

Projekt

z dnia 21 października 2025 r.
Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR XXIII/..../2025
RADY GMINY SIEDLEC**

z dnia 28 października 2025 r.

**w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla
Gminy Siedlec na lata 2025-2030.**

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153) Rada Gminy Siedlec uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec na lata 2025-2030, który stanowi załącznik do niniejszej Uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Siedlec.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMINY SIEDLEC NA LATA 2025-2030



Urząd Gminy Siedlec
ul. Zbąszyńska 17
64-212 Siedlec

Poznań, czerwiec 2025 rok

Urząd Gminy Siedlec

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel i zakres opracowania	4
1.2. Podstawa formalno-prawna	6
1.3. Powiązania z innymi dokumentami	7
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego	19
2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym	19
2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza	20
2.3. Analiza interesariuszy	25
2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności	25
2.3.2. Sposób organizowania badań społecznych	43
2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego	43
2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności	56
2.5.1. Infrastruktura transportowa	56
2.5.2. Transport publiczny	63
2.5.3. Infrastruktura rowerowa i ruch pieszny	66
2.5.4. Polityka parkingowa	75
2.5.5. Ruch pieszny	76
2.5.6. Transport towarów	79
2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	81
2.5.8. Intermodalność	85
2.5.9. Zarządzanie mobilnością	87
2.5.10. Logistyka miejska	90
2.5.11. Inteligentne systemy transportowe	94
2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego	97
3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego	116
4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Siedlec	125
4.1. Scenariusz zachowawczy - bazowy („business as usual”)	125

4.2.	Scenariusz aktywności mobilnej (mobilność zdrowa, dostępna i niskoemisyjna) ..	128
4.3.	Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)	130
4.4.	Wybór scenariusza.....	133
5.	Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej.....	136
5.1.	Wizja transportu i mobilności do 2030 roku	136
5.2.	Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami	138
5.3.	Zadania inwestycyjne	143
6.	System wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec	146
6.1.	Podmioty zaangażowane w realizację PZMM	146
6.2.	Zasady realizacji i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec.....	146
6.3.	Wdrażanie zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec 147	
6.4.	Monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec	148
6.5.	Ocena skutków realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec (ewaluacja)	150
6.6.	Korekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec	151
7.	Spis Rysunków.....	152
8.	Spis Tabel.....	153
9.	Załącznik - Kwestionariusz ankietowy	154

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność – koncepcja dla Gminy Siedlec

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec (PZMM) został stworzony jako strategiczne narzędzie planistyczne, określające długookresowe priorytety w obszarze mobilności, uwzględniające lokalną specyfikę społeczno-przestrzenną i gospodarczą. Dokument wspiera lokalne władze w realizacji celów związanych z ograniczeniem emisji zanieczyszczeń, zmniejszeniem ruchu samochodowego oraz popularyzacją alternatywnych form przemieszczania się. Najważniejsze cele PZMM to:

1. **Zwiększenie jakości życia mieszkańców:** Dzięki rozwojowi transportu pieszo - rowerowego i zbiorowego w gminie Siedlec możliwe będzie zmniejszenie problemów wynikających z intensywnego ruchu samochodowego, takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza czy kongestia drogowa, co pozytywnie wpłynie na zdrowie i komfort mieszkańców.
2. **Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu:** Strategia zakłada intensywny rozwój ekologicznych form transportu, w tym rowerów, pojazdów elektrycznych oraz poprawę efektywności transportu publicznego, co przełoży się na ograniczenie emisji CO₂ oraz ochronę unikatowych walorów przyrodniczych gminy, w tym obszarów leśnych i zbiorników wodnych.
3. **Racjonalizacja wydatków publicznych:** Zastosowanie zasad zrównoważonej mobilności pozwoli Gminie Siedlec na efektywniejsze wykorzystanie budżetu, ograniczając koszty związane z budową i utrzymaniem rozbudowanej infrastruktury drogowej, przy jednoczesnym inwestowaniu w ekonomicznie bardziej racjonalną infrastrukturę pieszo rowerową oraz transport zbiorowy.

4. **Podniesienie konkurencyjności gminy:** Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla mieszkańców, turystów oraz inwestorów przyczyni się do wzrostu atrakcyjności gminy Siedlec. Dobre warunki komunikacyjne, poprawiona przestrzeń publiczna oraz lepsza jakość środowiska życia stanowiąc będą istotny atut rozwojowy gminy na tle regionu.
5. **Lepsza dostępność komunikacyjna:** Strategia uwzględnia konieczność stworzenia inkluzywnego systemu transportowego, uwzględniającego potrzeby wszystkich grup społecznych, w tym seniorów, osób niepełnosprawnych oraz rodzin z dziećmi. Poprawa dostępności transportowej zapewni większą spójność społeczną i gospodarczą całego obszaru.
6. **Ograniczenie zatłoczenia i poprawa bezpieczeństwa ruchu:** Poprzez wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch oraz rozwój alternatyw dla samochodów osobowych strategia zakłada znaczące ograniczenie korków oraz wzrost bezpieczeństwa, redukując liczbę wypadków drogowych.
7. **Zgodność z krajowymi i unijnymi strategiami:** Strategia została opracowana zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu oraz krajowymi dokumentami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju, co umożliwi efektywne korzystanie ze wsparcia finansowego UE i krajowego na realizację proekologicznych projektów transportowych.
8. **Gotowość na przyszłe wyzwania:** Dzięki długofalowemu podejściu, gmina Siedlec będzie przygotowana na zmiany klimatyczne, wzrastające koszty energii oraz ewolucję demograficzną, zapewniając mieszkańcom stabilność systemu transportowego oraz jego elastyczność względem przyszłych potrzeb.

Zakres opracowania PZMM dla Gminy Siedlec obejmował szczegółowe działania, takie jak:

- Dokładną analizę istniejącego stanu infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego, wskazując potrzeby modernizacyjne i inwestycyjne.
- Badanie i analizę zachowań komunikacyjnych mieszkańców opartą na badaniach społecznych-ankietach mobilności.
- Zidentyfikowanie kluczowych barier rozwoju mobilności zrównoważonej, w tym ograniczeń infrastrukturalnych, organizacyjnych i społecznych.
- Analizę wpływu istniejącego systemu transportowego na środowisko lokalne, w tym pomiary emisji, hałasu i wpływu na tereny chronione.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec, przygotowany zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej (zalecenia (UE) 2023/550), obejmuje kompleksową wizję rozwoju mobilności do roku 2030. Dokument zawiera precyzyjne cele, jasno zdefiniowane

wskaźniki realizacji oraz działania inwestycyjne, organizacyjne, finansowe i promocyjne, które obejmują różne środki transportu, z naciskiem na ich integrację (multimodalność).

Dokumentacja formalno-prawna i nawiązania do innych dokumentów strategicznych (poziom unijny, krajowy, regionalny, lokalny) są spójne z celami klimatycznymi Unii Europejskiej oraz krajowymi strategiami zrównoważonego rozwoju, m.in.: Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego, Funduszami Europejskimi dla Wielkopolski 2021–2027 oraz Planem Transportowym Województwa Wielkopolskiego. PZMM dla Gminy Siedlec jest również ściśle skorelowany z celami lokalnej Strategii Rozwoju Gminy Siedlec na lata 2016-2030, wspierając jej realizację w obszarze infrastruktury, ochrony środowiska oraz rozwoju społeczno-gospodarczego, czyniąc gminę nowoczesnym i atrakcyjnym miejscem do życia i inwestowania.

1.2. Podstawa formalno-prawna

Dokument jest zgodny z podstawowymi przepisami krajowymi oraz wytycznymi Unii Europejskiej, tj.:

- **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 (2020)

Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (Sustainable and Smart Mobility Strategy), przyjęta przez Komisję Europejską w grudniu 2020 roku, zakłada kompleksową transformację sektora transportu w Unii Europejskiej. Dokument ten definiuje 82 działania, które mają doprowadzić do stworzenia systemu mobilności opartego na zasadach zrównoważonego rozwoju, odpornego na kryzysy i w pełni zintegrowanego z innymi sektorami gospodarki. Kluczowymi celami są: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, rozwój transportu publicznego i aktywnego, wzmocnienie cyfryzacji oraz uczynienie transportu dostępnym dla wszystkich obywateli UE.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec odpowiada bezpośrednio na wyzwania określone w strategii, realizując lokalnie wiele z jej celów. Poprzez planowaną rozbudowę infrastruktury pieszo-rowerowej, utworzenie punktów przesiadkowych i węzłów transportowych (P&R, B&R), rozwój transportu zbiorowego oraz docelowe wdrażanie ITS, plan ten wzmacnia integrację różnych środków transportu, wspiera zeroemisyjne formy przemieszczania się oraz umożliwia mieszkańcom gminy – w tym dzieciom, osobom starszym i osobom o ograniczonej mobilności – korzystanie z mobilności jako prawa podstawowego.

Dodatkowo, strategia UE zakłada konieczność zmiany kultury mobilnościowej, co w gminie Siedlec realizowane będzie poprzez działania informacyjne, promocyjne i edukacyjne. Dzięki temu PZMM dla Gminy Siedlec nie tylko reaguje na obecne potrzeby mieszkańców, ale także aktywnie kształtuje postawy proekologiczne i wzmacnia świadomość społeczną na temat zrównoważonego transportu.

2. Europejski Zielony Ład (European Green Deal)

Europejski Zielony Ład to kluczowy projekt polityki klimatycznej i środowiskowej UE, którego nadrzędnym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. W ramach Zielonego Ładu sektor transportu – będący jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych – ma zostać poddany gruntownej transformacji. Zielony Ład zakłada promowanie elektromobilności, ograniczanie ruchu samochodowego, rozwój transportu

publicznego i aktywnego, inwestycje w zieloną infrastrukturę oraz szeroką kampanię edukacyjną.

PZMM dla Gminy Siedlec realizuje założenia Zielonego Ładu poprzez wielotorowe działania: planuje rozwój infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, wspiera transport zbiorowy, inwestuje w energooszczędne technologie (m.in. oświetlenie LED) oraz wdraża inicjatywy wspierające elektromobilność. Jednocześnie zakłada prowadzenie kampanii informacyjnych i promocyjnych na rzecz zmiany postaw komunikacyjnych mieszkańców, co stanowi odpowiedź na cele społeczne Zielonego Ładu.

Warto podkreślić, że Zielony Ład zakłada także sprawiedliwą transformację – oznacza to, że działania klimatyczne powinny przynosić korzyści wszystkim regionom, także wiejskim. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec obejmujący inwestycje w mobilność mieszkańców obszarów peryferyjnych i mniejszych miejscowości, doskonale realizuje tę zasadę, przeciwdziałając wykluczeniu transportowemu i poprawiając jakość życia na terenach pozamiejskich.

3. NextGenerationEU

NextGenerationEU to europejski program odbudowy po pandemii COVID-19, którego kluczowym komponentem jest Fundusz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Program ten wspiera transformację ekologiczną i cyfrową gospodarki oraz zwiększenie odporności społecznej i instytucjonalnej państw członkowskich.

PZMM dla Gminy Siedlec wpisuje się w cele tego programu poprzez:

- Tworzenie nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych opartych na zasadach zrównoważonego rozwoju.
- Przygotowanie infrastruktury transportowej do wyzwań klimatycznych i środowiskowych.
- Wzmacnianie integracji terytorialnej i cyfrowej przez planowane wdrożenia ITS oraz poprawę dostępności transportowej gminy.
- Poprzez inwestycje w infrastrukturę niskoemisyjną (ścieżki rowerowe, przystanki, parkingi P&R), modernizację przestrzeni publicznych, działania promocyjne i edukacyjne oraz wsparcie dla rozwoju elektromobilności. PZMM dla Gminy Siedlec może stać się narzędziem efektywnego pozyskiwania środków z instrumentów unijnych wspierających odbudowę i odporność.

4. Dyrektywa 2023/550/UE w sprawie Mobilności Miejskiej

Dyrektywa 2023/550/UE ustanawia wspólne ramy przygotowywania i wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w państwach członkowskich UE. Podkreśla konieczność planowania mobilności w sposób zintegrowany, partycypacyjny i uwzględniający cele

klimatyczne, środowiskowe oraz społeczne. Dokument wskazuje, że planowanie transportowe powinno być spójne z polityką przestrzenną i obejmować pełen zakres form mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec został przygotowany zgodnie z tymi założeniami. Uwzględnia zarówno aspekt integracji transportu pieszo-rowerowego, publicznego i indywidualnego, jak i potrzebę analiz potrzeb mieszkańców. Ponadto plan odpowiada na wymogi dyrektywy dotyczące redukcji emisji, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz promowania sprawiedliwości społecznej poprzez eliminowanie barier w dostępie do transportu.

Szczególnie istotna z perspektywy Gminy Siedlec jest możliwość wdrażania PZMM jako dokumentu o charakterze strategiczno-operacyjnym, który realnie wpływa na kształt inwestycji lokalnych, ich kolejność oraz sposób finansowania – zgodnie z duchem dyrektywy.

5. Dyrektywa 2008/50/EC w sprawie Jakości Powietrza

Dyrektywa 2008/50/EC zobowiązuje państwa członkowskie do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, szczególnie w kontekście obszarów miejskich i obszarów, gdzie jakość powietrza przekracza dopuszczalne normy. Szczególny nacisk kładziony jest na emisję z sektora transportowego i potrzebę zastępowania pojazdów spalinowych przez alternatywne środki przemieszczania się.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec odnosi się do celów tej dyrektywy poprzez promowanie środków transportu o niskiej i zerowej emisji, rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej oraz poprawę warunków dla korzystania z transportu publicznego. Dodatkowo, działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej (np. modernizacja oświetlenia) oraz wdrażanie zielonych rozwiązań infrastrukturalnych będą miały bezpośredni wpływ na jakość powietrza w gminie.

Poprawa jakości powietrza to nie tylko obowiązek, ale również szansa na poprawę zdrowia i komfortu życia mieszkańców. Planując przestrzeń bardziej przyjazną pieszym i rowerzystom, Gmina Siedlec odpowiada na rosnące potrzeby mieszkańców związane ze zdrowym stylem życia, estetyką otoczenia oraz klimatem społecznym.

6. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne 2021–2027

Europejska Polityka Spójności stanowi główny instrument inwestycyjny UE na rzecz rozwoju regionalnego i wyrównywania różnic terytorialnych. W perspektywie 2021–2027 znaczna część środków kierowana jest na rozwój infrastruktury transportowej, zwłaszcza niskoemisyjnej, zintegrowanej i bezpiecznej. Duży nacisk kładziony jest na wspieranie obszarów wiejskich i peryferyjnych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec jest w pełni zgodny z celami tej polityki. Poprzez wskazanie priorytetów inwestycyjnych, takich jak: rozbudowa sieci dróg

lokalnych i tras rowerowych, modernizacja oświetlenia, poprawa dostępności przystankowej oraz budowa punktów przesiadkowych – plan staje się operacyjnym narzędziem absorpcji funduszy strukturalnych. Umożliwia też tworzenie projektów partnerskich oraz planowanie etapowego wdrażania zintegrowanych działań komunikacyjnych w perspektywie długofalowej.

7. Agenda 2030 i Cele Zrównoważonego Rozwoju (SDGs)

Agenda 2030, przyjęta przez ONZ i wdrażana przez Unię Europejską, określa 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju. W kontekście mobilności lokalnej szczególne znaczenie mają:

- Cel 11: Zrównoważone miasta i społeczności – zakładający m.in. bezpieczny dostęp do systemów transportu,
- Cel 13: Działania na rzecz klimatu – zmniejszenie emisji transportowych i adaptacja do zmian klimatu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec wspiera realizację tych celów przez poprawę dostępności, bezpieczeństwa i efektywności systemu transportowego. Szczególnie ważne są tu działania umożliwiające mieszkańcom równy dostęp do infrastruktury komunikacyjnej, niezależnie od ich miejsca zamieszkania czy statusu społecznego. Promowanie transportu niezmotywowanego i niskoemisyjnego oraz planowanie mobilności w duchu partycypacji i integracji społecznej dowodzą, że plan ten może być skutecznym narzędziem realizacji globalnych celów zrównoważonego rozwoju na poziomie lokalnym.

Poziom krajowy

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec jest dokumentem nie tylko o charakterze lokalnym, ale jednocześnie stanowi ważny instrument wdrażania priorytetów polskiej polityki transportowej, energetycznej, przestrzennej i środowiskowej. Gmina Siedlec jako gmina wiejska z rozproszoną strukturą osadniczą stoi przed szeregiem wyzwań związanych z dostępnością komunikacyjną, ograniczeniem zależności od transportu indywidualnego oraz poprawą bezpieczeństwa i komfortu codziennego przemieszczania się mieszkańców. Kluczowe dokumenty strategiczne przyjęte na poziomie krajowym definiują kierunki transformacji systemów mobilności w Polsce – od dekarbonizacji transportu, przez walkę z wykluczeniem komunikacyjnym, po rozwój infrastruktury przyjaznej środowisku i ludziom. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec, odpowiadając na te wyzwania, wpisuje się w następujące dokumenty krajowe.

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SRT) do 2030 roku, przyjęta przez Ministerstwo Infrastruktury, wyznacza długofalową wizję budowy spójnego, dostępnego,

ekologicznego i efektywnego systemu transportowego w Polsce. Dokument ten zakłada fundamentalną zmianę w podejściu do mobilności, traktując ją jako narzędzie podnoszenia jakości życia mieszkańców, wzmacniania rozwoju regionalnego oraz walki z negatywnymi skutkami emisji z sektora transportowego. Szczególną uwagę poświęca się tu promowaniu środków transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego oraz integracji różnych form przemieszczania się.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec wspiera realizację kluczowych celów SRT poprzez działania, które umożliwiają przesiadkę z transportu indywidualnego na alternatywne, bardziej zrównoważone środki. Rozbudowa infrastruktury rowerowej, budowa nowych chodników, poprawa infrastruktury przystankowej, tworzenie punktów przesiadkowych (P&R, B&R), a także planowane działania z zakresu poprawy oferty publicznego transportu zbiorowego to inicjatywy, które bezpośrednio wspierają ideę budowy systemu dostępnej, bezpiecznej i ekologicznej mobilności. Szczególnie ważny w kontekście gmin wiejskich jest również aspekt eliminacji wykluczenia transportowego – dzięki planowanym inwestycjom zwiększy się szansa mieszkańców mniejszych i oddalonych miejscowości na dostęp do edukacji, usług, rynku pracy i życia społecznego.

SRT kładzie również nacisk na innowacyjność oraz nowoczesne zarządzanie mobilnością. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec, poprzez zapowiedź wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS), rozwój informacji pasażerskiej i cyfrowych rozwiązań wspierających zarządzanie ruchem, wpisuje się w założenia budowy nowoczesnego, cyfrowego systemu mobilności, dostosowanego do potrzeb XXI wieku.

2. Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM)

Krajowa Polityka Miejska 2030 jest dokumentem programowym, który – mimo że koncentruje się na obszarach miejskich – w coraz większym stopniu uwzględnia również konieczność współpracy funkcjonalnej z gminami wiejskimi i podmiejskimi. Zgodnie z założeniami KPM, zrównoważony rozwój mobilności ma odbywać się poprzez ograniczanie ruchu samochodowego, rozwój sieci alternatywnych form transportu, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uporządkowane planowanie przestrzenne wspierające mobilność zbiorową i aktywną.

W tym kontekście Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec spełnia szereg postulatów KPM. Przede wszystkim, działania planowane w ramach PZMM przyczyniają się do kształtowania lokalnego systemu mobilności opartego na transporcie zbiorowym, pieszym i rowerowym jako preferowanych formach przemieszczania się. Budowa i modernizacja infrastruktury chodnikowej i rowerowej, wdrożenie zasad zintegrowanego planowania przestrzennego (np. lokalizacja punktów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków), a także zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego przyczyniają się do zmniejszenia presji samochodowej i poprawy jakości życia.

Dodatkowo, działania w ramach PZMM wpływają na przestrzenną integrację gminy z większymi ośrodkami miejskimi – takimi jak Wolsztyn czy Leszno – umożliwiając mieszkańcom łatwiejsze korzystanie z ponadlokalnej oferty edukacyjnej, usługowej i rynku pracy. Poprawa powiązań funkcjonalnych wpisuje się w koncepcję metropolizacji i wzmacniania obszarów funkcjonalnych, która jest jednym z podstawowych kierunków polityki miejskiej państwa.

3. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)

SOR to szeroki plan rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, zakładający m.in. ograniczenie dysproporcji rozwojowych pomiędzy regionami, wsparcie dla innowacji, zwiększenie produktywności i przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom demograficznym. W sferze mobilności dokument ten zakłada poprawę dostępności transportowej obszarów wiejskich, rozwój nowoczesnej infrastruktury oraz zwiększenie efektywności energetycznej systemów transportowych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec wpisuje się w założenia SOR poprzez wdrażanie działań sprzyjających poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej gminy. Inwestycje w rozbudowę dróg lokalnych, chodników, ścieżek rowerowych oraz punktów przesiadkowych zwiększają szanse mieszkańców na aktywne uczestnictwo w życiu społecznym i gospodarczym. Równocześnie planowane działania na rzecz rozwoju mobilności niskoemisyjnej oraz wdrażania energooszczędnych technologii w przestrzeni publicznej (np. oświetlenie LED, ITS) wspierają cele SOR związane z zieloną transformacją.

SOR kładzie również nacisk na wdrażanie innowacji w jednostkach samorządu terytorialnego. PZMM dla Gminy Siedlec, zakładając rozwój cyfrowych narzędzi zarządzania mobilnością oraz inteligentnych systemów wspomagających transport zbiorowy, przyczynia się do budowania lokalnych kompetencji w zakresie zarządzania nowoczesnym systemem transportowym.

4. Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku (PEP2040)

Polityka Energetyczna Polski 2040 (PEP2040) to fundamentalny dokument rządowy wyznaczający ramy transformacji energetycznej Polski w kierunku niskoemisyjnej, bezpiecznej i nowoczesnej gospodarki energetycznej. Dokument ten odnosi się także do sektora transportu, wskazując potrzebę zwiększenia efektywności energetycznej, rozwoju elektromobilności oraz stopniowego ograniczania zależności od paliw kopalnych. Jednym z filarów PEP2040 jest właśnie dekarbonizacja transportu jako kluczowy krok w kierunku osiągnięcia neutralności klimatycznej.

W kontekście PEP2040, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec odgrywa ważną rolę jako lokalne narzędzie realizacji transformacji energetycznej w sektorze transportu. Poprzez planowaną modernizację infrastruktury drogowej, instalację energooszczędnego oświetlenia ulicznego, rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego

oraz tworzenie warunków do przyszłej obsługi pojazdów elektrycznych, PZMM wspiera cele określone w PEP2040. W dłuższej perspektywie planowane jest także wdrażanie rozwiązań opartych o systemy inteligentnego zarządzania energią i ruchem drogowym, które zwiększą efektywność funkcjonowania systemu mobilności.

5. Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu 2021–2030 (KPEiK)

Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu (KPEiK) to dokument implementujący cele unijnego pakietu „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków” na poziomie krajowym. W odniesieniu do transportu KPEiK zakłada znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, promowanie elektromobilności i transportu niskoemisyjnego, poprawę efektywności energetycznej oraz rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej i wiejskiej.

PZMM dla Gminy Siedlec przyczynia się do realizacji tych założeń poprzez działania o charakterze infrastrukturalnym i systemowym: rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej, poprawę warunków dla transportu zbiorowego, modernizację oświetlenia w przestrzeni publicznej, a także planowane wdrożenie systemów ITS i elementów inteligentnego zarządzania transportem. Wdrożenie tych działań zmierza do ograniczenia udziału transportu spalinowego w codziennych podróżach oraz poprawy efektywności energetycznej całego systemu komunikacyjnego gminy.

6. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 1289) jest podstawowym aktem prawnym regulującym rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych i innych rozwiązań niskoemisyjnych w transporcie. Ustawa nakłada obowiązki na samorządy m.in. w zakresie planowania sieci ładowania, promowania flot zeroemisyjnych oraz tworzenia stref czystego transportu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec w pełni uwzględnia kierunki rozwoju wskazane w ustawie. Choć obecnie gmina nie posiada obowiązku tworzenia stref czystego transportu, działania takie jak planowanie punktów przesiadkowych, promowanie mobilności rowerowej i planowane przygotowanie do rozwoju infrastruktury ładowania rowerów i pojazdów elektrycznych, pokazują gotowość gminy do realizacji wyzwań stojących przed JST w kontekście dekarbonizacji transportu.

7. Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP)

Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP) określa zestaw działań naprawczych i zapobiegawczych mających na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza, w szczególności pochodzących z sektora transportu i ogrzewania indywidualnego. W zakresie

mobilności, KPOP promuje rozwój zrównoważonych środków transportu, ograniczenie ruchu samochodowego oraz wspieranie rozwiązań przyjaznych środowisku.

PZMM dla Gminy Siedlec odpowiada na te postulaty w sposób systemowy i długofalowy. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, ograniczanie potrzeby korzystania z transportu indywidualnego poprzez tworzenie alternatyw (P&R, B&R, transport publiczny), działania promocyjne i edukacyjne na rzecz zmiany nawyków transportowych – to wszystko sprzyja poprawie jakości powietrza na poziomie lokalnym. Zmniejszenie emisji komunikacyjnych wpisuje się w szersze działania podejmowane przez gminę w obszarze środowiskowym i zdrowotnym.

Poziom regionalny:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla Gminy Siedlec to dokument, który – poza zgodnością z politykami unijnymi i krajowymi – silnie koresponduje z założeniami strategicznymi Województwa Wielkopolskiego. Region ten, będąc jednym z bardziej rozwiniętych w kraju, równocześnie zmagają się z wyzwaniami typowymi dla rozległych obszarów wiejskich i peryferyjnych: zróżnicowaną dostępnością transportową, nierównym poziomem rozwoju infrastruktury drogowej oraz rosnącym obciążeniem środowiskowym. PZMM dla Gminy Siedlec – jako kompleksowy dokument planistyczny – doskonale wpisuje się w ramy rozwojowe wyznaczone przez najważniejsze dokumenty regionalne. Odwołuje się do ich celów w sposób konkretny i praktyczny, tworząc pomost między wizją rozwoju regionu a rzeczywistością funkcjonowania lokalnych społeczności.

1. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030 (SRRW 2030)

SRWW 2030 stanowi nadrzędny dokument programowy dla regionu, który wyznacza kluczowe priorytety rozwojowe. Jednym z nich jest zapewnienie spójności terytorialnej oraz zrównoważony rozwój sieci transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wiejskich i mniej zurbanizowanych. Strategia akcentuje potrzebę zapewnienia mieszkańcom możliwości sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się w celach edukacyjnych, zawodowych i usługowych, a także ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

PZMM dla Gminy Siedlec odpowiada na te potrzeby w sposób wielowymiarowy. Po pierwsze – zakłada poprawę dostępności poprzez rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, modernizację ciągów drogowych oraz stworzenie warunków do bardziej efektywnego funkcjonowania transportu publicznego. Po drugie – wzmacnia powiązania funkcjonalne w skali powiatowej i regionalnej, ułatwiając dojazd do ośrodków takich jak Wolsztyn, Leszno czy Poznań. Po trzecie – kładzie nacisk na ograniczenie emisji i poprawę jakości powietrza poprzez inwestycje w rozwiązania niskoemisyjne.

Zgodnie z duchem SRWW 2030, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec traktuje mobilność nie jako cel sam w sobie, lecz jako narzędzie przeciwdziałania wykluczeniu, wspierania integracji społecznej i podnoszenia jakości życia. Poprzez dbałość o spójność terytorialną i tworzenie dostępnej infrastruktury w każdej części gminy, PZMM realnie realizuje ideę Wielkopolski dostępnej dla wszystkich mieszkańców, niezależnie od miejsca zamieszkania.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW)

PZPWW pełni rolę ramowego dokumentu planistycznego, który wyznacza długoterminową wizję zagospodarowania przestrzeni w regionie. Kładzie nacisk na równoważenie rozwoju funkcji osadniczych, gospodarczych i przyrodniczych. W zakresie transportu promuje rozwój powiązań funkcjonalnych, wzmocnienie mobilności codziennej, integrację form transportu oraz ochronę zasobów środowiskowych i krajobrazowych przed presją infrastrukturalną.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec doskonale wpisuje się w te ramy. Z jednej strony – rozwija infrastrukturę wspierającą codzienne potrzeby mieszkańców: chodniki, bezpieczne przejścia, ścieżki rowerowe, dostępne przystanki, punkty przesiadkowe. Z drugiej – wdraża rozwiązania planistyczne zgodne z zasadami ładu przestrzennego i ochrony środowiska: inwestycje nie są kierowane w rejony szczególnie wrażliwe przyrodniczo, a planowanie tras uwzględnia konieczność minimalizacji barier ekologicznych.

