie ITS:

- **Centrum zarządzania ruchem (on-line):** Utworzenie w strukturze urzędu lub starostwa powiatowego punktu koordynacji ruchu. Byłoby to niewielkie centrum zbierające dane z kamer, czujników ruchu i GPS autobusów, umożliwiające obserwację sytuacji na

głównych drogach gminy i miasta w czasie rzeczywistym. Operator centrum mógłby na bieżąco reagować – np. przekazując komunikaty o wypadku na trasie do mediów lokalnych czy ustawiając zdalnie czas sygnalizacji, by rozładować korek. Tego typu centrum mogłoby również odpowiadać za informowanie mieszkańców poprzez aplikacje i tablice o utrudnieniach (np. zamknięcie przejazdu kolejowego, objazdy itp.).

- **Sieć czujników natężenia ruchu:** Instalacja niewielkich detektorów (np. radarowych lub opartych o kamery) na wlotach do miasta i w kluczowych punktach, które zliczałyby pojazdy i mierzyły prędkość. Dane z tych czujników przesyłane byłyby do centralnej bazy, pozwalając na analizę ruchu w różnych porach dnia. Dzięki temu gmina mogłaby lepiej planować zmiany organizacji ruchu czy sygnalizacji, a także szybko wychwycić nietypowe zdarzenia (np. nagły spadek prędkości sugerujący wypadek).
- **Dynamiczna informacja dla kierowców:** Informacja za pośrednictwem jednej lub dwóch tablic zmiennej treści przy głównych drogach dojazdowych – np. na DK32 i DW305. Tablice te wyświetlałyby komunikaty o ważnych zdarzeniach (wypadek, zamknięty przejazd kolejowy, objazd np. na czas Parady Parowozów) oraz mogłyby informować o dostępności parkingów w centrum. Integracja z popularnymi aplikacjami (Google Maps, Yanosik) umożliwiłaby przekazywanie tych danych szerokiemu gronu kierowców wjeżdżających do Wolsztyna.
- **Inteligentne przejścia dla pieszych:** W trosce o bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu rozważa się wyposażenie wybranych przejść w czujniki ruchu pieszych i automatyczne systemy ostrzegania kierowców. Przykładowo, przy szkołach mogłyby powstać tzw. aktywne przejścia – gdy czujnik wykryje zbliżającego się pieszego, pulsujące lampy LED w nawierzchni i znakach ostrzegą kierowców. Takie rozwiązania, testowane już w innych miastach, znacznie zwiększają widoczność pieszych po zmroku.
- **Rozszerzenie systemu oświetlenia smart:** Wolsztyn planuje kontynuować modernizację lamp ulicznych – poza wymianą oświetlenia na źródła typu LED z czasową redukcją natężenia rozważana jest możliwość wdrożenia systemu smart lighting, który steruje natężeniem światła. Dzięki temu latarnie mogłyby świecić pełną mocą tylko wtedy, gdy w pobliżu znajduje się pojazd lub pieszy (wykryty przez czujnik ruchu), a w pozostałym czasie przyciemniać się o np. 50%. Pozwoli to oszczędzać energię i ograniczać tzw. zanieczyszczenie światłem, jednocześnie poprawiając bezpieczeństwo (bo lampy automatycznie rozjaśniają się, gdy ktoś jest na ulicy).

Korzyści z wdrożenia ITS.

Rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS) ma przynieść Wolsztynowi wielowymiarowe korzyści. Przede wszystkim poprawi płynność ruchu – adaptacyjne sterowanie światłami i informowanie o utrudnieniach pozwoli zmniejszyć niepotrzebne postoje i objazdy, co skróci czas przejazdu przez miasto. Po drugie, zwiększy bezpieczeństwo

– szybkie reagowanie służb na podstawie danych z czujników, skuteczniejsze egzekwowanie ograniczeń prędkości i lepsza ochrona pieszych przełożą się na mniejszą liczbę wypadków. Po trzecie, ITS przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń – płynniejszy ruch oznacza mniejsze zużycie paliwa, a informacja pasażerska zachęci więcej osób do korzystania z autobusów zamiast z samochodu. Po czwarte, podniesie komfort podróżnych – dzięki aplikacjom i tablicom mieszkańcy będą lepiej poinformowani (np. dowiedzą się o opóźnieniu autobusu czy zajętości parkingu bez zbędnego krążenia po ulicach). Oczywiście wdrożenie ITS wiąże się z wyzwaniem organizacyjnymi i finansowymi: potrzeba wyszkolenia kadr do obsługi systemów, zabezpieczenia funduszy na utrzymanie urządzeń oraz integracji danych z różnych źródeł (policja, operator autobusów, zarządcy dróg). Jednakże gmina Wolsztyn zamierza korzystać z doświadczeń innych miast oraz wsparcia zewnętrznego – partnerstwo z samorządem województwa (który rozwija regionalny system informacji transportowej) czy konsultacje ze środowiskiem akademickim pomogą dobrać odpowiednie rozwiązania.

Podsumowując, inteligentne systemy transportowe stanowią ważny element planów rozwoju mobilności w Wolsztynie. Choć dziś działają tylko w ograniczonym zakresie (pojedyncze sygnalizatory, podstawowy monitoring), to w najbliższych latach przewidywana jest ich intensywniejsza rozbudowa i integracja. Wraz z rozwojem infrastruktury i usług (nowe drogi, komunikacja autobusowa) ITS będą odgrywać coraz większą rolę w zapewnieniu sprawnego, bezpiecznego i nowoczesnego transportu. Dzięki stopniowemu wdrażaniu technologii smart city, Wolsztyn będzie mógł lepiej zarządzać ruchem drogowym i transportem publicznym, reagować na bieżąco na potrzeby mieszkańców oraz tworzyć przyjazne warunki do przemieszczania się dla wszystkich użytkowników – kierowców, pasażerów, rowerzystów i pieszych. W ten sposób cyfrowe innowacje staną się podporą zrównoważonej mobilności, uzupełniając tradycyjne działania inżynierskie i organizacyjne.

2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

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 przykładana 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 w danej gminie.

Ankieta, której treść przedstawiono w załączniku do SZMM, przeprowadzona została w gminie jesienią 2023 roku i przyniosła następujące wnioski:

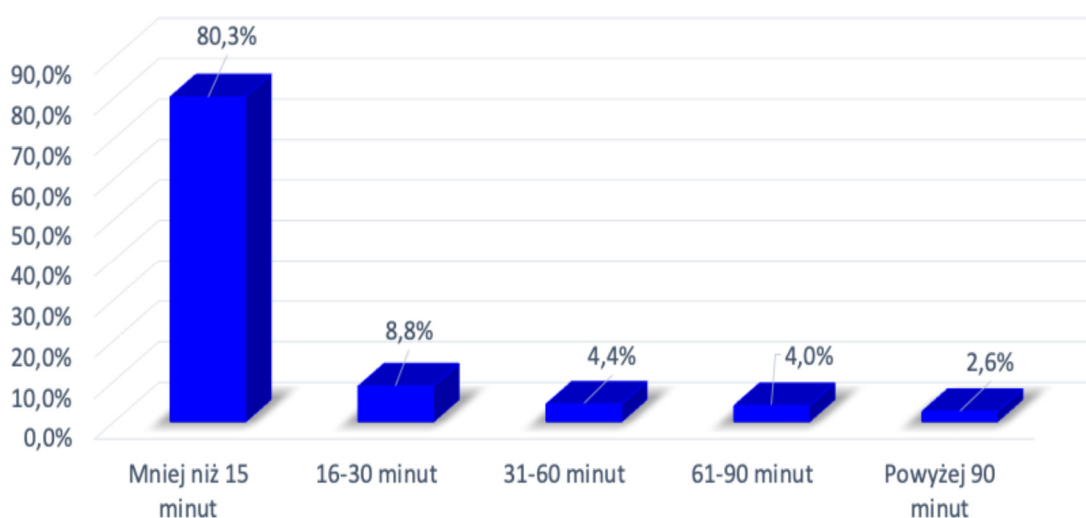
- **Zdecydowana większość mieszkańców przemieszcza się codziennie samochodem** (Tabela 2.13). To ponad 66% poruszających się mieszkańców. Z komunikacji publicznej korzysta codziennie niespełna 4,0%, ale blisko 25% ankietowanych mieszkańców chciałoby korzystać z komunikacji publicznej, w. tym zbiorowej. Planowana na terenie gminy komunikacja zbiorowa ma zatem szanse powodzenia.

Tabela 2.13. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Wolsztyn

Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych sposobów przemieszczania się?	Codziennie		Kilka razy w tygodniu		Raz w tygodniu		Sporadycznie		Nie korzystam		Nie korzystam, ale chciałbym	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Samochodem jako kierowca	66,30%	179	13,33%	36	2,96%	8	6,30%	17	8,52%	23	2,59%	7
Samochodem jako pasażer	9,23%	24	21,54%	56	8,85%	23	45,00%	117	14,23%	37	1,15%	3
Skuterem/motocyklem	0,00%	0	0,39%	1	1,95%	5	5,47%	14	87,50%	224	4,69%	12
Rowerem	13,33%	36	24,44%	66	8,89%	24	37,41%	101	10,37%	28	5,56%	15
Hulajnogą elektryczną	0,00%	0	1,92%	5	0,00%	0	4,62%	12	82,69%	215	10,77%	28
Pieszem	44,24%	119	24,16%	65	5,58%	15	18,96%	51	4,46%	12	2,60%	7
Autobusem	1,91%	5	1,91%	5	0,38%	1	10,69%	28	69,47%	182	15,65%	41
Koleją	1,91%	5	3,44%	9	1,53%	4	43,13%	113	41,22%	108	8,78%	23
W inny sposób - jaki?	0,00%	0	2,50%	2	0,00%	0	3,75%	3	90,00%	72	3,75%	3

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- Komunikacja publiczna używana jest głównie na krótkich tarasach – zdecydowana większość mieszkańców nie spędzi w niej więcej niż 15 minut (Rysunek 2.18.)

Rysunek 2.18. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- Blisko 3/4 mieszkańców dociera do pracy w mniej niż 20 minut. 2/3 mieszkańców dociera do miejsc rozrywki poniżej pół godziny, niespełna 6% podróżujących potrzebuje na dotarcie do sklepu więcej niż pół godziny. Oznacza to, że gmina nie jest przesadnie przeciążona korkami a mieszkańcy nie tracą dużo swojego czasu na przemieszczanie się (Tabela 2.14).

Tabela 2.14. Czas dotarcia do różnych destynacji

Ile czasu zabiera Pani/Panu podróż do wyznaczonego celu	do 5 min.		6-10 min.		11-15 min.		16-20 min.		21-30 min.		Powyżej 30 min.		Nie korzystam	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Praca	2,92%	8	23,72%	65	24,82%	68	20,44%	56	8,03%	22	11,31%	31	8,76%	24
Miejsce nauki	2,19%	6	8,03%	22	9,85%	27	5,11%	14	1,82%	5	6,93%	19	66,06%	181
Urzędy i administracja	4,38%	12	20,07%	55	33,58%	92	15,69%	43	8,39%	23	5,84%	16	12,04%	33
Zakupy	14,23%	39	28,47%	78	28,10%	77	14,96%	41	6,20%	17	6,57%	18	1,46%	4
Ośrodki zdrowia	6,57%	18	23,72%	65	30,66%	84	15,33%	42	11,31%	31	8,76%	24	3,65%	10
Tereny rekreacyjne	10,58%	29	18,61%	51	21,17%	58	17,52%	48	9,12%	25	13,50%	37	9,49%	26
Miejsca rozrywki	4,01%	11	12,77%	35	18,98%	52	18,25%	50	9,49%	26	24,82%	68	11,68%	32

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

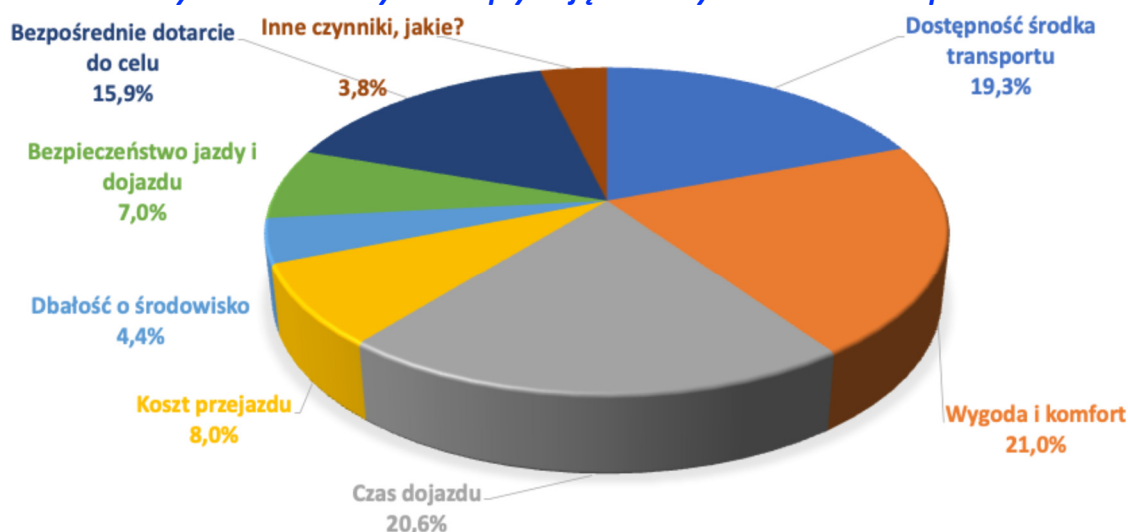
- Wielu ludzi wybiera samochód jako główny środek transportu, ale jest także znaczna grupa, która preferuje rower (patrz Tabela 2.15). Kolejna tabela potwierdza dominację samochodów jako środka transportu, podczas gdy transport publiczny praktycznie nie jest używany w codziennych podróżach (wyjątek – uczniowie).