Dzięki integracji aspektów przestrzennych, środowiskowych i infrastrukturalnych, PZMM staje się narzędziem praktycznego wdrażania PZPWW na poziomie lokalnym. Gmina Siedlec zyskuje instrument pozwalający jej nie tylko reagować na potrzeby mieszkańców, ale i wspierać cele porządku przestrzennego regionu, takie jak rozwój harmonijny, ekologiczny i zintegrowany.

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

FEW 2021–2027 to regionalny program operacyjny finansujący działania w ramach polityki spójności UE. Kluczowe obszary wsparcia obejmują rozwój zrównoważonego transportu, mobilności niskoemisyjnej, infrastruktury publicznej oraz inteligentnych systemów zarządzania. Szczególne znaczenie mają także działania na rzecz poprawy dostępności terenów oddalonych i marginalizowanych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec przygotowuje gminę do skutecznego korzystania z funduszy unijnych poprzez:

- Wskazanie kluczowych obszarów interwencji: transport aktywny, transport zbiorowy, bezpieczeństwo drogowe.
- Zaplanowanie konkretnych typów inwestycji: trasy rowerowe, przystanki, punkty P&R i B&R, oświetlenie energooszczędne.

- Uwzględnienie aspektów zarządczych i promocyjnych: ITS, kampanie edukacyjne, działania informacyjne.

Dzięki temu dokumentowi, gmina może w sposób uporządkowany i strategiczny przygotowywać projekty, które będą nie tylko technicznie gotowe do realizacji, ale również formalnie zgodne z priorytetami FEW. PZMM staje się w tym kontekście narzędziem absorpcji środków oraz budowania trwałych efektów rozwojowych w perspektywie lat 2025–2030 i dłuższej.

4. Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego

Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego stanowi dokument operacyjny, który określa strukturę systemu transportowego i jego pożądany rozwój. Podstawowe cele to: poprawa integracji środków transportu, wzrost roli transportu zbiorowego i aktywnego, podniesienie bezpieczeństwa oraz zapewnienie dostępności mieszkańcom wszystkich części regionu.

PZMM dla Gminy Siedlec koresponduje z tym dokumentem zarówno w warstwie strategicznej, jak i wdrożeniowej. Wskazuje potrzebę:

- Wzmacniania roli transportu publicznego poprzez nowe połączenia i lepsze warunki przesiadkowe.
- Rozwijania infrastruktury aktywnej mobilności w całej gminie – z uwzględnieniem ciągłości i bezpieczeństwa tras.
- Integracji środków transportu (pieszy, rower, autobus, samochód) dzięki systemom przesiadkowym.
- Zarządzania mobilnością na poziomie lokalnym poprzez narzędzia cyfrowe i działania organizacyjne.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec przekłada ogólne cele wojewódzkie na konkretne zadania i interwencje w kontekście gminy wiejskiej. Pokazuje, jak można skutecznie tworzyć lokalną sieć mobilności, która będzie spójna z siecią regionalną i pozwoli mieszkańcom gminy korzystać w pełni z zasobów metropolitalnych i powiatowych. PZMM działa tu jako narzędzie integracji horyzontalnej i pionowej, wpisujące się w regionalne ambicje budowy Wielkopolski nowoczesnej, zielonej i dostępnej.

Poziom lokalny:

Strategia Rozwoju Gminy Siedlec na lata 2016–2030 w wielu aspektach pokrywa się z celami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec na lata 2025-2030. Oba dokumenty podkreślają zrównoważony rozwój transportu jako klucz do poprawy jakości życia mieszkańców oraz spójności terytorialnej regionu. Poniżej przedstawiono główne obszary zgodności strategii gminy z planem mobilności gminy:

- **Infrastruktura transportowa:** Strategia Rozwoju Gminy Siedlec kładzie duży nacisk na rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej. W odpowiedzi na potrzeby mieszkańców gmina priorytetowo traktuje remonty i budowę dróg lokalnych oraz towarzyszącej infrastruktury drogowej. Plan mobilności gminy również przewiduje poprawę stanu sieci transportowej – obejmuje to inwestycje w układ drogowy, które usprawniają ruch lokalny i ponadlokalny. W efekcie oba dokumenty dążą do stworzenia spójnej, nowoczesnej sieci drogowej, zwiększającej bezpieczeństwo i płynność ruchu.
- **Dostępność przestrzenna:** Zarówno strategia gminy, jak i plan mobilności, koncentrują się na likwidowaniu barier w dostępie do transportu. W diagnozie strategii Rozwoju Gminy Siedlec wskazano słabe powiązania komunikacyjne wewnątrz gminy oraz z sąsiednimi samorządami (niedostateczna oferta transportu zbiorowego). Plan mobilności odpowiada na ten problem, zakładając integrację sieci transportu publicznego i poprawę połączeń między gminami, aby zapobiegać wykluczeniu transportowemu. Oba dokumenty są więc zgodne w celu zwiększenia dostępności.
- **Ochrona środowiska:** Zarówno strategia, jak i plan mobilności uwzględniają dbałość o środowisko naturalne jako fundament działań. Wizja rozwoju Gminy Siedlec akcentuje „aktywnie chronione środowisko naturalne” jako jeden z wyróżników gminy, a wśród warunków dobrego życia mieszkańców wymienia czyste powietrze i wodę. Plan zrównoważonej mobilności także stawia na rozwiązania proekologiczne – promuje redukcję emisji z transportu, energooszczędne technologie (np. oświetlenie uliczne LED modernizowane już w gminie Siedlec) oraz rozwój niskoemisyjnych form transportu. Tym samym cele gminy w zakresie ochrony klimatu i jakości środowiska są spójne z założeniami planu mobilności, który traktuje zrównoważony transport jako narzędzie poprawy stanu środowiska.
- **Usługi społeczne:** Strategia Rozwoju Gminy Siedlec zakłada zapewnienie wysokiego poziomu usług społecznych i ich dostępność dla mieszkańców. Oznacza to m.in. rozwój infrastruktury edukacyjnej, opieki zdrowotnej, kultury czy rekreacji na terenie gminy. Plan mobilności uzupełnia ten cel poprzez wskazanie rozwiązań transportowych zwiększających dostęp mieszkańców do tych usług – np. lepsze połączenia drogowe i komunikacyjne umożliwiające dojazd do szkół, ośrodków zdrowia czy instytucji kultury na obszarze całego powiatu. Oba dokumenty zgodnie dążą do tego, aby żaden mieszkaniec – niezależnie od miejsca zamieszkania – nie był pozbawiony możliwości korzystania z podstawowych usług publicznych z powodu braku transportu.
- **Integracja społeczna:** W misji rozwoju gminy Siedlec podkreślono wspieranie aktywności mieszkańców oraz integracji społeczno-kulturalnej. Strategia lokalna promuje inicjatywy sprzyjające włączeniu społecznemu – od wydarzeń kulturalnych po inwestycje w świetlice i przestrzeń publiczną – rozumiejąc, że spójna społecznie gmina to taka, gdzie mieszkańcy mogą się swobodnie przemieszczać i spotykać. Plan mobilności również uwzględnia aspekt integracji, skupiając się na zapewnieniu dostępnego transportu dla osób o ograniczonej mobilności (np. seniorów, młodzieży, osób niezmotywowanych), co zmniejsza wykluczenie społeczne. Wspólnym mianownikiem jest więc dążenie do zbliżenia ludzi – strategia poprzez działania społeczne, a plan

poprzez dostępność transportową – co razem buduje bardziej zintegrowaną społeczność lokalną.

- **Wspieranie mobilności aktywnej:** Priorytety inwestycyjne Gminy Siedlec wyraźnie wskazują na promocję ruchu pieszego i rowerowego. Aż 55,8% mieszkańców w badaniu ankietowym uznało budowę ścieżek pieszo-rowerowych za najważniejsze działanie, wyprzedzając nawet potrzebę modernizacji dróg. Strategia odpowiada na to oczekiwanie szeregiem projektów – od budowy nowych chodników po wytyczanie tras rowerowych – co ma zachęcać do mobilności aktywnej na co dzień. Plan zrównoważonej mobilności jest zbieżny z tym kierunkiem: promuje infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów oraz kształtowanie nawyków transportowych sprzyjających zdrowiu i środowisku. Obydwa dokumenty zgodnie traktują mobilność aktywną jako kluczowy element zrównoważonego systemu transportowego, integrując go z innymi formami przemieszczania się.

Podsumowanie: Strategia Rozwoju Gminy Siedlec na lata 2016–2030 wykazuje wysoki stopień zgodności z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec na lata 2025-2030. Spójność celów – od inwestycji w infrastrukturę transportową po troskę o środowisko i inkluzję społeczną – świadczy o zharmonizowanym podejściu lokalnych władz do planowania rozwoju. Lokalna strategia i zrównoważony plan mobilności wzajemnie się uzupełniają, tworząc jednolitą wizję działań na rzecz zrównoważonej mobilności i poprawy dostępności przestrzennej. Dzięki temu Gmina Siedlec realizuje swoje priorytety w sposób komplementarny z polityką transportową gminy wzmacniając skuteczność wdrażania założonych inicjatyw.

2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

Strategia zrównoważonej mobilności miejskiej została opracowana dla obszaru funkcjonalnego, który pokrywa swoim zasięgiem obszar gminy Siedlec. Rdzeniem obszaru funkcjonalnego jest miejscowość Siedlec, będąca siedzibą władz gminy.

Gmina Siedlec położona jest na w zachodniej części Wielkopolski i stanowi jedną z trzech gmin tworzących powiat wolsztyński (Rysunek 2.1.).

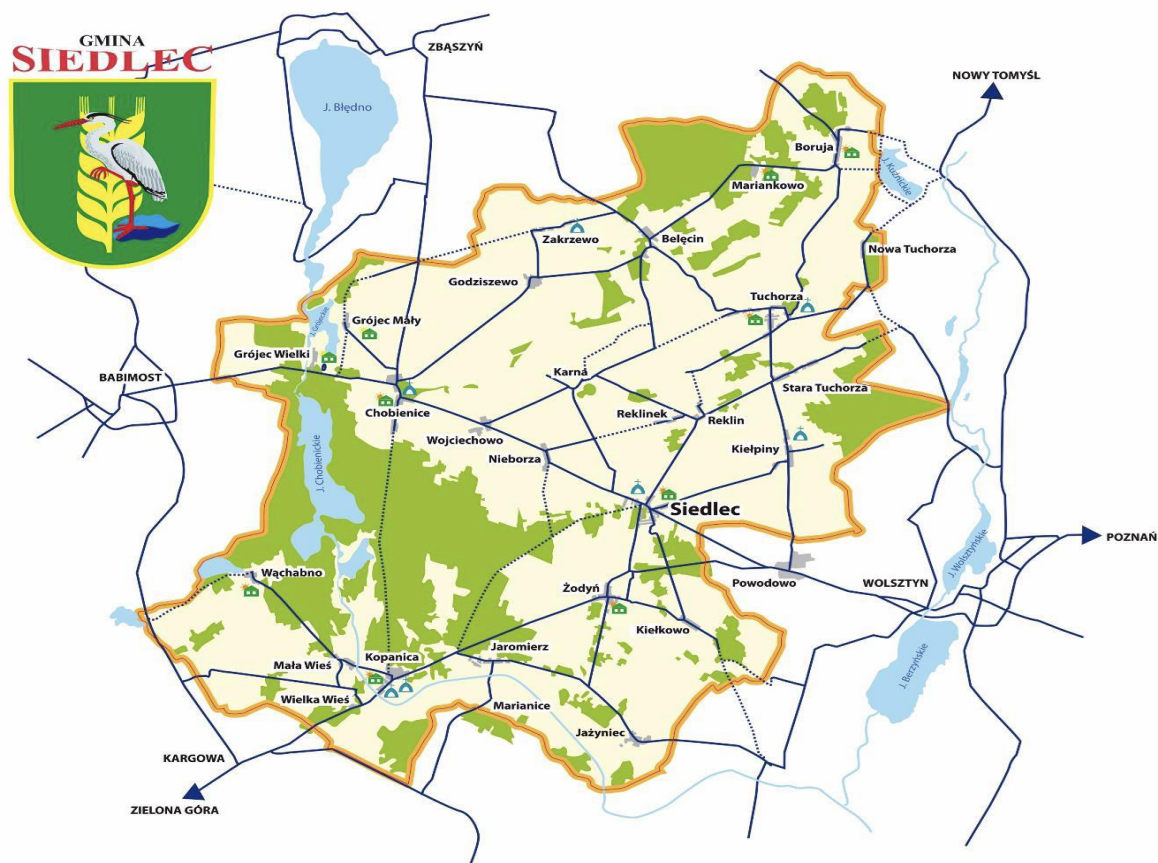
Rysunek 2.1. Położenie gminy Siedlec w Wielkopolsce



Źródło: Urząd Gminy w Siedlcu, 2025

Gminę Siedlec tworzy 25 sołectw, obejmujących 26 wsi. Sieć osadnicza kształtowała się tutaj w okresie kilkuset lat na bazie naturalnych warunków przyrodniczych. Główne tereny zasiedlone znajdują się wokół miejscowości Bełecin, Chobienice, Kopanica, Siedlec, Tuchorza i Żodyń. Gmina zajmuje ok. 205 km² (Rysunek 2.2).

Rysunek 2.2. Gmina Siedlec z miejscowościami



Źródło: Raport o stanie Gminy 2023

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Bogactwem gminy są jej walory przyrodnicze: lasy, jeziora, ciekawe krajobrazy, urokliwe zakątki o polodowcowej rzeźbie terenu, pozwalające na rozwój turystyki. Wśród nich wytyczono trasy i szlaki piesze, rowerowe, kajakowe. Rozwinięta baza agroturystyczna pozwala na wypoczynek zarówno w ciszy jak i w aktywnych formach. Właściciele obiektów oferują domową kuchnię, zdrowe wiejskie produkty. Wielość jezior z pewnością zadowoli wędkarzy i entuzjastów sportów wodnych. Miejskowe lasy obfitują w grzyby. Na terenie gminy znajduje się wiele oryginalnych pomników przyrody, rezerwat oraz ścieżki przyrodnicze. Do głównych branż działalności gospodarczej należy transport, usługi budowlane, mechanika pojazdowa i handel.

Demografia

Liczba mieszkańców gminy Siedlec na dzień 7 kwietnia 2025 roku wyniosła 12.435 (Tabela 2.1.).

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców (stan na 07.04.2025 roku)

LP	MIEJSCOWOŚĆ	OGÓŁEM
1	Belęcin	640
2	Boruja	417
3	Chobienice	1230
4	Godziszewo	277
5	Grójec Mały	160
6	Grójec Wielki	150
7	Jaromierz	543
8	Jażyniec	487
9	Karna	384
10	Kiełkowo	269
11	Kiełpiny	644
12	Kopanica	875
13	Mała Wieś	235
14	Mariankowo	121
15	Nieborza	279
16	Nowa Tuchorza	190
17	Reklin	201
18	Reklinek	210
19	Siedlec	1865
20	Stara Tuchorza	469
21	Tuchorza	1220
22	Wąchabno	108
23	Wielka Wieś	286
24	Wojciechowo	177
25	Zakrzewo	302
26	Żodyń	696
	OGÓŁEM:	12.435

Źródło: dane gminne, 2025

Podstawowe dane demograficzne (w ujęciu statystyki publicznej) prezentuje Tabela 2.2.

Tabela 2.2. Podstawowe dane demograficzne dla Gminy Siedlec pomiędzy 2014 i 2023 rokiem

Kategoria	2014	2023	Zmiana
Liczba ludności w dniu 31 grudnia	12533	12460	-73 osoby
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	2359	2208	-151 osób
Ludność w wieku produkcyjnym	8343	7860	-483 osoby
Ludność w wieku poprodukcyjnym	1831	2392	+561 osób
Odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym	22,4	21,5	-0,9 p.p.
Odsetek osób w wieku produkcyjnym	62,9	59,3	-3,6 p.p.
Odsetek osób w wieku poprodukcyjnym	14,6	19,2	+4,6 p.p.
Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej	11,7	16,1	+4,4 p.p.
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-	1,52	+2,45 średnio w latach 2016-2023
Saldo migracji ogółem	-43	-42	-126 osób w latach 2014-2023

Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych, 2025

Ludność gminy koncentruje się w miejscowościach takich jak Siedlec (1865 mieszkańców), Tuchorza (1220), Chobienice (1230) i Kopanica (875), natomiast w pozostałych wsiach liczba ludności jest mniejsza i rozproszona. Analiza danych demograficznych za lata 2014–2023 wskazuje na stabilną sytuację ludnościową, z niewielkim spadkiem ogólnej liczby mieszkańców, a jednocześnie zauważalnym wzrostem liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Gmina doświadcza zjawiska starzenia się społeczeństwa – odsetek osób powyżej 65 roku życia wzrósł w ciągu dekady o 4,4 punktu procentowego, osiągając 16,1%. Mimo to, dzięki dodatniemu przyrostowi naturalnemu w latach 2016–2023, lokalna społeczność pozostaje relatywnie stabilna, a wskaźnik ten kształtował się powyżej średniej powiatowej i wojewódzkiej.

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Gmina Siedlec ma charakter rolniczo-usługowy z rosnącą rolą drobnej przedsiębiorczości. Rolnictwo odgrywa istotną rolę w strukturze przestrzennej i społecznej gminy – duża część mieszkańców prowadzi gospodarstwa indywidualne, specjalizujące się m.in. w uprawie zbóż, ziemniaków, warzyw oraz hodowli trzody chlewnej i bydła. Znacząca jest również produkcja warzyw sezonowych – zwłaszcza szparagów – co wyróżnia ten obszar w skali powiatu. Przemysł przetwórczy w gminie jest reprezentowany głównie przez zakłady usługowe

i warsztaty rodzinne, natomiast dominującą rolę odgrywają mikroprzedsiębiorstwa związane z budownictwem, transportem, mechaniką pojazdową oraz handlem.

Według danych dla obszaru gminy Siedlec, w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na koniec roku 2024 figurowały 1.504 podmioty, liczba podmiotów stopniowo rośnie (Tabela 2.3.). W strukturze podmiotów gospodarczych dominują podmioty związane z agrobiznesem, budownictwem oraz handlem hurtowym.

Tabela 2.3. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2015-2020-2024

Sekcja	2015	2020	2024
Sekcja A – Rolnictwo, Leśnictwo, łowiectwo i Rybactwo	282	266	267
Sekcja B – Górnictwo i wydobywanie	1	0	0
Sekcja C – Przetwórstwo przemysłowe	132	144	148
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	0	0	0
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	3	4	4
Sekcja F – Budownictwo	158	221	274
Sekcja G – Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	284	267	290
Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	68	87	109
Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	19	19	16
Sekcja J – Informacja i komunikacja	15	17	18
Sekcja K – Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	11	14	16
Sekcja L – Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	19	31	32
Sekcja M – Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	44	58	74
Sekcja N – Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	22	34	42
Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	17	17	16
Sekcja P – Edukacja	42	32	35

Sekcja Q – Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	26	35	44
Sekcja R – Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	23	22	22
Sekcja S i T – Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	57	78	96
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0
RAZEM	1223	1347	1504

Źródło: GUS, BDL, 2025

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

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

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

Poziom rozwoju społecznego w gminie Siedlec jest wysoki. Samorząd sukcesywnie inwestuje w rozwój infrastruktury edukacyjnej, społecznej i kulturalnej. Działa prywatny żłobek oraz przedszkola i szkoły podstawowe w głównych miejscowościach, które zapewniają dostępność usług opiekuńczo-wychowawczych w skali lokalnej. Dla osób starszych dostępny jest Dzienny Dom Senior+, który oferuje zajęcia aktywizujące i wsparcie socjalne. Gmina posiada rozwiniętą sieć świetlic wiejskich, które służą jako miejsca spotkań mieszkańców i aktywności lokalnej. Na terenie gminy działa Gminny Ośrodek Kultury, który koordynuje działalność artystyczną, organizuje wydarzenia kulturalne oraz prowadzi zajęcia tematyczne. Bogata oferta imprez plenerowych (dożynki, festyny, rajdy) integruje społeczność i wzmacnia tożsamość lokalną.

W czternastu miejscowościach na terenie gminy Siedlec działają jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych, które nie tylko pełnią rolę ratowniczą, ale również animują życie społeczne (organizacja imprez, udział w uroczystościach, współpraca z młodzieżą). Gmina wspiera także rozwój organizacji pozarządowych – wśród nich liczne są koła gospodyń wiejskich, kluby

sportowe i stowarzyszenia. Nie działają jednak formalnie organizacje związane z mobilnością – brak jest NGO ukierunkowanych na zrównoważony transport, ochronę pieszych czy rozwój infrastruktury rowerowej.

Wysoka jakość życia w gminie wynika z harmonijnego połączenia walorów przyrodniczych, dobrej dostępności przestrzennej i aktywności społecznej mieszkańców.

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

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

Efektywna realizacja PZMM wymaga zaangażowania szerokiego grona interesariuszy – od mieszkańców, przez władze samorządowe, przedsiębiorców i przewoźników, po instytucje i organizacje społeczne. Poniżej przedstawiono analizę interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec, obejmującą identyfikację kluczowych grup, ich potrzeby i oczekiwania, potencjalny wkład w realizację planu oraz poziom wpływu na jego powodzenie. Analiza ta opiera się na dostępnych danych o gminie (m.in. bieżące raporty, doniesienia prasowe oraz najnowsze wyniki ankiet diagnostycznych) i odzwierciedla specyfikę lokalną, unikając wprowadzania niepotwierdzonych informacji. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy zestawiono w Tabeli 2.4.

Tabela 2.4. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do Strategii	Uwagi
Mieszkańcy	– Bezpieczna, wygodna infrastruktura drogowa w codziennych dojazdach (lepsze drogi, chodniki, oświetlenie). – Sprawna komunikacja zbiorowa łącząca miejscowości gminy i dojazdy do Wolsztyna (więcej połączeń, także w weekendy). – Rozwój ścieżek rowerowych i ciągów pieszych dla rekreacji i dojazdów lokalnych. – Ograniczenie wykluczenia	– Udział w ankietowych badaniach społecznych (sygnalizowanie potrzeb, uwag). – Współtworzenie rozwiązań oddolnie (np. sołtysi przekazują opinie społeczności). – Współpraca przy wdrażaniu (np. zmiana nawyków transportowych, korzystanie z nowych usług).	Najliczniejsza grupa beneficjentów planu; zróżnicowane potrzeby (młodzież, seniorzy, osoby pracujące poza gminą, itp.). Kluczowe jest zyskanie społecznej akceptacji dla proponowanych zmian.

	transportowego osób bez samochodu.		
Władze gminy	– Realizacja celów strategicznych gminy: poprawa jakości życia mieszkańców poprzez lepszy transport. – Pozyskanie środków zewnętrznych na inwestycje mobilnościowe (ścieżki, drogi, transport publiczny). – Zgodność planu z politykami wyższego szczebla (powiatowymi, wojewódzkimi) i zrównoważonym rozwojem.	– Liderowanie i koordynacja działań PZMM (decydowanie o priorytetach, alokacja budżetu). – Ustanawianie partnerstw z powiatem, sąsiednimi gminami, instytucjami (np. w sprawie połączeń transportowych). – Informowanie i angażowanie społeczności (kampanie, konsultacje).	Wójt i Rada Gminy mają wysoki wpływ na kształt i realizację planu. Ich zaangażowanie determinuje sukces PZMM – zarówno na etapie planowania (uchwalenie dokumentu), jak i wdrażania poszczególnych projektów.
Przedsiębiorcy (lokalny biznes)	– Lepsza infrastruktura do transportu towarów i klientów (drogi dojazdowe, parkingi). – Ułatwienia dla pracowników dojeżdżających (np. komunikacja publiczna, parkingi Park&Ride). – Korzystne warunki dla rozwoju turystyki i agroturystyki (dojazd do atrakcji przyrodniczych, oznakowanie tras).	– Współfinansowanie lub partnerstwo w inwestycjach (np. firma transportowa jako operator linii pracowniczej). – Głos doradczy: zgłaszanie potrzeb branży (np. godziny szczytu dostaw, ruch sezonowy). – Promocja rozwiązań (np. zachęcanie pracowników do carpoolingu, udział w programach „rowerem do pracy”).	Zróżnicowana grupa obejmująca m.in. rolników, sklepy, usługi, małe firmy produkcyjne oraz gospodarstwa agroturystyczne. Duże znaczenie ma poprawa dróg lokalnych dla odbioru produktów rolnych i dostaw, a także dostępność gminy dla inwestorów zewnętrznych.
Dostawcy usług transportowych	– Stabilne warunki działania i rozwój rynku przewozów (zapewniony popyt dzięki atrakcyjnej ofercie transportu publicznego). – Infrastruktura sprzyjająca sprawnemu świadczeniu usług (przystanki, zatoki autobusowe, dworce, informacja pasażerska). – Wsparcie finansowe gminy (dotacje do nierentownych połączeń, zlecenia na przewozy szkolne itp.).	– Planowanie i realizacja nowych lub lepszych połączeń autobusowych (lub busowych) między wioskami i do ośrodków powiatowych. – Optymalizacja rozkładów jazdy pod potrzeby mieszkańców (konsultacja i testowanie nowych godzin kursów). – Inwestycje w tabor przyjazny środowisku (np. autobusy niskoemisyjne).	Obejmuje przewoźników publicznych (np. powiatowego operatora autobusowego) oraz prywatnych (małe firmy transportowe, taksówki) świadczących usługi na terenie gminy. Ich zaangażowanie jest konieczne dla poprawy oferty transportowej – przewoźnicy znają realia lokalne i mogą elastycznie reagować na potrzeby pasażerów.

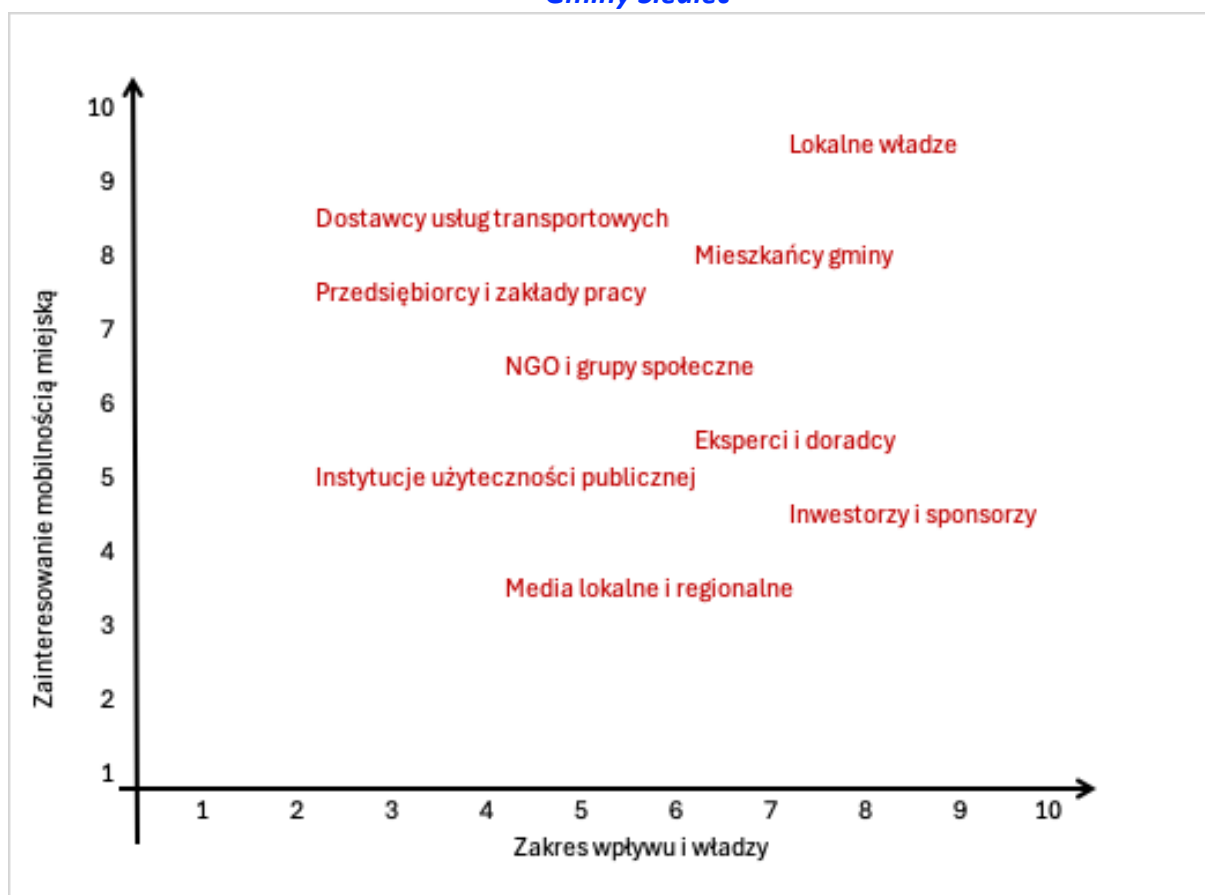
Instytucje publiczne	– Lepsza dostępność usług publicznych dla mieszkańców (szkoły, ośrodki zdrowia, biblioteka, Urząd Gminy dzięki usprawnieniu transportu w gminie). – Poprawa bezpieczeństwa (policja, straż pożarna: szybszy dojazd służb ratunkowych, mniejsza liczba wypadków). – Wsparcie rozwoju społecznego (dom kultury, szkoły: dojazd na zajęcia, wydarzenia).	– Udział w planowaniu sieci transportowej (np. szkoły zgłaszają potrzeby dowozu uczniów, godziny kursów). – Współpraca przy realizacji projektów (np. policja przy programach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego). – Udostępnianie danych i infrastruktury (np. tereny pod przystanki, parkingi przy instytucjach).	Do instytucji zalicza się jednostki gminne (szkoły, GOK, biblioteka, OPS), powiatowe (np. szpital w Wolsztynie) i wojewódzkie (zarząd dróg). Ich wsparcie zapewnia dopasowanie planu do realnych potrzeb społeczności i spójność z innymi działaniami publicznymi.
Organizacje pozarządowe (NGO)	– Uwzględnienie potrzeb grup specjalnych i lokalnych społeczności (np. osób z niepełnosprawnościami – dostępność transportu; młodzieży – bezpieczne miejsca do jazdy na rowerze; seniorów – transport door-to-door). – Ochrona walorów środowiskowych i kulturowych przy planowaniu inwestycji mobilności (minimalizacja negatywnego wpływu). – Wsparcie inicjatyw społecznych (np. akcje promujące jazdę rowerem, kampanie edukacyjne).	– Partnerstwo przy realizacji projektów (np. organizacja rajdów rowerowych, warsztatów edukacyjnych o bezpieczeństwie ruchu). – Nadzór społeczny nad wdrażaniem planu (NGO ekologiczne monitorują wpływ inwestycji na środowisko).	Na terenie gminy działają m.in. Ochotnicze Straże Pożarne, koła gospodyń wiejskich, kluby sportowe, a także grupy nieformalne mieszkańców. Choć ich wpływ formalny jest ograniczony, pełnią ważną rolę integrując społeczność i mogą wspierać akceptację planu.
Inwestorzy i partnerzy zewnętrzni	– Atrakcyjne warunki do inwestowania i prowadzenia działalności (dobra dostępność komunikacyjna działek inwestycyjnych, brak uciążliwych korków). – Perspektywa rozwoju gospodarczego regionu (lepsza mobilność przyciąga klientów i turystów, zwiększa wartość nieruchomości). – Stabilność i przewidywalność polityki transportowej gminy (pewność, że inwestycje	– Inwestycje kapitałowe w infrastrukturę (np. partnerstwo przy budowie parkingu lub stacji ładowania pojazdów elektrycznych). – Transfer wiedzy i technologii (np. firmy dostarczające systemy ITS – inteligentnego sterowania ruchem). – Promocja gminy na zewnątrz (dobry wizerunek wśród potencjalnych inwestorów dzięki	Mogą to być zarówno lokalni inwestorzy (np. właściciele ziemscy planujący nowe przedsięwzięcia turystyczne), jak i regionalni/narodowi (np. przedsiębiorstwo planujące otwarcie zakładu w strefie pod Wolsztynem). Ich zainteresowanie gminą zależy m.in. od jakości dróg i połączeń – stąd są pośrednimi beneficjentami PZMM.

	w infrastrukturę będą realizowane).	nowoczesnym rozwiązaniom mobilnościowym).	
Media lokalne i regionalne	– Dostęp do rzetelnych informacji o planie i jego efektach (aby móc je przekazywać opinii publicznej). – Atrakcyjne tematy do relacjonowania (poprawa transportu, nowe inwestycje, wydarzenia). – Przejrzystość działań władz (media oczekują otwartej komunikacji, by móc pełnić funkcję kontrolną).	– Nagłaśnianie inicjatyw i przeprowadzanych ankiet PZMM (zachęcanie mieszkańców do udziału, informowanie o terminach). – Społeczna kontrola i feedback (media relacjonują postępy, wywierają presję na realizację obietnic, sygnalizują problemy). – Edukacja i promocja dobrych praktyk (np. artykuły o korzyściach jazdy rowerem, reportaże z nowych inwestycji).	Lokalne media (prasa, portale internetowe) oraz media regionalne odgrywają rolę pośrednika między władzami a mieszkańcami. Ich nastawienie może wpływać na poparcie społeczne dla PZMM, dlatego istotna jest transparentna współpraca z dziennikarzami.
Eksperti i doradcy	– Dostęp do pełnych danych i informacji lokalnych (aby opracować rzetelne analizy i propozycje w ramach PZMM). – Otwartość na rekomendacje (wdrażanie zaleceń wynikających z badań i najlepszych praktyk).	– Przygotowanie diagnozy stanu mobilności i propozycji rozwiązań (np. firmy konsultingowe opracowujące PZMM, eksperci ds. transportu). – Moderowanie dialogu między stronami (prowadzenie warsztatów z interesariuszami, mediacja interesów). – Transfer wiedzy o innowacyjnych rozwiązaniach (podpowiedzi dot. inteligentnych systemów transportowych, elektromobilności itp.).	Do grona ekspertów zalicza się zewnętrznych ekspertów opracowujących plan, urbanistów i inżynierów transportu, a także przedstawicieli świata nauki czy organizacji branżowych. Pełnią oni rolę neutralnych doradców , którzy pomagają dostosować plan do lokalnych realiów i standardów zrównoważonej mobilności.

Źródło: opracowanie własne

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

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



Źródło: opracowanie własne

Każda z powyższych grup interesariuszy charakteryzuje się innym poziomem wpływu na przebieg i wdrożenie PZMM oraz różnym stopniem zainteresowania jego rezultatami. Mapa wpływu interesariuszy pozwala zobrazować, które grupy należy angażować w największym stopniu (ze względu na ich wpływ lub zainteresowanie), a które wystarczy na bieżąco informować. Ogólnie rzecz biorąc, w przypadku Gminy Siedlec można wyróżnić kilka kategorii:

- **Interesariusze kluczowi** (wysoki wpływ i wysokie zainteresowanie): Należą do nich przede wszystkim władze gminy oraz mieszkańcy. Władze samorządowe dysponują realną władzą decyzyjną i środkami, które mogą przesądzić o powodzeniu planu, a jednocześnie są żywotnie zainteresowane jego wynikami (poprawa jakości życia w gminie, realizacja obietnic wyborczych, dostęp do funduszy). Z kolei mieszkańcy, jako główni użytkownicy systemu transportowego, mają największy interes w zmianach – to dla nich powstają nowe udogodnienia i to oni odczuwają efekty planu na co dzień. Ich wpływ formalny jest niższy (działa głównie poprzez udział w ankietach czy wyborach samorządowych), ale jako społeczność mogą wywierać silną presję społeczną na kierunek działań władz. Do tej kategorii kluczowych graczy zaliczyć można także

dostawców usług transportowych oraz instytucje publiczne bezpośrednio zaangażowane w mobilność (np. powiat organizujący komunikację, zarządcy dróg). Oni również mają wysoki wpływ na praktyczne wdrożenie rozwiązań (np. przewoźnik decyduje o siatce połączeń, zarząd dróg o przebudowie drogi) i zarazem są zainteresowani sukcesem planu, który poprawi efektywność ich działań.

- **Interesariusze strategiczni** (wysoki wpływ, umiarkowane zainteresowanie): Do tej grupy można zaliczyć inwestorów zewnętrznych oraz pewnych ekspertów. Są oni wpływowi – dysponują kapitałem lub wiedzą kluczową dla realizacji wybranych projektów – lecz ich bezpośrednie zainteresowanie wynikami planu może być selektywne. Przykładowo, inwestor z branży logistycznej zainteresuje się głównie infrastrukturą drogową i może wesprzeć jej rozbudowę, ale kwestie np. transportu rowerowego są dla niego drugorzędne. Podobnie ekspert zewnętrzny dostarcza profesjonalnych rekomendacji (duży wpływ na kształt PZMM), jednak jego osobiste zainteresowanie końcowym efektem wynika głównie z troski o rzetelność projektu i reputację zawodową, a nie z codziennego korzystania z transportu w gminie. Tych interesariuszy należy utrzymywać w gotowości i pozyskiwać ich wsparcie przy kluczowych decyzjach, zapewniając, że plan będzie także dla nich korzystny lub zgodny z ich celami.
- **Interesariusze wymagający wsparcia** (wysokie zainteresowanie, niski wpływ): Do tej kategorii zaliczają się m.in. organizacje pozarządowe oraz grupy mieszkańców o specjalnych potrzebach (np. osoby z niepełnosprawnościami, młodzież bez prawa jazdy). Są oni bardzo zainteresowani zmianami (często walczą o nie od lat, np. o chodnik czy ścieżkę rowerową w swojej miejscowości), natomiast ich bezpośredni wpływ na decyzje jest ograniczony. Ważne jest informować ich o realizowanych i planowanych działaniach PZMM, pozyskiwać informacje zwrotne i wsluchiwać w artykułowane potrzeby. Ich poparcie pomoże budować społeczną akceptację, a brak uwzględnienia ich głosu mógłby rodzić opór społeczny lub krytykę (np. ze strony NGO ekologicznych czy stowarzyszeń mieszkańców).
- **Interesariusze drugoplanowi** (umiarkowany lub niski wpływ i zainteresowanie): Tutaj można umieścić np. media oraz ogół opinii publicznej spoza gminy. Media mają pewien wpływ (kształtują wizerunek działań władz), ale ich głównym zainteresowaniem jest informowanie, nie zaś bezpośrednia realizacja korzyści z planu. Ich zaangażowanie polega głównie na obserwacji i przekazywaniu informacji – dlatego istotne jest utrzymywanie z nimi dobrych relacji i przejrzystość, choć nie uczestniczą one w podejmowaniu decyzji. Inne grupy, jak np. mieszkańcy sąsiednich gmin czy turyści odwiedzający region, również mogą odczuć efekty PZMM (lepsze drogi, nowe ścieżki), ale nie są bezpośrednimi adresatami planu – ich zainteresowanie jest okazjonalne, a wpływ znikomy. Takich interesariuszy wystarczy monitorować i informować, aby

korzystali z pozytywnych efektów planu i nie stwarzali barier (np. protestów) w jego wdrażaniu.

Mapa wpływu wskazuje, na kim skupić wysiłki komunikacyjne i partycypacyjne: kluczowi aktorzy (władze, mieszkańcy, przewoźnicy) powinni być intensywnie zaangażowani na każdym etapie przygotowania i wdrażania PZMM. Strategicznych partnerów (inwestorów, ekspertów) należy utrzymywać w dialogu i pozyskiwać do współpracy w kluczowych obszarach. Grupy wymagające wsparcia (NGO, słabiej reprezentowani mieszkańcy) trzeba aktywnie wspierać i uwzględniać ich postulaty. Natomiast pozostałych interesariuszy powinno się regularnie informować o postępach i efektach, budując ogólne poparcie dla idei zrównoważonej mobilności w gminie.

Charakterystyka głównych grup interesariuszy

Mieszkańcy

Mieszkańcy gminy Siedlec są największym i najważniejszym beneficjentem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. To bardzo zróżnicowana grupa – obejmuje zarówno młodzież szkolną i osoby dojeżdżające do pracy (często poza gminę, np. do Wolsztyna czy Zielonej Góry), jak i osoby starsze, rodziny z dziećmi, osoby nieposiadające własnego transportu, a także codziennych kierowców. Wszyscy oni na co dzień odczuwają niedostatki obecnego systemu transportowego. Potrzeby mieszkańców koncentrują się wokół poprawy bezpieczeństwa i wygody poruszania się po gminie: oczekują lepszych dróg lokalnych (bez dziur, z pobocznymi lub chodnikami), doświetlonych przejść dla pieszych i skrzyżowań, rozwiniętej sieci ścieżek rowerowych umożliwiających bezpieczne dojazdy między wioskami oraz do terenów rekreacyjnych. Bardzo istotna jest także kwestia komunikacji publicznej – mieszkańcy chcieliby częstszych i lepiej skomunikowanych połączeń autobusowych łączących poszczególne sołectwa z Siedlcem i z Wolsztynem, również poza godzinami szczytu i w weekendy. Obecnie wiele osób bez samochodu czuje się wykluczonych; jak zauważono w ankietach, „osoby nieposiadające prawa jazdy są praktycznie wykluczone komunikacyjnie” – stąd silne oczekiwanie zmian w tym zakresie. Młodzież szkolna potrzebuje sprawnego dowozu do szkół (gimnazjum, szkoły średnie), seniorzy – możliwości dojazdu do lekarza czy urzędu, a osoby pracujące – alternatyw dla codziennej jazdy samochodem (np. autobus o odpowiedniej godzinie, możliwość zostawienia auta lub roweru na parkingu przy stacji/pętli autobusowej).

Rola mieszkańców w procesie PZMM jest kluczowa jako odbiorców i współtwórców rozwiązań. Już na etapie diagnozy mieszkańcy dostarczyli cennych informacji o problemach (np. wskazali newralgiczne miejsca: brak chodnika w konkretnej wsi, niebezpieczne skrzyżowanie, potrzebę kursu autobusu do pracy o 6:00 rano itp.). W badaniach ankietowych wyraźnie wskazali priorytety – m.in. rozbudowę infrastruktury drogowej i około-drogowej jako najpilniejsze

zadania. Akceptacja społeczna będzie decydująca dla wdrażania planu: mieszkańcy muszą być przekonani do korzystania z nowych rozwiązań (np. przesiadki na autobus, jazdy rowerem), a także gotowi znosić ewentualne niedogodności okresu przejściowego (np. utrudnienia w ruchu podczas budowy dróg). Warto zaznaczyć, że społeczność gminy Siedlec jest silnie zakorzeniona lokalnie i zżyta – cenione są relacje sąsiedzkie. Dobra komunikacja władz z mieszkańcami, uwzględnienie ich głosu oraz sukcesywne informowanie o efektach PZMM pomogą zbudować zaufanie i zaangażowanie społeczne. W ten sposób mieszkańcy staną się nie tylko odbiorcami zmian, ale i ich ambasadorami – propagując np. kulturę zrównoważonej mobilności (dzielenie się samochodem, organizowanie inicjatyw jak „Europejski Tydzień Mobilności” w szkołach, itp.).

Władze gminy

Do władz gminy zalicza się w szczególności Wójta Gminy Siedlec oraz Radę Gminy Siedlec, a także kluczowych urzędników odpowiedzialnych za inwestycje, planowanie przestrzenne i komunikację. Dla władz samorządowych Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest narzędziem realizacji strategicznych celów rozwoju gminy. W Strategii Rozwoju Gminy Siedlec jednym z priorytetów jest zapewnienie dogodnych warunków do zamieszkania, w tym zadowalający poziom infrastruktury drogowej i transportowej. Władze są więc żywotnie zainteresowane poprawą infrastruktury – zarówno z poczucia odpowiedzialności za dobro mieszkańców, jak i z uwagi na ocenę społeczną ich pracy (realizacja obietnic, wzrost satysfakcji mieszkańców przekładający się na poparcie polityczne). Ponadto, lokalne władze dostrzegają, że lepsza mobilność może pobudzać rozwój gospodarczy (nowe inwestycje, turystyka, rynek pracy) i poprawiać wizerunek gminy. Kluczową potrzebą władz jest pozyskanie finansowania na planowane działania – budżet gminy wiejskiej jest ograniczony, dlatego istotne jest zdobycie dotacji ze źródeł krajowych lub unijnych. Posiadanie PZMM jest często warunkiem koniecznym do aplikowania o takie środki, stąd determinacja, by plan ten uchwalić i wdrażać. Władze muszą także godzić różne interesy i zapewnić zgodność PZMM z politykami powiatu i województwa (np. z planem transportowym województwa, strategią niskoemisyjną regionu), a także z sąsiednimi gminami – co jest potrzebne, by działania były spójne (np. skoordynowanie linii autobusowych między gminami).

Wpływ i rola władz gminy w procesie PZMM są decydujące. To one inicjują prace nad planem i powołują zespół ds. mobilności. Samorząd lokalny często zleca wykonanie planu zewnętrznym ekspertom, ale aktywnie uczestniczy w określaniu jego zakresu i zatwierdza kolejne etapy. Rada Gminy uchwała gotowy dokument PZMM i decyduje o zabezpieczeniu środków na pierwsze projekty. Na etapie wdrażania, władze zarządzają inwestycjami (przetargi na budowę dróg, modernizację oświetlenia ulicznego, itp.) oraz organizują usługi (np. podpisują umowy z przewoźnikami na dofinansowanie linii). Bardzo ważnym aspektem

jest koordynacja współpracy: władze gminy reprezentują mieszkańców w rozmowach z powiatem (np. o remontach dróg powiatowych), z Urzędem Marszałkowskim (o dotacje, o linie kolejowe i autobusowe w szerszej skali) i z sąsiednimi samorządami (np. wspólne ścieżki rowerowe łączące gminy czy połączenia do sąsiednich miast jak Zbąszynek, Babimost). Wójt gminy pełni również funkcję komunikacyjną – poprzez sołtysów, zebrania wiejskie, media lokalne – starając się budować poparcie dla planu i informować o jego korzyściach. Można powiedzieć, że za sukces lub porażkę PZMM w największym stopniu odpowiadają właśnie władze lokalne: jeśli wykażą się konsekwencją, zdolnością do mobilizacji środków i ludzi oraz umiejętnością godzenia różnych interesów, plan ma szansę realnie poprawić mobilność w gminie Siedlec. Natomiast brak zaangażowania czy woli politycznej mógłby sprawić, że PZMM pozostałby tylko dokumentem na półce.

Przedsiębiorcy

Lokalni przedsiębiorcy, obejmujący zarówno sektor rolniczy (liczni indywidualni rolnicy i gospodarstwa rolne), jak i małe firmy usługowe, handlowe, rzemieślnicze czy podmioty z branży turystycznej, są istotnymi interesariuszami w obszarze mobilności. Ich potrzeby względem infrastruktury transportowej wynikają z roli, jaką transport odgrywa w prowadzeniu działalności gospodarczej. Dla rolników i firm transportujących towary kluczowe są przejezdne, dobrze utrzymane drogi lokalne – umożliwiające dojazd do pól, odbiór płodów rolnych, dowóz zaopatrzenia czy produktów do rynków zbytu. W gminie o rozproszonej sieci osadniczej często zdarza się, że droga łącząca wieś z główną trasą jest w złym stanie – co przekłada się na wyższe koszty eksploatacji pojazdów i straty czasu. Przedsiębiorcy oczekują zatem remontów i modernizacji dróg gminnych i powiatowych, budowy brakujących łączników czy utwardzenia dróg gruntowych tam, gdzie to konieczne. Dla właścicieli sklepów, punktów usługowych czy lokalnych hurtowni ważne jest również zapewnienie miejsc parkingowych w centrach wsi i przy obiektach handlowych – tak, aby klienci mieli, gdzie zostawić samochód. Z kolei branża turystyczna i agroturystyczna liczy na lepsze oznakowanie i infrastrukturę turystyczną: drogowskazy do atrakcji (jezior, rezerwatu, szlaków), parkingi przy szlakach, a także rozwój sieci ścieżek rowerowych, które coraz częściej przyciągają turystów (np. rodziny na wycieczki rowerowe po okolicy). Ponadto przedsiębiorcy zatrudniający pracowników z okolicy lub nawet z gmin ościennych byłiby zainteresowani sprawną komunikacją publiczną: dodatkowe kursy autobusowe rano i po południu mogłyby ułatwić dojazd do zakładów pracy osobom bez auta, co rozszerza rynek pracy i dostępność pracowników.

Wkład przedsiębiorców w realizację PZMM może przybrać kilka form. Po pierwsze, ich głos konsultacyjny jest ważny: gmina często zasięga opinii środowisk gospodarczych przy planowaniu inwestycji (np. pytając firmy transportowe o najbardziej problematyczne trasy czy

rolników o sezonowe nasilenie ruchu maszyn na drogach). Przedsiębiorcy mogą wskazywać priorytety z punktu widzenia lokalnej gospodarki – np. że kluczowe jest wyremontowanie drogi X, bo wtedy odbywa się transport mleka do mleczarni, albo że brak chodnika przy sklepie Y powoduje niebezpieczne sytuacje. Po drugie, firmy mogą uczestniczyć w partnerstwach: gmina może zachęcać np. właścicieli większych obiektów turystycznych do współfinansowania infrastruktury dojazdowej (remont drogi do ośrodka nad jeziorem, budowa zatoki autobusowej przy dużej firmie, itp.) w zamian za korzyści (np. lepszy dojazd klientów). Niektóre działania PZMM mogą generować nowe możliwości biznesowe – np. uruchomienie dodatkowej linii busów może być prowadzone przez prywatnego przewoźnika na prośbę gminy, co dla niego oznacza dochód, a dla gminy – usługę bez rozbudowy własnych struktur. Wreszcie, przedsiębiorcy mogą pośrednio wspierać PZMM promując proekologiczne i efektywne modele mobilności wśród pracowników i klientów. Przykładowo, duża firma może zorganizować wspólne przewozy dla swoich pracowników (autobus zakładowy) redukując tym samym liczbę samochodów na drogach w godzinach szczytu. Restauratorzy czy właściciele gospodarstw agroturystycznych mogą udostępniać stojaki na rowery i zachęcać turystów do przyjazdu rowerem. Chociaż pojedyncze firmy mają ograniczony wpływ na całość systemu, jako grupa mogą tworzyć klimat sprzyjający zrównoważonej mobilności – zwłaszcza jeśli dostrzegą, że lepszy transport przekłada się na korzyści ekonomiczne (większy ruch klientów, tańsza logistyka, atrakcyjność inwestycyjna gminy). Współpraca gminy z przedsiębiorcami powinna więc opierać się na partnerstwie – uwzględnianiu ich potrzeb, ale i zapraszaniu do udziału w rozwiązaniach (np. programach sponsoringu węzłów przesiadkowych, czy konsultowania planów zagospodarowania terenów pod nowe drogi).

Dostawcy usług transportowych

Dostawcy usług transportowych to grupa obejmująca wszystkich operatorów przewozów osób i towarów na terenie gminy. W kontekście PZMM najważniejsi są operatorzy transportu publicznego – głównie przewoźnicy obsługujący linie lokalne. W gminie Siedlec komunikację zbiorową realizuje obecnie prywatny przewoźnik dowożący mieszkańców do Wolsztyna i okolicznych miast. Ponadto gmina organizuje przewozy szkolne i osób z niepełnosprawnościami do szkoły specjalnej. Przy stacjach kolejowych w Starej Tuchorzy i Belęcinie zatrzymują się pociągi. Potrzeby dostawców usług transportowych skupiają się na zapewnieniu warunków do efektywnego działania i rozwoju oferty. Przewoźnicy oczekują od gminy wsparcia w postaci infrastruktury (dobrze rozmieszczonych i wyposażonych przystanków, zatok autobusowych ułatwiających postój, czy pętli do zawracania w miejscowościach końcowych). Istotna jest też czytelna informacja pasażerska – rozkłady jazdy, ewentualnie elektroniczne tablice czy wspólne bilety, co czyni komunikację bardziej przyjazną dla użytkowników i może zwiększyć popyt. Z punktu widzenia finansowego, wielu

przewoźników potrzebuje dotacji lub dofinansowania nierentownych połączeń, szczególnie w obszarach wiejskich, gdzie frekwencja bywa niska. Gmina może subsydiować wybrane kursy (np. poranne i popołudniowe dojazdy pracownicze) lub zapewniać stałe zlecenia (dowóz uczniów szkolnych generuje stały przychód przewoźnika). Przewoźnicy chcą mieć zapewnioną stabilność – że jeśli zainwestują w nowy autobus czy uruchomią nową linię, to utrzyma się ona dłużej i zyska pasażerów, zamiast zostać zlikwidowaną po kilku miesiącach z braku zainteresowania. Z kolei firmy zajmujące się transportem towarowym (np. lokalni dystrybutorzy, kurierzy) oczekują sprawnego przejazdu głównymi trasami i braku uciążliwych ograniczeń (np. brak możliwości przejazdu dla ciężarówek). Choć transport towarów to odrębny aspekt, poprawa dróg służy obu celom.

Rola dostawców usług transportowych w PZMM jest bezpośrednia – to oni fizycznie realizują znaczną część zadań planu związanych z transportem zbiorowym. Dlatego ich zaangażowanie od początku jest niezbędne. Operatorzy autobusowi wniosą swoje doświadczenie przy planowaniu siatki połączeń: mogą zasugerować trasy i godziny kursów, które mają szansę przyciągnąć pasażerów (znając np. zwyczaje mieszkańców, godziny targu w mieście powiatowym czy rozkłady pociągów w Zbąszynku do skomunikowania). Wspólnie z gminą mogą testować pilotażowo pewne rozwiązania (np. uruchomić na próbę weekendowy autobus nad jezioro latem, by sprawdzić zainteresowanie). W trakcie wdrażania planu przewoźnicy będą wykonawcami nowych usług transportowych – czy to jako operatorzy publicznej komunikacji, czy partnerzy w projektach. Ich flota i kadra staną się nośnikiem zmian – np. jeśli PZMM przewiduje stopniowe przejście na autobusy niskoemisyjne, to przewoźnicy będą musieli zainwestować w nowy tabor (być może z pomocą dofinansowania). Ważna jest też bieżąca komunikacja z pasażerami: przewoźnicy powinni współpracować z gminą przy promocji nowych połączeń, informowaniu o rozkładach (np. rozwieszanie plakatów, prowadzenie stron internetowych, aplikacji). Należy pamiętać, że ekonomiczny sukces transportu publicznego zależy od znalezienia równowagi między potrzebami mieszkańców a opłacalnością – stąd gmina i przewoźnicy muszą działać w porozumieniu, by z jednej strony nie rezygnować z ważnych społecznie, lecz nierentownych kursów, a z drugiej strony poszukiwać innowacji zwiększających efektywność (np. mniejsze busy zamiast dużych autobusów na mniej uczęszczanych trasach, integracja rozkładów autobusów z pociągami itp.). Poza transportem publicznym, warto też wspomnieć o dostawcach usług logistycznych i kurierskich – wraz ze wzrostem popularności zakupów online, nawet na wsi rośnie ruch dostawczy. Lepsza organizacja ruchu (np. wyznaczenie miejsc do krótkiego postoju kuriera w centrum wsi) czy utrzymanie dróg ma wpływ na tę branżę. Choć ci interesariusze nie uczestniczą bezpośrednio w planowaniu PZMM, odczuwają jego skutki i mogą dostarczyć danych o natężeniu ruchu towarowego.