Tabela 2.15. Środek transportu mieszkańców gminy Wolsztyn

Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Koleją		Samochodem		Nie korzystam	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Praca	8,76%	24	13,50%	37	0,00%	0	0,36%	1	2,19%	6	1,82%	5	68,25%	187	5,11%	14
Miejsce nauki	2,92%	8	6,20%	17	0,00%	0	0,00%	0	4,01%	11	2,55%	7	20,80%	57	63,50%	174
Urzędy i administracja	17,88%	49	11,31%	31	0,00%	0	0,00%	0	1,09%	3	1,09%	3	63,14%	173	5,47%	15
Zakupy	10,22%	28	9,12%	25	0,00%	0	0,00%	0	0,73%	2	0,73%	2	78,47%	215	0,73%	2
Ośrodki zdrowia	14,23%	39	7,30%	20	0,00%	0	0,00%	0	1,46%	4	0,36%	1	74,82%	205	1,82%	5
Tereny rekreacyjne	20,44%	56	25,18%	69	0,00%	0	0,00%	0	1,09%	3	0,00%	0	47,45%	130	5,84%	16
Miejsca rozrywki	16,79%	46	10,58%	29	0,36%	1	0,00%	0	0,73%	2	1,09%	3	62,04%	170	8,39%	23

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

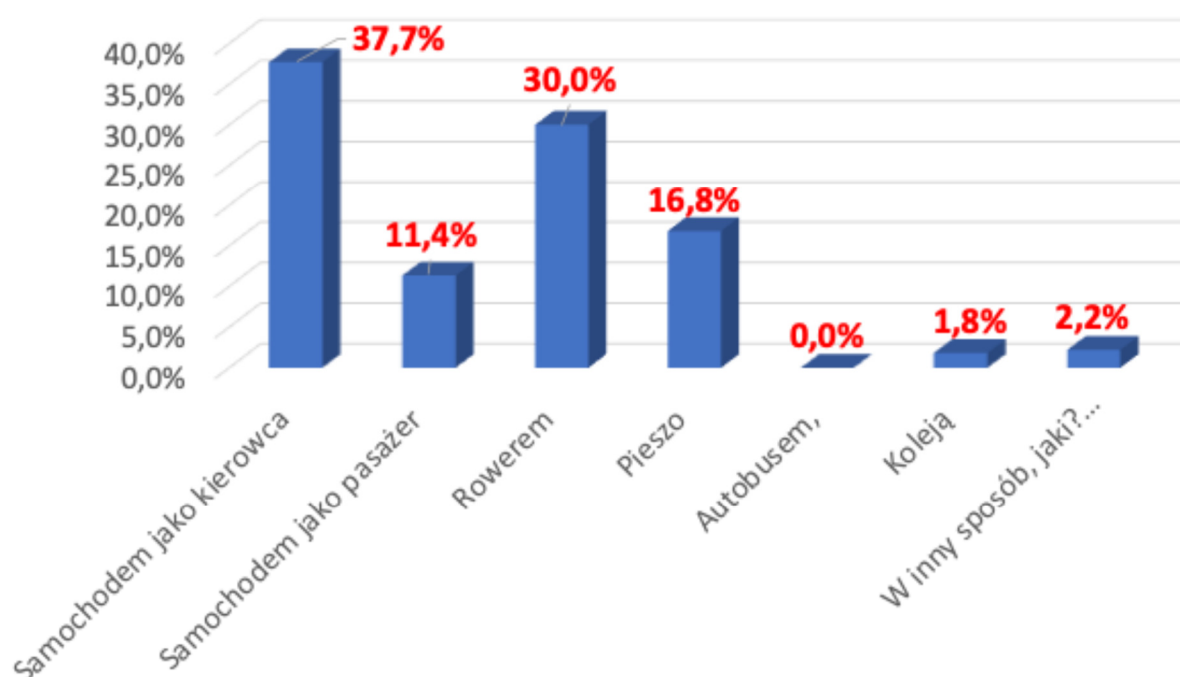
- Mieszkańcy Wolsztyna często wybierają środki transportu kierując się wygodą, dostępnością i czasem podróży** (Rysunek 2.19). To typowe zachowanie, które obserwuje się również w innych gminach. Jako społeczeństwo ceniące komfort, preferujemy rozwiązania transportowe, które są dla nas najdogodniejsze. Jednakże tworzy się tu pewien "błędny krąg" – brak efektywnej komunikacji publicznej sprawia, że ludzie częściej wybierają samochody, co z kolei zmniejsza zainteresowanie transportem publicznym, prowadząc do redukcji jego dostępności. Aby to zmienić, konieczne są działania takie jak podnoszenie świadomości ekologicznej i odpowiedzialności za zmiany klimatyczne poprzez edukację i kampanie promocyjne, inwestycje w poprawę dostępności transportu publicznego oraz rozwój intermodalności. Warto również rozważyć czynniki ekonomiczne, takie jak wzrost kosztów korzystania z samochodów. Dobrym pierwszym krokiem mogłoby być promowanie wspólnych podróży, co przyniosłoby korzyści środowiskowe, obniżyłoby koszty oraz zmniejszyło korki, bez znaczącego wpływu na jakość życia mieszkańców.

Rysunek 2.19. Czynniki wpływające na wybór środka transportu

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

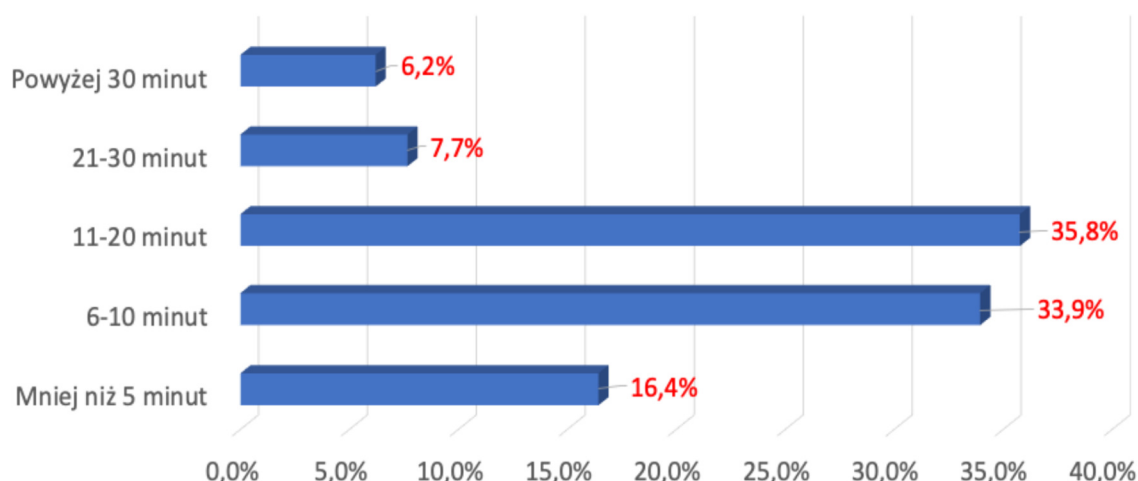
- Także w czasie wolnym samochód jest głównym środkiem transportu, chociaż różnica pomiędzy samochodem a rowerem nie jest już znaczna (Rysunek 2.20).

Rysunek 2.20. Środek transportu w czasie wolnym



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- **Lokalizacja przystanków nie utrudnia korzystania z komunikacji publicznej** – połowa ankietowanych dociera do przystanku w mniej niż 10 minut (Rysunek 2.21). Można jednak przyjrzeć się lokalizacji niektórych gospodarstw w kontekście optymalizacji sieci przystanków.

Rysunek 2.21. Czas dotarcia do przystanku w gminie Wolsztyn

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- Mieszkańcy czują się bezpieczni poruszając się po gminie w SAMOCHODZIE, ale nie w przypadku korzystania z roweru (Tabela 2.16). – to oznacza, że jest bardzo dużo do zrobienia w kontekście bezpieczeństwa rowerzystów

Tabela 2.16. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców Wolsztyna

Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po gminie Wolsztyn jako:	Zdecydowanie tak		Raczej tak		Raczej nie		Zdecydowanie nie		Nie mam zdania	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Kierowca samochodu	16,1%	44	60,9%	167	10,9%	30	2,9%	8	9,1%	25
Pasażer samochodu	15,7%	43	58,8%	161	9,1%	25	3,3%	9	13,1%	36
Rowerzysta	4,4%	12	36,5%	100	30,3%	83	20,8%	57	8,0%	22
Pieszcy	12,8%	35	53,6%	147	19,0%	52	13,1%	36	1,5%	4
Użytkownik hulajnogi elektrycznej	0,0%	0	4,4%	12	5,8%	16	8,8%	24	81,0%	222
Kierowca skutera/motocyklu	0,0%	0	6,9%	19	2,2%	6	6,6%	18	84,3%	231
Pasażer autobusu	5,1%	14	21,5%	59	1,5%	4	1,5%	4	70,4%	193
Pasażer pociągu	23,7%	65	33,6%	92	1,5%	4	0,7%	2	40,5%	111

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

Za szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu, uznawano wolsztyński rynek i jego okolice, przejścia dla pieszych. Podkreślano także konieczność doświetlenia niektórych ulic oraz przejść i rozwój sieci ścieżek rowerowych.

- Sposób organizacji komunikacji publicznej uniemożliwia racjonalne korzystanie z niej** (Tabela 2.17). Mieszkańcy źle oceniają zarówno częstotliwość kursowania autobusów, dopasowanie rozkładu jazdy czy dostosowanie o potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Pozytywnie oceniono bezpieczeństwo podróży, komfort podróży, lokalizację i przyjazność przystanków czy stopień (nie)zatlóczenia pojazdów a nawet dostępność informacji o przejazdach.

Tabela 2.17. Ocena komunikacji publicznej

Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w gminie Wolsztyn?	Bardzo dobrze		Dobrze		Przeciętnie		Źle		Bardzo źle	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb	0,7%	2	20,4%	56	43,1%	118	19,7%	54	16,1%	44
Czas przejazdu	2,6%	7	24,5%	67	50,0%	137	12,8%	35	10,2%	28
Częstotliwość kursowania	0,7%	2	16,8%	46	41,6%	114	24,8%	68	16,1%	44
Komfort podróży	4,7%	13	37,6%	103	40,5%	111	10,2%	28	6,9%	19
Zatłoczenie w autobusach	0,7%	2	19,0%	52	50,0%	137	17,9%	49	12,4%	34
Lokalizację przystanków	2,9%	8	22,6%	62	46,7%	128	16,4%	45	11,3%	31
Przyjazność przystanków	2,2%	6	27,7%	76	46,0%	126	14,2%	39	9,9%	27
Wygodę przesiadek	1,8%	5	20,4%	56	51,8%	142	13,9%	38	12,0%	33
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami	2,2%	6	20,1%	55	44,5%	122	18,6%	51	14,6%	40
Dostępność informacji o przejazdach	4,7%	13	27,37%	75	40,1%	110	17,9%	49	9,9%	27

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- **Stan infrastruktury drogowej został oceniony względnie dobrze** (Tabela 2.18). Najgorzej oceniony został stan infrastruktury rowerowej oraz komunikacji publicznej, co wyraźnie wskazuje, że sieć wymaga inwestycji.

Tabela 2.18. Ocena stanu infrastruktury

Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury?	Bardzo dobry		Dobry		Zadowolający		Źły		Bardzo zły	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Drogowej	1,8%	5	24,8%	68	46,0%	126	22,3%	61	5,1%	14
Rowerowej	4,7%	13	21,2%	58	33,9%	93	28,5%	78	11,7%	32
Pieszkiej	9,5%	26	35,0%	96	35,0%	96	13,5%	37	6,9%	19
Komunikacji publicznej	2,6%	7	21,9%	60	41,2%	113	24,5%	67	9,9%	27

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- **Około 13% ankietowanych nie zrezygnuje z podróżowania samochodem!** Pozostałych skłonić do tego mogłyby rozbudowa sieci dróg rowerowych, zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej, stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych czy bezpłatna komunikacja publiczna.
- **Do korzystania z roweru zachęciłyby głównie:** rozbudowa dróg rowerowych w mieście i poza miastem; zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej, możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki.
- **Najbardziej uciążliwe dla życia mieszkańców gminy w kontekście transportu są:** korki na drogach, zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów i brak oświetlenia (Tabela 2.19). Nie są utrudnieniem natomiast nieprawidłowe parkowanie, czy nadmierny

hałas. Zgłaszane uciążliwości, to także brak obwodnicy, brak ścieżek rowerowych, komunikacji zbiorowej.

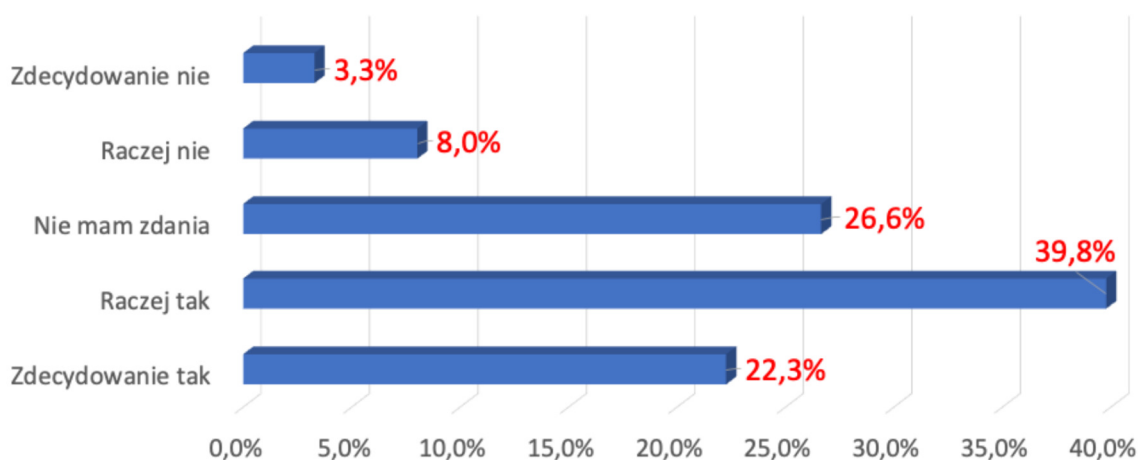
Tabela 2.19. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Wolsztyn

Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do gminy Wolsztyn?	Bardzo uciążliwe		Raczej uciążliwe		Raczej nieuciążliwe		Wcale nieuciążliwe	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów	34,2%	91	40,2%	107	21,1%	56	4,5%	12
Zanieczyszczenie spalinami	25,2%	67	40,6%	108	27,8%	74	6,4%	17
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach, zieleni)	36,6%	98	37,3%	100	23,5%	63	2,6%	7
Korki na drogach	43,7%	118	43,0%	116	11,5%	31	1,9%	5
Nadmierny hałas	24,9%	66	38,9%	103	32,8%	87	3,4%	9
Brak oświetlenia	42,8%	113	35,6%	94	20,8%	55	0,8%	2
Inne aspekty, jakie?	58,5%	31	9,4%	5	15,1%	8	17,0%	9

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- Większość mieszkańców (blisko 75%) nie słyszała wcześniej o Inteligentnych Systemach Transportowych, stąd też nie ma zdania o ich użyteczności dla poprawy warunków transportowych (Rysunek 2.22)

Rysunek 2.22. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

- Mieszkańcy wskazywali, że pierwszymi odcinkami, dla których powinny powstać ścieżki rowerowe, są: połączenie Adamowa z Błockiem, ścieżka z Wroniaw w kierunku Solca, połączenie Adamowa z Tłokami, Karpicko wzdłuż ul. Wczasowej, Wroniawy - Stara Dąbrowa, odcinek Kębtowo-Świątno, ścieżka rowerowa w miejscu nieczynnej linii kolejowej ze Świątna w kierunku granicy województwa.
- Nowe miejsca parkingowe powinny powstać przede wszystkim na terenie Wolsztyna, a także w Komorowie.

- Nowe przystanki z kolei powinny zostać wybudowane przede wszystkim w miejscowościach: Komorowo, Karpicko, Adamowo, Berzyna, Nowe Tłoki, a w Wolsztynie na ul. Komorowskiej i przy Rynku.
- Najczęstsze postulaty mieszkańców, to: więcej połączeń autobusowych, w szczególności z obszarami wiejskimi gminy, z Poznaniem, Zieloną Górą; rozbudowa ścieżek rowerowych i rozwój transportu zbiorowego.
- Blisko 2/3 mieszkańców posiada więcej niż 1 samochód!!! Ale, zaledwie 5 ankietowanych zadeklarowało, że nie posiada roweru, a więcej niż 85% posiadało więcej niż 1 sztukę roweru! (Tabela 2.20) – gmina ma potencjał, aby zwiększać zakres komunikacji rowerowej.