Instytucje publiczne

Interesariuszami PZMM po stronie instytucjonalnej są różnego rodzaju podmioty publiczne działające na terenie gminy Siedlec lub obsługujące jej mieszkańców. Należą do nich m.in. jednostki organizacyjne gminy (Gminny Zespół Obsługi Ekonomiczno Administracyjnej Szkół i Placówek, szkoły podstawowe, przedszkola, Gminny Ośrodek Kultury, Gminna Biblioteka Publiczna, Ośrodek Pomocy Społecznej), a także instytucje ponadgminne, z którymi mieszkańcy mają kontakt: placówki zdrowia (ośrodki zdrowia w gminie, szpital powiatowy w Wolsztynie), instytucje kultury i administracji (np. urząd pocztowy, parafie) oraz służby publiczne (policja, ochotnicza straż pożarna). Potrzeby tych instytucji wobec mobilności wynikają z ich misji świadczenia usług społeczeństwu. Szkoły i przedszkola potrzebują bezpiecznych warunków dowozu dzieci – zarówno poprzez organizację autobusów szkolnych, jak i infrastrukturę (zatoki do wysadzania dzieci, ograniczenie prędkości w pobliżu szkół, przejścia dla pieszych). Ośrodek kultury czy biblioteka chciałoby, aby mieszkańcy z całej gminy mieli możliwość dojechać na organizowane zajęcia, wydarzenia kulturalne – co wymaga wieczornych kursów autobusu. OPS i służby socjalne zwracają uwagę na osoby gorzej radzące sobie z transportem – np. dowóz seniorów do lekarza (tu rodzi się postulat przygotowania i wdrożenia ewentualnej usługi „transportu door-to-door” dla niesamodzielnych). Policja i ochotnicza straż pożarna koncentrują się na bezpieczeństwie ruchu: ich celem jest zmniejszenie liczby wypadków i kolizji, zapewnienie drożności dróg dla pojazdów ratunkowych. Wskazują potrzebę poprawy oznakowania, eliminacji „czarnych punktów” (miejsc częstych wypadków) oraz dobrej sieci dróg alternatywnych na wypadek zdarzeń. Wreszcie instytucje takie jak zarządcy dróg (powiatowy zarząd dróg, wojewódzki zarząd dróg) i kolej (PLK) mają swoje plany inwestycyjne i potrzebują, by postulaty gminy wpisywały się w szerszą strategię.

Rola instytucji publicznych w PZMM jest dwutorowa: są one zarówno uczestnikami planowania, jak i późniejszymi partnerami we wdrażaniu. Na etapie opracowania planu, przedstawiciele instytucji (dyrektorzy szkół, kierownik OPS, komendant posterunku policji, itp.) powinni zostać włączeni w diagnozowanie potrzeb. Często mają oni cenne dane i obserwacje – np. szkoła wie, z jakich wiosek dzieci mają największy problem z dojazdem, policja dysponuje statystykami zdarzeń drogowych, a ośrodek zdrowia może ocenić, czy pacjenci z odległych sołectw regularnie stawiają się na wizyty (co może zależeć od transportu). Te informacje pozwalają zaplanować działania PZMM tak, by np. dostosować rozkłady jazdy autobusów do godzin rozpoczynania lekcji, czy zaplanować budowę chodnika tam, gdzie zgłaszano wypadki z udziałem pieszych. Na etapie realizacji, instytucje stają się beneficjentami i współwykonawcami planu: szkoły korzystają z lepszego dowozu uczniów (co poprawia frekwencję i punktualność), policja prowadzi akcje edukacyjne w szkołach o bezpieczeństwie, strażacy OSP mogą współuczestniczyć w reagowaniu na zdarzenia drogowe i chwalić sobie np.

nowe oznakowanie hydrantów czy dojazdów pożarowych. Niektóre projekty mogą być prowadzone wspólnie – np. gmina wraz z powiatem może współfinansować remont drogi powiatowej; z kolei, jeśli województwo planuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 303 przecinającej gminę, to PZMM powinien te plany uwzględniać i np. dołożyć ze strony gminy budowę chodnika przy tej drodze przez wieś. Instytucje takie jak powiat i województwo są więc kluczowymi partnerami – choć nie są „podporządkowane” gminie, ich inwestycje i polityki wpływają na mobilność mieszkańców. Dobra współpraca między samorządami (np. powiat wolsztyński decyduje o utrzymaniu kursów autobusów i busów do miejscowości z gminy Siedlec, województwo może pomóc w uruchomieniu połączeń kolejowych Leszno–Zbąszynek z częstszym postojem w Starej Tuchorzy) jest warunkiem sukcesu PZMM w pełnym zakresie. Instytucje publiczne mają zwykle wysoki poziom profesjonalizmu i dysponują zasobami (kadrowymi, finansowymi) w swoich dziedzinach – włączenie ich do realizacji planu (poprzez formalne porozumienia lub wspólne projekty) pomaga osiągnąć efekt synergii i uniknąć dublowania działań. Przykładowo, jeśli gmina zainwestuje w inteligentne przejścia dla pieszych (z doświetleniem, czujnikami), policja może jednocześnie zwiększyć patrole drogowe w tym rejonie – efekt w postaci poprawy bezpieczeństwa będzie większy niż sumarycznie pojedynczych działań.

Organizacje pozarządowe (NGO)

W gminie wiejskiej, takiej jak gmina Siedlec, aktywność organizacji pozarządowych i oddolnych inicjatyw społecznych jest bardzo ważna dla animacji życia lokalnego. Choć mogą nie mieć formalnej władzy, często reprezentują głos różnych grup mieszkańców i wpływają na kształt społecznej debaty. W kontekście mobilności, do ważnych NGO należą np. stowarzyszenia tj. OSP i działające przy świetlicach Koła Gospodyń Wiejskich, które zgłaszają potrzeby swojej społeczności – np. budowy chodnika, ustawienia lustra drogowego na skrzyżowaniu czy wytyczenia ścieżki pieszo - rowerowej. Działają też kluby sportowe – dla nich istotna jest infrastruktura do uprawiania sportu, jak miejsca rekreacji czy ścieżki pieszo-rowerowe. Ochotnicze Straże Pożarne (OSP) są specyficznym typem organizacji: formalnie stowarzyszenia, ale współpracujące ze służbami. OSP znają lokalne zagrożenia i mogą wskazywać np. gdzie częściej dochodzi do wypadków czy gdzie brakuje adresów widocznych z drogi, co utrudnia dojazd. Organizacje ekologiczne lub miłośników przyrody (jeśli takie funkcjonują lokalnie lub w regionie) patrzą z kolei na plan mobilności pod kątem ochrony środowiska – np. czy nowe drogi nie zaszkodzą cennym terenom, czy promowany jest transport przyjazny przyrodzie (rowery, komunikacja zbiorowa zamiast zwiększania ruchu aut). Potrzeby NGO w stosunku do PZMM sprowadzają się głównie do uwzględnienia i poszanowania głosu społeczności, którą reprezentują. Chcą one, aby plan rozwiązywał realne problemy mieszkańców (a nie był jedynie odgórną wizją oderwaną od lokalnych potrzeb) oraz

aby inwestycje były prowadzone z poszanowaniem społeczności lokalnej i środowiska. Dla organizacji istotne jest też zapewnienie dostępności – np. stowarzyszenia osób z niepełnosprawnościami będą przypominać o potrzebie niskopodłogowych autobusów czy podjazdów na chodnikach, a grupy seniorów mogą postulować o ławki i przystanki blisko osiedli.

Rola organizacji pozarządowych w procesie PZMM polega przede wszystkim na animowaniu udziału społecznego i monitorowaniu realizacji planu z perspektywy obywatelskiej. Już podczas opracowywania diagnozy NGO mogą pomóc dotrzeć do mieszkańców z ankietami i informacjami – np. sołtysi i KGW rozdają ankiety na spotkaniach wiejskich, zachęcają sąsiadów do wypowiedzenia się. Ten oddolny wkład bywa cenny, bo wywodzi się z doświadczenia codziennego życia w gminie. Dodatkowo, organizacje mogą pomagać we wdrażaniu działań miękkich PZMM, takich jak kampanie edukacyjne, promocja nowych rozwiązań, czy akcje społeczne (np. „rowerem do szkoły”). Organizacje ekologiczne mogą doradzać przy nasadzeniach zieleni izolującej hałas od dróg lub przy tworzeniu ścieżek edukacyjnych wzdłuż tras rowerowych. Wpływ NGO na decyzje formalne nie jest duży – nie podejmują decyzji, ale poprzez budowanie poparcia lub sprzeciwu społecznego mogą pośrednio wpływać na władze. Jeśli np. plan pominie ważny dla jakiejś społeczności postulat, może dojść do protestów lub krytyki w mediach za pośrednictwem NGO, co wywrze presję na korektę działań. Z drugiej strony, gdy organizacje są zadowolone i zaangażowane, stają się sprzymierzeńcami władz w komunikowaniu pozytywnych efektów PZMM. W gminie Siedlec, gdzie społeczność jest dość zintegrowana, rola NGO będzie przede wszystkim rolą łącznika między urzędem a mieszkańcami – pomagając przekładać urzędowe plany na język lokalnych potrzeb i odwrotnie, zgłaszać lokalne uwagi w uporządkowany sposób do urzędników.

Inwestorzy i partnerzy zewnętrzni

Chociaż gmina Siedlec jest obszarem wiejskim, nie można zapominać o interesariuszach spoza bezpośredniej społeczności, którzy mogą mieć wpływ na lokalną mobilność – to różnego rodzaju inwestorzy zewnętrzni oraz potencjalni partnerzy spoza gminy. Należą tu m.in. przedsiębiorstwa rozważające ulokowanie inwestycji na terenie gminy (np. zakład produkcyjny w wyznaczonej strefie, farma fotowoltaiczna, centrum logistyczne przy drodze krajowej), deweloperzy planujący budowę osiedli mieszkaniowych lub obiektów komercyjnych, a także inwestorzy z branży turystycznej (np. budowa ośrodka wypoczynkowego nad jeziorem). Ich oczekiwania wobec infrastruktury transportowej są jasne: dobra dostępność i jakość dróg, brak chronicznych korków czy barier transportowych oraz rozwinięta infrastruktura towarzysząca (komunikacja publiczna, aby pracownicy mogli dojechać; chodniki i oświetlenie, które wpływają na atrakcyjność danego miejsca). Często inwestorzy patrzą na lokalizację przez pryzmat skomunikowania – bliskość drogi krajowej nr

32 i węzła kolejowego w Zbąszynku to duże atuty gminy Siedlec, ale jeśli do konkretnej działki prowadzi wąska, zniszczona droga, może to zniechęcić do inwestycji. Z drugiej strony, gmina może nie chcieć każdego typu inwestycji – np. centra logistyczne generujące duży ruch tirów mogą budzić obawy mieszkańców o hałas i bezpieczeństwo. Dlatego potrzebą gminy (reprezentowanej przez władze) wobec inwestorów jest takie ukierunkowanie ich planów, by były zgodne z zasadami zrównoważonej mobilności (np. na nowym osiedlu należy zaplanować chodniki, a fabryka powinna zapewnić parkingi i może partycypować w utrzymaniu drogi dojazdowej).

Rola inwestorów w PZMM bywa przede wszystkim finansowa i innowacyjna. Inwestor, szczególnie duży, może stać się partnerem w realizacji infrastruktury: na przykład deweloper budujący osiedle może zostać zobligowany do zbudowania fragmentu drogi czy ścieżki rowerowej (lub przynajmniej przekazania gruntu pod taką infrastrukturę). Firma stawiająca zakład przemysłowy może we współpracy z gminą zorganizować dla swoich pracowników transport zbiorowy (co zmniejsza ruch samochodowy). Ponadto, obecność perspektywicznych inwestorów może wpłynąć na priorytety PZMM – np. jeśli wiadomo, że w danej części gminy planowana jest strefa aktywności gospodarczej, to plan mobilności powinien uwzględnić dojazd do niej (drogi o odpowiedniej nośności, ewentualnie bocznica kolejowa czy dodatkowy przystanek autobusowy). Inwestorzy prywatni wnoszą też nowe technologie: np. firma energetyczna może zainstalować stacje ładowania pojazdów elektrycznych w ramach projektu elektromobilności, co gminie trudno sfinansować samodzielnie. Wpływ inwestorów na kształt planu może być znaczący, jeśli ich plany są już konkretnie znane – gmina będzie wtedy starała się zgrać działania (np. budowa nowego odcinka drogi zbieganie się w czasie z otwarciem nowego zakładu). Czasem partnerzy zewnętrzeni to również organizacje międzynarodowe lub krajowe promujące pewne rozwiązania (np. stowarzyszenie „równoważona mobilność w gminach” oferujące granty, firmy telekomunikacyjne proponujące systemy zarządzania ruchem). Gmina Siedlec może korzystać z takich partnerstw, by wdrażać innowacje bez ponoszenia całości kosztów.

Podsumowując, inwestorzy i zewnętrzni partnerzy to grupa, która nie zawsze jest bezpośrednio zaangażowana w proces partycypacji (bo np. jeszcze ich nie ma, dopiero się pojawiają), ale efekty PZMM mogą ich przyciągnąć lub ułatwić im decyzję o inwestycji. Jeżeli plan przewiduje np. poprawę dojazdu do terenów nad Jeziorem Chobienickim i budowę tam infrastruktury rekreacyjnej, może zachęcić to inwestorów turystycznych do współpracy (np. budowy domków letniskowych z przekonaniem, że turyści dojadą nową ścieżką rowerową czy drogą). Z kolei zaniedbanie mobilności mogłoby odstraszyć inwestorów – np. brak planu poprawy dróg może sprawić, że duża farma rolna zrezygnuje z ekspansji w tym rejonie. Dlatego w interesie gminy jest postrzeganie inwestorów jako sojuszników, którzy co prawda kierują się własnym zyskiem, ale ich obecność może być bodźcem rozwojowym zgodnym z celami PZMM

(np. zwiększenie dostępności komunikacyjnej generuje rozwój ekonomiczny). Władze powinny jednak zachować równowagę, by zbyt nie podporządkować planu mobilności pojedynczym projektom inwestycyjnym, ale raczej włączać inwestorów w istniejącą wizję zrównoważonego transportu.

Media lokalne i regionalne

Media – zwłaszcza lokalne i regionalne – odgrywają specyficzną rolę w kontekście planowania i wdrażania PZMM. Nie są bezpośrednimi decydentami ani beneficjentami infrastruktury jak mieszkańcy czy przedsiębiorcy, ale kształtują opinię publiczną i mogą wpływać na poziom poparcia lub krytyki społecznej dla podejmowanych działań. W powiecie wolsztyńskim i okolicach działa kilka kanałów medialnych istotnych z punktu widzenia gminy Siedlec: prasa lokalna (np. tygodniki regionalne), portale internetowe zajmujące się sprawami gminy i powiatu oraz aktywne media społecznościowe (profil gminy na Facebooku, grupy dyskusyjne mieszkańców). Potrzeby mediów to przede wszystkim dostęp do informacji oraz czytelny przekaz. Dziennikarze oczekują od władz gminy transparentności – jasnych komunikatów o celach PZMM, planowanych inwestycjach, kosztach i korzyściach. Chcą móc przekazać swoim odbiorcom konkretne wiadomości: np. że w przyszłym roku powstanie ścieżka rowerowa między miejscowościami X i Y, że od września ruszy nowa linia autobusowa, albo że gmina pozyskała dofinansowanie oczekiwane przez mieszkańców działania z zakresu mobilności. Media potrzebują też atrakcyjnych tematów – a poprawa transportu, zwłaszcza widoczna inwestycja (most, droga), to temat, który przyciąga uwagę czytelników/słuchaczy. Z drugiej strony, media lokalne często wcielają się w rolę kontrolera społecznego – jeśli coś idzie nie tak (np. opóźnia się budowa drogi, mieszkańcy narzekają na rozkład jazdy), dziennikarz może nagłośnić problem. Dlatego potrzebą mediów jest również, by władze reagowały na krytykę i pytania, udzielały wywiadów, publikowały sprostowania, gdy trzeba – ogółem, by traktowały media jako partnera w informowaniu społeczeństwa, a nie zagrożenie. Rola mediów w stakeholderach PZMM jest pośrednia, ale ważna. W fazie przygotowania planu, media mogą pomóc w dotarciu z informacją do mieszkańców – np. lokalna gazeta opublikuje artykuł o tym, że ruszają prace nad planem mobilności i zachęci do udziału w badaniach ankietowych. Podczas opracowywania planu, media informują o postępach (np. o wynikach diagnozy, o zidentyfikowanych problemach – to buduje świadomość, dlaczego plan jest potrzebny). Kiedy plan zostanie uchwalony, media nagłosnią jego główne założenia i planowane inwestycje, co uczy społeczeństwo na temat przyszłych zmian. Wreszcie, w trakcie wdrażania, relacjonują sukcesy i problemy: otwarcie nowej drogi, ale też ewentualne opóźnienia czy protesty. Dzięki mediom, mieszkańcy, którzy nie są bezpośrednio zaangażowani, pozostają poinformowani i mogą się ustosunkować. Media lokalne często działają też jako forum dialogu – prowadzą wywiady z władzami czy publikują reportaże

z terenu. Taki feedback może pomóc władzy korygować działania. Wpływ mediów przejawia się najbardziej wtedy, gdy ujawniają jakiś ważny głos społeczny – np. niezadowolenie z jakości drogi, które skłoni władze do szybszej reakcji. Media regionalne (obejmujące większy obszar niż gmina) natomiast mogą pomóc w promowaniu gminy – np. pokazując gminę Siedlec jako przykład dobrej praktyki (jeśli PZMM odniesie sukces, może być przedstawiany jako wzór dla innych wiejskich gmin). To z kolei wzmacnia reputację lokalnych władz i może ułatwić pozyskanie kolejnych inwestycji czy funduszy (bo dobre nagłośnienie sukcesu dociera np. do decydentów w województwie). Podsumowując, media są nośnikiem informacji i barometrem opinii – współpraca z nimi powinna opierać się na rzetelności i otwartości, co sprzyja budowaniu poparcia społecznego dla PZMM i szybkiemu reagowaniu na pojawiające się wyzwania komunikacyjne.

Eksperci i doradcy

Ostatnią wyróżnioną grupą interesariuszy są eksperci, doradcy i specjaliści zaangażowani w opracowanie oraz wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ta kategoria obejmuje zarówno zespół konsultantów zewnętrznych (np. firma lub fundacja urbanistyczno-transportowa, która na zlecenie gminy przygotowuje dokument PZMM), jak i ewentualnych ekspertów lokalnych (np. inżynierów, planistów zatrudnionych w urzędzie gminy lub w starostwie) oraz naukowców czy specjalistów dziedzinowych współpracujących przy projekcie. Potrzeby ekspertów związane są z dostępem do danych i współpracą ze strony lokalnej. Aby przeprowadzić rzetelne analizy, muszą oni zebrać wiele informacji: od statystyk ruchu drogowego, przez rozkłady jazdy i frekwencję w autobusach, po opinie mieszkańców i plany zagospodarowania. Liczą na wsparcie gminy w uzyskaniu tych danych (np. udostępnienie wyników ankiet, map, dokumentów planistycznych, zorganizowanie spotkań z pracownikami w celu omówienia zamierzeń i możliwości). Ważna jest także otwartość decydentów na rekomendacje ekspertów – czyli gotowość do przyjęcia czasem trudnych decyzji wynikających z analiz (np. ograniczenia ruchu samochodowego w jakimś miejscu, jeśli tak sugerują dane o bezpieczeństwie, albo zmiany priorytetów inwestycyjnych). Eksperci oczekują ponadto jasnego określenia celów i zakresu zlecenia – aby wiedzieli, czy mają projektować bardzo szczegółowe rozwiązania, czy raczej dać ogólne kierunki i listę projektów. Rola ekspertów w PZMM jest kluczowa w zapewnieniu merytorycznej jakości i zgodności planu z zasadami zrównoważonej mobilności oraz przepisami. Konsultanci zewnętrzni zazwyczaj prowadzą diagnozę stanu mobilności: analizują natężenie ruchu, stan infrastruktury, przeprowadzają badania ankietowe i wywiady (w gminie Siedlec też tak było – zewnętrzni eksperci pomagali w diagnozie do strategii rozwoju). Następnie formułują wizję i cele planu oraz konkretne działania (projekty). Ich zadaniem jest wnieść obiektywne spojrzenie – niezależne od bieżących sporów czy interesów – oraz najlepsze praktyki z innych miejsc.

Eksperci dysponują wiedzą o tym, co działa w podobnych gminach, znają nowoczesne rozwiązania. Mogą zaproponować rozwiązania innowacyjne dla gminy Siedlec, ale sprawdzone gdzie indziej. Ważnym elementem ich roli jest też moderowanie procesu partycypacji: często to eksperci organizują warsztaty z interesariuszami i przeprowadzają ankiety internetowe, aby poznać potrzeby mieszkańców i wyciągnąć z nich wnioski. Podczas opracowywania planu, eksperci współpracują ściśle z urzędnikami gminy – transferują swoją wiedzę, ale też uczą się lokalnej specyfiki. Wpływ ekspertów uwidacznia się w treści dokumentu PZMM: to oni formułują zapisy, które potem będą podstawą działań. Jednak ich rekomendacje muszą zyskać akceptację władz i społeczności – dlatego rola eksperta to czasem także przekonywanie i uzasadnianie. W prezentacjach i raportach tłumaczą, dlaczego np. warto postawić na transport rowerowy albo czemu zaproponowali reorganizację ruchu w danej miejscowości. Od jakości ich pracy zależy, czy plan będzie spójny i realistyczny. Po uchwaleniu PZMM, rola ekspertów może się nie kończyć – gmina może ich angażować jako doradców przy wdrażaniu poszczególnych projektów (np. konsultant jako nadzór merytoryczny budowy ścieżek rowerowych, audytor bezpieczeństwa ruchu). Mogą też oceniać postępy (monitoring i ewaluacja planu). Eksperci są zatem łącznikiem między wiedzą specjalistyczną a lokalnym kontekstem – ich neutralna pozycja pozwala godzić sprzeczne interesy (patrz na całość, nie reprezentują żadnej jednej grupy). Warto wspomnieć, że do grona „ekspertów” zaliczają się nie tylko osoby z zewnątrz; również lokalni mieszkańcy mogą mieć ekspercką wiedzę (np. pasjonat historii wskaże stare trakty warte odtworzenia jako szlaki turystyczne, czy inżynier transportu mieszkający w gminie zgłosi społecznie swoje uwagi do planu). W szczególności źródłem wiedzy są pracownicy Urzędu Gminy, którzy mogą zgłaszać swoje uwagi do Planu. PZMM powinien uwzględniać ich spostrzeżenia i propozycji.

Podsumowując, analiza interesariuszy PZMM dla Gminy Siedlec pokazuje szerokie spektrum oczekiwań i ról – od codziennych potrzeb mieszkańców, przez strategiczne cele władz, po specjalistyczny wkład ekspertów. Zrozumienie interesów każdej grupy pozwoli lepiej zaplanować działania i komunikację w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Gmina Siedlec, mając charakter rolniczo-turystyczny i rozproszoną strukturę osadniczą, stoi przed nietrywialnym zadaniem poprawy mobilności na swoim terenie. Jednak dzięki zaangażowaniu wszystkich interesariuszy – przy wspólnym stole rozmów – ma szansę wypracować rozwiązania dopasowane do lokalnych realiów. Takie rozwiązania, realizowane etapami i przy wsparciu zewnętrznym, mogą przynieść wymierne korzyści: bezpieczniejsze drogi, lepszą komunikację publiczną, rozwój turystyki bez szkody dla środowiska oraz wzrost jakości życia całej społeczności. Plan Mobilności stanie się wtedy nie tylko dokumentem, ale żywym programem działania, akceptowanym i wspieranym przez mieszkańców, samorząd, przedsiębiorców i pozostałe zainteresowane strony – co jest kluczem do jego długofalowego sukcesu.

2.3.2. Sposób organizowania badań społecznych

Prowadzenie badań społecznych stanowi kluczowy element w procesie planowania mobilności miejskiej. Odpowiednio przeprowadzone badania umożliwiają zrozumienie potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz pozyskanie cennych opinii, które mogą znacząco wpłynąć na jakość i efektywność końcowej strategii. W gminie Siedlec przeprowadzono badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców. W tym celu został przygotowany kwestionariusz, który zawierał pytania dotyczące różnych aspektów codziennych podróży mieszkańców. Kwestionariusz obejmował tematy takie jak częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, preferencje transportowe, doświadczenia z podróżowaniem w obrębie gminy oraz opinie na temat ewentualnych ulepszeń w systemie transportowym. Ankieta była dostępna w formie cyfrowej, udostępniana poprzez media społecznościowe i stronę internetową gminy. Dzięki temu zapewniono szeroki dostęp do badania, umożliwiając mieszkańcom wygodny sposób udziału w konsultacjach.

Po zebraniu i analizie danych z kwestionariuszy, gminie przedstawiono wstępną strategię mobilności miejskiej. Pracownicy Urzędu konsultowali dokument w zakresie zgodności ze stanem faktycznym. Po ostatecznej edycji dokument został przedstawiony Radnym Rady Gminy Siedlec podczas komisji wspólnej.

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

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

1. Stan infrastruktury drogowej:

Gmina Siedlec posiada rozbudowaną sieć drogową obejmującą wszystkie poziomy kategorii dróg. Przez jej teren przebiegają kluczowe drogi ponadlokalne:

- **Droga krajowa nr 32** (trasa Poznań – Zielona Góra) – długość na obszarze gminy ok. 10,6 km. Stanowi główną oś transportową regionu, zapewniając połączenie z siecią dróg krajowych i obsługując duży ruch tranzytowy.
- **Droga wojewódzka nr 303** (trasa Wolsztyn – Babimost) – długość na obszarze gminy ok. 12,5 km. Łączy powiat wolsztyński z sąsiednim województwem lubuskim (m.in. z portem lotniczym w Babimoście) i również przenosi znaczny ruch ponadgminny.

- **Drogi powiatowe** – łącznie około 86 km na terenie gminy. Tworzą gęstą sieć połączeń między miejscowościami gminy oraz sąsiednimi gminami, zapewniając dojazd do dróg wyższych klas.
- **Drogi gminne** – łącznie ponad 100 km (największa część sieci drogowej). Są to zarówno drogi o nawierzchni utwardzonej (asfaltowej, z kostki brukowej lub płyty betonowej), jak i odcinki o nawierzchni gruntowej. Łączą poszczególne wsie, osiedla i obszary rolne, często pełniąc funkcje dojazdów do pól i posesji.

Jakość nawierzchni dróg w gminie jest zróżnicowana. Drogi krajowa i wojewódzka mają nawierzchnie asfaltowe w dobrym stanie, jednak miejscami wymagają one modernizacji poboczy czy budowy ciągów pieszko-rowerowych. Drogi powiatowe w większości posiadają utwardzoną nawierzchnię, ale ich stan bywa nierównomierny – niektóre odcinki zostały wyremontowane, inne czekają na przebudowę (np. ze względu na spękania czy wąskie jezdnie). Na drogach gminnych część nawierzchni jest nieutwardzona (gruntowa), co pogarsza przejezdność szczególnie w okresie opadów. Gmina sukcesywnie poprawia stan infrastruktury – w ostatnich latach zrealizowano liczne inwestycje drogowe, m.in. przebudowy dróg lokalnych w niemal każdej miejscowości. Przykładowo, modernizowano ulice osiedlowe w Żodyniu, Jaromierzu, Chobienicach i innych wsiach, budowano nowe odcinki dróg (np. dojazd nad jezioro w Borui) oraz chodniki (Nowa Tuchorza, Stara Tuchorza, Kopanica). W Siedlcu utworzono parking i zostanie przebudowany chodnik przy ul. Szkolnej, aby poprawić warunki ruchu przy szkole. Mimo tych działań wciąż występują brakujące elementy infrastruktury: w wielu wsiach brakuje ciągłych chodników po obu stronach jezdni, ograniczona jest infrastruktura dla rowerzystów, a odwodnienie dróg bywa niewystarczające (co starano się poprawić przez budowę kanalizacji deszczowej przy remontach). Niemniej, stan większości głównych dróg stopniowo się poprawia dzięki regularnym remontom i pozyskiwanym przez gminę środkom na inwestycje.

2. Natężenie ruchu

Charakter ruchu drogowego na terenie gminy Siedlec zależy od kategorii dróg oraz pory roku. Można wyróżnić następujące rodzaje ruchu na drogach gminy:

- **Ruch tranzytowy**: Ruch tranzytowy koncentruje się głównie na drodze krajowej nr 32 oraz drodze wojewódzkiej nr 303. Drogą krajową 32 odbywa się intensywny przepływ pojazdów ciężarowych i osobowych pokonujących trasy międzyregionalne – stanowi ona korytarz tranzytowy łączący województwo wielkopolskie z lubuskim. W miejscowościach położonych przy DK32 (jak Kopanica, Jaromierz oraz do niedawna Żodyń) odczuwalne jest duże natężenie ruchu ciężkiego i przejazdów dalekobieżnych. Od maja 2025 roku kierowcy mogą już ominąć Żodyń, ponieważ oddano do ruchu ponad 3-kilometrową obwodnicę, która wyprowadziła ruch tranzytowy z miejscowości. Podobnie droga 303

przenosi ruch pomiędzy Wolsztynem a Babimostem – korzystają z niej m.in. pojazdy zmierzające do lotniska lub omijające główne drogi krajowe. Tranzyt generuje hałas i zagrożenia w miejscowościach, przez które przebiega (znikoma liczba obwodnic powoduje, że ruch przechodzi przez centra wsi).

- **Ruch lokalny:** Na sieci dróg powiatowych i gminnych dominuje ruch lokalny, związany z codziennymi potrzebami mieszkańców. Obejmuje on dojazdy do pracy, szkół, sklepów, Urzędu Gminy zarówno w obrębie gminy, jak i do sąsiednich ośrodków (głównie do Wolsztyna, a także do Zbąszynia czy Zbąszynka w sąsiednich powiatach). Natężenie ruchu lokalnego wzrasta w typowych godzinach szczytu (porannym – dojazdy dzieci do szkół i dorosłych do pracy, oraz popołudniowym – powroty). Wiele dróg powiatowych łączy większe wsie gminy z drogami wyższych kategorii, przez co pełnią funkcję dowozową do tranzytu. Na przykład trasa Chobienice – Przyprostynia – Zbąszyń (droga powiatowa P2727) jest wykorzystywana nie tylko przez mieszkańców, ale i jako skrót dla części ruchu ponadlokalnego, co zwiększa na niej ruch i powoduje szybsze zużycie nawierzchni. Generalnie jednak ruch na drogach lokalnych jest umiarkowany i dostosowany do przepustowości tych dróg, z wyjątkiem krótkotrwałych wzrostów np. w trakcie lokalnych wydarzeń.
- **Ruch sezonowy:** W okresach sezonowych obserwuje się dodatkowe zwiększenie ruchu. Latem wzmożony jest ruch turystyczno-rekreacyjny – gmina Siedlec, mając w swoich granicach atrakcyjne przyrodniczo tereny (np. lasy, jeziora w okolicach Borui i Chobienic), przyciąga odwiedzających oraz mieszkańców okolic szukających wypoczynku. W weekendy letnie na drogach dojazdowych nad jeziora i do miejsc wypoczynku pojawia się więcej samochodów (często z przyczepami kempingowymi czy łodziami). Ruch sezonowy to także zwiększony ruch maszyn rolniczych w okresie żniw i prac polowych – późnym latem i jesienią po drogach gminnych poruszają się kombajny, traktory z przyczepami, dowożące plody rolne, co może powodować spowolnienia na węższych odcinkach i wymaga ostrożności. Zimą natężenie ruchu bywa nieco mniejsze (mniej aktywności rekreacyjnej), choć warunki drogowe mogą go dodatkowo utrudniać. Ogólnie, choć brak jest szczegółowych pomiarów natężenia dla wszystkich odcinków, jakościowe obserwacje wskazują, że tranzyt stanowi znaczącą część ruchu na głównych drogach, zaś ruch lokalny dominuje na pozostałej sieci, z okresowymi wzrostami w sezonie turystycznym i podczas prac rolnych.

3. Komunikacja publiczna:

Transport autobusowy.

Gmina Siedlec jest organizatorem przewozów dzieci szkolnych, które według stanu na czerwiec 2025 realizuje Przedsiębiorstwo Transportowe "R&J" Sp. z o.o. z Wolsztyna. Firma ta

realizuje także usługi transportu zbiorowego. Aktualnie funkcjonuje 9 linii autobusowych na terenie gminy. Łącznie autobusy te pokonują rocznie około 143 tys. km i przewożą rocznie około 325 tys. pasażerów. Autobusy szkolne kursują w dni robocze, dostosowując rozkład do godzin lekcji w szkołach). Gmina organizuje także dowóz dzieci do Zespołu Szkoły Specjalnej w Wolsztynie. Firma realizująca przejazdy (Auto-Kars Rządkowski) realizowała dowóz 15 dzieci z miejscowości: Belęcin, Boruja, Chobienice, Godziszewo, Jaromierz, Kopanica, Nieborza, Reklinek, Siedlec, Tuchorza, Wielka Wieś.

Dostępność przestrzenna komunikacji publicznej jest dość dobra – w każdej miejscowości gminy znajduje się co najmniej jeden przystanek autobusowy. Wykaz przystanków obejmuje kilkadziesiąt lokalizacji zlokalizowanych przy drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych (np. w centrach wsi, przy szkołach czy na ważnych skrzyżowaniach). Mieszkańcy mogą więc wsiąść do autobusu w swojej miejscowości, jednak częstotliwość połączeń poza godzinami szkolnymi jest ograniczona. Przykładowo, brak jest kursów wieczornych czy w weekendy, co praktycznie uniemożliwia podróż komunikacją publiczną np. do lekarza w sobotę czy na wydarzenie kulturalne wieczorem. Skutkiem tego jest zjawisko wykluczenia transportowego niektórych grup – szczególnie osób starszych lub niemobilnych, które poza godzinami funkcjonowania autobusów szkolnych nie mają czym dojechać do ośrodka zdrowia czy urzędu bez pomocy rodziny. Poza liniami gminnymi, przez teren gminy przebiegają trasy autobusowe (np. połączenia powiatowe z Wolsztyna czy Zbąszynia), jednak ich liczba jest niewielka.

Transport kolejowy. Przez gminę Siedlec przebiega jednotorowa linia kolejowa Zbąszynek – Wolsztyn – Leszno. Na terenie gminy znajdują się dwa czynne przystanki kolejowe: Stara Tuchorza i Belęcin. Dzięki temu mieszkańcy okolic Starej Tuchorzy i Belęcina mają potencjalnie możliwość dojazdu koleją do Wolsztyna lub przesiadki do Zbąszynia i Zbąszynka na pociągi dalekobieżne (Zbąszynek jest ważnym węzłem na linii Berlin – Poznań). Niestety, oferta kolei jest ograniczona – liczba połączeń w ciągu dnia jest mała, a czasy kursowania nie zawsze dopasowane do potrzeb lokalnej społeczności. Ponadto przystanki są oddalone od centrum wsi (np. stacja Stara Tuchorza leży na skraju miejscowości), co utrudnia dostęp pieszym. Mimo to transport kolejowy stanowi pewien potencjał – np. uczniowie szkół średnich w Wolsztynie czy pracownicy zakładów w Zbąszynku mogą z niego korzystać, o ile dopasują godziny. Infrastruktura stacji jest skromna – istnieją perony, lecz budynki stacyjne (Belęcin, Stara Tuchorza) są obecnie nieużytkowane i nie pełnią funkcji obsługi podróżnych. Brakuje tam też udogodnień typu parkingi czy zadaszone poczekalnie. Przy stacji w Belęcinie jest teren, który mógłby być wykorzystany na organizację punktów przesiadkowych typu P&R czy B&R), ale w Starej Tuchorzy gmina nie posiada własnego terenu – organizacja punktu wymagałaby pozyskania gruntu na stałe, lub na zasadzie służebności.

Podsumowując, komunikacja w gminie Siedlec jest zdominowana przez autobusy dowożące młodzież szkolną. Dla pozostałych mieszkańców dostępność transportu zbiorowego jest ograniczona, co sprzyja korzystaniu z transportu indywidualnego. Wykluczenie transportowe jest istotnym wyzwaniem – osoby bez samochodu, zwłaszcza w mniejszych, oddalonych od głównych tras wsiach, mają utrudniony dostęp do podstawowych usług.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Infrastruktura dla pieszych. Większość miejscowości gminy posiada infrastrukturę chodnikową, skupioną głównie przy głównych drogach i w centrach wsi. W Siedlcu (siedzibie gminy) istnieją chodniki przy głównych ulicach (m.in. ul. Zbąszyńska, Lipowa, Leśna, Szkolna), jednak nie wszystkie osiedla mają bezpieczne dojście pieszego do centrum. W pozostałych wsiach chodniki z reguły występują przy najbardziej uczęszczanych odcinkach – np. w Tuchorzy przy drodze powiatowej koło szkoły, w Kopanicy wzdłuż drogi krajowej, w Chobienicach wzdłuż drogi wojewódzkiej. Infrastruktura około-drogowa taka jak oświetlenie uliczne jest zainstalowana w każdej miejscowości, choć pojawiają się sygnały mieszkańców o niedoświetlonych przejściach lub wyłączaniu lamp nocą dla oszczędności, co zmniejsza bezpieczeństwo pieszych. Gmina każdego roku sukcesywnie przeznacza z budżetu gminy środki finansowe na uzupełnienie oświetlenia ulicznego oraz buduje nowe odcinki chodników – ostatnio powstały chodniki m.in. w Nowej Tuchorzy, w Starej Tuchorzy oraz planowane są kolejne np. w Tuchorzy (ul. Prosta) i Kopanicy (ul. Winnice). Mimo to, potrzeby mieszkańców w tym zakresie są nadal duże – zwłaszcza przy drogach o większym ruchu brak chodnika stanowi zagrożenie (np. dzieci idące poboczem do przystanku szkolnego).

Infrastruktura dla rowerzystów. Sieć ścieżek rowerowych w gminie Siedlec dopiero zaczyna się rozwijać. Obecnie brak jest wydzielonych dróg rowerowych wzdłuż głównych dróg – rowerzyści zmuszeni są korzystać z poboczy dróg lub jezdni razem z pojazdami, co bywa niebezpieczne (zwłaszcza na ruchliwej DK32 i DW303). Mieszkańcy zwracają uwagę na brak spójności tras rowerowych na terenie gminy – istnieją co prawda lokalne drogi o małym ruchu, którymi rowerzyści się poruszają rekreacyjnie (np. między wioskami przez las), ale formalnie oznakowanych szlaków jest niewiele. W okolicy występują atrakcje turystyczne i przyrodnicze (np. jeziora, zabytki w Kopanicy, rejon Chobienic), które mogłyby być lepiej skomunikowane siecią szlaków pieszo-rowerowych. Na terenie gminy znajdują się lokalne trasy rowerowe łączące się z siecią powiatową (np. trasa Wolsztyn – Tuchorza – Przemęt). Jednak ich standard bywa niedostosowany (prowadzą zwykłymi drogami). Dostrzegając te braki, władze gminy intensywnie planują rozwój infrastruktury rowerowej. W planach ujęto budowę ścieżek rowerowych w kluczowych relacjach: wzdłuż drogi wojewódzkiej 303 (Nieborza – Chobienice oraz Chobienice – Grójec Wielki), wzdłuż drogi krajowej 32 (granica województwa – Kopanica – Żodyń – Powodowo), a także w ciągach dróg powiatowych łączących duże wsie (np. Tuchorza

– Belęcín, Chobienice – Zbąszyń). Pierwsze projekty są już opracowane – np. dokumentacja dla ścieżki wzdłuż DK32 oraz wzdłuż DW303 są gotowe do realizacji, a dla trasy Siedlec – Stara Tuchorza zabezpieczono środki na projekt. Równolegle, na etapie koncepcji są mniejsze przedsięwzięcia, jak wydzielenie ciągu pieszo-rowerowego przy drodze gminnej Siedlec – Kiełpiny.

Potrzeby mieszkańców w zakresie ruchu pieszego i rowerowego koncentrują się na poprawie bezpieczeństwa i wygody przemieszczania się bez samochodu. Z jednej strony chodzi o podstawowe chodniki i przejścia dla pieszych w obrębie wsi, z drugiej – o możliwość aktywnej mobilności (rowerowej) między miejscowościami. Gmina ma duży potencjał przyrodniczy, który mógłby być lepiej wykorzystany przez rozwój turystyki rowerowej – planowane trasy wokół jezior i przez lasy mogłyby przyciągnąć odwiedzających. Obecnie jednak priorytetem jest zapewnienie podstawowej infrastruktury rowerowej wzdłuż najniebezpieczniejszych odcinków dróg (DK32, DW303) oraz połączenie największych wsi bezpiecznymi trasami. W przyszłości, wraz z realizacją zamierzeń inwestycyjnych, transport pieszy i rowerowy w gminie Siedlec powinien stać się znacznie bardziej przyjazny – co przyniesie korzyści zarówno mieszkańcom (zdrowie, oszczędność kosztów dojazdu), jak i potencjalnym turystom.

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Stan bezpieczeństwa. Analiza danych o zdarzeniach drogowych wskazuje, że na terenie gminy nie występują pojedyncze czarne punkty, gdzie regularnie dochodzi do wielu wypadków. Zdarzenia komunikacyjne są rozproszone, jednak pewne odcinki dróg wyróżniają się podwyższonym ryzykiem. Według informacji Komendy Powiatowej Policji w Wolsztynie najbardziej zagrożone w 2024 roku były:

- Droga wojewódzka nr 303 – odnotowano tu aż 18 kolizji drogowych (stłuczek) w ciągu roku. Choć kolizje te na ogół nie skutkowały ofiarami, ich liczba wskazuje na duże natężenie ruchu i potencjalne problemy (np. wymuszenia pierwszeństwa na skrzyżowaniach, najechania na tył pojazdu itp.) na tej trasie.
- Droga powiatowa P2727 Chobienice – Przyprostynia (w kierunku Zbąszynia) – w 2024 r. doszło na niej do 2 wypadków (w których 1 osoba poniosła śmierć, a 3 zostały ranne) oraz 3 kolizji. To poważny bilans jak na drogę powiatową i sygnał, że odcinek ten jest niebezpieczny (prawdopodobnie z powodu nadmiernej prędkości rozwijanej na prostej drodze lub niebezpiecznych zakrętów).

Ogółem na drogach gminy Siedlec w 2024 roku zanotowano 58 zdarzeń drogowych (kolizji i wypadków). Większość z nich to niegroźne kolizje, jednak każdy wypadek śmiertelny jest alarmujący. Przyczyny zagrożeń na terenie gminy są typowe dla obszarów wiejskich: wysoka

prędkość na długich prostych odcinkach, niedostosowanie jazdy do warunków (np. śliskiej nawierzchni zimą), ograniczona widoczność na skrzyżowaniach w terenie zabudowanym, czy też obecność niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) na jezdni. Na drogach tranzytowych (DK32, DW303) dochodzi do wymuszeń pierwszeństwa przy włączaniu się do ruchu z dróg podporządkowanych i drobnych kolizji w miejscowościach, gdzie tworzą się zatory. Z kolei na wąskich drogach gminnych zagrożeniem bywa mijanie się pojazdów na ograniczonej szerokości oraz kolizje z zwierzyną leśną (na obszarach zalesionych).

Działania na rzecz bezpieczeństwa.

Gmina Siedlec podejmuje szereg inicjatyw, by poprawić bezpieczeństwo ruchu. W ramach inwestycji drogowych dba się o elementy uspokojenia ruchu – nowe i przebudowane odcinki dróg często są wyposażane w wyniesione przejścia dla pieszych, chodniki oddzielające pieszych od jezdni czy lepsze oznakowanie. Przykładowo, planowana jest kompleksowa budowa bezpiecznych przejść dla pieszych (z doświetleniem, sygnalizacją lub azylami) w najbardziej newralgicznych miejscach – traktowane jest to jako proces ciągły, realizowany etapami. Priorytetem są okolice szkół, przedszkoli, placówek publicznych oraz przystanków autobusowych. Dodatkowo, poprzez montaż znaków aktywnych (migające znaki ostrzegawcze przed przejściami) i luster drogowych na niebezpiecznych skrzyżowaniach, poprawia się widoczność informacji dla kierowców.

Ważnym aspektem jest również infrastruktura poprawiająca bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych – stąd silny nacisk na budowę wydzielonych ścieżek i chodników w planach inwestycyjnych (oddzielenie tych użytkowników od ruchu samochodowego znacznie zmniejszy ryzyko wypadków). Realizacja ścieżki pieszko-rowerowej wzdłuż DK32 czy DW303 będzie kluczowa dla zapobiegania wypadkom z udziałem niechronionych uczestników ruchu. Gmina angażuje się też we wspólne projekty z powiatem – przykładem jest dofinansowanie przebudowy niebezpiecznego odcinka drogi Chobienice – Zbąszyń wraz z budową ścieżki pieszko - rowerowej (P2727) w 2023 roku, co ma na celu poprawę jej stanu i bezpieczeństwa po serii wypadków.

Pozytywnym sygnałem jest brak typowych „czarnych punktów”, co oznacza, że dotychczasowe działania przynoszą efekty i nie ma miejsca, które wymagałoby natychmiastowej interwencji inżynierskiej z powodu nagminnych wypadków. Niemniej, ciągła poprawa bezpieczeństwa pozostaje priorytetem – zwłaszcza w kontekście rosnącego ruchu. W planach są także działania miękkie: edukacja mieszkańców (szczególnie młodzieży) w zakresie bezpiecznego poruszania się po drogach, akcje informacyjne o odblaskach i bezpieczeństwie nocą, a także promowanie kulturalnej jazdy wśród kierowców. Wszystkie te kroki mają na celu zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych i ochronę życia oraz zdrowia uczestników ruchu.

6. Intermodalność i integracja transportowa:

Powiązania między środkami transportu. Na terenie gminy Siedlec funkcjonują różne gałęzie transportu (samochodowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy), jednak ich integracja jest obecnie ograniczona. Przykładem jest transport kolejowy – dwa przystanki kolejowe (Stara Tuchorza i Belęcin) nie są bezpośrednio skomunikowane z transportem autobusowym. Brak specjalnie skoordynowanych rozkładów jazdy autobusów dowożących do pociągów – mieszkańcy muszą organizować dojazd na stację we własnym zakresie (najczęściej samochodem lub rowerem). Parking przy stacji nie jest formalnie urządzony, ale podróżni korzystający z pociągów parkują samochody w pobliżu (np. na utwardzonych poboczach). Podobnie, brak jest dedykowanych stojaków rowerowych czy wiat przy przystankach kolejowych, co utrudnia wykorzystanie kombinacji „rower + pociąg”.

Parkingi i Park&Ride. Na terenie gminy istnieją liczne parkingi publiczne, które choć nie są oznaczone jako Park&Ride, pełnią częściowo taką funkcję dla lokalnych podróży. Gmina udostępnia bezpłatne parkingi w centralnych miejscach miejscowości – np. w Chobienicach (przy cmentarzu), Kopanicy (place przy Rynkach), Siedlcu (naprzeciw szkoły) czy Tuchorzy (przy cmentarzu). Ponadto niemal w każdej wsi obok sali wiejskiej urządzono mały parking dla mieszkańców. Nie ma jednak wydzielonych węzłów Park & Ride – np. z monitoringiem, oznakowaniem i informacją dla podróżnych. Integracja taryfowa również nie występuje: bilety autobusowe szkolne obowiązują tylko na liniach R&J, nie ma wspólnych biletów np. z koleją czy z komunikacją sąsiednich gmin. Podróżny chcący kontynuować jazdę pociągiem musi kupić osobny bilet kolejowy – brakuje ułatwień typu zintegrowany bilet okresowy „bus+train”.

Władze gminy dostrzegają potrzebę lepszej integracji systemu transportowego i tworzenia infrastruktury przesiadkowej dostosowanej do lokalnych realiów. Integracja informacji i rozkładów między różnymi środkami transportu także wymaga wzmocnienia. Obecnie pasażer musi sam sprawdzać rozkład autobusów gminnych i pociągów – nie ma centralnej informacji czy aplikacji ułatwiającej planowanie podróży door-to-door. Skromna skala realizowanych faktycznie przejazdów komunikacją zbiorową jest z pewnością istotnym ograniczeniem dla tego typu pomysłów.

Podsumowując, intermodalność w gminie Siedlec jest na bardzo podstawowym poziomie. Dominacja samochodu osobowego sprawia, że większość podróży odbywa się od drzwi do drzwi bez przesiadek. Niemniej, istnieją możliwości poprawy – bliskość węzła kolejowego Zbąszynek stwarza szansę na dogodną przesiadkę na transport kolejowy (gdyby zapewnić dojazd), a planowane parkingi i ścieżki rowerowe mogą w przyszłości ułatwić łączenie różnych form mobilności. Integracja transportowa będzie istotna zwłaszcza w kontekście walki z wykluczeniem transportowym – dobrze zaplanowane systemy „ostatniej mili” (dowozu do stacji czy głównych przystanków) mogłyby znacząco poprawić dostępność komunikacyjną gminy.

7. Wyzwania i potrzeby specyficzne dla obszaru:

Analiza obecnego stanu systemu transportowego gminy Siedlec pozwala zidentyfikować kluczowe wyzwania i potrzeby, którym samorząd będzie musiał sprostać w najbliższych latach:

- **Wykluczenie transportowe i dostępność usług:** Rozproszona sieć osadnicza (26 miejscowości w gminie) sprawia, że zapewnienie transportu publicznego do wszystkich mieszkańców jest trudne i kosztowne. Osoby niezmotoryzowane – szczególnie seniorzy, młodzież poza wiekiem szkolnym, osoby o niskich dochodach – mają ograniczone możliwości dojazdu do lekarza, urzędu, sklepów czy na wydarzenia. Potrzebne są rozwiązania niwelujące wykluczenie transportowe, np. rozszerzenie oferty autobusowej (więcej kursów w różnych porach, także poza rokiem szkolnym). Wyzwanie stanowi także dowóz mieszkańców do ośrodków poza gminą (szpital w Wolsztynie, urzędy powiatowe) – obecnie zdani są często na pomoc rodziny lub kosztowne usługi prywatne.
- **Rozproszona struktura osadnicza:** Gmina składa się z wielu małych wsi, oddalonych od siebie o kilka kilometrów. Takie rozproszenie powoduje, że koszty utrzymania infrastruktury drogowej i transportu publicznego są wysokie w przeliczeniu na mieszkańca. Utrzymanie ponad 100 km dróg (odśnieżanie, naprawy) przy ograniczonym budżecie gminy jest wyzwaniem – konieczne jest priorytetyzowanie najważniejszych ciągów. Podobnie, uruchomienie komunikacji publicznej do każdej wioski (zwłaszcza o małej liczbie ludności) może być nieopłacalne, co rodzi dylemat pomiędzy efektywnością a dostępnością. Wymaga to kreatywnych rozwiązań (np. mniejszych busów, współpracy z sąsiednimi gminami w celu współdzielenia linii).
- **Poprawa infrastruktury przy ograniczonych środkach:** Mieszkańcy wyraźnie sygnalizują potrzebę ulepszania infrastruktury drogowej i okołodrogowej – w badaniach ankietowych rozwój dróg i chodników był wskazywany jako jedno z najważniejszych zadań. Gmina musi kontynuować modernizację dróg gminnych (są drogi, które wymagają utwardzenia lub remontu nawierzchni) oraz rozbudowę chodników i ścieżek. Jednocześnie budżet własny gminy jest ograniczony, co oznacza konieczność poszukiwania dofinansowań zewnętrznych. Każde zadanie inwestycyjne (np. budowa chodnika czy nowej drogi) wymaga montażu finansowego ze środków krajowych/UE lub współpracy z powiatem/województwem. Zapewnienie ciągłości finansowania tych potrzeb stanowi stałe wyzwanie.
- **Bezpieczeństwo ruchu:** Mimo stosunkowo niezłego ogólnego stanu bezpieczeństwa, wciąż występują sytuacje ryzyka – szczególnie na głównych drogach. Kultura jazdy (przekraczanie prędkości, parkowanie w niedozwolonych miejscach) wymaga poprawy. Potrzebne są dalsze inwestycje w infrastrukturę bezpieczeństwa (azyle dla pieszych, oświetlenie przejść, progi zwalniające w newralgicznych punktach) oraz w edukację użytkowników dróg. Wyzwanie stanowi także zabezpieczenie finansowe na szybkie

reagowanie – np. gdy gdzieś dochodzi do serii wypadków, gmina powinna móc szybko zainstalować dodatkowe oznakowanie czy doświetlenie.

- **Integracja i zrównoważony transport:** Obecny system jest silnie zorientowany na transport samochodowy indywidualny. W kontekście polityki zrównoważonej mobilności wyzwaniem jest zmiana nawyków i stworzenie warunków do korzystania z alternatyw: komunikacji zbiorowej, roweru, ruchu pieszego. Potrzeby obejmują tu zarówno inwestycje (węzły przesiadkowe, ścieżki rowerowe), jak i działania miękkie (kampanie promujące np. dojazd rowerem do pracy, organizacja gminnych wydarzeń typu „dzień bez samochodu”). Istotne będzie zintegrowanie różnych form transportu tak, by były dla mieszkańca wygodne i konkurencyjne wobec auta. Na razie jest to cel trudny, biorąc pod uwagę uwarunkowania wiejskie, ale niezbędny w perspektywie długoterminowej (zarówno ze względów społecznych, jak i ekologicznych).

Podsumowując, gmina Siedlec stoi przed typowymi dla obszarów wiejskich wyzwaniami transportowymi: zapewnić dostępność komunikacyjną wszystkich mieszkańców przy rozsądnych kosztach, poprawić jakość dróg i bezpieczeństwo, a równocześnie dążyć do większej zrównoważoności mobilności. Rozpoznanie tych potrzeb już nastąpiło – teraz kluczowe będzie ich sukcesywne adresowanie poprzez planowane projekty i inicjatywy.

8. Potencjał rozwoju systemu transportowego

Mimo wymienionych trudności, system transportowy gminy Siedlec ma znaczny potencjał rozwojowy. W nadchodzących latach można spodziewać się pozytywnych zmian, wynikających z następujących czynników:

- **Inwestycje infrastrukturalne w przygotowaniu:** Gmina ciągle pozyskuje środki i realizuje inwestycje drogowe. Wiele projektów ma już zabezpieczone finansowanie lub dokumentację. Przykładem jest rozbudowa drogi krajowej 32 z budową ścieżki pieszorowerowej – dokumentacja jest gotowa i oczekuje na realizację, co oznacza szansę na bezpieczniejszą i bardziej przyjazną drogę dla wszystkich użytkowników. Podobnie, rozbudowa drogi wojewódzkiej 303 o ścieżki rowerowe uzyskała decyzję ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej), co przybliży moment rozpoczęcia prac. Te duże inwestycje, finansowane przez samorząd wojewódzki lub centralny, znacząco poprawią układ transportowy gminy. Gmina planuje też wspólnie z powiatem realizację przebudowy dróg powiatowych (jak np. zakończona niedawno przebudowa drogi Stara Tuchorza – Tuchorza w 2025 r. z dofinansowaniem gminy). Jeśli wszystkie zamierzenia do roku 2030 zostaną zrealizowane, sieć drogowa i rowerowa gminy ulegnie jakościowej zmianie – wiele wsi zyska komfortowe połączenia, a ciągłość tras rowerowych uatrakcyjni podróże nie tylko dla mieszkańców, ale i odwiedzających.