Tabela 2.20. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym

Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	1 szt.		2 szt.		3 szt.		4 szt.		5 szt. i więcej		Nie posiadam	
	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.	% odp.	Liczba odp.
Rower	12,4%	34	26,3%	72	21,5%	59	23,7%	65	14,2%	39	1,8%	5
Hulajnoga elektryczna	8,4%	23	1,5%	4	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	90,1%	247
Skuter/Motocykl	14,2%	39	1,5%	4	1,1%	3	0,0%	0	0,7%	2	82,5%	226
Samochód spalinowy	31,0%	85	46,4%	127	10,9%	30	4,7%	13	1,5%	4	5,5%	15
Samochód elektryczny	1,5%	4	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	98,5%	270

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2024

Wyniki ankiety przeprowadzonej w gminie Wolsztyn w 2023 roku dostarczają istotnych informacji, które mogą stanowić cenną podstawę do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Obecnie większość mieszkańców (ponad 66%) codziennie korzysta z samochodów, co wskazuje na silną zależność od transportu indywidualnego. Jednocześnie zauważalny jest potencjał do zmiany – blisko 25% ankietowanych wyraziło chęć korzystania z komunikacji publicznej, choć na razie robi to jedynie 4% mieszkańców. Sugeruje to, że odpowiednie zmiany w infrastrukturze i organizacji transportu publicznego mogłyby znacznie zwiększyć jego popularność.

Z ankiety wynika także, że mieszkańcy podróżują głównie na krótkich dystansach – zarówno do pracy, jak i do miejsc rozrywki docierają w stosunkowo krótkim czasie, co oznacza, że gmina nie jest nadmiernie obciążona korkami, co nie oznacza, że zjawisko to nie występuje. Z tego względu istnieje przestrzeń do promowania alternatywnych środków transportu, takich jak rowery, które już cieszą się pewną popularnością wśród mieszkańców. Jednak poczucie bezpieczeństwa związane z poruszaniem się rowerem pozostawia wiele do życzenia, co wskazuje na konieczność rozwoju odpowiedniej infrastruktury rowerowej i poprawy warunków bezpieczeństwa na drogach.

Mieszkańcy dostrzegają również problemy z jakością obecnej infrastruktury transportu publicznego, wskazując na niedostateczną częstotliwość kursów i ich niedopasowanie do potrzeb. Chociaż oceniają pozytywnie aspekty takie jak bezpieczeństwo i komfort podróży, wiele aspektów wymaga poprawy, aby komunikacja publiczna stała się realną alternatywą dla samochodów.

Z badań wynika również, że gmina ma potencjał do rozwoju komunikacji rowerowej, ponieważ większość mieszkańców posiada co najmniej jeden rower. Odpowiednie inwestycje w infrastrukturę rowerową, bezpieczeństwo ruchu oraz promocję korzystania z rowerów mogą przyczynić się do zmniejszenia zależności od samochodów i poprawy warunków środowiskowych.

Ogólnie rzecz biorąc, ankieta podkreśla potrzebę wszechstronnych działań w celu zwiększenia efektywności transportu publicznego, promowania bardziej zrównoważonych form transportu i poprawy infrastruktury, co może znacząco wpłynąć na jakość życia mieszkańców i realizację założeń zrównoważonej mobilności w gminie Wolsztyn.

2.7. 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 następujące silne strony:

1. **Atrakcyjna lokalizacja geograficzna i dobre położenie komunikacyjne:** Wolsztyn ma korzystne połączenia drogowe z większymi miastami, takimi jak Poznań i Zielona Góra, oraz znajduje się w pobliżu autostrady A2, co wspiera rozwój mobilności i umożliwia szybkie połączenia z kluczowymi ośrodkami gospodarczymi i turystycznymi. Stanowi to istotny atut w integracji gminy z regionalnymi systemami transportowymi.
2. **Czyste środowisko, brak uciążliwych zakładów przemysłowych:** Gmina Wolsztyn charakteryzuje się brakiem dużych, uciążliwych zakładów przemysłowych, co bezpośrednio przekłada się na poprawę jakości powietrza i środowiska naturalnego. To sprzyja nie tylko zdrowiu mieszkańców, ale także rozwojowi aktywności rekreacyjnej, jak turystyka piesza i rowerowa, które są kluczowe dla zrównoważonej mobilności. Czyste powietrze zachęca do korzystania z alternatywnych form transportu, takich jak rowery, spacer czy transport publiczny, wspierając politykę ograniczania emisji spalin.
3. **Brak intensywnego tranzytu towarowego:** Dzięki temu, że Wolsztyn nie znajduje się na głównych szlakach tranzytu towarowego, ograniczony jest hałas i zanieczyszczenie powietrza, co pozytywnie wpływa na komfort życia mieszkańców i kondycję infrastruktury drogowej. To sprzyja także rozwojowi komunikacji rowerowej oraz pieszej, ponieważ mniejsze natężenie ruchu zwiększa bezpieczeństwo uczestników ruchu niezmotoryzowanego. Wprowadzenie dalszych udogodnień, takich jak ograniczenie prędkości czy wzmocnienie infrastruktury dla pieszych, mogłoby dodatkowo wesprzeć cele zrównoważonej mobilności.
4. **Duże zasoby terenów zielonych i jezior:** Dzięki obecności licznych terenów zielonych i jezior (np. Jezioro Berzyńskie, Jezioro Wolsztyńskie), gmina jest atrakcyjna turystycznie i wspiera transport pieszy oraz rowerowy w celach rekreacyjnych. Stanowi to silny argument za promowaniem aktywnych form mobilności wśród mieszkańców i turystów. Wiele tras pieszych i rowerowych przebiega w pobliżu terenów zielonych, co sprzyja rekreacji i codziennym dojazdom bez potrzeby korzystania z samochodów. Inwestycje w rozwój ścieżek rowerowych i infrastrukturę rekreacyjną, w tym stacje do ładowania rowerów elektrycznych, mogą dodatkowo wspierać zrównoważoną mobilność.
5. **Przestronne tereny miejskie z potencjałem do zrównoważonego rozwoju:** W Wolsztynie znajdują się duże, niezagospodarowane przestrzenie miejskie, które można bardziej efektywnie wykorzystać na potrzeby zrównoważonej mobilności. Planowanie tych przestrzeni pod kątem utworzenia stref pieszych, rozbudowy sieci ścieżek rowerowych i infrastruktury transportu publicznego może przyczynić się do zmniejszenia liczby samochodów w centrum miasta. Takie przestrzenie mogą również pełnić funkcję miejsc spotkań społecznych, terenów rekreacyjnych oraz obszarów, gdzie odbywać się będą wydarzenia kulturalne. W ten sposób przestrzenie te wspierałyby

budowanie kultury zrównoważonej mobilności, integrując funkcje transportowe z potrzebami społecznymi i kulturalnymi.

6. **Gęsta sieć dróg o stosunkowo niewielkim natężeniu ruchu:** W porównaniu do większych miast, Wolsztyn charakteryzuje się stosunkowo niskim natężeniem ruchu drogowego, co umożliwia sprawniejsze i płynniejsze przemieszczanie się. Jest to znaczący atut, który można wykorzystać do promowania alternatywnych form transportu, takich jak rowery, transport zbiorowy czy systemy współdzielenia pojazdów (car-sharing). Wprowadzenie działań ograniczających ruch samochodowy oraz rozbudowa infrastruktury dla niezmotywowanych może dodatkowo poprawić płynność ruchu, zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza oraz obniżyć poziom hałasu.
7. **Rozbudowana infrastruktura rowerowa wspierająca turystykę i codzienny transport:** Gmina Wolsztyn wraz z Powiatem Wolsztyńskim dynamicznie rozwijają sieć ścieżek rowerowych, co tworzy korzystne warunki zarówno do codziennych dojazdów, jak i turystyki rowerowej. Te działania sprzyjają nie tylko zdrowiu mieszkańców, ale także przyciągają turystów, wspierając lokalną gospodarkę. W dalszej perspektywie, rozbudowa infrastruktury rowerowej oraz promocja turystyki rowerowej mogą przyczynić się do redukcji ruchu samochodowego oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń, tworząc bardziej przyjazne środowisko miejskie.
8. **Dobry stan dróg lokalnych sprzyjający bezpieczeństwu i komfortowi użytkowników:** Dzięki regularnym inwestycjom w infrastrukturę drogową, sieć dróg lokalnych w gminie Wolsztyn jest w dobrym stanie technicznym. Oprócz komfortu dla kierowców, dobrze utrzymane drogi zwiększają bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, co jest kluczowe w kontekście zrównoważonej mobilności. Dalsze inwestycje w infrastrukturę rowerową oraz rozwój bezpiecznych tras pieszych mogą zwiększyć popularność tych form transportu, zmniejszając zależność od samochodów.
9. **Wysokie poczucie bezpieczeństwa transportowego:** Gmina Wolsztyn cechuje się wysokim poziomem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dzięki dobrze utrzymanej infrastrukturze oraz efektywnym działaniom prewencyjnym. Inwestycje w strefy uspokojonego ruchu, ograniczenia prędkości w obszarach o dużym natężeniu ruchu pieszych, a także dalsza edukacja w zakresie bezpieczeństwa drogowego mogą jeszcze bardziej poprawić ten wskaźnik. Wysoki poziom bezpieczeństwa zachęca do korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu, takich jak rowery czy spacer.
10. **Niska liczba wypadków drogowych:** W gminie Wolsztyn liczba wypadków drogowych jest stosunkowo niska, co wskazuje na efektywne zarządzanie infrastrukturą drogową oraz odpowiedzialne zachowanie uczestników ruchu. Zwiększenie działań edukacyjnych oraz dalsza promocja alternatywnych, bezpiecznych form transportu, takich jak jazda rowerem czy piesze wędrówki, mogą przyczynić się do dalszej redukcji liczby wypadków i podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach.

11. **Bliskość miejsc pracy:** Stosunkowo krótkie odległości do miejsc pracy w gminie Wolsztyn sprzyjają ograniczeniu korzystania z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych form transportu, takich jak rowery czy piesze wędrówki. Inwestycje w rozbudowę infrastruktury transportu publicznego mogą dodatkowo ułatwić mieszkańcom dojazdy do pracy bez potrzeby korzystania z samochodów, co zmniejszy emisję spalin i poprawi jakość powietrza.
12. **Racjonalna sieć przystanków:** Dobrze zaprojektowana sieć przystanków transportu publicznego zapewnia większości mieszkańców Wolsztyna dostęp do autobusów w ciągu 10-20 minut pieszo. To kluczowy element promowania zrównoważonej mobilności. Rozwój tej sieci, w tym poprawa częstotliwości kursów oraz lepsza integracja z innymi środkami transportu, takimi jak rowery, może jeszcze bardziej zachęcić mieszkańców do rezygnacji z korzystania z samochodów na rzecz transportu publicznego, zmniejszając zatłoczenie i emisję spalin.
13. **Wysoki potencjał rowerowy:** W gminie Wolsztyn wielu mieszkańców posiada rowery, co stanowi fundament do dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej. Promowanie jazdy na rowerze jako głównego środka transportu oraz inwestowanie w rozwój sieci ścieżek rowerowych i stacji rowerowych może znacząco wspomóc cele zrównoważonej mobilności.
14. **Zaangażowanie społeczne i proces konsultacji:** Aktywny udział mieszkańców w konsultacjach społecznych dotyczących mobilności, jak również ich rosnąca świadomość na temat zrównoważonych form transportu, wspiera wdrażanie ekologicznych rozwiązań. Dzięki zaangażowaniu lokalnej społeczności zamierzenia mogą być lepiej dostosowane do realnych potrzeb.

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

1. **Niewystarczająca jakość infrastruktury drogowej:** Pomimo ogólnie dobrego stanu dróg, niektóre odcinki wymagają modernizacji, co utrudnia bezpieczne korzystanie z nich przez pieszych i rowerzystów. Skoncentrowanie się na poprawie nawierzchni dróg i ich dostosowanie do ruchu rowerowego oraz pieszego przyczyni się do lepszego funkcjonowania zrównoważonego systemu transportowego.
2. **Brak spójnej sieci ścieżek rowerowych:** Sieć ścieżek rowerowych jest fragmentaryczna i niewystarczająca, aby zapewnić bezpieczne i komfortowe przemieszczanie się rowerem na terenie całej gminy. Rozbudowa spójnej sieci tras rowerowych, łączących kluczowe punkty miasta oraz miejscowości, powinna być priorytetem, aby promować transport rowerowy jako realną alternatywę dla samochodu.
3. **Niewystarczająco rozbudowana infrastruktura dla pieszych:** W niektórych częściach gminy, zwłaszcza w obszarach wiejskich, brakuje bezpiecznej infrastruktury pieszej, takiej jak chodniki czy odpowiednio doświetlone przejścia dla pieszych, co utrudnia

codzienną mobilność pieszą. Brak tych udogodnień zmniejsza atrakcyjność poruszania się pieszo, szczególnie w bardziej odległych lokalizacjach.

4. **Brak odpowiedniej infrastruktury do przechowywania rowerów:** W gminie Wolsztyn brakuje odpowiedniej liczby stojaków rowerowych oraz bezpiecznych miejsc do przechowywania rowerów, szczególnie w kluczowych lokalizacjach, takich jak centra handlowe, szkoły, urzędy czy węzły komunikacyjne. Aby promować rowery jako alternatywny środek transportu, należy inwestować w infrastrukturę parkingową dla rowerów, w tym stojaki z możliwością przypięcia ramy, zadaszone parkingi rowerowe oraz rozwiązania „Bike & Ride”. Zwiększenie liczby bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów mogłoby zmniejszyć bariery korzystania z tego środka transportu na co dzień oraz wspierać turystykę rowerową.
5. **Niewystarczająca komunikacja autobusowa:** Obecny system komunikacji autobusowej nie jest dostosowany do potrzeb mieszkańców, co sprawia, że transport publiczny nie jest konkurencyjny w stosunku do samochodów. Należy poprawić częstotliwość kursów, skoordynować rozkłady z godzinami pracy i nauki oraz zadbać o lepsze połączenia z miejscowościami poza centrum Wolsztyna i poza gminą. Brakuje także komunikacji zbiorowej, która mogłaby rozwiązać szereg problemów związanych z mobilnością.
6. **Ograniczona funkcjonalność połączeń intermodalnych:** Gmina posiada Zintegrowane Centrum Komunikacyjne przy dworcu PKP i oferuje rozwiązania, które pozwalałyby na płynne przesiadki między różnymi środkami transportu, takimi jak rowery, autobusy czy piesze przemieszczanie się. Wprowadzenie dodatkowych elementów systemów "Park & Ride" oraz „Bike & Ride” w innych miejscach mogłoby ułatwić codzienną mobilność i zwiększyć efektywność transportu publicznego.
7. **Niewystarczająca liczba punktów przesiadkowych:** W Wolsztynie wciąż brakuje kluczowych punktów przesiadkowych, które umożliwiłyby łatwe przejścia między różnymi środkami transportu, takimi jak autobusy, rowery i pociągi. Wprowadzenie dodatkowych punktów przesiadkowych w strategicznych lokalizacjach mogłoby zwiększyć elastyczność podróży i zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego oraz alternatywnych form transportu. Stworzenie lepiej skoordynowanej sieci transportu publicznego, która umożliwia szybkie przesiadki, poprawiłoby wygodę i efektywność przemieszczania się po gminie.
8. **Brak inteligentnych systemów transportowych:** Brakuje nowoczesnych rozwiązań technologicznych, takich jak inteligentne systemy transportowe (ITS), które mogłyby usprawnić zarządzanie ruchem oraz poprawić komfort podróży. Zastosowanie systemów ITS, takich jak dynamiczne sterowanie ruchem czy aplikacje mobilne informujące o połączeniach, mogłoby przyczynić się do poprawy funkcjonowania transportu publicznego.

9. **Dominacja transportu samochodowego:** W codziennych podróżach większość mieszkańców Wolsztyna korzysta z prywatnych samochodów, co przyczynia się do zatłoczenia ulic, wzrostu emisji spalin oraz hałasu. Aby zredukować uzależnienie od samochodów, gmina powinna promować alternatywne środki transportu, takie jak rowery, transport publiczny czy wspólne przejazdy (carpooling). Inwestycje w infrastrukturę rowerową, lepszą ofertę komunikacji autobusowej oraz kampanie promujące korzyści płynące z ekologicznych form transportu mogą pomóc w zmianie nawyków transportowych mieszkańców.
10. **Brak motywacji do korzystania z transportu alternatywnego:** Obecnie w gminie Wolsztyn brakuje wystarczających bodźców, które zachęcałyby mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych środków transportu. Konieczne jest wprowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych, które uświadomią korzyści zdrowotne, finansowe i ekologiczne wynikające z korzystania z transportu publicznego, rowerów i pieszych wędrowek. Motywujące mogą być także programy zachęt, takie jak zniżki na bilety autobusowe, systemy wypożyczania rowerów miejskich lub dedykowane dni „bez samochodu”.
11. **Brak oświetlenia w niektórych miejscach:** Niedostateczne oświetlenie, zwłaszcza na drogach i ścieżkach rowerowych, obniża poczucie bezpieczeństwa mieszkańców, szczególnie po zmroku. Inwestycje w nowoczesne, energooszczędne oświetlenie uliczne, takie jak LED, mogłyby poprawić bezpieczeństwo użytkowników dróg i ścieżek rowerowych, zwiększyć widoczność oraz zmniejszyć ryzyko wypadków. Lepsze oświetlenie w newralgicznych miejscach, takich jak przystanki autobusowe, przejścia dla pieszych czy ścieżki rowerowe, mogłoby dodatkowo promować bezpieczne i ekologiczne formy transportu.
12. **Mała ilość punktów ładowania pojazdów elektrycznych:** W gminie Wolsztyn występuje mała ilość punktów ładowania pojazdów elektrycznych, co ogranicza rozwój elektromobilności. Wprowadzenie stacji ładowania w kluczowych lokalizacjach, takich jak parkingi miejskie, centra handlowe i węzły komunikacyjne, może przyczynić się do zwiększenia liczby samochodów elektrycznych na drogach oraz zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń. Elektryfikacja transportu publicznego, w połączeniu z rozbudową sieci ładowania, mogłaby znacznie przyczynić się do realizacji celów zrównoważonego rozwoju.
13. **Wciąż niski poziom świadomości zrównoważonej mobilności:** Mimo że mieszkańcy Wolsztyna są coraz bardziej świadomi ekologicznych form transportu, poziom wiedzy na temat korzyści płynących z zrównoważonej mobilności nadal pozostaje niewystarczający. Konieczne są dalsze kampanie edukacyjne, które podkreślą znaczenie zmniejszenia emisji spalin, poprawy jakości powietrza i zdrowia publicznego poprzez korzystanie z rowerów, transportu publicznego oraz pieszych form przemieszczania się.

Działania te mogą obejmować kampanie informacyjne, programy edukacyjne w szkołach oraz działania promujące aktywne formy transportu.

Szanse dla rozwoju mobilności w gminie Wolsztyn zostały scharakteryzowane w następujący sposób:

1. **Dostępność środków zewnętrznych na inwestycje w zakresie mobilności:** Gmina Wolsztyn ma możliwość pozyskiwania funduszy unijnych, takich jak Fundusz Spójności oraz środków krajowych z programów rządowych, co stwarza znaczące możliwości rozwoju. W kontekście zrównoważonej mobilności, te środki mogą być wykorzystane na budowę i modernizację infrastruktury transportowej: rozwój sieci ścieżek rowerowych, poprawę komunikacji publicznej oraz wdrożenie ekologicznych rozwiązań, takich jak autobusy elektryczne czy stacje ładowania pojazdów. Zewnętrzne wsparcie finansowe zwiększa także szanse na redukcję emisji i poprawę jakości powietrza, co jest jednym z kluczowych elementów Europejskiego Zielonego Ładu.
2. **Polityki klimatyczne i środowiskowe UE:** Coraz większy nacisk ze strony Unii Europejskiej na ochronę klimatu oraz rozwój mobilności opartej na niskoemisyjnych technologiach stwarza silną presję na realizację projektów zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. W efekcie gmina może korzystać z politycznego i finansowego wsparcia na realizację takich działań.
3. **Szybki wzrost świadomości mieszkańców w zakresie problemów środowiskowych:** Rosnąca świadomość ekologiczna wśród mieszkańców gminy stanowi potencjalny czynnik wspierający wdrażanie zrównoważonych form transportu. Coraz większa liczba mieszkańców zwraca uwagę na korzyści wynikające z transportu publicznego, rowerowego czy pieszego, co może przekładać się na ich większą akceptację. Konsultacje społeczne i kampanie edukacyjne, które kładą nacisk na problematykę zmian klimatycznych i zanieczyszczeń, mogą przyczynić się do wzrostu poparcia dla inwestycji w zrównoważoną mobilność.
4. **Szybki rozwój technologii transportowych:** Nowoczesne technologie mają kluczowe znaczenie dla rozwoju zrównoważonej mobilności. Inteligentne systemy zarządzania ruchem mogą poprawić płynność komunikacyjną w gminie, a pojazdy elektryczne oraz infrastruktura ładowania mogą ograniczyć zależność od paliw kopalnych. Dodatkowo wdrożenie technologii takich jak inteligentne przystanki, aplikacje do zarządzania transportem i systemy monitorowania emisji, umożliwi bardziej efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową.
5. **Redukcja kosztów związanych z transportem:** Zwiększenie udziału transportu publicznego i rowerowego może prowadzić do zmniejszenia wydatków na rozbudowę dróg i infrastrukturę samochodową, co przyniesie długofalowe oszczędności dla budżetu gminy.

6. **Rozwój turystyki i atrakcji lokalnych:** Gmina Wolsztyn ma duży potencjał turystyczny dzięki swoim atrakcjom, takim jak parowozownia i jeziora, co można wykorzystać do promowania zrównoważonej mobilności. Inwestycje w ekologiczne środki transportu, takie jak transport wodny, rowerowy czy elektryczny, mogą wspierać lokalną turystykę i jednocześnie przyczyniać się do ochrony środowiska. Rozbudowa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów wokół głównych atrakcji turystycznych może zwiększyć ich dostępność i poprawić wizerunek gminy jako miejsca sprzyjającego turystyce ekologicznej.
7. **Integracja sieci komunikacyjnych z regionami/gminami sąsiednimi:** Współpraca z sąsiednimi gminami w zakresie zintegrowanych systemów transportowych jest szansą na rozwój międzygminnych połączeń transportowych. Intermodalność, czyli możliwość łatwego przechodzenia między różnymi formami transportu (np. z transportu publicznego na rowerowy), poprawi dostępność transportu i może ograniczyć ruch samochodowy. Systemy "Park & Ride" pozwolą na zmniejszenie liczby samochodów w centrum, a lepsza współpraca regionalna zwiększy mobilność mieszkańców całego regionu.
8. **Rozwój transportu społecznościowego:** Transport współdzielony, w tym car-sharing i ride-sharing, stanowi alternatywę dla posiadania własnego samochodu. Wprowadzenie takich rozwiązań w gminie może ograniczyć liczbę samochodów na drogach, zmniejszając zatory i emisję spalin. Wspieranie inicjatyw tego typu, połączone z odpowiednią infrastrukturą i promocją wśród mieszkańców, może znacząco przyczynić się do rozwoju zrównoważonej mobilności.
9. **Rozwój ekonomii współdzielenia (Sharing Economy):** Systemy współdzielenia, takie jak rowery miejskie czy elektryczne hulajnogi, mogą odciążyć ruch samochodowy i zwiększyć efektywność miejskiego systemu transportowego. Inwestycje w rozwój takich usług w gminie mogą poprawić mobilność na krótkich dystansach, redukując jednocześnie potrzebę korzystania z samochodów osobowych. Systemy współdzielenia doskonale wpisują się w ideę zrównoważonej mobilności i sprzyjają ochronie środowiska.
10. **Wzrost atrakcyjności przestrzeni publicznych:** Inwestycje w rozwój przestrzeni przyjaznych pieszym i rowerzystom, takie jak nowe chodniki, parki czy ścieżki rowerowe, mogą nie tylko poprawić jakość życia mieszkańców, ale także zwiększyć aktywność fizyczną. Przyjazne przestrzenie miejskie sprzyjają także zrównoważonej mobilności, zmniejszając ruch samochodowy i promując ekologiczne formy transportu.
11. **Wzrost siły nabywczej mieszkańców:** (przełożenie na większą skłonność w inwestycje środowiskowe) Rosnąca siła nabywcza mieszkańców może prowadzić do większej skłonności do inwestowania w ekologiczne środki transportu, takie jak pojazdy elektryczne, rowery czy hulajnogi elektryczne. Zwiększona dostępność finansowa

mieszkańców może wspierać wdrażanie bardziej ekologicznych rozwiązań, a także inwestycje w infrastrukturę niskoemisyjną.

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

1. **Ograniczone środki publiczne samorządu:** Gmina może napotkać trudności w realizacji pełnych założeń strategii z powodu ograniczonych środków budżetowych. Realizacja zrównoważonej mobilności, szczególnie w zakresie modernizacji i budowy nowej infrastruktury, wymaga znacznych nakładów finansowych. Ograniczenia budżetowe mogą wpłynąć na przyznawanie pierwszeństwa projektom, co z kolei może prowadzić do opóźnień i ograniczenia zakresu planowanych inwestycji.
2. **Odporność społeczna na zmiany środowiskowe:** Wdrażanie nowych rozwiązań transportowych, takich jak ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta, promowanie stref niskiej emisji czy wprowadzenie opłat za parkowanie, może spotkać się z oporem społecznym. Mieszkańcy przyzwyczajeni do korzystania z prywatnych samochodów mogą nie być chętni do akceptacji zmian, co może utrudniać realizację projektów zrównoważonej mobilności. Niezbędne będą szeroko zakrojone kampanie informacyjne i konsultacje społeczne.
3. **Konkurencja ze strony transportu prywatnego:** Samochody prywatne wciąż oferują wysoki poziom wygody i elastyczności, co stanowi silną konkurencję dla transportu publicznego i rowerowego. Aby skutecznie promować ekologiczne formy transportu, gmina będzie musiała zainwestować w rozwój infrastruktury, jednocześnie oferując atrakcyjne alternatywy dla samochodów prywatnych, takie jak szybki i tani transport publiczny.
4. **Postępujące zagrożenia środowiskowe i katastrofy klimatyczne:** Zmiany klimatyczne i ekstremalne zjawiska pogodowe, takie jak powodzie czy burze, mogą zagrażać infrastrukturze transportowej. Plany rozbudowy infrastruktury muszą uwzględniać te zagrożenia, co może generować dodatkowe koszty. Istnieje także ryzyko uszkodzeń istniejącej infrastruktury, co może prowadzić do przerw w realizacji inwestycji i wydłużenia czasu ich wdrożenia.
5. **Starzenie się infrastruktury i rosnące koszty jej utrzymania:** Przestarzała infrastruktura drogowa, która nie spełnia już nowoczesnych standardów, wymaga kosztownych modernizacji. Wysokie koszty związane z utrzymaniem i modernizacją istniejącej infrastruktury mogą ograniczać możliwości gminy do inwestowania w nowe rozwiązania, co może opóźniać wdrażanie zrównoważonej mobilności.
6. **Zmiany demograficzne:** Starzenie się populacji gminy może wpływać na potrzeby transportowe, szczególnie w zakresie dostępności transportu dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami. Systemy transportowe będą musiały być dostosowane do tych zmian, co wymaga odpowiednich inwestycji w infrastrukturę i usługi transportowe.

7. **Niekorzystne trendy konsumpcyjne:** Preferencje konsumpcyjne mieszkańców, w tym silna skłonność do posiadania własnych samochodów, mogą stanowić wyzwanie dla promowania zrównoważonej mobilności. Rosnący konsumpcjonizm i przywiązanie do prywatnych samochodów wymagają intensywnej kampanii promującej alternatywne formy transportu oraz inwestycje w wygodne, dostępne opcje transportu współdzielonego.
8. **Zmiany w przepisach i politykach:** Dynamicznie zmieniające się przepisy dotyczące ochrony środowiska oraz mobilności miejskiej mogą wymagać korekt w planach i strategiach. Gmina Wolsztyn musi być przygotowana na dostosowanie się do nowych regulacji, co może generować dodatkowe koszty i wyzwania.
9. **Wzrost kosztów energii i paliw:** Choć strategia zakłada promowanie transportu opartego na niskoemisyjnych technologiach, takich jak pojazdy elektryczne, koszty energii elektrycznej mogą wzrosnąć, co wpłynie na opłacalność tych rozwiązań. Ponadto wzrost kosztów tradycyjnych paliw może wpłynąć na długoterminowe koszty utrzymania infrastruktury transportowej.

Podsumowanie SWOT

Mocne strony

Wolsztyn posiada wiele atutów, które wspierają realizację strategii zrównoważonej mobilności. Atrakcyjna lokalizacja geograficzna i dobre połączenia komunikacyjne z większymi miastami, jak Poznań i Leszno, stwarzają korzystne warunki do rozwijania systemów transportu publicznego oraz połączeń regionalnych. Czyste środowisko, brak uciążliwego przemysłu oraz niskie natężenie ruchu samochodowego pozytywnie wpływają na jakość życia mieszkańców i sprzyjają rozwojowi form transportu niskoemisyjnego, takich jak piesze wędrówki, rowery oraz transport publiczny.

Rozbudowana infrastruktura rowerowa, dostępność terenów zielonych i jezior sprzyjają turystyce i codziennemu przemieszczaniu się w sposób ekologiczny. Gęsta sieć dróg o umiarkowanym natężeniu ruchu stwarza bezpieczne warunki dla rozwoju mobilności aktywnej, a wysoki poziom bezpieczeństwa transportowego oraz niska liczba wypadków dodatkowo wspierają ten cel. Przestronne tereny miejskie posiadają duży potencjał do rozwoju zrównoważonego transportu, a bliskość miejsc pracy i racjonalna sieć przystanków transportu publicznego wspierają ograniczenie korzystania z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych alternatyw.

Słabe strony

Pomimo licznych zalet, Wolsztyn napotyka na pewne ograniczenia, które mogą spowalniać rozwój zrównoważonej mobilności. Wciąż istnieją problemy z jakością infrastruktury drogowej w niektórych obszarach, co wpływa na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Sieć ścieżek rowerowych jest fragmentaryczna, a infrastruktura dla pieszych, zwłaszcza na terenach wiejskich, niewystarczająco rozbudowana. Brak odpowiedniej liczby bezpiecznych miejsc do przechowywania rowerów oraz niedostateczna komunikacja autobusowa, w tym brak połączeń z Zieloną Górą zmniejszają konkurencyjność tych form transportu wobec samochodów prywatnych.

Wyzwania obejmują również brak rozwiązań intermodalnych, takich jak stacje "Park & Ride" i punkty przesiadkowe, które mogłyby ułatwić łączenie różnych środków transportu. Brakuje także nowoczesnych technologii, np. inteligentnych systemów zarządzania ruchem (ITS), oraz odpowiedniej liczby stacji ładowania pojazdów elektrycznych, co ogranicza rozwój elektromobilności.

Szanse

Gmina Wolsztyn ma przed sobą znaczące szanse na rozwój zrównoważonej mobilności, głównie dzięki dostępności środków unijnych i krajowych, które mogą być wykorzystane na rozbudowę infrastruktury rowerowej, poprawę komunikacji publicznej oraz wdrażanie ekologicznych rozwiązań. Współpraca z sąsiednimi gminami w ramach integracji sieci komunikacyjnych może poprawić mobilność międzyregionalną.