- **Wykorzystanie funduszy zewnętrznych:** Samorząd gminy Siedlec jest aktywny w pozyskiwaniu funduszy krajowych i unijnych na rozwój transportu. Od wielu lat gmina korzysta z dofinansowania projektów drogowych (np. Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych), dotacje celowe). Wysoki priorytet mobilności w strategii gminy zwiększa szanse na pozyskanie takich funduszy. Dzięki zewnętrznemu wsparciu finansowemu możliwy będzie rozwój systemu transportowego bez nadmiernego obciążania budżetu gminnego.
- **Rozwój turystyki i mobilności rekreacyjnej:** Gmina Siedlec, choć typowo rolnicza, ma atuty przyrodniczo-turystyczne (jeziora, lasy, zabytki w wielu zakątkach gminy). Trend wzrostu turystyki krajowej oraz rekreacji blisko natury stwarza okazję do wypromowania gminy jako miejsca przyjaznego rowerzystom i pieszym, co przyciągnie turystów, a co z kolei uzasadni dalsze inwestycje (np. małą infrastrukturę: stojaki na rowery, miejsca odpoczynku). Turystyka rowerowa i piesza pobudza rozwój lokalnej przedsiębiorczości (agroturystyka, gastronomia), a jednocześnie poprawia dostępność transportową – bo korzystają na tym również mieszkańcy (dostając lepsze drogi i ścieżki). Ewentualne inwestycje w małą infrastrukturę dla elektromobilności, np. montaż solarnej wiaty z ładowarką do rowerów elektrycznych, mogłyby wzmocnić nowoczesne trendy e-mobility. To wszystko zwiększa atrakcyjność transportu niezmotoryzowanego i uzupełnia system transportowy.
- **Możliwości rozwoju komunikacji publicznej:** Choć obecnie transport zbiorowy jest skromny, istnieje potencjał jego poprawy. Przeorganizowanie systemu autobusowego na poziomie powiatu czy regionu (np. utworzenie zintegrowanej komunikacji powiatowej) mogłaby włączyć gminę Siedlec w szerszą siatkę połączeń, dając mieszkańcom więcej opcji podróży. Bliskość miasta powiatowego Wolsztyn oraz sąsiedztwo ważnego węzła kolejowego (Zbąszynek) to atuty – przy odpowiedniej organizacji można by uruchomić dogodne połączenia dowozowe do tych punktów (np. linia autobusowa skomunikowana z pociągami w Zbąszynku, co skróciłoby czas dojazdu do Poznania). Ważna i decydujące są jednak zawsze skala i potencjał dla takich przedsięwzięć, jak również efektywność ekonomiczna. Coraz większy nacisk na ekologiczny transport może przynieść wsparcie dla takich inicjatyw. Ponadto, rosnąca świadomość społeczna co do zalet transportu publicznego może zwiększyć popyt – zwłaszcza młodsze pokolenie będzie skłonne przesiąść się na autobus lub pociąg, o ile oferta stanie się bardziej atrakcyjna. Gmina ma tu pole do działania poprzez współpracę z prywatnymi przewoźnikami w celu potencjalnego uruchomienia dodatkowych kursów.
- **Nowe technologie i inteligentne systemy:** W dłuższej perspektywie gmina może potencjalnie skorzystać z wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) na skalę lokalną, w porozumieniu np. z powiatem albo innymi samorządami. Choć brzmi to

futurystycznie, nawet proste aplikacje mobilne z rozkładami jazdy, system zgłaszania usterek drogowych przez mieszkańców czy czujniki natężenia ruchu na newralgicznych skrzyżowaniach mogą usprawnić działanie systemu. Mieszkańcy w ankietach wyrazili opinię, że usługi ITS mogłyby pomóc rozwiązać główne problemy transportowe gminy – np. lepsze zarządzanie ruchem czy informacja mogłyby zmniejszyć korki okazjonalnie tworzące się w centrum Siedlca. Wraz z rozwojem infrastruktury telekomunikacyjnej na wsi (Internet szerokopasmowy) taki potencjał będzie rósł.

Reasumując, Gmina Siedlec ma duży potencjał rozwoju systemu transportowego. Zaplanowane inwestycje – jeśli zostaną zrealizowane – uczynią transport w gminie bezpieczniejszym, bardziej dostępnym i zrównoważonym. Wykorzystanie dostępnych źródeł finansowania zewnętrznego oraz atutów lokalizacyjnych (kolej, turystyka) może znacząco przyspieszyć ten rozwój. Ważne jest, aby kontynuować obrany kierunek: rozwijać infrastrukturę drogową i okołodrogową, dbać o integrację różnych środków transportu i odpowiadać na potrzeby mieszkańców. Dzięki temu system transportowy gminy w przyszłości będzie mógł sprostać zarówno codziennym wymaganiom lokalnej społeczności, jak i stać się elementem szerszej, nowoczesnej sieci transportowej regionu.

Główne generatory ruchu i transportu w gminie Siedlec, to:

1. **Główni pracodawcy i obiekty wielkopowierzchniowe (Tabela 2.5.):**

Tabela 2.5. Główni pracodawcy i obiekty wielkopowierzchniowe

Lp	Nazwa podmiotu, lokalizacja	Przybliżona liczba pracowników	Rodzaj branży, przedmiot działalności	Obiekty wielkopowierzchniowe (m ²)
1.	Zakłady Mięsne Sobkowiak Elżbieta Sobkowiak ul. Wolsztyńska 54 64-212 Siedlec	207	przetwórstwo mięsa	
2.	Firma Handlowa sp. j. ul. Wolsztyńska 54 64-212 Siedlec	380	handel wyrobów wędliniarskich	5227
3.	Dębowa Polska sp. z o.o. sp.k. ul. Wolsztyńska 56 64-212 Siedlec	160	produkcja wyrobów z drewna, produkcja alkoholi gatunkowych	
4.	PSJ Siedlec sp. z o.o. ul. Piaskowa 12 64-212 Siedlec	200	przetwórstwo ryb	
5.	Przetwórstwo Ryb i Warzyw Z.P.Ch. ul. Piaskowa 12 64-212 Siedlec	do 100	przetwórstwo ryb	

6.	Onix sp. z o.o. Zakrzewo 32 64-231 Belęcin	240	przetwórstwo owoców i warzyw	
7.	Gospodarstwo Rolne Jazdon Tomasz Jazdon Zakrzewo 32, 64-231 Belęcin		wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi, działalność usługowa wspomagająca produkcję roślinną,	2980; 2614
8.	Jantex Foodservis group sp. z o.o. Stara Tuchorza 89 64-232 Tuchorza	124	przetwórstwo warzyw	2918; 4302
9.	Kekbel Max sp. z o.o. sp. j. Belęcin 123 C 64-231 Belęcin	70	przetwórstwo warzyw	3060
10	Wellton sp. z o.o. Jaromierz 101A 64-225 Kopanica	48	Produkcja wyrobów drewnianych	
11	P.W. ROMIX SP Z O.O. Ul. Główna 56 64-212 Żodyń	245	transport, stacje paliw, młyn - obiekt	
12	Świstpol sp. z o.o. ul. Polna 56, 64-212 Siedlec	50	transport, produkcja wyrobów drewnianych	
13	RAB Jażyniec A. Moder B. Józwickowski Spółka Jawna Jażyniec 99, 64-225 Kopanica		Przetwarzanie i konserwowanie mięsa z drobiu	2344
14	LIMAX SUBSTRATES sp. z o. o. Żodyń, ul. Siedlecka 2, 64-212 Siedlec		Rozmnażanie roślin	3500; 2951

Źródło: dane gminne, 2025

2. **Główne urzędy** – Urząd Gminy w Siedlcu – ul. Zbąszyńska 17, 64-212 Siedlec

3. **Wykaz placówek oświatowych** (Tabela 2.6.)

Tabela 2.6. Placówki oświatowe w gminie Siedlec

Placówki oświatowe	Adres
Szkoła Podstawowa im. Powstańców Wielkopolskich w Siedlcu	ul. Szkolna 6, 64-212 Siedlec
Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Ziemi Tuchorskiej w Tuchorzy	ul. Kasztanowa 4, 64-232 Tuchorza
Zespół Szkoły Podstawowej i Przedszkoli w Kopanicy	ul. Szkolna 2, 64-225 Kopanica
Zespół Szkoły Podstawowej i Przedszkola w Chobienicach	Chobienice 145, 64-214 Chobienice
Zespół Szkoły Podstawowej i Przedszkola w Belęcinie	Belęcin 76, 64-231 Belęcin
Przedszkole w Siedlcu	ul. Zbąszyńska 7, 64-212 Siedlec
Zespół Publicznych Przedszkoli w Tuchorzy	ul. Kościelna 11, 64-232 Tuchorza
Przedszkole Niepubliczne A Be Ce Strumyk Wiedzy	ul. Szkolna 2, 64-212 Siedlec

Źródło: dane gminne, 2025

4. Wykaz placówek ochrony zdrowia (Tabela 2.7.)

Tabela 2.7. Placówki ochrony zdrowia w gminie Siedlec

Placówki ochrony zdrowia	Adres
Centrum Medyczne SALUS	ul. Wolsztyńska 74, 64-212 Siedlec
Kamiński i Partnerzy Lekarze Spółka Partnerska	Ośrodek Zdrowia Kopanica Poradnia Lekarza POZ ul. Zbąszyńska 33, 64-225 Kopanica
	Ośrodek Zdrowia Belęcin Poradnia Lekarza POZ Belęcin 97, 64-231 Belęcin
Praktyka Dentystyczna Jolanta Mrówka	ul. Zbąszyńska 33, 64-225 Kopanica

Źródło: dane gminne, 2025

2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Układ transportowy gminy Siedlec charakteryzuje się dobrą dostępnością przestrzenną i wieloszczegółowym układem drogowym. Przez teren gminy przebiegają ważne drogi: krajowa nr 32 (trasa Poznań – Zielona Góra) oraz wojewódzka nr 303 (Wolsztyn – Babimost). Znajdują się tu także liczne drogi powiatowe oraz rozbudowana sieć dróg gminnych, która zapewnia dojazd do wszystkich miejscowości.

W północnej części gminy biegnie linia kolejowa Zbąszynek – Leszno, z przystankami w Starej Tuchorzy i Belęcinie. Choć nie funkcjonuje tu obecnie regularny ruch pasażerski, linia ta stanowi ważny rezerwuár potencjału dla przyszłej obsługi mieszkańców kolejną, zwłaszcza w kontekście planów rozwoju transportu publicznego. W pobliżu gminy znajduje się również stacja przesiadkowa w Zbąszynku (węzeł o znaczeniu ponadregionalnym) oraz lotnisko w Babimost, które może pełnić funkcję uzupełniającą dla dalszych podróży krajowych i zagranicznych.

Zestawienie dróg:

- Droga krajowa nr 32 Poznań – Zielona Góra – długość na terenie gminy 10.540 m,
- Drogi wojewódzkie:
 - Nr 303 – Wolsztyn-Babimost o długości 12.439 m,
 - Nr 313 o długości 917 m,
- Drogi powiatowe o długości łącznej 92.362 m (zgodnie z zestawieniem),
- Drogi gminne o długości łącznej 101.541 m (zgodnie z zestawieniem).

Tabela 2.8. Wykaz dróg ponadgminnych w gminie Siedlec

Numer drogi	Opis	Długość w m	Kategoria
32	Poznań - Zielona Góra	10540	krajowa
303	Wolsztyn - Babimost	12439	wojewódzka
313	-	917	wojewódzka
P2720P	-	1995	powiatowa
P2726P	-	1396	powiatowa
P2727P	-	3444	powiatowa
P2728P	-	1863	powiatowa
P3788P	-	4419	powiatowa
P3789P	-	10134	powiatowa
P3790P	-	7978	powiatowa
P3791P	-	2624	powiatowa
P3792P	-	6223	powiatowa
P3793P	-	4361	powiatowa
P3794P	-	4611	powiatowa
P3795P	-	4595	powiatowa
P3796P	-	7380	powiatowa
P3797P	-	7057	powiatowa
P3798P	-	6741	powiatowa
P3799P	-	6035	powiatowa
P3800P	-	1932	powiatowa
P3801P	-	5956	powiatowa
P3802P	-	3618	powiatowa

Źródło: Opracowanie na podstawie danych gminy, 2025

Tabela 2.9. Wykaz dróg gminnych w gminie Siedlec

Numer drogi	Opis	Długość w m
G540520P	Boruja - granica gminy - (Szarki)	1423
G565517P	Boruja - Nowa Tuchorza	2768
G565518P	Tuchorza - Nowa Tuchorza	401
G565518P	Tuchorza - Nowa Tuchorza	1763
G565519P	Tuchorza - Reklin - Kiełpiny - granica gminy - (Wolsztyn)	3377
G565519P	Tuchorza - Reklin - Kiełpiny - granica gminy - (Wolsztyn)	2238
G565519P	Tuchorza - Reklin - Kiełpiny - granica gminy - (Wolsztyn)	242
G565519P	Tuchorza - Reklin - Kiełpiny - granica gminy - (Wolsztyn)	232
G565519P	Tuchorza - Reklin - Kiełpiny - granica gminy - (Wolsztyn)	2292

G565520P	Zakrzewo - Mariankowo	3117
G565520P	Zakrzewo - Mariankowo	2059
G565521P	Zakrzewo - Godziszewo	1695
G565521P	Zakrzewo - Godziszewo	1437
G565522P	od dr. pow. nr 2727P - Grójec Mały - do dr. pow. nr 2727P	4598
G565523P	Belęcin - Reclinek	1875
G565523P	Belęcin - Reclinek	705
G565523P	Belęcin - Reclinek	1986
G565524P	od dr. gminnej nr 565523P ("droga kanałowa") - Karna	2554
G565525P	Karna - Siedlec	1511
G565525P	Karna - Siedlec	1637
G565526P	Nieborza - Reclinek	1208
G565526P	Nieborza - Reclinek	1630
G565526P	Nieborza - Reclinek	613
G565527P	Reclinek - Siedlec	1448
G565528P	Nieborza - Żodyń	2092
G565528P	Nieborza - Żodyń	2061
G565529P	Kiełpiny - granica gminy - (Ruchocki Młyn)	1784
G565529P	Kiełpiny - granica gminy - (Ruchocki Młyn)	608
G565530P	Kiełpiny - granica gminy - (Chorzemin)	919
G565531P	Stara Tuchorza - granica gminy - (Krzewina)	1527
G565532P	Boruja - granica gminy - (Kuźnica Zbąska)	1514
G565533P	Siedlec - Kiełpiny	3308
G565534P	Siedlec - dr. krajowa nr 32	1872
G565535P	Siedlec - Nowy Żodyń - Kopanica	2264
G565535P	Siedlec - Nowy Żodyń - Kopanica	1106
G565535P	Siedlec - Nowy Żodyń - Kopanica	439
G565535P	Siedlec - Nowy Żodyń - Kopanica	2462
G565536P	od dr. gminnej nr 565535P - Nowy Żodyń - Żodyń	2389
G565537P	Żodyń - Kiełkowo	47
G565537P	Żodyń - Kiełkowo	2515
G565538P	Żodyń - Jażyniec	1942
G565539P	Jaromierz - Marianice - granica gminy - (Nowy Jaromierz)	1064
G565539P	Jaromierz - Marianice - granica gminy - (Nowy Jaromierz)	444
G565540P	Kiełkowo - Jażyniec - Obra Dolna	4829
G565541P	(Babimost) - granica gminy - Wąchabno	802

G565542P	Wąchabno - granica gminy - dr. woj. nr 313 (Linie)	2927
G565543P	Wąchabno - Przeszkoda	2735
G565544P	Mała Wieś - Wielka Wieś	818
G565545P	Przeszkoda - Wielka Wieś	852
G565545P	Przeszkoda - Wielka Wieś	2652
G565545P	Przeszkoda - Wielka Wieś	899
G565546P	Kopanica - granica gminy - (Stary Jaromierz)	2451
G569024P	Kiełpiny od drogi G565529 do granicy Gminy (działka 538)	294
G565547P	Jaromierz - granica gminy - (Stary Jaromierz)	423
G565548P	Kiełpiny (działki nr 242 i 231) od drogi G565530 do G565529	1132
G565549P	Tuchorza (działka nr 360/1) od drogi P3792P do granicy lasu	580
G565550P	Stara Tuchorza – Tuchorza („trajba”) od drogi P3799P do drogi P3792P	2315
G565551P	Tuchorza (działki nr 659, 102) od drogi P3792P do P3798P	1327
G565552P	Belęcín (działka nr 374/3) od drogi P3792P do granicy lasu	160
G565553P	Jaromierz od drogi P3801P do drogi G565539	611
G565554P	Jaromierz (działka 224)	100
G565555P	Jaromierz (działka 232)	76
G565556P	Jaromierz (działka 351)	137
G565557P	Jażyniec od drogi G565540 w kierunku zachodnim	535
G565558P	Kopanica od drogi krajowej DK32 do drogi P3789P (ul. Winnice, Słoneczna, Piaskowa, Kwiatowa)	770
G565559P	Żodyń od drogi G565537 do działki 466/1 (ul. Osiedlowa i Słoneczna)	950
	RAZEM	101.541

Źródło: Opracowanie na podstawie danych gminy, 2025

Stan techniczny i nawierzchnia głównych dróg (krajowej i wojewódzkich) jest oceniany jako dobry – drogi te posiadają nawierzchnię asfaltową, a w terenach zabudowanych wyposażone są w chodniki i oświetlenie uliczne. Drogi powiatowe i część dróg gminnych wymagają sukcesywnych modernizacji, zwłaszcza w zakresie geometrii łuków, odwodnienia i poboczy (m.in. inwestycje w Wielkiej Wsi, Jażyńcu, Kopanicy).

Stan techniczny dróg gminnych:

Zgodnie z raportem okresowej kontroli stanu technicznego dróg gminnych przeprowadzonej we wrześniu 2024 r., stan ogólny sieci drogowej nie zagraża bezpieczeństwu ruchu

drogowego, a wszystkie drogi są dopuszczone do użytkowania. Jednak w przypadku licznych odcinków zidentyfikowano potrzeby remontowe i modernizacyjne.

Kluczowe obserwacje z raportu:

- W wielu miejscach występują odcinki o nawierzchniach nieutwardzonych z nierównościami przekraczającymi 5 cm, które wymagają corocznego profilowania nawierzchni (np. na drogach o nawierzchni żwirowej, gruntowej, tłuczniowej).
- Chodniki i ścieżki rowerowe tam, gdzie istnieją, są najczęściej w dobrym stanie technicznym i nie wymagają natychmiastowych działań – jednak w wielu miejscach wciąż ich brakuje całkowicie, co ogranicza bezpieczeństwo pieszych.
- Stan poboczy na części dróg oceniono jako zadowalający, ale wskazano też miejsca, gdzie konieczne jest ścięcie zawyżonego pobocza lub usunięcie nadmiaru gruntu, który wchodzi w jezdnię.
- Należy systematycznie udrażniać rowy odwadniające, szczególnie tam, gdzie występują ich zarośnięcia.
- Wskazano także konieczność czyszczenia ścieżek przy krawężnikach, a w kilku przypadkach – wykonania dodatkowych remontów nawierzchni bitumicznej (np. ulica Topolowa i Piaskowa w Siedlcu).

Podsumowanie stanu technicznego:

- Drogi asfaltowe są w większości przypadków w stanie zadowalającym lub dobrym.
- Drogi żwirowe i gruntowe wymagają stałego utrzymania – zaleca się profilowanie co najmniej raz do roku.
- Brakuje jednolitej infrastruktury chodnikowej i rowerowej, zwłaszcza przy drogach gminnych prowadzących przez miejscowości lub łączących wsie.
- Niektóre drogi wykorzystywane w ruchu mieszanym (osobowym i rolniczym) są narażone na szybkie zużycie i wymagają częstszych napraw nawierzchni.

Wniosek uzupełniający:

Choć formalnie stan techniczny dróg gminnych w gminie Siedlec umożliwia ich użytkowanie, istnieje szereg odcinków wymagających planowych działań naprawczych i modernizacyjnych. Dalszy rozwój infrastruktury powinien obejmować nie tylko poprawę jakości nawierzchni, ale również rozbudowę elementów towarzyszących: chodników, rowów, poboczy i oświetlenia. Te działania będą kluczowe dla zwiększenia bezpieczeństwa oraz komfortu codziennej mobilności mieszkańców gminy Siedlec.

Ruch na drogach i funkcje głównych dróg

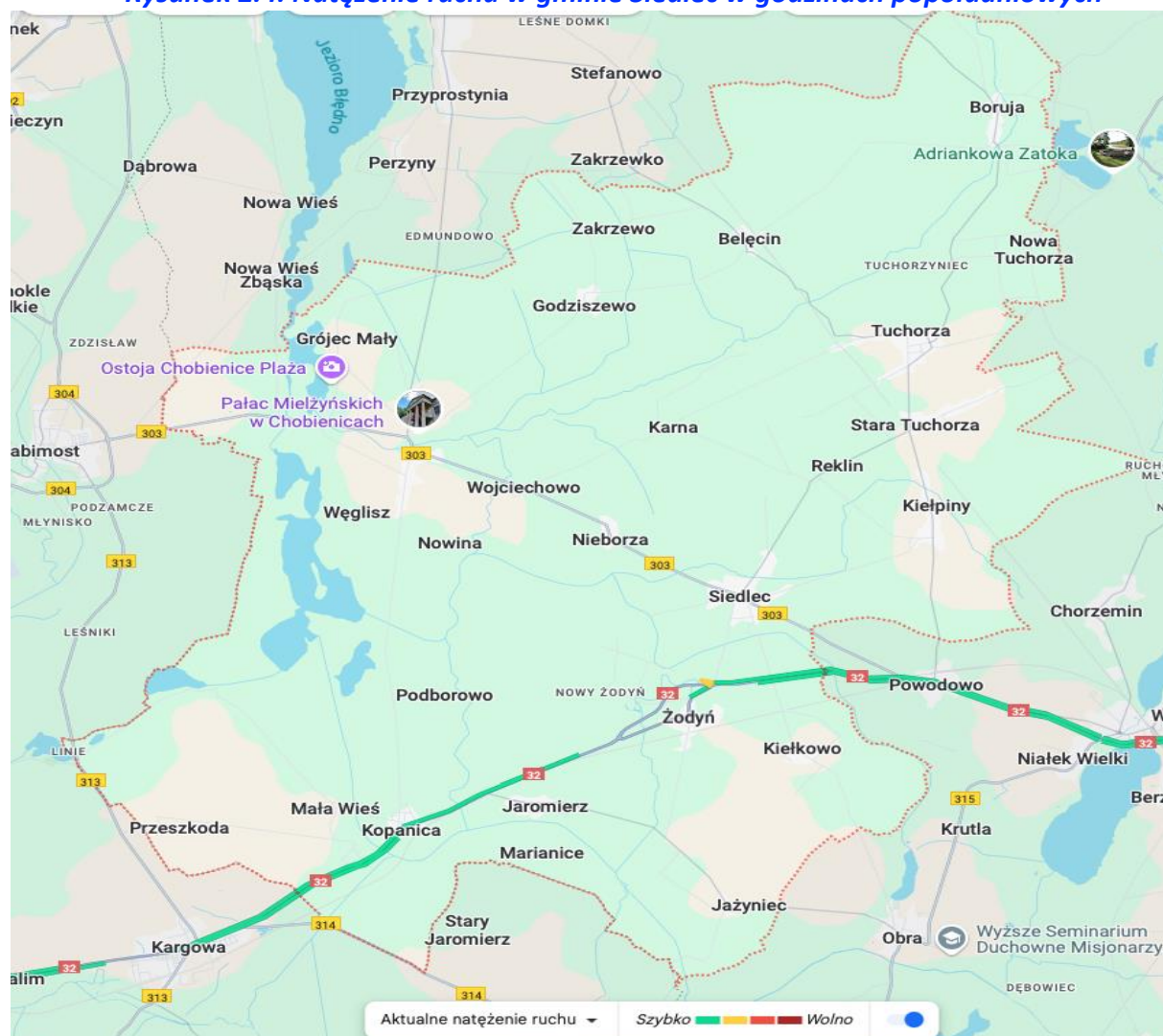
Droga krajowa nr 32 to kluczowy szlak tranzytowy o znaczeniu krajowym – łączy Poznań z Zieloną Górą i prowadzi przez północną część gminy (Kopanica, Wielka Wieś). Obsługuje zarówno ruch lokalny, jak i intensywny ruch ciężarowy, co rodzi problemy związane z hałasem, emisjami i bezpieczeństwem wsi przecinanych przez ten ciąg. Brakuje obwodnic miejscowości, przez co ruch tranzytowy miesza się z ruchem lokalnym. Wyjątkiem jest Żodyń, który od maja 2025 ma ponad 3 kilometrową obwodnicę.

Droga wojewódzka nr 303 pełni funkcję głównej osi komunikacyjnej w centralnej części gminy. łączy Siedlec z Wolsztynem i Babimostem, obsługuje codzienne dojazdy do pracy, szkół oraz ruch turystyczny i sezonowy (np. w kierunku jezior i obszarów rekreacyjnych w gminach sąsiednich). Droga ta przebiega przez takie miejscowości jak Siedlec, Chobienice, Grójec Wielki i Nieborza – w wielu miejscach brak jest wydzielonej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Drogi powiatowe zapewniają połączenia między miejscowościami wewnątrz gminy oraz z sąsiednimi gminami. Najważniejsze odcinki to m.in. trasy Stara Tuchorza – Tuchorza, Bełęcin – Zakrzewo, Kopanica – Mała Wieś czy Godziszewo – Chobienice.

Drogi gminne służą obsłudze lokalnego ruchu – łączą osiedla mieszkaniowe, gospodarstwa rolne i punkty usługowe. W ostatnich latach realizowane były liczne inwestycje poprawiające ich standard (np. przebudowa ul. Słonecznej w Siedlcu, dróg osiedlowych w Tuchorzy i Jaromierzu). Wiele z nich przeznaczonych jest do modernizacji – m.in. korekty łuków w Wielkiej Wsi czy budowa ścieżek rowerowych i chodników w pasie drogowym. Ze względu na duże rozproszenie zabudowy, utrzymanie sieci ponad 100 km dróg gminnych stanowi istotne wyzwanie finansowe.

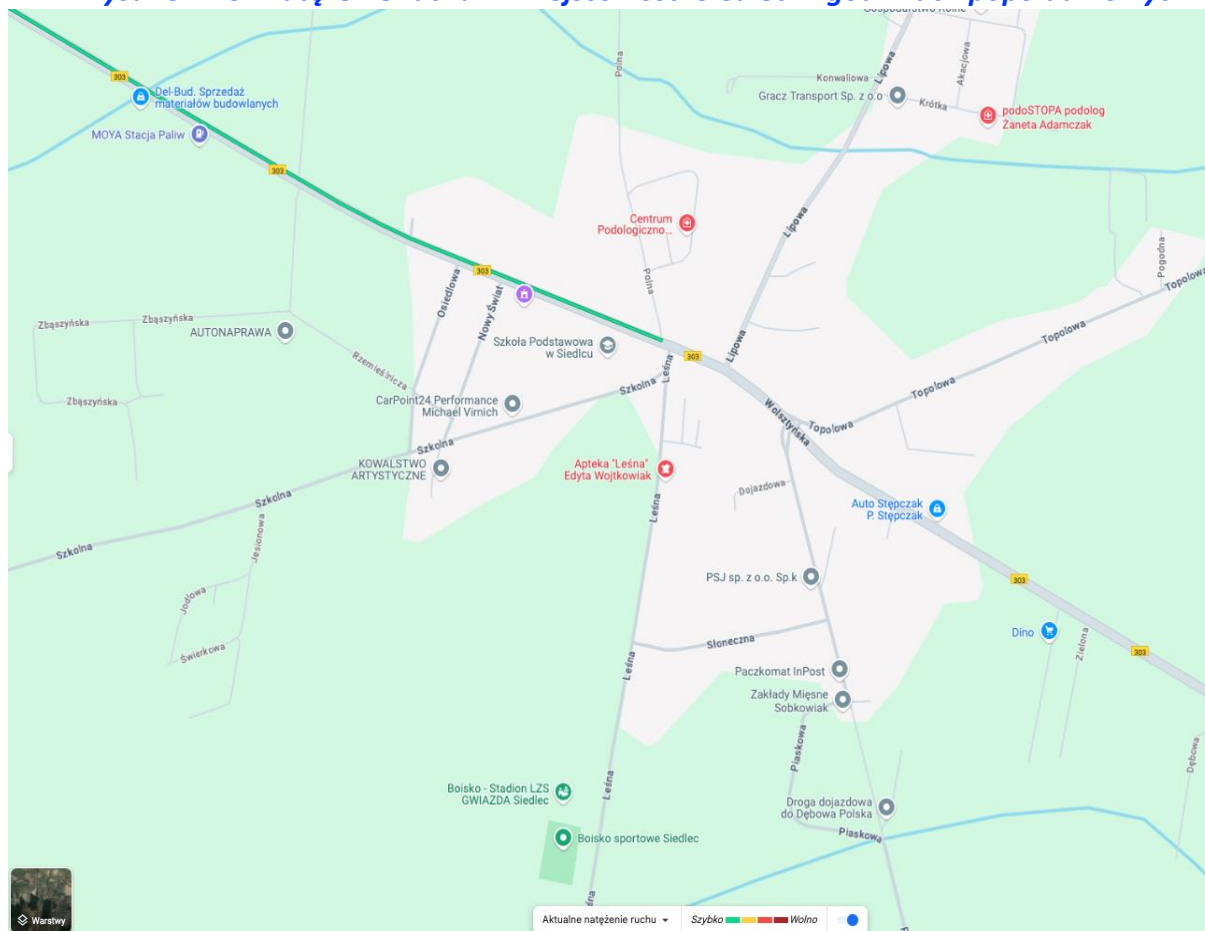
Przeprowadzone wizje lokalne i analizy lokalnego ruchu nie pokazały zagęszczenia skutkującego korkami czy zatorami na drogach.

Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w gminie Siedlec w godzinach popołudniowych



Źródło: googlemaps, 2025

Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w miejscowości Siedlec w godzinach popołudniowych



Źródło: googlemaps, 2025

Wnioski

Infrastruktura drogowa gminy Siedlec ma układ funkcjonalnie powiązany z siecią dróg krajowych i regionalnych, ale wymaga dalszych inwestycji modernizacyjnych, szczególnie w zakresie poprawy bezpieczeństwa, usprawnienia ruchu lokalnego i zwiększenia dostępności dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Główne potrzeby to budowa ścieżek pieszo-rowerowych, budowa chodników, poprawa oświetlenia, integracja gminnej sieci drogowej z sieciami drogowymi wyższych rzędów.

2.5.2. Transport publiczny

System publicznego transportu zbiorowego w gminie Siedlec ma ograniczony zasięg i niewielką intensywność funkcjonowania. Mieszkańcy gminy korzystają z połączeń autobusowych o charakterze regionalnym i lokalnym, obsługiwanych przez operatorów prywatnych oraz przewozy szkolne finansowane przez gminę.

Autobusowy transport zbiorowy

Na terenie gminy funkcjonują połączenia autobusowe obsługiwane przez zewnętrznych przewoźników (komercyjnych i dotowanych), łączące m.in. Siedlec, Chobienice, Tuchorzę, Kopanicę czy Żodyń z Wolsztynem, Babimostem i Zbąszyniem. Kursy te zapewniają podstawowy dostęp do usług edukacyjnych, zdrowotnych i administracyjnych, jednak ich częstotliwość oraz zasięg przestrzenny są niewystarczające w kontekście potrzeb mieszkańców.

Zgodnie z danymi gminnymi na 2025 r., sieć przystanków autobusowych liczy ponad 45 lokalizacji rozlokowanych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Znajdują się w tych miejscach wiaty przystankowe, które są w razie konieczności na bieżąco naprawiane bądź wymieniane na nowe (np. zakup i montaż wiaty przystankowej w 2023 r.). Jakość wyposażenia przystanków bywa zróżnicowana – niektóre punkty posiadają ławki i zadaszenia, inne pozostają nieosłonięte, co wpływa negatywnie na komfort pasażerów.

Dane z ankiety mieszkańców wskazują, że aż 73% osób w ogóle nie korzysta z transportu zbiorowego, a tylko ok. 4,6% korzysta z niego codziennie. Główne przyczyny to niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb użytkowników, niewystarczająca liczba kursów, szczególnie poza godzinami szczytu, w weekendy i wieczorami, oraz brak połączeń do wielu mniejszych miejscowości. Ograniczony zasięg komunikacji autobusowej powoduje wykluczenie transportowe wśród seniorów, młodzieży i osób bez samochodu, co zostało również wskazane jako istotny problem w analizie SWOT oraz strategii gminy.

Transport kolejowy

Przez teren gminy przebiega linia kolejowa Leszno–Zbąszynek, na której znajdują się przystanki w Starej Tuchorzy i Belęcinie. Linia stanowi ważny rezerwuár potencjału rozwojowego, szczególnie w kontekście planów integracji gminy z systemem kolejowym regionu. Dalszy rozwój koncepcji multimodalnych systemów przesiadkowych, w tym parkingów Bike&Ride w rejonie przystanków kolejowych, może stanowić kluczowy element poprawy dostępności transportowej mieszkańców.

Duży potencjał transportowy mają stacje kolejowe znajdujące się w Zbąszyniu i Wolsztynie (w niedużej odległości od gminy). Obie lokalizacje są osiągalne samochodem, ale brakuje obecnie połączeń autobusowych dowożących pasażerów do stacji kolejowych, co ogranicza efektywność kolei jako realnej alternatywy dla samochodu osobowego.

Wyzwania i potrzeby

Najważniejszym wyzwaniem dla gminy Siedlec w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie jego dostępności przestrzennej i czasowej. Obecnie wiele osób musi polegać

wyłącznie na samochodzie, co w dłuższej perspektywie generuje negatywne skutki społeczne i środowiskowe: od izolacji części mieszkańców po wzrost natężenia ruchu i emisji.

Działania podejmowane przez gminę objąć powinny:

- Rozważania nad uruchomieniem transportu na żądanie jako alternatywy dla nieefektywnego w tej skali autobusowego transportu publicznego,
- Współpracę z operatorem powiatowym w zakresie dostosowania siatki połączeń do potrzeb lokalnych,
- Dofinansowanie wiat i przystanków w ramach funduszu sołectkiego i środków własnych,
- Rozwój infrastruktury przesiadkowej w miejscach o najwyższym potencjale transportowym.

Tabela 2.10. Wykaz przystanków na terenie gminy Siedlec

Lp.	Miejscowość	Kategoria drogi	Nr drogi	Lokalizacja
Przy drogach krajowych				
1	Jaromierz	krajowa	32	Przy drodze Krajowej nr 32
2	Kopanica	krajowa	32	Centrum wsi
3	Kopanica	krajowa	32	Centrum wsi
4	Wielka Wieś	krajowa	32	Centrum wsi kierunek Zielona Góra
5	Wielka Wieś	krajowa	32	Centrum wsi kierunek Kopanica
6	Żodyń	krajowa	32	Sklep kierunek Wolsztyn
7	Żodyń	krajowa	32	Naprzeciwko sklepu kierunek Kopanica
8	Żodyń	krajowa	32	Skrzyżowanie na Kiełkowie kierunek Wolsztyn
9	Żodyń	krajowa	32	Skrzyżowanie na Kiełkowie kierunek Kopanica
Przy drogach wojewódzkich				
10	Grójec Wielki	wojewódzka	303	kierunek Chobienice
11	Chobienice	wojewódzka	303	Centrum wsi
12	Chobienice	wojewódzka	303	Centrum wsi
13	Nieborza	wojewódzka	303	Centrum wsi przy drodze wojewódzkiej 303
14	Siedlec	wojewódzka	303	Przy ul. Topolowej
15	Siedlec	wojewódzka	303	Naprzeciw ul. Topolowa kierunek Wolsztyn
16	Wojciechowo	wojewódzka	303	Centrum wsi
Przy drogach powiatowych				
17	Bełęcin	powiatowa	2728	Przy sklepie
18	Boruja	powiatowa	3797	W centrum wsi
19	Chobienice	powiatowa	2727	Kierunek na Zbąszyń
20	Godziszewo	powiatowa	3796	Przy posesji Godziszewo 52, 53
21	Jaromierz	powiatowa	3801	Centrum wsi kierunek Kopanica
22	Jaromierz	powiatowa	3801	Centrum wsi kierunek Jażyniec
23	Jażyniec	powiatowa	3801	Centrum wsi kierunek Obra
24	Karna	powiatowa	3798	Przy szkole

Lp.	Miejscowość	Kategoria drogi	Nr drogi	Lokalizacja
25	Kiełkwo	powiatowa	3802	Centrum wsi
26	Kiełpiny	powiatowa	3793	Centrum, wsi
27	Kiełpiny	powiatowa	3793	Kiełpiny 2
28	Mała Wieś	powiatowa	3789	Centrum wsi
29	Mariankowo	powiatowa	3797	Centrum wsi
30	Tuchorza	powiatowa	3794	Przy szkole w kierunku Borui
31	Tuchorza	powiatowa	2728	Wieczorek kierunek Belęcin (wyjazd z Tuchorzy)
32	Tuchorza	powiatowa	2728	SKR
33	Stara Tuchorza	powiatowa	3799	Przy przedszkolu
34	Stara Tuchorza	powiatowa	2728	Przy sklepie kierunek Siedlec
35	Wąchabno	powiatowa	3789	Przy sali murowany
36	Żodyń	powiatowa	3800	Koło Limax kierunek Siedlec
Przy drogach gminnych				
37	Jaromierz	gminna	565539	Centrum wsi kierunek Stary Jaromierz
38	Reklin	gminna	565527	Centrum wsi zjazd na Reclinek
39	Reclinek	gminna	565526	Centrum wsi kierunek Karna/Nieborza
40	Nowa Tuchorza	gminna	565517	W kierunku Borui
41	Nowa Tuchorza	gminna	565517	Przy sali
42	Zakrzewo	gminna	565521	Przy Jazdonie kierunek Chobienice
43	Zakrzewo	gminna	565521	Bloki kierunek Belęcin
44	Wojciechowo	gminna	dz. 152	Przy szkole – przystanek szkolny
45	Godziszewo	gminna	565521	Przy sali w kierunku Zakrzewa
46	Grójec Mały	gminna	dz. 232	Kierunek Folwark
47	Grójec Mały	gminna	565522	Centrum wsi

Źródło: Dane gminne, 2025

Wniosek:

Publiczny transport zbiorowy w gminie Siedlec wymaga systemowych działań organizacyjnych i infrastrukturalnych, które pozwolą na lepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców. Priorytetem powinna być poprawa dostępności przystanków, zwiększenie liczby kursów oraz integracja z transportem kolejowym i rowerowym. W dłuższej perspektywie wskazane jest wdrożenie koncepcji zrównoważonego transportu zbiorowego – np. subwencjonowanych kursów lokalnych i rozwoju węzłów przesiadkowych (Park&Ride/Bike&Ride).

2.5.3. Infrastruktura rowerowa i ruch pieszcy

Infrastruktura dla ruchu pieszego i rowerowego w gminie Siedlec stopniowo się rozwija, ale wciąż nie tworzy spójnego i kompletnego systemu, który umożliwiałby codzienne przemieszczanie się bez użycia samochodu.

Ruch pieszzy

Ruch pieszzy odgrywa istotną rolę w mobilności mieszkańców gminy – zwłaszcza w obrębie centrów miejscowości, gdzie zlokalizowane są szkoły, sklepy, kościoły i instytucje. Na najbardziej uczęszczanych odcinkach dróg wojewódzkich i powiatowych (np. w Siedlcu, Tuchorzy, Kopanicy, Chobienicach) istnieją chodniki i przejścia dla pieszych, co poprawia bezpieczeństwo, jednak ciągłość tych tras jest często przerywana – kończą się one wraz z granicą wsi lub brakuje ich przy drogach lokalnych. W ostatnich latach podejmowano liczne inwestycje w infrastrukturę pieszczą:

- budowa i projektowanie chodników m.in. w Tuchorzy, Kopanicy, Starej Tuchorzy i Jaromierzu,
- montaż oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych,
- tworzenie bezpiecznych dojazdów do przystanków autobusowych i szkół.

Zidentyfikowane potrzeby dotyczą m.in. utwardzenia poboczy, rozbudowy sieci chodników przy drogach gminnych oraz montażu barier i progów zwalniających w strefach intensywnego ruchu pieszego.

Infrastruktura rowerowa

Gmina Siedlec posiada ponad 13,7 km funkcjonalnej infrastruktury rowerowej (Tabela 2.7), głównie w formie ścieżek wydzielonych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Choć istniejące odcinki stanowią ważny krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa i atrakcyjności roweru jako środka transportu, sieć ma charakter fragmentaryczny – wiele tras kończy się na granicy miejscowości lub nie tworzy logicznych połączeń między głównymi generatorami ruchu (szkoły, sklepy, instytucje, stacje kolejowe).

Duża część mieszkańców wyraża potrzebę rozwoju sieci ścieżek rowerowych między miejscowościami – np. w kierunku Tuchorzy, Chobienic, Kopanicy czy Zbąszynia. Brakuje także węzłów przesiadkowych typu Bike&Ride oraz odpowiednio zabezpieczonych miejsc do parkowania rowerów w przestrzeni publicznej.

Tabela 2.11. Wykaz odcinków ścieżek rowerowych w gminie Siedlec

Lokalizacja	Wyszczególnienie	Długość (km)	Razem (km)
przy drodze krajowej	Żodyń	0,444	1,28
	Kopanica	0,443	
	Kopanica – Wielka Wieś	0,389	
przy drodze wojewódzkiej	Siedlec – Powodowo	2,000	4,80
	Siedlec – Nieborza	2,800	
przy drogach powiatowych	Siedlec – Żodyń	1,932	7,00

	Powodowo – Kiełpiny – Stara Tuchorza	4,370	
	Bełęcin – Zakrzewo	0,700	
przy drogach gminnych	Zakrzewo	0,660	0,66
		Razem	13,74

Źródło: dane gminy w Siedlcu, 2025

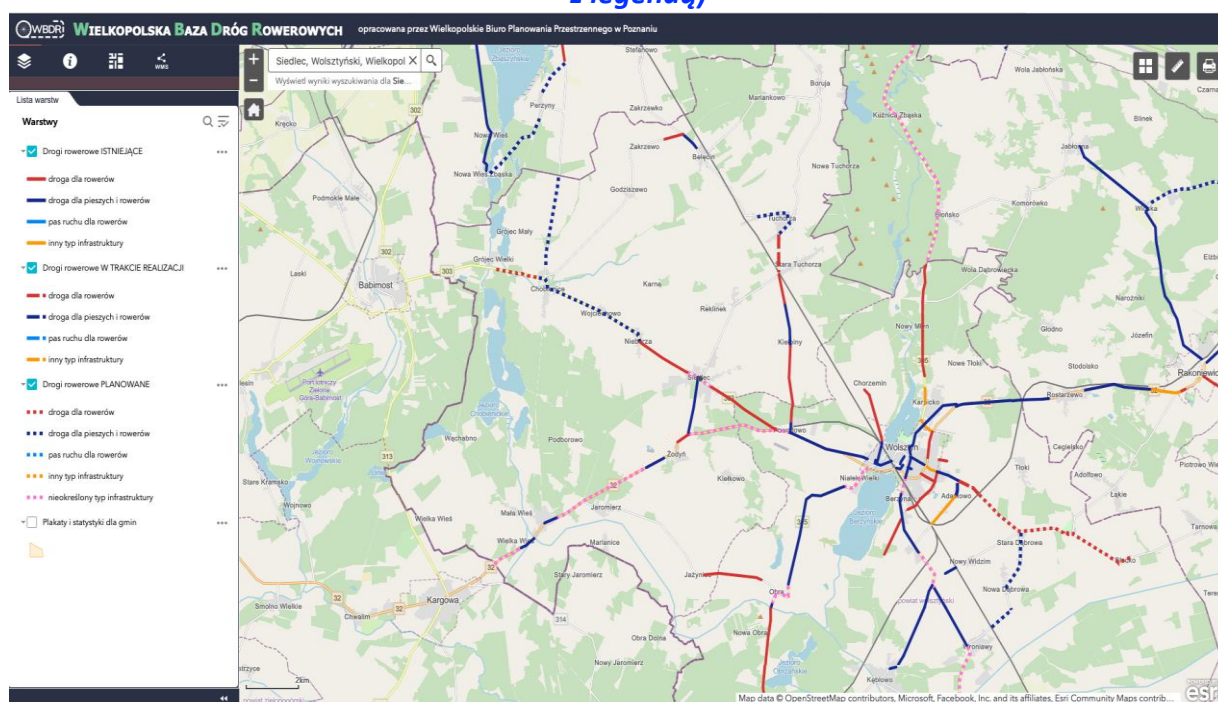
Rysunek 2.6. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie gminy Siedlec



Źródło: dane gminy w Siedlcu, 2025

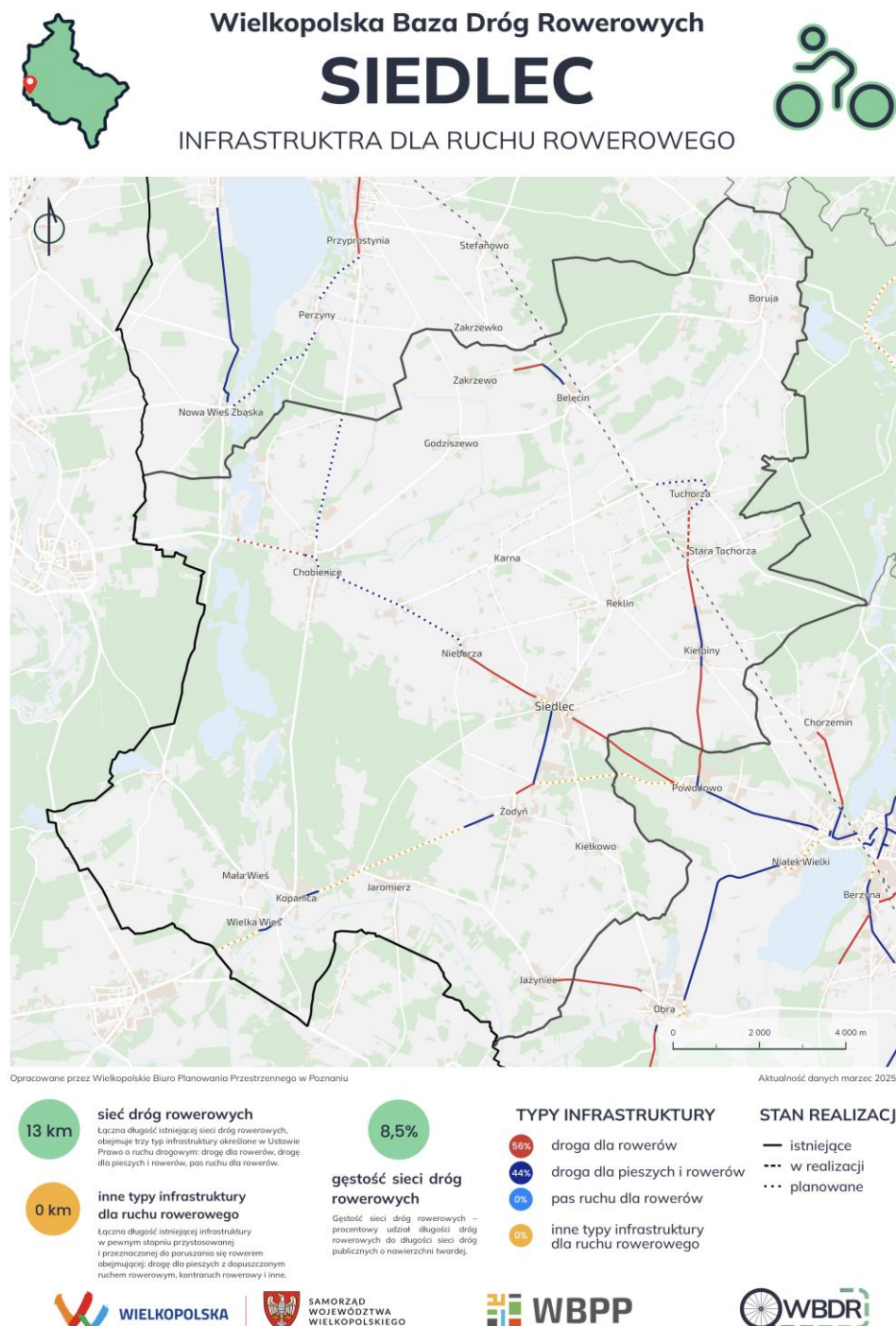
Infrastrukturę rowerową i stopień jej integracji oddają znakomicie poniższe rysunki Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego.

Rysunek 2.7. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie gminy Siedlec (wariant z legendą)



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

Rysunek 2.8. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie gminy Siedlec (wariant ze statystykami)



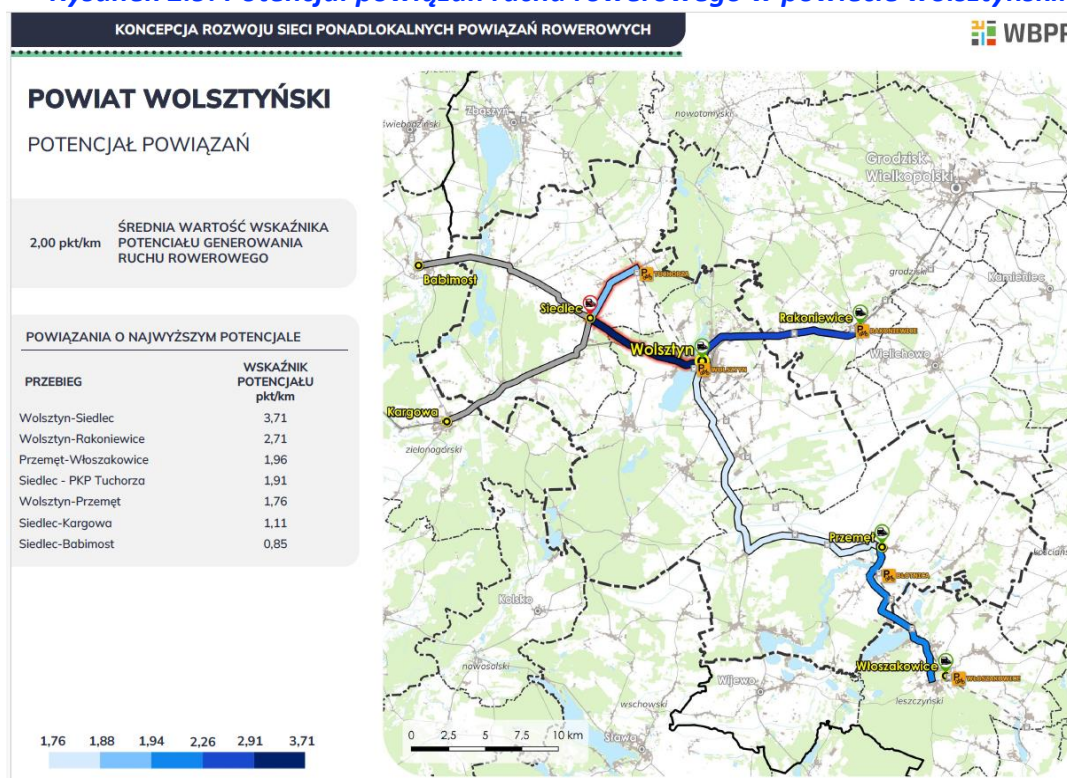
Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Regionalna polityka rowerowa

W styczniu 2024 r. Samorząd Województwa Wielkopolskiego przyjął Politykę Rowerową Województwa Wielkopolskiego 2024, która uszczegóławia zapisy strategii rozwoju regionu do 2030 roku w zakresie mobilności rowerowej. Głównym celem tego dokumentu jest rozwój

mobilności rowerowej w województwie, realizowany poprzez cztery priorytetowe kierunki: rozbudowę infrastruktury rowerowej (transportowej i turystycznej), poprawę bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, popularyzację ruchu rowerowego oraz skuteczną koordynację działań w skali całego regionu. Władze wojewódzkie deklarują dążenie do zapewnienia komfortowych i bezpiecznych warunków do jazdy rowerem zarówno na potrzeby codziennych dojazdów, jak i turystyki. Polityka Rowerowa stanowi jednocześnie dokument ramowy dla realizacji koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych – planu wyznaczającego główne ciągi tras rowerowych o znaczeniu regionalnym. Zgodnie z przywołaną koncepcją powiązań ponadlokalnych, przez obszar **powiatu wolsztyńskiego** zaplanowano siedem kluczowych tras rowerowych o znaczeniu ponadgminnym. Większość z nich krzyżuje się na terenie gminy Wolsztyn, łącząc miasto powiatowe z ościennymi ośrodkami (m.in. ciągi w kierunku **Siedlca**, Przemętu, Rakoniewic). Analiza potencjału tych korytarzy wykazała, że najwyższą perspektywę rozwoju ma relacja Wolsztyn – Siedlec (wskaźnik potencjału 3,71 pkt/km – najwyższy w powiecie), co wskazuje na szczególne zapotrzebowanie na infrastrukturę na tym kierunku, ale ważnymi także połączeniami są **Siedlec-PKP Stara Tuchorza (potencjał 1,91)**, **Siedlec-Kargowa (potencjał 1,11)** oraz **Siedlec-Babimost (potencjał 0,85)** (Rysunek 2.9).

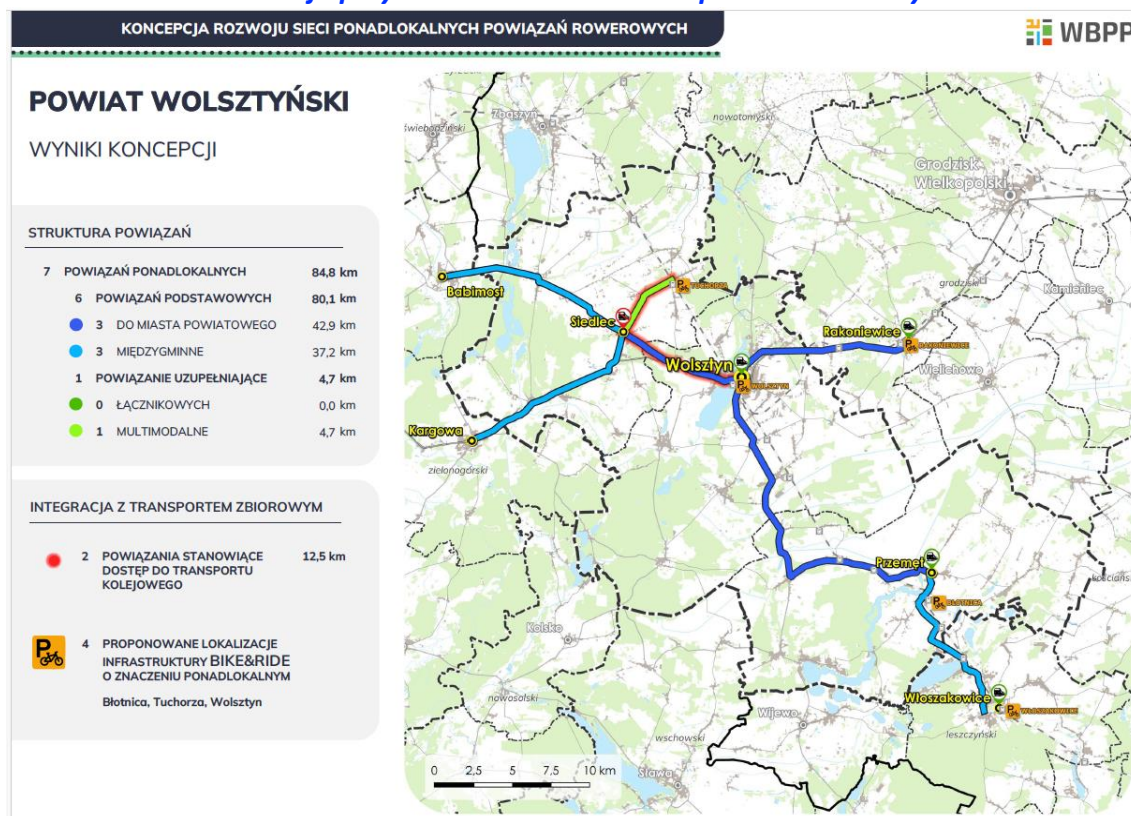
Rysunek 2.9. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie wolsztyńskim



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

Koncepcja rekomenduje także tworzenie węzłów Bike&Ride integrujących ruch rowerowy z transportem publicznym (proponowane lokalizacje o znaczeniu ponadlokalnym to m.in. stacja kolejowa Wolsztyn oraz Stara Tuchorza, co ma znaczenie w kontekście integracji gminy Siedlec z innymi gminami i miastem powiatowym - Wolsztyn (Rysunek 2.10).