Rosnąca świadomość mieszkańców na temat ekologicznych form transportu wspiera wdrażanie bardziej zrównoważonych rozwiązań. Szybki rozwój technologii, takich jak pojazdy elektryczne czy inteligentne systemy transportowe, stwarza możliwości poprawy efektywności transportu publicznego i prywatnego. Dodatkowo, potencjał turystyczny gminy, związany z atrakcjami takimi jak parowozownia i jeziora, może wspierać rozwój ekologicznych form mobilności, zwłaszcza w kontekście turystyki.

Zagrożenia

Realizacja strategii zrównoważonej mobilności może jednak napotkać na liczne zagrożenia. Ograniczone środki finansowe samorządu mogą wpłynąć na priorytetyzację inwestycji i opóźnienia w realizacji kluczowych projektów. Wzrost oporu społecznego wobec zmian, takich jak ograniczenia ruchu samochodowego, strefy niskiej emisji czy opłaty za parkowanie, może utrudniać wdrażanie polityk transportowych.

Dalszy rozwój transportu samochodowego i konkurencja z transportem publicznym stanowią poważne wyzwanie. Ekstremalne zjawiska pogodowe, wynikające ze zmian klimatycznych,

mogą uszkadzać infrastrukturę, a starzenie się populacji będzie wymagało dostosowania systemów transportowych do potrzeb osób starszych. Wzrost kosztów energii i paliw również może wpłynąć na opłacalność wprowadzania nowych technologii transportowych, takich jak pojazdy elektryczne.

Wnioski

Aby skutecznie wdrożyć strategię zrównoważonej mobilności, Gmina Wolsztyn musi skupić się na rozwijaniu alternatywnych form transportu, takich jak rowery, transport publiczny i systemy współdzielenia pojazdów. Kluczowe będzie wykorzystanie dostępnych funduszy zewnętrznych, aby zmodernizować infrastrukturę i zwiększyć jej spójność. Niezbędne będą także szerokie działania edukacyjne i kampanie promujące korzyści zdrowotne i ekologiczne wynikające z korzystania z niskoemisyjnych środków transportu.

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

3. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Wolsztyn

Planowanie mobilności w horyzoncie roku 2030 wymaga uwzględnienia zmiennych i często trudnych do przewidzenia uwarunkowań społeczno-gospodarczych, technologicznych oraz środowiskowych. Wobec rosnących wyzwań – takich jak starzenie się społeczeństwa, suburbanizacja, rozwój elektromobilności, presja klimatyczna, 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 prognozy oparte na danych liczbowych, lecz jako narzędzia strategicznej refleksji, umożliwiające zrozumienie możliwych ścieżek rozwoju w zależności od podejmowanych decyzji, poziomu zaangażowania interesariuszy oraz dostępnych zasobów instytucjonalnych i finansowych. Scenariusze te pełnią funkcję kompasu: pozwalają ocenić skutki różnych wyborów oraz zidentyfikować „punkty zwrotne”, które mogą przesądzić o przyszłym kształcie systemu mobilności.

W odniesieniu do miasta i gminy Wolsztyn, opracowano trzy scenariusze rozwoju, które są ze sobą porównywalne w układzie strukturalnym, ale reprezentują różne podejścia do problemów zidentyfikowanych w diagnozie SZMM – takich jak dominacja samochodu, niski udział transportu zbiorowego, nieciągłość infrastruktury rowerowej i pieszej, czy marginalizacja komunikacyjna niektórych miejscowości.

Przedstawione warianty to:

- **Scenariusz bazowy** – zakładający kontynuację obecnych trendów, niewielkie tempo zmian, realizację 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 piesz 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 przez działanie.

Każdy z tych scenariuszy został poddany ocenie w odniesieniu do kluczowych kategorii rozwoju: organizacji i zarządzania mobilnością, infrastruktury, usług transportu zbiorowego,

cyfryzacji, aspektów środowiskowych, społecznych i zdrowotnych. Porównanie scenariuszy w ujęciu radarowym zamieszczono w dalszej części rozdziału.

Wybór scenariusza nie jest wyłącznie decyzją inżynierską – to wybór ścieżki rozwoju lokalnego: czy mobilność ma służyć wyłącznie przemieszczaniu się, czy także poprawie jakości życia, zdrowiu, spójności społecznej i transformacji klimatycznej. Wolsztyn, jako gmina o wyraźnej strukturze funkcjonalnej i rosnącej atrakcyjności turystycznej i osiedleńczej, stoi dziś przed decyzją, jak wykorzystać mobilność jako siłę napędową zrównoważonego rozwoju.

3.1. Scenariusz bazowy („business as usual”)

Scenariusz bazowy stanowi punkt odniesienia dla planowania strategicznego i obraz tego, jak może kształtować się system mobilności w mieście i gminie Wolsztyn do 2030 roku, jeśli nie zostaną podjęte skoordynowane działania zmierzające do wdrożenia zasad zrównoważonego rozwoju. Nie jest to scenariusz katastroficzny, ale ukazuje ryzyko powolnego dryfowania systemu transportowego w stronę strukturalnego impasu: dalszego uzależnienia od samochodu, rozpraszania osadnictwa, utraty efektywności przestrzennej oraz pogłębiania się nierówności w dostępie do mobilności. Choć niektóre inicjatywy są podejmowane – np. modernizacja Centrum Komunikacyjnego, przetargi na zakup autobusów elektrycznych – to ich oddziaływanie jest ograniczone przez brak spójnej wizji, struktury wdrożeniowej i determinacji do zmiany modelu mobilności.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

W tym wariancie nie powstaje żadna instytucjonalna forma koordynacji działań w zakresie mobilności. Gmina Wolsztyn, mimo posiadania strategicznego dokumentu, nie implementuje jego zapisów w sposób systemowy. Inwestycje realizowane są punktowo i często reaktywnie – pod presją zgłoszeń mieszkańców, a nie w oparciu o analizę potrzeb i spójną hierarchię działań. Nie powstaje międzywydziałowa jednostka ds. mobilności, a dokumenty planistyczne (plany miejscowe, inwestycyjne, budżet) nie są aktualizowane pod kątem spójności z celami SZMM.

Dominuje podejście infrastrukturalne, zorientowane na utrzymanie i rozbudowę układu drogowego. Planowanie przestrzenne nie przeciwdziała rozlewaniu się zabudowy ani nie wspiera rozwoju usług w lokalnych centrach, co utrwała model uzależnienia od samochodu.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Mieszkańcy kontynuują nawyki oparte na codziennym użytkowaniu samochodu. Blisko 70% mieszkańców przemieszcza się autem, przy czym w strukturze motywów przeważają dojazdy do pracy, zakupy i odwożenie dzieci do szkół. Transport zbiorowy postrzegany jest jako

zawodny, zarezerwowany głównie dla uczniów. Udział roweru w podróżach codziennych pozostaje ograniczony – poza sezonem letnim większość użytkowników rezygnuje z jazdy ze względu na brak ciągłości infrastruktury i obawy o bezpieczeństwo.

Powtarzalność zachowań transportowych utrwała się także u młodego pokolenia – dzieci przyzwyczajane są do dojazdów samochodowych, a samodzielność komunikacyjna młodzieży nie wzrasta. Seniorzy i osoby z niepełnosprawnościami pozostają często zależni od rodziny lub lokalnych sieci wsparcia.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Infrastruktura rowerowa i piesza rozwija się w sposób fragmentaryczny. Nowe odcinki powstają ad hoc, często jako „produkt uboczny” modernizacji dróg, bez analizy ciągłości sieci i priorytetów. Nie są realizowane inwestycje łączące sołectwa z miastem ani trasy rowerowe do największych pracodawców. Utrzymuje się dominacja tras rekreacyjnych, co ogranicza funkcjonalność roweru jako środka codziennego transportu.

Transport zbiorowy pozostaje w stagnacji. Wprowadzenie autobusów elektrycznych poprawia jakość taboru, ale nie zmienia zasadniczo oferty – linie nie są dostosowane do rytmu życia mieszkańców, rozkłady nie są skoordynowane z ruchem kolejowym, a weekendy i godziny pozaszczytowe pozostają „białą plamą”. Mimo istnienia Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego brak jest systemu przesiadkowego ani mechanizmów integracji taryfowej. ITS są ograniczone do minimum – brak dynamicznej informacji pasażerskiej, zintegrowanej aplikacji czy elektronicznych biletów.

Aspekty środowiskowe i zdrowotne

Scenariusz zakłada dalszy wzrost liczby pojazdów spalinowych, co skutkuje rosnącym poziomem hałasu i zanieczyszczenia powietrza – szczególnie w rejonie centrum Wolsztyna. W okresach nasilonego ruchu turystycznego (lato, wydarzenia związane z Parowozownią) pojawiają się dodatkowe przeciążenia infrastruktury, niekompensowane przez alternatywne formy transportu.

Aktywność fizyczna mieszkańców spada. Zaniedbana infrastruktura piesza i brak bezpiecznych tras ogranicza mobilność pieszą, a ruch rowerowy pozostaje sezonowy i silnie zróżnicowany społecznie. Problemy zdrowotne związane z brakiem ruchu i zanieczyszczeniami (choroby układu oddechowego, otyłość dzieci) nie są adresowane poprzez działania edukacyjne ani polityki zdrowotne powiązane z mobilnością.

Skutki przestrzenne i społeczne

- Pogłębia się suburbanizacja – intensyfikacja zabudowy w sołectwach wokół Wolsztyna (Niałek Wielki, Nowe Tłoki, Karpicko) bez zapewnienia dostępności zbiorowej,

- Rynek w Wolsztynie i sąsiednie ulice stają się przeciążone ruchem, co obniża jakość przestrzeni publicznej,
- Ruch turystyczny (m.in. wokół Parowozowni i jezior) generuje punktowe przeciążenia infrastruktury, których nie kompensuje transport zbiorowy,
- Grupy zależne od transportu zbiorowego (młodzież, seniorzy, osoby bez samochodu) doświadczają ograniczenia mobilności i izolacji społecznej.

Ryzyka i długofalowe konsekwencje

- Rosnące koszty utrzymania infrastruktury drogowej i jej obciążenie przez ruch tranzytowy,
- Trwała utrata atrakcyjności komunikacyjnej niektórych sołectw i marginalizacja peryferyjnych części gminy,
- Brak możliwości sięgnięcia po środki zewnętrzne – m.in. z funduszy UE – ze względu na brak wdrażania zasad zrównoważonej mobilności,
- Utrata zaufania społecznego do działań publicznych w zakresie mobilności – syndrom „strategii na papierze”,
- Utrwalenie modelu „mobilności elitarnej” – dostępność transportu jako funkcja posiadania auta.

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

Scenariusz aktywności mobilnej zakłada transformację systemu mobilności w mieście i gminie Wolsztyn w kierunku modelu zintegrowanego, niskoemisyjnego, bezpiecznego i zdrowego. W tym wariantcie mobilność nie jest tylko kwestią infrastruktury, ale elementem codziennego stylu życia mieszkańców, przestrzenią współtworzoną przez lokalną wspólnotę. Zakłada się, że zmiany są rezultatem decyzji politycznych, inwestycji infrastrukturalnych, ale też działań edukacyjnych i zmian kulturowych – mobilność staje się usługą publiczną, zdrowotną i środowiskową.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

Powstaje międzywydziałowy zespół ds. mobilności, który koordynuje wdrażanie strategii i zapewnia integrację działań między jednostkami. Gmina staje się liderem współpracy z sąsiednimi samorządami w zakresie transportu zbiorowego, infrastruktury rowerowej i integracji taryfowej. Powstają lokalne standardy projektowania infrastruktury pieszo-rowerowej oraz „kodeks inwestycyjny” oparty na zasadzie oceny mobilnościowej każdego projektu infrastrukturalnego.

Strategiczne dokumenty przestrzenne (miejscowe plany zagospodarowania, budżety, projekty inwestycyjne) są aktualizowane w duchu mobilności kompaktowej: ograniczania

suburbanizacji, preferencji dla lokalizacji usług w centrach miejscowości, integracji funkcji i przestrzeni.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

Mobilność przestaje być zależna od posiadania samochodu. Mieszkańcy wybierają środek transportu w zależności od celu, dystansu i pory dnia: pieszo do szkoły i sklepu, rowerem do pracy, autobusem na targ, pociągiem do Poznania, hulajnogą na spotkanie z przyjaciółmi. Zmienia się również postrzeganie przestrzeni: chodzenie pieszo i jazda rowerem stają się czymś „normalnym”, a nie wyjątkiem.

Wzrasta akceptacja społeczna dla polityk ograniczających dominację samochodów w centrum miasta – mieszkańcy dostrzegają korzyści: cichsze, czystsze, bardziej przyjazne przestrzenie publiczne.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

Transport publiczny:

- Powstaje zintegrowana siatka połączeń autobusowych z uwzględnieniem dowozów do dworca kolejowego w Wolsztynie i przystanków kolejowych w Powodowie i Adamowie, połączeń między sołectwami i kursów miejskich,
- Przystanki są kompleksowo modernizowane – zadaszenia, oświetlenie, ładowarki USB, stojaki rowerowe, integracja z aplikacją,
- Wprowadza się transport na żądanie w wybranych miejscowościach oraz bilety elektroniczne w systemie „bilet+kolej”.

Infrastruktura pieszo-rowerowa:

- Tworzona jest modułarna sieć tras rowerowych łącząca miasto z wszystkimi sołectwami – wzdłuż dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- Realizowane są ciągi pieszo-rowerowe wzdłuż głównych ulic miejskich,
- Rozwijana jest sieć lokalnych „minihubów mobilności” zlokalizowanych przy szkołach, przystankach i w centrach sołectw – z wiatami, parkingami rowerowymi, infopunktami.

ITS i cyfryzacja:

- Powstaje system informacji pasażerskiej z dynamicznymi tablicami na przystankach i aplikacją integrującą kolej, autobus, rower miejski,
- Rozwijana jest platforma „Mobilny Wolsztyn” – umożliwiająca rezerwacje transportu na żądanie, zgłaszanie potrzeb mobilnościowych, konsultacje i monitorowanie wskaźników.

Aspekty środowiskowe, zdrowotne i edukacyjne

Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum i rozwój zielonej infrastruktury (nasadzenia wzdłuż tras, zielone przystanki, parki linearne) przekłada się na zauważalną poprawę jakości

powietrza. Wzrasta aktywność fizyczna mieszkańców – spacer, rower, dojazdy piesze do szkoły i pracy stają się codzienną praktyką.

Programy edukacyjne w szkołach promują mobilność jako wartość – uczniowie uczą się planować podróże, rozumieją wpływ mobilności na klimat, biorą udział w rajdach i patrolach pieszych. Szkoły i przedszkola pełnią funkcję lokalnych „centrów kompetencji mobilności”.

Skutki przestrzenne i społeczne

- Przestrzeń publiczna w centrum Wolsztyna staje się bardziej przyjazna – mniej miejsc parkingowych, więcej zieleni, wydarzenia społeczne i kulturalne,
- Sołectwa zyskują dostęp do nowoczesnych usług mobilnych – poprawia się dostępność edukacji, kultury, zdrowia,
- Spada liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów – bezpieczeństwo staje się integralnym elementem projektowania,
- Powstaje nowa jakość życia – Wolsztyn staje się gminą przyjazną mieszkańcom, rodzinom i seniorom, rozpoznawalną z uwagi na wysoki standard mobilności.

Ryzyka i wyzwania transformacyjne

- Wysokie koszty wdrożenia systemu – konieczność pozyskiwania funduszy UE, KPO, FEW 2021–2027,
- Wymóg współpracy międzysektorowej i ponadgminnej – potrzeba nowych kompetencji i instytucjonalnego przywództwa,
- Potrzeba przekonania mieszkańców do ograniczenia transportu samochodowego – wymaga silnej kampanii informacyjnej,
- Konieczność redefinicji „sukcesu inwestycyjnego” – nie chodzi o długość dróg, lecz jakość życia.

3.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)

Scenariusz przejściowy dla miasta i gminy Wolsztyn zakłada realistyczny model zmian – oparty na stopniowym wdrażaniu elementów zrównoważonej mobilności, bez radykalnego przekształcania istniejącego systemu. Przyjmuje logikę „transformacji przez działanie” – najpierw testujemy, potem skalujemy. Zakłada uczenie się w działaniu i dostosowanie strategii do możliwości organizacyjnych, finansowych i społecznych.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

Nie powstaje osobna jednostka zarządzająca mobilnością, ale powołany zostaje zespół zadaniowy składający się z przedstawicieli komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego w

Wolsztynie oraz sołectw i radnych Rady Miejskiej w Wolsztynie. Wprowadzane są podstawowe mechanizmy koordynacyjne – mapy inwestycji, wspólne standardy, katalog dobrych praktyk. Gmina uruchamia pilotaże z zakresu ITS, planowania tras czy mini-analiz mobilnościowych.

Dokumenty strategiczne są aktualizowane sukcesywnie, a kluczowe projekty infrastrukturalne (drogi, szkoły, centra usług) zaczynają być oceniane również pod kątem ich wpływu na dostępność komunikacyjną i mobilność niezmotoryzowaną.

Zachowania i nawyki transportowe mieszkańców

- Zmiany w zachowaniach mieszkańców mają charakter inkrementalny – pojawiają się lokalne przełomy:
- Nowa trasa pieszo-rowerowa zwiększa liczbę dzieci dochodzących pieszo do szkoły,
- Odnowiony przystanek z ławką i oświetleniem przyciąga nowych pasażerów,
- Uruchomienie linii pilotażowej przekonuje część mieszkańców do testowania transportu publicznego.

Rodziny próbują łączyć środki transportu, młodzież korzysta z aplikacji do planowania podróży, rower zyskuje status środka dojazdu, a nie tylko formy rekreacji.

Rozwój infrastruktury i usług transportowych

- Realizowane są odcinki priorytetowe tras pieszo-rowerowych – np. szkoły, ośrodki zdrowia, przystanki kolejowe,
- Standardy infrastruktury rowerowej (szerokość, separacja) są wdrażane etapami – jako warunek nowych projektów drogowych,
- lokalne linie autobusowe są sukcesywnie rozwijane jako trzon komunikacji zbiorowej.

ITS rozwijany jest w formule pilotażowej – tablice dynamiczne w ZCK, podstawowa aplikacja informacyjna, liczniki rowerów. Dane są zbierane w wybranych lokalizacjach.

Aspekty zdrowotne, środowiskowe i edukacyjne

- Ruszają lokalne kampanie edukacyjne – m.in. konkursy rowerowe, dni bez samochodu, szkolne patrole mobilnościowe,
- W szkołach i przedszkolach wdrażane są programy uczące bezpiecznego poruszania się i planowania podróży,
- Emisja spalin i hałasu w centrum stopniowo spada – dzięki nowemu oznakowaniu, strefom 30, zwężaniu jezdni i remontom nawierzchni.

Skutki przestrzenne i społeczne

- W centrum Wolsztyna pojawiają się pierwsze „strefy poprawy przestrzeni” – uporządkowane parkowanie, więcej zieleni, ławki i przestrzenie dla pieszych,

- Powstają lepsze połączenia między miastem, a sołectwami, zyskują bezpieczne trasy rowerowe lub piesze dojścia do przystanków,
- Rodzi się nowa narracja: mobilność to nie tylko drogi – to sposób myślenia o codzienności i jakości życia.

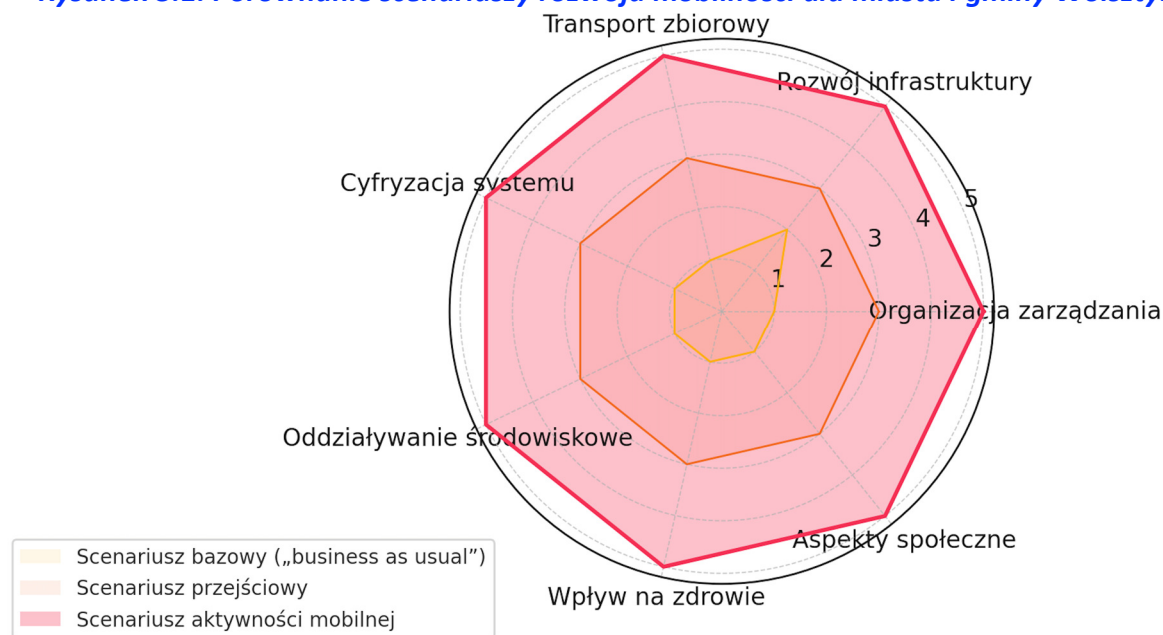
Ryzyka i ograniczenia

- Nierówne tempo wdrażania – niektóre sołectwa pozostają „w tyle” bez szybkich efektów,
- Część projektów opóźnia się z powodu barier własnościowych i procedur,
- Ograniczony budżet wymusza kompromisy: uproszczone ITS, częściowa integracja taryfowa, infrastruktura „minimum funkcjonalnego”,
- Mimo sukcesów lokalnych, bez dalszych decyzji politycznych grozi zatrzymanie tempa zmian.

3.4. Wybór scenariusza

Rysunek 3.1. przedstawia porównanie wszystkich scharakteryzowanych wcześniej scenariuszy dla miasta i gminy Wolsztyn. Zawiera on 7 kluczowych kategorii, obejmujących organizację, rozwój infrastruktury, transport zbiorowy, cyfryzację systemu, oddziaływanie środowiskowe, zdrowie mieszkańców oraz kwestie społeczne. Każdy scenariusz został oceniony w skali od 0 do 5. Im większe pokrycie obszaru na wykresie, tym bardziej kompleksowy, spójny i zrównoważony jest system mobilności.

Rysunek 3.1. Porównanie scenariuszy rozwoju mobilności dla miasta i gminy Wolsztyn



Źródło: Opracowanie własne

Z wykresu radarowego jednoznacznie wynika, że scenariusz aktywności mobilnej jest jedynym wariantem zapewniającym spójną i systemową poprawę we wszystkich strategicznych obszarach mobilności: od organizacji zarządzania i infrastruktury, przez transport zbiorowy oraz cyfryzację usług, aż po kwestie środowiskowe, zdrowotne i społeczne. Pełne pokrycie wykresu oznacza nie tylko rozbudowę i modernizację infrastruktury, ale także istotną zmianę mentalności mieszkańców, sposobu funkcjonowania struktur instytucjonalnych oraz stylu życia lokalnej społeczności. Jest to scenariusz, który nie tylko naprawia istniejący system transportowy, ale zasadniczo go przekształca, odpowiadając na kluczowe wyzwania XXI wieku, takie jak zmiany klimatyczne, starzenie się populacji, wykluczenie mobilnościowe czy potrzeba wzrostu atrakcyjności osiedleńczej i inwestycyjnej gminy.

Wybór scenariusza aktywności mobilnej nie jest wyłącznie decyzją dotyczącą transportu. Jest to przede wszystkim decyzja o wyborze nowoczesnego, przyszłościowego modelu rozwoju lokalnego, w którym dostępność komunikacyjna przestaje zależeć od posiadania samochodu, a mobilność staje się realną usługą publiczną, zdrowotną i proklimatyczną. Tylko ten wariant w pełni realizuje cele określone w strategicznych dokumentach krajowych, wojewódzkich i Unii Europejskiej, jednocześnie zapewniając gminie Wolsztyn możliwość pozyskania znaczących środków zewnętrznych. Pozostałe scenariusze, choć mogą być tańsze lub mniej kontrowersyjne społecznie, mają charakter niepełny, reaktywny i w dłuższej perspektywie generują zdecydowanie wyższe koszty społeczne, środowiskowe oraz infrastrukturalne. Scenariusz aktywności mobilnej to długoterminowa inwestycja w trwałą poprawę jakości życia mieszkańców miasta i gminy Wolsztyn.

4. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

4.1. Wizja transport i mobilności do 2030 roku

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

Gmina Wolsztyn będzie wzorem zrównoważonej mobilności, oferując nowoczesny, zintegrowany system transportu, który łączy potrzeby mieszkańców z ochroną środowiska. Dzięki rozwiniętej infrastrukturze rowerowej, pieszej i publicznej, a także wdrożeniu innowacyjnych technologii, gmina zapewni wygodne, ekologiczne i dostępne środki transportu, przyczyniając się do poprawy jakości życia oraz ochrony naturalnego krajobrazu.

W 2030 roku gmina Wolsztyn stanie się przykładem zrównoważonej mobilności, gdzie system transportowy będzie wspierał harmonię pomiędzy mobilnością mieszkańców a ochroną środowiska. Nowoczesne i zintegrowane rozwiązania transportowe odpowiadające na potrzeby mieszkańców przyczynią się do podniesienia jakości życia, poprawy zdrowia społeczności oraz ochrony zasobów naturalnych gminy. Zrównoważona mobilność stanie się fundamentem rozwoju gminy, promując odpowiedzialne korzystanie z dostępnych zasobów i technologii.

Filar 1: Ekologiczna infrastruktura: Gmina Wolsztyn będzie rozwijać infrastrukturę transportową opartą na zasadach zrównoważonego rozwoju. Priorytetem będzie budowanie infrastruktury promującej niskoemisyjne środki transportu, takie jak transport publiczny, rowerowy i pieszy, które staną się kluczowymi elementami miejskiej mobilności. Oznacza to zmniejszenie emisji CO₂, poprawę jakości powietrza oraz ograniczenie zużycia energii. Infrastruktura ta będzie zaplanowana tak, aby promować zdrowe nawyki mieszkańców, takie jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze, co przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia ulic oraz poprawy zdrowia publicznego.

Filar 2: Dostępność i integracja środków transportu: Wizja zakłada dostępność transportu dla wszystkich mieszkańców, niezależnie od miejsca zamieszkania, statusu społecznego czy możliwości fizycznych. Zrównoważona mobilność oznacza integrację różnych środków transportu, umożliwiając płynne przejście między transportem publicznym, rowerowym,

pieszym i indywidualnym. W praktyce będzie to oznaczać stworzenie systemu transportu, który zaspokoi zarówno potrzeby indywidualne, jak i zbiorowe, zmniejszając zależność od prywatnych samochodów. Gmina zadba o równość w dostępie do środków transportu, co przyczyni się do wyrównania szans i zmniejszenia wykluczenia transportowego.

Filar 3: Ochrona środowiska i zrównoważony rozwój: Zrównoważona mobilność w gminie Wolsztyn będzie opierać się na minimalizowaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Ochrona przyrody, krajobrazu i zasobów naturalnych będzie integralną częścią rozwoju mobilności. Wprowadzane rozwiązania będą sprzyjać ochronie bioróżnorodności oraz redukcji zanieczyszczeń, a także wspierać cele klimatyczne gminy. Będzie to wymagało od mieszkańców i administracji odpowiedzialności w zakresie planowania i korzystania z transportu, promując alternatywne formy mobilności, które wspierają zarówno ochronę środowiska, jak i dobrostan społeczny.

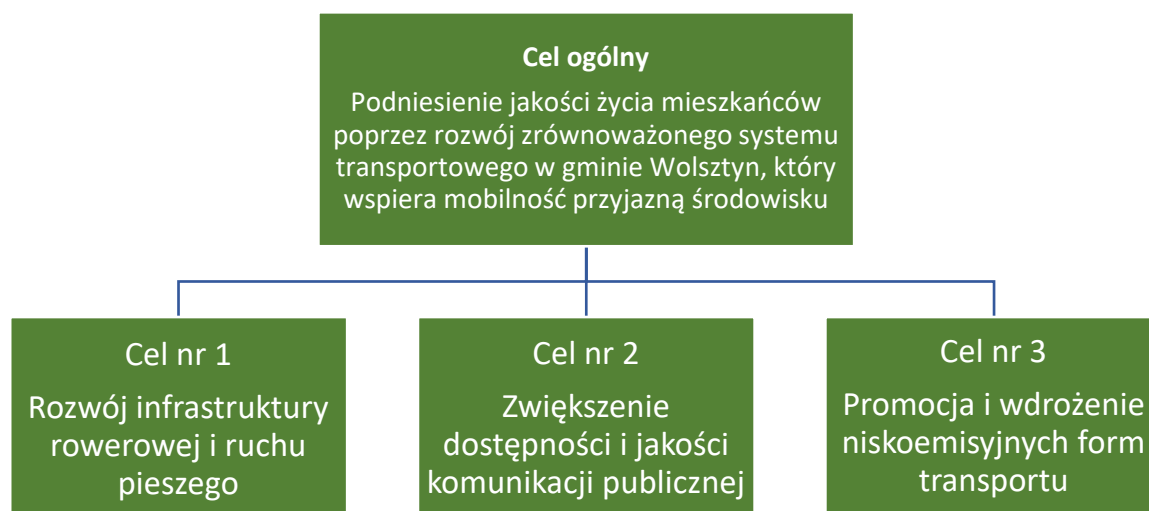
Filar 4: Innowacje technologiczne: Nowoczesne technologie będą kluczowym elementem zrównoważonego systemu mobilności w gminie. Innowacje w zakresie transportu, takie jak inteligentne systemy zarządzania ruchem, ładowanie pojazdów elektrycznych oraz technologie informacyjne, będą wspierać efektywne i ekologiczne przemieszczanie się. Wdrażanie nowych rozwiązań technologicznych będzie nie tylko poprawiać komfort życia mieszkańców, ale również przyczyniać się do lepszego zarządzania zasobami i zmniejszania śladu ekologicznego transportu.

Filar 5: Edukacja i zaangażowanie społeczne: Promowanie świadomości społecznej na temat zrównoważonej mobilności będzie istotnym elementem tej wizji. Kampanie edukacyjne, współpraca z mieszkańcami oraz wsparcie lokalnych inicjatyw będą kluczowe w budowaniu postaw proekologicznych i promowaniu odpowiedzialnych nawyków związanych z transportem. Gmina Wolsztyn postawi na aktywne zaangażowanie społeczności w procesy decyzyjne, co pomoże lepiej dostosować system mobilności do lokalnych potrzeb i warunków, jednocześnie promując wspólne cele związane z ochroną środowiska i zdrowiem publicznym.

4.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

Dla tak zakrojonej wizji zrównoważonej mobilności w mieście i gminie Wolsztyn przygotowano następujący układ celów (Rysunek 4.1):

Rysunek 4.1. Układ celów Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn



Źródło: Opracowanie własne

Tak skonstruowany system celów ma prowadzić do stworzenia harmonijnego i efektywnego systemu transportowego, który odpowiada na indywidualne i zbiorowe potrzeby mieszkańców gminy Wolsztyn. Dąży on do zapewnienia dostępności i wygody użytkowania, jednocześnie minimalizując wpływ na środowisko. Dzięki integracji różnych środków transportu, rozwiniętej infrastrukturze oraz wdrażaniu nowoczesnych technologii, gmina Wolsztyn stanie się wzorem efektywnej i ekologicznej mobilności dla innych gmin wiejskich. Promując zrównoważony rozwój i ochronę krajobrazu, gmina będzie przyczyniać się do poprawy jakości życia, wspierając lokalną społeczność oraz środowisko naturalne.

1. **Rozwój infrastruktury rowerowej i ruchu pieszego:** Ruch rowerowy i pieszy stanowią podstawę zrównoważonej mobilności, gdyż nie generują emisji, a jednocześnie przyczyniają się do poprawy zdrowia publicznego oraz jakości życia. Rozwój tej infrastruktury oznacza stworzenie bezpiecznych, dobrze zaplanowanych tras, które umożliwią mieszkańcom swobodne i komfortowe przemieszczanie się po gminie, zarówno do pracy, szkół, jak i w celach rekreacyjnych. Zwiększenie udziału transportu rowerowego i pieszego przyczyni się do zmniejszenia zależności od samochodów oraz

promowania bardziej ekologicznych form przemieszczania się, co ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

2. **Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej:** W kontekście zrównoważonej mobilności, zwiększenie dostępności komunikacji publicznej ma kluczowe znaczenie dla redukcji ruchu samochodowego oraz ograniczenia emisji spalin. Dążenie do lepszego połączenia różnych części gminy oraz ułatwienie dostępu do transportu publicznego pozwoli na większą integrację społeczną, szczególnie wśród osób, które nie mają dostępu do prywatnych środków transportu. Równocześnie, rozwój tej formy mobilności zminimalizuje zatory drogowe i poprawi płynność ruchu, co pozytywnie wpłynie na jakość powietrza i redukcję hałasu, wspierając cele zrównoważonego rozwoju.
3. **Promocja i wdrożenie niskoemisyjnych form transportu:** Kluczowym elementem zrównoważonej mobilności jest dążenie do zmniejszenia emisji związanych z transportem. W tym celu należy promować korzystanie z niskoemisyjnych środków transportu, takich jak pojazdy elektryczne, transport publiczny oparty na czystej energii oraz inne innowacyjne rozwiązania. Wdrażanie takich technologii zmniejszy emisję CO₂ i innych zanieczyszczeń, przyczyniając się do ochrony środowiska oraz poprawy zdrowia mieszkańców. Promocja tych form mobilności, połączona z kampaniami edukacyjnymi i społecznymi, pomoże w budowaniu świadomości ekologicznej oraz wprowadzaniu nawyków korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu.

Cele strategiczne w kontekście analizy SWOT

1. Rozwój infrastruktury rowerowej i ruchu pieszego

Gmina Wolsztyn posiada silne atuty w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszego ruchu, co jest zgodne z celem promowania ekologicznych form mobilności. Gmina ma już dobrze rozwiniętą sieć terenów zielonych oraz jezior, które są idealnym miejscem do rozwoju tras pieszych i rowerowych. Istniejące inwestycje w infrastrukturę rowerową, w połączeniu z dalszym jej rozwijaniem, mogą znacząco przyczynić się do zmniejszenia zależności od samochodów. Problemem pozostaje jednak fragmentaryczność istniejącej sieci tras rowerowych oraz niewystarczająca infrastruktura pieszego, zwłaszcza w obszarach wiejskich, co wymaga priorytetowych działań w celu zapewnienia bezpiecznych i komfortowych tras pieszych i rowerowych.

Wykorzystanie przestronnych terenów miejskich oraz poprawa stanu dróg lokalnych może wzmocnić rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych użytkowników, co bezpośrednio wspiera cel zmniejszenia emisji i poprawy jakości życia mieszkańców. Konieczne są dalsze inwestycje w ścieżki rowerowe i pieszego, co nie tylko wspiera ekologiczną mobilność, ale także poprawia zdrowie publiczne i aktywność fizyczną.

2. Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej

Obecna sieć przystanków w gminie Wolsztyn jest dobrze zaprojektowana, jednak system komunikacji publicznej wymaga dalszych działań, aby lepiej odpowiadać na potrzeby mieszkańców. W szczególności należy poprawić częstotliwość kursów, zwiększyć dostępność dla osób mieszkających na obrzeżach oraz lepiej integrować różne środki transportu. Dalsze rozwijanie intermodalnych rozwiązań, takich jak stacje "Park & Ride" oraz punkty przesiadkowe, pozwoliłoby mieszkańcom na łatwiejsze łączenie różnych form transportu, co mogłoby znacznie ograniczyć ruch samochodowy w centrum miasta.

Wyzwania obejmują również konieczność zwiększenia konkurencyjności komunikacji publicznej w stosunku do prywatnych samochodów, co wymaga skoordynowanych działań na rzecz zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez poprawę jego dostępności i niezawodności.

3. Promocja i wdrożenie niskoemisyjnych form transportu

Gmina ma duży potencjał do wdrożenia niskoemisyjnych form transportu, takich jak pojazdy elektryczne i transport publiczny oparty na czystej energii. Wolsztyn posiada przestrzeń do rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz do wprowadzania pojazdów elektrycznych w ramach transportu publicznego. Problemem, który należy rozwiązać, jest mała liczba takich stacji, co obecnie ogranicza rozwój elektromobilności. Wprowadzenie nowoczesnych technologii, takich jak inteligentne systemy zarządzania ruchem, również mogłoby znacznie poprawić efektywność transportu publicznego i przyczynić się do redukcji emisji.

Ponadto, rosnąca świadomość ekologiczna mieszkańców stanowi istotną szansę dla promowania niskoemisyjnych form transportu. Gmina powinna zainwestować w kampanie edukacyjne, które promują korzyści zdrowotne, finansowe i środowiskowe wynikające z korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu. Inwestycje w infrastrukturę rowerową, systemy car-sharingu oraz rozwój komunikacji publicznej opartej na czystej energii mogą pomóc w zmianie nawyków mieszkańców i zmniejszeniu emisji.

Gmina Wolsztyn ma solidne fundamenty do realizacji zrównoważonej mobilności, szczególnie w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszego ruchu oraz zwiększenia dostępności komunikacji publicznej. Aby skutecznie osiągnąć te cele, kluczowe będzie poprawienie jakości istniejącej infrastruktury, zwiększenie dostępności transportu publicznego oraz wdrożenie niskoemisyjnych rozwiązań transportowych. Konieczne będą także działania edukacyjne i promocyjne, aby zwiększyć świadomość mieszkańców i ich zaangażowanie w korzystanie z ekologicznych form mobilności. Dzięki odpowiedniemu

wykorzystaniu dostępnych środków finansowych i politycznych oraz zaangażowaniu społeczności lokalnej, Wolsztyn ma duży potencjał, aby stać się przykładem gminy promującej zrównoważony rozwój transportowy.

Kierunki planowanych interwencji, przedstawiono w Tabeli: 4.1.

Tabela 4.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszego ruchu	
Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych i tras pieszych	Zwiększenie liczby mieszkańców korzystających z rowerów i pieszych środków transportu – 10%
Poprawa dostępności i bezpieczeństwa przejść dla pieszych	Zmniejszenie liczby wypadków związanych z pieszymi – 10%
Poprawa stanu oświetlenia ścieżek rowerowych i pieszych	Poprawa percepcji bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej i pieszej – 10 p.p.
Promowanie korzystania z transportu rowerowego poprzez kampanie edukacyjne	Wzrost liczby użytkowników rowerów – 10%
Zwiększenie liczby punktów napraw rowerów oraz miejsc do parkowania rowerów	Wzrost liczby mieszkańców korzystających z infrastruktury rowerowej – 10%
Cel nr 2 Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej	
Zwiększenie liczby i częstotliwości połączeń autobusowych	Wzrost liczby mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej – 15%
Budowa nowych przystanków i modernizacja istniejących	Wzrost komfortu i funkcjonalności przystanków; odsetek mieszkańców korzystających z przystanków – 10%
Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego)	Wzrost odsetka mieszkańców korzystających ze zintegrowanych rozwiązań transportowych – 10%
Promowanie aplikacji i systemów zarządzania ruchem pasażerskim	Odsetek mieszkańców korzystających z aplikacji pasażerskich – 15%
Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride)	Odsetek mieszkańców korzystających z punktów przesiadkowych – 10%
Cel nr 3 Promocja i wdrożenie niskoemisyjnych form transportu	

Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu	Wzrost liczby użytkowników pojazdów elektrycznych – 5%
Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta	Odsetek mieszkańców rezygnujących z samochodów na rzecz zrównoważonych form transportu – 10%
Kampanie promujące transport niskoemisyjny i car-sharing	Wzrost świadomości mieszkańców na temat ekologicznych form transportu – 20%
Edukacja mieszkańców na temat korzyści z korzystania z transportu niskoemisyjnego	Odsetek mieszkańców, którzy zwiększyli swoją świadomość komunikacyjną – 20%

Źródło: Opracowanie własne

4.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 4.2.

Tabela 4.2. Zadania inwestycyjne w Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej

Nazwa zadania	Lata realizacji i orientacyjna wartość zadania	Wskaźniki, np. liczba, długość, Komentarz
Budowa ścieżek rowerowych (odcinki):		
śladem nieczynnej linii kolejowej nr 371 Wolsztyn – Żagań na odcinku od miejscowości Świętno do granicy z województwem lubuskim	2026-2028 ok. 2,5 mln zł	- dług. ok. 3 km - remont mostu – 1 szt.
przebudowa ścieżki rowerowej Wolsztyn – Powodowo	2026-2027 ok. 1,9 mln zł	- dł. ok. 2,2 km
Adamowo – Tłoki	2028-2030 ok. 2,4 mln zł	- dł. ok. 1,6 km
Kębłowo - Świętno	2028-2030 ok. 7,0 mln zł	- dł. ok. 4,8 km
Wilcze (wzdłuż DW314)	2028-2030 ok. 900 tys. zł	- dł. ok. 0,6 km
wzdłuż ul. Inwestycyjnej do DW305	2026-2027 ok. 450 tys. zł	- dł. ok. 0,3 km
Wroniawy w kierunku Stradynia (wzdłuż DW305)	2028-2030 ok. 2,7 mln. zł	- dł. ok. 1,8 km
wzdłuż drogi powiatowej nr 3811 P w m. Adamowo	2024-2025 ok. 0,6 mln zł	- dł. ok. 0,5 km
wzdłuż drogi powiatowej nr 3807P w m. Adamowo – Stara Dąbrowa - Gościeszyn - Błocko	2024-2026 ok. 8,6 mln zł	- dł. ok. 7,5 km

• wzdłuż drogi powiatowej nr 3808P Wroniawy – Nowa Dąbrowa – Stara Dąbrowa	2025-2028 ok. 5,8 mln zł	- dł. ok. 4,3 km
• wzdłuż drogi powiatowej nr 3808P Stara Dąbrowa – Tłoki	2025-2028 ok. 3,5 mln zł	- dł. ok. 2,4 km
• wzdłuż drogi powiatowej nr 3804P Chorzemin – Ruchocki Młyn	2026-2029 ok. 3,0 mln zł	- dł. ok. 2,7 km
• wzdłuż drogi powiatowej nr 3803P od DW305 do granicy powiatu wolsztyńskiego	2026-2029 ok. 2,9 mln zł	- dł. ok. 2,6 km
• wzdłuż drogi gminnej 569031P w m. Stara Dąbrowa	2025 ok. 350 tys. zł	- dł. ok. 0,7 km
• organizacja ruchu rowerowego w centrum miasta	2026-2027 ok. 300 tys. zł	teren całego miasta
Budowa systemu Bike&Ride w lokalizacjach:		
• przy przystanku kolejowym w Powodowie	2026-2028 ok. 200 tys. zł	1 kpl.
• przy przystanku kolejowym w Adamowie	2026-2027 ok. 1,0 mln zł	1 kpl.
• dodatkowa wiata rowerowa w okolicach dworca kolejowego w Wolsztynie	2025-2026 ok. 50 tys. zł	1 kpl.
Budowa systemu Park&Ride w lokalizacjach:		
• przy przystanku kolejowym w Powodowie	2026-2028 ok. 200 tys. zł	1 kpl.
• przy przystanku kolejowym w Adamowie	2026-2027 ok. 1,0 mln zł	1 kpl.
Budowa oświetlenia w następujących miejscach:		
• droga Wolsztyn – Chorzemin (uzupełnienie oświetlenia)	2025-2026 ok. 200 tys. zł	Zabudowanie 21 stanowisk oświetleniowych na istniejącej linii kablowej
• Wolsztyn ul. Bohaterów Bielnika	2025- 2027 ok. 144 tys. zł	Zabudowanie 18 stanowisk oświetleniowych na istniejącej linii kablowej
• Wolsztyn ul. Wschowska	2025- 2026 ok. 48 tys. zł	Zabudowanie 6 stanowisk oświetleniowych na istniejącej linii kablowej
• Wolsztyn ul. Kręta	2025- 2026 ok. 80 tys. zł	Zabudowanie 10 stanowisk oświetleniowych na istniejącej linii kablowej

• Wolsztyn ul. Źródłana	2025- 2026 ok. 56 tys. zł	Zabudowanie 7 stanowisk oświetleniowych na istniejącej linii kablowej
• Wolsztyn ul. Drzymały	2025- 2026 ok. 80 tys. zł	Zabudowanie 10 stanowisk oświetleniowych na istniejącej linii kablowej
• Stara Dąbrowa wzdłuż drogi 569031P	2025 ok. 200 tys. zł	Zabudowanie 21 stanowisk oświetleniowych wraz z budową linii kablowej
• wzdłuż ścieżki rowerowej Berzyna – Stary Widzim	2026-2027 ok. 670 tys. zł	Zabudowanie stanowisk oświetleniowych wraz z budową linii kablowej na dł. ok. 1,7 km.
Budowa przejść dla pieszych w następujących miejscach:		
• modernizacja istniejących przejść dla pieszych (doświetlenie, wyniesienie, sygnalizacja świetlna, azyle) na terenie gminy Wolsztyn	działanie ciągłe ok. 100 tys. zł / rok	przejścia dla pieszych na drogach publicznych
Budowa wiat przystankowych w następujących miejscach:		
• przy przystanku w Tłokach	2024 ok. 10 tys. zł	1 szt.
• przy przystanku w Stradyniu (przy DW305)	2024 ok. 10 tys. zł	1 szt.
• wzdłuż planowanych autobusowych linii komunikacji zbiorowej (Wolsztyn, Powodowo, Berzyna, Niałek Wielki, Karpicko, Nowe Tłoki, Komorowo, Chorzemin)	2025-2027 ok. 600 tys. zł	42 szt.
Zwiększenie liczby i jakości połączeń komunikacji publicznej		
• przywrócenie połączeń komunikacji publicznej z Zieloną Górą i Nowym Tomyślem	2026-2028 ok. 200 tys. zł	1 kpl.
• utworzenie komunikacji publicznej w Wolsztynie i przyległych miejscowościach	2025-2030 ok. 1,2 mln zł	1 kpl.
• zwiększenie ilości połączeń środkami komunikacji publicznej między miejscowościami gminy Wolsztyn	2026-2030	1 kpl.
Inne:		
Ograniczanie strefy ruchu samochodowego na terenie miasta i gminy	2028 ok. 200 tys. zł	Redukcja ilości pojazdów w strefie wjazdu do ograniczonej strefy ruchu samochodowego.

Kampania edukacyjna promująca transport niskoemisyjny	2026-2027 ok. 17 tys. zł	- broszury edukacyjne - artykuły na stronie internetowej - wpisy na portalu społecznościowym - konkursy
Rozbudowa systemu „Wolsztyński rower miejski” (WRM)	2026-2027 ok. 100 tys. zł	dodatkowe stacje WRM
Montaż samoobsługowych stacji naprawy rowerów	2025-2026 ok. 50 tys. zł	5 szt.
Montaż solarnej wiaty rowerowej z ładowarką rowerów elektrycznych i hulajnóg	2025 ok. 50 tys. zł	1 szt.
Budowa wiat rekreacyjnych / rowerowych przy ścieżkach rowerowych: • Karpicko – Rostarzewo, • Niałek Wielki – Odra, • Berzyna – Stary Widzim, • Stary Widzim – Wroniawy, • Wolsztyn – Powodowo.	2026-2030 ok. 250 tys. zł	5 szt.
System do analizy pomiaru ruchu na ścieżkach rowerowych	2027-2028 ok. 40 tys. zł	1 kpl.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gminy

5. System wdrażania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

5.1. Podmioty zaangażowane w realizację Strategii

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 5.1 System instytucjonalny realizacji Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

Ramy prawne	• Rada Miejska Wolsztyn • Burmistrz Wolsztyna • Ustawodawstwo ponadkrajowe, krajowe i regionalne
Zarządzanie operacyjne	• Koordynator Strategii • Wydziały i jednostki Urzędu Miejskiego w Wolsztynie
Montaż finansowy	• Koordynator Planu • Skarbnik Wolsztyna • Partnerzy ponadlokalni i różni interesariusze
Zbieranie i dostarczanie danych	• Wydziały Urzędu Miejskiego i pozostałe gminne jednostki organizacyjne • Eksperti zewnętrzni
Monitoring i ewaluacja	• Koordynator Strategii • Rada Miejska w Wolsztynie • Burmistrz Wolsztyna
Otwarte rządy	• Mieszkańcy • Organizacje społeczne • Partnerzy ponadlokalni

Źródło: Opracowanie własne

5.2. Zasady realizacji i wdrażania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

Proponuje się następujące zasady implementacji Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn:

- **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.

5.3. Wdrażanie zapisów Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

Wspólny wysiłek wielu osób, które przyczyniły się do opracowania Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej zostanie zmarnowany, jeżeli zaproponowane w niniejszym dokumencie projekty nie będą realizowane.

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

Aby zaakceptowane przez Radę Miejską zapisy Strategii 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 miasta i gminy Wolsztyn organem tym będzie Burmistrz Wolsztyna, który będzie realizował powyższe zadania w dużej mierze poprzez pracowników wydziałów Urzędu Miejskiego w Wolsztynie.

Pracownicy odpowiedzialni za wdrażanie SZMM będą corocznie (do końca marca) przygotowywać sprawozdanie z realizacji Strategii 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 Burmistrza Wolsztyna na posiedzeniu Rady Miejskiej.

5.4. Monitoring Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

Monitoring to proces regularnego zbierania i analizowania informacji, dotyczących wdrażania SZMM, 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 odchyień, mogących wywoływać zahamowania w realizacji danego projektu lub jego zatrzymanie,
- **Realizm** – Monitorowanie musi być zgodne z realiami projektu. Wdrażający Strategię powinien dostrzegać przede wszystkim te elementy procesu, które świadczą o wydajności i jakości dostarczanych produktów,
- **Koordinacja informacji** – Monitorowanie musi być skoordynowane z tokiem pracy tak, aby nie wpływało na ich zahamowanie, ani też nie przeszkadzało w realizacji podejmowanych działań. Monitorowanie każdego z etapów projektu powinno wpływać na powodzenie całego projektu. Oceny, których dokonuje się w trakcie jego realizacji, powinny być znane członkom zespołu sterującego realizacją strategii, a w przypadku ujawnienia uchybień, należy podjąć działania, których celem będzie naprawienie błędów oraz zapobieżenie powstaniu podobnych sytuacji w przyszłości. Informacje płynące z prowadzonego monitoringu powinny docierać do wszystkich członków zespołu tak, aby umożliwić im właściwe podejmowanie decyzji dotyczących realizacji projektu,
- **Elastyczność monitorowania** – Mechanizm i sam proces monitorowania muszą być na tyle elastyczny, aby mógł szybko reagować na zachodzące zmiany. Również w przypadku dokonywania zmian i korekt projektu należy dbać o to, aby modyfikować system oceny w sposób dostosowany do zmieniających się oczekiwań w późniejszych etapach projektu.
- **Normatywność i operacyjność monitorowania** – Skuteczny system monitorowania w przypadku wykrycia uchybień i odchyień od przyjętych norm powinien wskazywać, jakie należy podjąć działania korygujące. W sposobie raportowania powinno być zastrzeżone, jakie działania należy podjąć w przypadku, kiedy zakładane w projekcie rezultaty nie zostają osiągnięte bądź ich jakość budzić będzie wątpliwość. W każdym projekcie należy wskazać, jakie działanie może podjąć odbiorca projektu, aby wyrównać dysproporcje i doprowadzić do realizacji założonego celu.

Monitoringiem w przypadku gminy Wolsztyn zajmować się będą pracownicy Urzędu Miejskiego. W przypadku identyfikacji poważnych problemów w realizacji któregoś

z projektów (mogących skutkować całkowitym lub częściowym niezrealizowaniem, albo opóźnieniem), pracownicy będą zgłaszali ten fakt Burmistrzowi 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.

5.5. Ocena skutków realizacji Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn (ewaluacja)

Ocena (ewaluacja) to spojrzenie na realizację Strategii 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 Strategii. 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 Strategię w trakcie jej realizacji, ale może skutkować nowymi projektami w nowej Strategii 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 Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej będą odpowiadać pracownicy Urzędu Miejskiego, przekazując raport do Burmistrza Wolsztyna, a następnie Radzie Miejskiej.

5.6. Korekty Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn

Zapisane w Strategii 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 Strategii powinny być wprowadzane nowe projekty i zadania, wynikające z pojawiających się możliwości (na przykład pozyskanie dodatkowych środków), bądź zgłaszanych potrzeb.

6. Spis Rysunków

Rysunek 2.1. Położenie miasta i gminy Wolsztyn w południowo-zachodniej Wielkopolsce ...	16
Rysunek 2.2. Gmina Wolsztyn z głównymi miejscowościami	17
Rysunek 2.3. Natężenie ruchu w godzinach porannych w rejonie ulic Dworcowa oraz 5 Stycznia	30
Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w godzinach porannych w rejonie ulic Żeromskiego, Gajewskich, Lipowej	30
Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w godzinach porannych w rejonie ulicy Żeromskiego	31
Rysunek 2.6. Sieć komunikacyjna miasta i gminy Wolsztyn	41
Rysunek 2.7. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Wolsztyn	53
Rysunek 2.8. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Wolsztyn (wariant z legendą)	54
Rysunek 2.9. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Wolsztyn (wariant ze statystykami)	55
Rysunek 2.10. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie wolsztyńskim	56
Rysunek 2.11. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie wolsztyńskim	57
Rysunek 2.12. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu wolsztyńskiego	59
Rysunek 2.13. Trasy regionalne przebiegające przez obszar gminy Wolsztyn	60
Rysunek 2.14. Strefa Płatnego Parkowania w mieście Wolsztyn – Podstrefa A	62
Rysunek 2.15. Strefa Płatnego Parkowania w mieście Wolsztyn – Podstrefa B	63
Rysunek 2.16. Strefa Płatnego Parkowania w mieście Wolsztyn – Podstrefa C	63
Rysunek 2.17. Lokalizacja stacji rowerowych na obszarze miasta i gminy Wolsztyn	66
Rysunek 2.18. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej	78
Rysunek 2.19. Czynniki wpływające na wybór środka transportu	79
Rysunek 2.20. Środek transportu w czasie wolnym	80
Rysunek 2.21. Czas dotarcia do przystanku w gminie Wolsztyn	81
Rysunek 2.22. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych	83
Rysunek 3.1. Porównanie scenariuszy rozwoju mobilności dla miasta i gminy Wolsztyn	104
Rysunek 4.1. Układ celów Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn	108
Rysunek 5.1 System instytucjonalny realizacji Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn	116

7. Spis Tabel

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców w 2023 roku	19
Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2020-2023.....	20
Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn	22
Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drogach krajowych (pomiar 2020/2021)	28
Tabela 2.5. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)	28
Tabela 2.6. Wykaz dróg ponadgminnych w mieście i gminie Wolsztyn.....	40
Tabela 2.7. Wykaz dróg w mieście i gminie Wolsztyn (w km).....	42
Tabela 2.8. Wykaz połączeń kolejowych w Wolsztynie	46
Tabela 2.9. Wykaz połączeń autobusowych w Wolsztynie	47
Tabela 2.10. Wykaz przystanków na terenie gminy Wolsztyn.....	48
Tabela 2.11. Wykaz odcinków ścieżek rowerowych w mieście i gminie Wolsztyn (w km).....	51
Tabela 2.12. Wykaz powiązań ponadlokalnych.....	58
Tabela 2.13. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Wolsztyn.....	77
Tabela 2.14. Czas dotarcia do różnych destynacji.....	78
Tabela 2.15. Środek transportu mieszkańców gminy Wolsztyn	79
Tabela 2.16. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców Wolsztyna	81
Tabela 2.17. Ocena komunikacji publicznej	82
Tabela 2.18. Ocena stanu infrastruktury.....	82
Tabela 2.19. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Wolsztyn.....	83
Tabela 2.20. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym.....	84
Tabela 4.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030	111
Tabela 4.2. Zadania inwestycyjne w Strategii zrównoważonej mobilności miejskiej.....	112

8. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy

ANKIETA

dla mieszkańców gminy Wolsztyn

Szanowni Państwo,

W imieniu Burmistrza Wolsztyna, zwracam się z uprzejmą prośbą o wypełnienie ankiety. Odpowiedzi pozwolą przygotować władzom gminy Wolsztyn Strategię zrównoważonej mobilności miejskiej (SZMM), zmierzającą do poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej, ograniczenia emisji CO₂ oraz ochrony środowiska naturalnego gminy. Posiadanie Strategii jest niezbędne dla ubiegania się przez gminę o środki unijne, między innymi na budowę ścieżek rowerowych. Ankieta jest anonimowa, wszystkie przekazane informacje zostaną wykorzystane wyłącznie do określenia problemów komunikacyjnych gminy, opracowania SZMM oraz studium wykonalności inwestycji transportowych dla gminy Wolsztyn i nie będą udostępniane publicznie. Opracowania będą zawierać jedynie zestawienia i wnioski z analizy zebranych informacji.

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

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	Pieszko	Rowerem	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

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

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie	Nie mam zdania
Kierowca samochodu					
Pasażer samochodu					
Rowerzysta					
Piesz					
Użytkownik hulajnogi elektr.					
Kierowca skutera/motocyklu					
Pasażer autobusu					
Pasażer pociągu					

9. Jakie miejsce w mieście uważa Pani/Pan za szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu?

.....

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

	Bardzo dobrze	Dobrze	Przeciętnie	Źle	Bardzo źle
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb					
Czas przejazdu					
Częstotliwość kursowania					
Punktualność pojazdów					
Komfort podróży					
Bezpieczeństwo podróży					
Koszt przejazdu					
Jakość i stan taboru					
Zatłoczenie w autobusach					
Lokalizację przystanków					
Przyjazność przystanków					
Wygodę przesiadek					
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami					
Dostępność informacji o przejazdach					

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

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

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

Zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej	
Zmniejszenie zatłoczenia w pojazdach komunikacji publicznej	
Poprawa jakości taboru komunikacji publicznej	
Bezpłatna komunikacja publiczna	
Wzrost kosztów eksploatacji samochodu	

Rozbudowa sieci dróg rowerowych	
Stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych	
Większa dostępność parkingów typu Park&Ride	
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	
Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych	
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej	
Montaż licznych stojaków rowerowych	
Usprawnienie Wolsztyńskiego Roweru Miejskiego	
Rozbudowa parkingów Bike & Ride	
Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki	
Inne (jakie?)	

14. Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Wolsztyna?
(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				

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

	Bardzo duże	Duże	Średnie	Małe	Bardzo małe
zintegrowany system zarządzania ruchem miejskim (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 miejskiej na temat rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdu za pomocą elektronicznych tablic zmiennej treści umieszczonych przy przystankach)					
zintegrowany system zarządzania transportem zbiorowym (poprawa warunków podróżowania, sterowanie ruchem ulicznym z priorytetem dla komunikacji zbiorowej – tzw. „zielona fala” dla autobusów, buspasy)					
zintegrowany system zarządzania służbami ratowniczymi (zintegrowany system obsługi wywołań alarmowych, który pozwala na natychmiastowe i równoczesne powiadomienie wszystkich służb, zarządzanie taborem pojazdów uprzywilejowanych)					

17. 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

18. Które z ulic/dróg położonych na terenie gminy Wolsztyn powinny być w pierwszej kolejności zmodernizowane? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

19. Na jakich odcinkach (w których miejscach) na terenie gminy Wolsztyn w pierwszej kolejności powinny być wybudowane ścieżki rowerowe? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

20. Gdzie na terenie gminy Wolsztyn powinny być wybudowane nowe miejsca parkingowe? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

21. Gdzie na terenie gminy Wolsztyn powinny być wybudowane nowe przystanki? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 postulaty)

22. Jakie zmiany należy wprowadzić w funkcjonującym obecnie systemie transportu publicznego gminy Wolsztyn, 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

„Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta i gminy Wolsztyn”, stanowiąca 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. Strategia została przyjęta uchwałą nr IX/85/2024 Rady Miejskiej w Wolsztynie z dnia 27 listopada 2024r.

W związku z obecnymi pracami nad dokumentacją aplikacyjną, mającą na celu złożenie wniosku o dofinansowanie projektu dotyczącego inwestycji w infrastrukturę transportu rowerowego oraz transportu zbiorowego na terenie gminy Wolsztyn, zaistniała konieczność wpisania planowanych działań do przedmiotowego dokumentu. Warunki naboru wniosków określają, iż wnioskowany zakres działań winien wynikać z odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego i mobilności miejskiej. Wobec powyższego katalog zadań inwestycyjnych został uzupełniony o:

- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi gminnej 569031P w m. Stara Dąbrowa wraz z oświetleniem drogowym,
- budowę oświetlenia wzdłuż ścieżki rowerowej Berzyna – Stary Widzim,
- budowę wiat przystankowych wzdłuż planowanych autobusowych linii komunikacji zbiorowej (Wolsztyn, Powodowo, Berzyna, Niałek Wielki, Karpicko, Nowe Tłoki, Komorowo, Chorzemin).
- budowę wiat rekreacyjnych / rowerowych przy ścieżkach rowerowych.

Ponadto, dokument uzupełniono o dodatkowe elementy, głównie w punktach 2.4, 2.5 i 3.

Biorąc powyższe pod uwagę, podjęcie niniejszej uchwały należy uznać za uzasadnione.

Przewodniczący Rady Miejskiej w Wolsztynie

Michał Maruszewski