Rysunek 2.10. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie wolsztyńskim



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

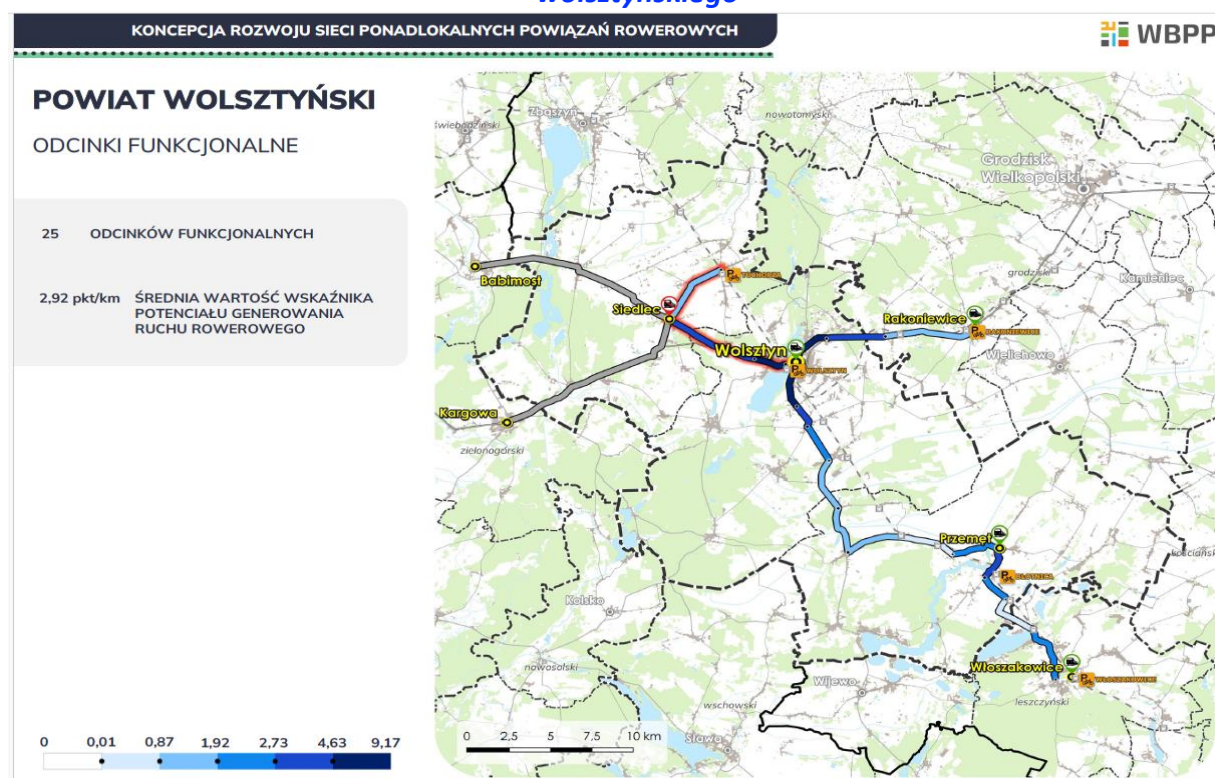
Wyniki analiz ruchu potwierdzają, że w powiecie to Wolsztyn jest głównym generatorem podróży – spośród 38 miejscowości o zidentyfikowanym potencjale ruchu rowerowego (≥ 1 pkt) najwięcej punktów uzyskały miasto Wolsztyn (12 pkt) oraz pobliskie wsie: **Siedlec (8 pkt)**, Przemęt (7 pkt), Karpicko i Powodowo (po 5 pkt). Koncentracja generatorów ruchu w obrębie Wolsztyna i okolic (miejsca pracy, szkoły, obiekty usługowe) podkreśla potrzebę rozwoju infrastruktury właśnie w tych obszarach (co obrazuje mapa głównych generatorów ruchu rowerowego dla powiatu). Zestawienie istniejących odcinków (Tabela 2.12 i Rysunek 2.11) wskazują, że łącznie na terenie gminy znajduje się ok. 13 km tras rowerowych. Składają się na nie głównie wydzielone ścieżki rowerowe wzdłuż głównych dróg, zapewniające dojazd do Siedlca z sąsiednich miejscowości.

Tabela 2.12. Wykaz powiązań ponadlokalnych z uwzględnieniem gminy Siedlec

Przebieg	Typ	Długość	Wskaźnik potencjału pkt/km	Stanowi dostęp do transportu kolejowego
Wolsztyn-Siedlec	do miasta powiatowego	7,8	3,71	tak
Siedlec-PKP Stara Tuchorza	multimodalne	4,7	1,91	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 2.11. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu wolsztyńskiego



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

Mimo tej rozbudowy sieć ma charakter fragmentaryczny i niespójny, nie tworząc ciągłych połączeń między głównymi generatorami ruchu. Obecna infrastruktura tylko częściowo odpowiada na potrzeby mieszkańców w zakresie codziennych dojazdów rowerem, co ogranicza udział tego środka transportu w modal split gminy.

Na terenie gminy Siedlec funkcjonuje obecnie szereg tras rowerowych o charakterze lokalnym i turystyczno-rekreacyjnym, biegnących przez najbardziej atrakcyjne krajobrazowo obszary – m.in. okolice Jeziora Chobienickiego, Borui, Tuchorzy, Reklina, Wąchabna, Kopanicy

i Żodynia. Trasy te, choć cenione przez mieszkańców i odwiedzających za swoje walory przyrodnicze, nie stanowią spójnego systemu komunikacyjnego – ich przebieg często opiera się na drogach gminnych i powiatowych, które nie posiadają wydzielonych pasów dla rowerzystów, odpowiedniego oznakowania ani infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo użytkowników jednośladów. Brakuje odcinków o podwyższonym standardzie technicznym, takich jak asfaltowe drogi rowerowe czy utwardzone ciągi pieszo-rowerowe, a także elementów infrastruktury towarzyszącej – miejsc odpoczynku, stojaków rowerowych, wiat czy punktów serwisowych.

W efekcie obecna sieć tras rowerowych pełni w systemie mobilności gminy przede wszystkim funkcję rekreacyjną i uzupełniającą. Rower wykorzystywany jest głównie w celach wypoczynkowych, weekendowych i sezonowych – dojazdu do terenów zielonych, jezior czy gospodarstw agroturystycznych. Potencjał roweru jako środka codziennego transportu – umożliwiającego dojazd do szkół, sklepów, pracy czy instytucji publicznych – pozostaje w dużej mierze niewykorzystany. Ograniczeniem są m.in. rozproszenie zabudowy, brak bezpiecznych połączeń między większymi miejscowościami (np. Tuchorza, Chobienice, Kopanica, Siedlec), a także brak powiązań z transportem publicznym i regionalną siecią tras rowerowych.

Aby w pełni wykorzystać potencjał roweru jako środka transportu zrównoważonego i efektywnego ekonomicznie, lokalna sieć rowerowa musi zostać w sposób systematyczny rozbudowana, uporządkowana i zintegrowana z szerszym kontekstem regionalnym. Kluczowe będzie stopniowe scalanie istniejących odcinków w logiczną, ciągłą sieć połączeń rowerowych, obejmującą zarówno główne miejscowości gminy, jak i miejsca atrakcyjne przyrodniczo oraz stacje i przystanki komunikacji publicznej. Działania te powinny uwzględniać odpowiednie oznakowanie, budowę przejazdów przez drogi o dużym natężeniu ruchu, a także wprowadzenie rozwiązań poprawiających komfort i atrakcyjność podróży rowerem.

Podsumowując, obecny stan infrastruktury rowerowej w gminie Siedlec należy uznać za niewystarczający w kontekście zarówno lokalnych potrzeb mieszkańców, jak i strategicznych celów zrównoważonej mobilności. Sieć wymaga uzupełnienia brakujących ogniw, poprawy spójności przestrzennej oraz wyraźnego powiązania z planowanymi rozwiązaniami w gminach sąsiednich, m.in. z Wolsztynem, Zbąszynkiem, Babimostem i Kargową. Tylko wówczas jazda rowerem będzie mogła stać się realną, wygodną i bezpieczną alternatywą wobec samochodu osobowego – zarówno w codziennych dojazdach, jak i w turystyce i rekreacji. Samorząd Gminy Siedlec deklaruje kontynuację działań na rzecz sukcesywnej rozbudowy infrastruktury rowerowej, z myślą o stworzeniu kompleksowej sieci.

2.5.4. Polityka parkingowa

Stan obecny:

Gmina Siedlec ma charakter wiejski, a głównymi generatorami zapotrzebowania na parkowanie są instytucje publiczne (urząd gminy, szkoły), obiekty usługowe (sklepy, kościoły) oraz punkty przesiadkowe (przystanki autobusowe). W centralnych częściach Siedlca i większych wsi (Kopanica, Tuchorza, Chobienice) dostępna jest ograniczona liczba wyznaczonych miejsc parkingowych. Większość parkingów ma formę ulicznych zatok lub placów przy obiektach (np. przy kościele w Chobienicach), a kierowcy często parkują nieformalnie na poboczach dróg lub na własnych posesjach. Dotychczas gmina nie wprowadziła stref płatnego parkowania. Niemniej, w okresach szczytu (np. podczas nabożeństw w kościołach, wydarzeń okolicznościowych czy w godzinach dowozu dzieci do szkoły) pojawiają się niedobory miejsc postojowych blisko docelowych obiektów, co skutkuje parkowaniem wzdłuż dróg i na chodnikach. Brakuje zorganizowanych parkingów o charakterze „Park & Ride” – mieszkańcy dojeżdżający z pobliskich miast (Wolsztyn, Zbąszyń) własnymi autami parkują je zazwyczaj w sposób doraźny na dostępnych publicznych placach w centrum Siedlca lub okolicznych miejscowości.

Wyzwania:

Wzrost liczby samochodów w gospodarstwach domowych w ostatnich latach powoduje zwiększoną presję na infrastrukturę parkingową. W gminie brakuje planowych parkingów buforowych, przez co podczas większych uroczystości czy imprez gminnych auta gości zajmują pobocza i tereny zielone, utrudniając ruch pieszy. W centrach wsi istnieje ryzyko konfliktu między zaparkowanymi pojazdami a ruchem pieszym – np. gdy samochody zajmują chodniki lub skraje jezdni, ograniczając widoczność. Wyzwaniem jest także parkowanie pojazdów ciężarowych i maszyn rolniczych – obecnie nie ma wyznaczonych miejsc postojowych dla ciężkiego transportu, co skutkuje sporadycznym pozostawianiem dużych pojazdów na improwizowanych placach (np. nieutwardzonych działkach) lub przy drogach, co może być uciążliwe dla otoczenia. Gmina musi pogodzić potrzebę zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych z ograniczeniami przestrzennymi w centrach miejscowości oraz z zachowaniem estetyki i funkcjonalności przestrzeni publicznej.

Działania:

Władze gminy podejmują już kroki w celu poprawy sytuacji parkingowej. Stopniowo rozbudowywana jest infrastruktura. Przykładem jest zaplanowana na 2025 rok budowa nowego parkingu przy ul. Szkolnej w Siedlcu – projekt przewiduje utworzenie dodatkowych stanowisk postojowych dla samochodów wraz z przebudową chodnika i budową odwodnienia.

Inwestycja ta znacząco zwiększy pulę dostępnych miejsc w centralnym obszarze Siedlca, odpowiadając na zapotrzebowanie przy szkole i innych instytucjach. Dotychczas utwardzono kilka placów przy świetlicach wiejskich i boiskach, które mieszkańcy wykorzystują do parkowania podczas wydarzeń.

Rekomendacje:

Rekomenduje się kontynuację rozbudowy infrastruktury parkingowej w gminie. Priorytetem powinna być analiza potrzeb parkingowych w każdej większej miejscowości – np. audyt dostępności miejsc w pobliżu szkół, ośrodków zdrowia, obiektów sportowych i sklepów. Na tej podstawie warto planować kolejne małe parkingi osiedlowe lub wiejskie, szczególnie tam, gdzie tereny gminne pozwalają na ich lokalizację. Gmina powinna również zadbać o czytelne oznakowanie istniejących parkingów. Długofalowo zaleca się również uwzględnienie koncepcji Park&Ride – np. w pobliżu planowanej ścieżki rowerowej do Zbąszynia czy przy głównych przystankach autobusowych można zarezerwować teren na parking, by mieszkańcy dojeżdżający z okolicznych wiosek mogli przesiąść się na transport publiczny. Wszystkie nowe parkingi powinny być projektowane z dbałością o środowisko (np. z zastosowaniem nawierzchni ekologicznych przepuszczalnych) oraz estetykę (zielen izolacyjna, odpowiednie oświetlenie dla bezpieczeństwa po zmroku).

2.5.5. Ruch pieszcy

Stan obecny:

Infrastruktura dla pieszych w gminie Siedlec jest sukcesywnie rozwijana, lecz nadal nie wszędzie zaspokaja potrzeby mieszkańców. W centralnych częściach większych miejscowości istnieją chodniki – przykładowo w Siedlcu większość ulic w centrum ma wydzielone chodniki z jednej lub obu stron, co umożliwia względnie bezpieczne poruszanie się pieszo. Niemniej, na wielu odcinkach ciągłość chodników jest przerywana – poza centrami wsi piesi często zmuszeni są iść poboczem jezdni lub skrajem drogi. Dotyczy to zwłaszcza dróg łączących mniejsze miejscowości oraz peryferyjnych ulic osiedlowych. Główne drogi przebiegające przez gminę (np. droga krajowa nr 32 oraz drogi wojewódzkie i powiatowe) na obszarze zabudowanym mają częściowo wykonane ciągi piesze. Oświetlenie uliczne jest zainstalowane w każdej wsi, co poprawia widoczność pieszych po zmroku. Natomiast nowa zabudowa wymaga uzupełnienia oświetlenia ulicznego. Mieszkańcy gminy chętnie poruszają się pieszo na krótszych dystansach – do kościoła, sklepu czy przystanku – o ile infrastruktura na to pozwala. W przeciwnym razie część z nich, obawiając się o bezpieczeństwo na ruchliwej drodze bez chodnika, wybiera podwiezienie samochodem nawet na niewielką odległość, co pokazuje wpływ infrastruktury na zachowania transportowe.

Wyzwania:

Główne wyzwanie to zapewnienie ciągłości i spójności sieci chodników we wszystkich miejscowościach sołeckich. Obecnie brakujące odcinki stanowią „słabe ogniwa” – wystarczy kilkusetmetrowy brak chodnika na trasie do szkoły czy sklepu, by pieszy musiał poruszać się jezdnią, narażając się na niebezpieczeństwo. Wyzwanie stanowią także ograniczenia finansowe i terenowe: budowa chodników jest kosztowna, a w niektórych miejscach pas drogowy jest wąski (blisko zabudowa lub rowy melioracyjne), co utrudnia dodanie chodnika bez kosztownych wykupów gruntów czy przebudowy infrastruktury technicznej. Kolejnym problemem jest bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych – na terenie gminy tylko nieliczne przejścia (zazwyczaj przy szkołach) są odpowiednio oznakowane i doświetlone, brakuje azylów dla pieszych na szerokich jezdniach. Kierowcy, zwłaszcza na drogach tranzytowych, nie zawsze zachowują ostrożność w obrębie przejść w małych miejscowościach. Istotną kwestią jest również dostępność chodników dla osób o ograniczonej mobilności – starszych mieszkańców, matek z wózkami, osób niepełnosprawnych. Nierówne nawierzchnie, krawężniki bez obniżen czy zastawianie chodników samochodami utrudniają im poruszanie. W mniejszych wsiach problemem bywa brak utwardzonych dojazdów do przystanków autobusowych czy świetlic – piesi idą tam po trawie lub błocie. Ponadto, występuje konieczność utrzymania istniejących chodników w dobrym stanie – regularne naprawy, odśnieżanie zimą – co przy rozproszonej sieci osadniczej jest logistycznie wymagające.

Działania:

Gmina Siedlec konsekwentnie realizuje program rozbudowy infrastruktury pieszej. W ostatnich latach zrealizowano i zaplanowano wiele inwestycji chodnikowych finansowanych z budżetu gminy oraz przy współudziale środków zewnętrznych. Gmina Siedlec aktywnie współpracuje z zarządcami wyższych kategorii dróg, współfinansując trotuary przy drogach powiatowych i wojewódzkich (np. droga powiatowa Stara Tuchorza – Tuchorza). Równie istotne są inwestycje zewnętrzne na drogach wojewódzkich i krajowych przebiegających przez gminę (np. na drodze wojewódzkiej nr 303, dokumentacja budowy ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi krajowej nr 32 (od granicy województwa przez Wielką Wieś, Kopanicę, Żodyń po Powodowo). Gmina wspiera te działania poprzez przygotowanie dokumentacji i ewentualne przekazywanie gruntów pod ścieżki rowerowe – efektem będzie powstanie nowych, bezpiecznych tras przy głównych drogach. Dodatkowo, wewnątrz miejscowości gmina dba o poprawę bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę wyniesionych przejść i progów zwalniających w pobliżu szkół (tam, gdzie zarządza drogą gminną) oraz montaż oznakowania ostrzegawczego „Uwaga piesi”. Przykładem może być strefa przy Szkole Podstawowej w Siedlcu, gdzie wprowadzono ograniczenie prędkości i postawiono znak aktywny (migający) przy przejściu dla pieszych, aby zwiększyć czujność kierowców. Gmina

prowodzi także działania miękkie – m.in. edukuje najmłodszych w szkołach o bezpiecznym poruszaniu się pieszo (akcje typu „Bezpieczna droga do szkoły”, rozdawanie odblasków dzieciom, organizacja przejazdów rowerowych z elementami przepisów ruchu). Wszystkie te inicjatywy składają się na stopniową poprawę warunków ruchu pieszego.

Rekomendacje:

Należy utrzymać wysoką rangę inwestycji związanych z ruchem pieszym w planach rozwojowych gminy. Rekomenduje się opracowanie wieloletniego planu budowy chodników, który określi priorytetowe odcinki do realizacji w kolejnych latach (z uwzględnieniem kryteriów takich jak: natężenie ruchu na danej drodze, liczba pieszych – np. droga do szkoły, występowanie wypadków z udziałem pieszych, gotowość dokumentacyjna). Priorytetem powinny być brakujące chodniki łączące ważne punkty w obrębie jednej miejscowości (np. osiedle – centrum wsi) oraz między blisko położonymi miejscowościami, gdzie mieszkańcy często chodzą pieszo. Gmina powinna kontynuować współpracę z powiatem i województwem – m.in. zabiegać o budowę chodników przy wszystkich drogach powiatowych przebiegających przez wsie (jeśli to jeszcze niezrealizowane) oraz dopilnować, by inwestycje na drogach wojewódzkich (jak DW303) faktycznie przyniosły oczekiwany efekt w postaci nowej infrastruktury dla pieszych. Rekomenduje się również poprawę jakości istniejących chodników – remonty starych pękających płytek, obniżenie zbyt wysokich krawężników na przejściach, montaż barierek ochronnych w miejscach wybiegnięcia dzieci (np. przed szkołą). W zakresie bezpieczeństwa pieszych konieczne jest doświetlenie przejść dla pieszych na głównych drogach; gmina powinna starać się o montaż lamp ulicznych LED nad pasami (we współpracy z zarządcami dróg). Można rozważyć tworzenie azylów dla pieszych na szerokich jezdniach (np. na DK32 w Kopanicy, jeśli miejsce pozwoli), co skróci jednorazowo pokonywany dystans przez pieszego i wymusi na kierowcy zmniejszenie prędkości. W celu zachęcenia mieszkańców do chodzenia pieszo, warto dbać o atrakcyjność ciągów pieszych – np. nasadzenia zieleni, ustawienie ławek w punktach odpoczynku (szczególnie istotne dla osób starszych) czy tablic informacyjnych przy szlakach spacerowych. Gmina może również wprowadzić społeczny monitoring stanu chodników – np. umożliwić sołtysom zgłaszanie potrzeb napraw czy nowych przejść dla pieszych, co będzie brane pod uwagę przy planowaniu budżetu. Dzięki kontynuacji i intensyfikacji tych działań Gmina Siedlec może osiągnąć cel, jakim jest pełna dostępność komunikacyjna dla pieszych – aby każdy mieszkaniec mógł bezpiecznie dotrzeć pieszo do podstawowych celów podróży na terenie swojej miejscowości.

2.5.6. Transport towarów

Stan obecny:

Gmina Siedlec położona jest na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych regionu, co sprawia, że przez jej teren odbywa się znaczący ruch towarowy, zarówno o charakterze tranzytowym, jak i lokalnym. Przez północną część gminy przebiega droga krajowa nr 32 (trasa Poznań – Zielona Góra), która stanowi główny korytarz dla pojazdów ciężarowych jadących w kierunku zachodniej granicy kraju. Droga ta przechodzi m.in. w pobliżu Kopanicy i Wielkiej Wsi; jest to odcinek o dużym natężeniu ruchu ciężkiego, co wpływa na okoliczne miejscowości (hałas, emisje, zagrożenia bezpieczeństwa). Równoleżnikowo przez gminę przebiega również droga wojewódzka nr 303, łącząca powiat wolsztyński z rejonem Babimostu i Zbąszynia – również ona przenosi ruch towarowy, choć w mniejszym stopniu niż DK32. Oprócz ruchu tranzytowego, istotny jest lokalny transport towarów związany z obsługą gospodarki rolnej oraz drobnego przemysłu. Gmina Siedlec ma charakter rolniczy – liczne gospodarstwa (w tym duże, towarowe) generują przejazdy maszyn rolniczych (ciągników, kombajnów) oraz transport płodów rolnych (zboże, ziemniaki, buraki cukrowe) do punktów skupu czy magazynów poza gminą. W sezonie jesiennym nasila się np. przewóz buraków cukrowych drogami gminnymi i powiatowymi do cukrowni zlokalizowanych poza terenem powiatu, co zwiększa krótkotrwale obciążenie dróg. Na terenie gminy jest wiele podmiotów gospodarczych, w tym także duże zakłady przemysłowe, jednak dominuje mała przedsiębiorczość oraz handel detaliczny. Mimo to nawet małe firmy wymagają dowozu towarów ciężarówkami (np. sklep spożywczy zaopatrywany jest z hurtowni). Ciężki transport korzysta przede wszystkim z głównej sieci drogowej: dróg krajowych, wojewódzkich i najważniejszych powiatowych. Tylko jedna obwodnica w miejscowości Żodyń oznacza, że pojazdy ciężarowe przejeżdżają przez centra wsi, jak Kopanica czy Tuchorza, co jest uciążliwe dla mieszkańców. Drogi gminne służą głównie do dojazdu do pól, między mniejszymi miejscowościami oraz jako ostatni odcinek dojazdu do posesji i firm. Wiele z nich ma standard lokalny, nieprzystosowany w pełni do regularnego ruchu ciężkich pojazdów (wąska jezdnia, brak utwardzonych poboczy, mała nośność). Zdarza się, że kierowcy, chcąc skrócić trasę lub ominąć korki, kierują tiry lub samochody dostawcze na drogi gminne, co powoduje szybką degradację nawierzchni i stanowi zagrożenie. W odpowiedzi na to, gmina na niektórych drogach wprowadziła ograniczenia tonażowe. Przykładowo, drogi o nawierzchni gruntowej lub słabej asfaltowej posiadają znaki ograniczające wjazd pojazdów powyżej 8 czy 10 ton, z wyłączeniem dojazdu do konkretnych posesji. Na drogach powiatowych takie ograniczenia wprowadza powiat – gmina zgłaszała potrzebę np. ograniczenia ruchu tranzytowego przez Chobienice (droga 303) czy Godziszewo. Obecny stan infrastruktury dla transportu towarów jest zróżnicowany: niektóre odcinki zostały dostosowane do potrzeb (np. zmodernizowana

droga powiatowa Siedlec–Tuchorza, czy przebudowane skrzyżowania o poszerzonych łukach), a inne wciąż wymagają uwagi. W Wielkiej Wsi na drodze gminnej łączącej tę miejscowość z DK32 występowały ostre zakręty, które utrudniały przejazd dłuższych pojazdów i stanowiły zagrożenie – gmina zaplanowała korektę tych łuków, co usprawni ruch ciężarowy i zwiększy bezpieczeństwo na tym odcinku. Ogólnie rzecz biorąc, transport towarów odbywa się w gminie płynnie, choć z pewnymi niedogodnościami odczuwalnymi zwłaszcza w obrębie wsi leżących przy głównych arteriach.

Wyzwania:

Jednym z najpoważniejszych wyzwań jest redukcja negatywnego wpływu tranzytu ciężarowego na lokalne społeczności. Tylko jedna obwodnica w Żodynii i brak dróg alternatywnych powoduje, że ciężkie pojazdy (tiry, cysterny) jeżdżą tuż obok zabudowań mieszkalnych, generując uciążliwy hałas i wibracje, a także zwiększając ryzyko wypadków. Mieszkańcy Kopanicy, Tuchorzy czy Chobienic sygnalizują obawy związane z pędzącymi ciężarówkami i trudności z przechodzeniem przez ulicę. Kolejnym wyzwaniem jest utrzymanie jakości dróg przy intensywnym ruchu towarowym – zarówno codziennym (np. dowóz towarów), jak i sezonowym (kampanie rolne). Wieloosiowe ciężarówki przyspieszają powstawanie kolein i spękań na nawierzchniach asfaltowych; drogi gruntowe są rozjeżdżane w czasie deszczu. Gmina dysponuje ograniczonym budżetem na remonty, więc trudno nadążyć z naprawami wszystkich szkód. Istotnym problemem jest również bezpieczeństwo ruchu: duże samochody na wąskich drogach stwarzają zagrożenie dla pieszych i rowerzystów (brak chodnika lub pobocza uciezkowego), a także dla mniejszych aut (np. ryzyko zepchnięcia na rów przy mijance). Wyzwaniem logistycznym jest brak wyznaczonych miejsc postoju i załadunku/rozładunku dla ciężarówek – kierowcy dostarczający towary do sklepów w centrum wsi często zatrzymują się na chwilę na jezdni, powodując chwilowe tamowanie ruchu. Poza Chobienicami, w innych miejscowościach brakuje dedykowanych parkingów dla ciężarówek, gdzie kierowcy mogliby odpocząć – co skutkuje parkowaniem na dziko np. na placach przy stacjach paliw lub zatokach autobusowych. Dla lokalnych przedsiębiorców wyzwaniem jest znalezienie optymalnych tras dojazdu dla dostaw – tak, by były one jak najkrótsze i najmniej uciążliwe dla otoczenia. Ponadto, wszelkie planowane inwestycje (np. nowe bazy magazynowe lub zakłady) mogą w przyszłości zwiększyć natężenie transportu towarów, co stawia wyzwanie odpowiedniego przygotowania infrastruktury z wyprzedzeniem.

Działania:

Gmina Siedlec, świadoma powyższych wyzwań, podejmuje szereg działań w celu poprawy obsługi transportu towarowego i minimalizowania jego negatywnych skutków. W polityce

drogowej kładzie się nacisk na modernizację kluczowych dróg wykorzystywanych przez ruch ciężarowy. We współpracy z samorządem powiatowym realizowane są inwestycje zwiększające przepustowość i bezpieczeństwo. Na drogach gminnych o znaczeniu strategicznym dla logistyki wprowadza się poprawki geometryczne: wspomniana korekta łuków w Wielkiej Wsi umożliwi swobodniejszy przejazd dłużyć i ciągników siodłowych. Gmina inwestuje również w nowe odcinki dróg łączących miejscowości, projektując je od razu z myślą o odpowiedniej nośności nawierzchni. Przykładowo budowane nowe drogi gminne (m.in. w Kiełpinach, Jażyńcu) finansowane z budżetu 2025 będą posiadały utwardzoną nawierzchnię dostosowaną do ruchu cięższego transportu, dzięki czemu polepszą dostęp także dla pojazdów dostawczych do oddalonych osad. Ponadto władze gminy aktywnie uczestniczą w konsultacjach dotyczących inwestycji wyższego szczebla – np. zgłaszając postulat budowy obwodnic, np. dla Kopanicy w ramach planów rozbudowy dróg krajowych i wojewódzkich. Od strony logistycznej, gmina optymalizuje również własny transport komunalny: ciężkie pojazdy gminne (śmieciarki, piaskarki) mają wyznaczone trasy i harmonogram tak, aby nie kumulować ruchu – np. wywóz odpadów odbywa się w różnych dniach dla różnych rejonów gminy.

Rekomendacje:

Aby usprawnić i uczynić bardziej zrównoważonym transport towarów, gmina powinna kontynuować oraz rozszerzyć podjęte działania. Kluczową rekomendacją jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów wsi poprzez budowę obwodnic lub tras alternatywnych. Gmina widzi potrzebę budowy obwodnicy np. w Kopanicy. Równie ważne jest kontynuowanie inwestycji w infrastrukturę drogową: gmina powinna poszukiwać środków na przebudowę kolejnych odcinków dróg strategicznych dla transportu (np. dojazdy do stref aktywności gospodarczej). Nowe lub wyremontowane drogi muszą mieć wzmocnioną nawierzchnię i utwardzone pobocza, aby sprostać ruchowi ciężarówek. Warto też przy modernizacjach uwzględniać infrastrukturę towarzyszącą: zatoki mijankowe na wąskich drogach, lepsze promienie skrętu na skrzyżowaniach, lustra drogowe poprawiające widoczność dla kierowców dużych pojazdów. W celu zmniejszenia uciążliwości dostaw „ostatniej mili” w centrach wsi, warto wyznaczyć strefy rozładunku przy sklepach i instytucjach (choćby poprzez znakowanie krótkich miejsc „zaopatrzenie 6-12”) oraz umówić z dostawcami preferowane godziny dostaw (np. poza godzinami szczytu ruchu lokalnego).

2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Stan obecny:

Bezpieczeństwo na drogach gminy Siedlec ulega stopniowej poprawie dzięki inwestycjom w infrastrukturę i działaniom prewencyjnym, ale wciąż stanowi wyzwanie. Na przestrzeni

ostatnich lat na terenie gminy dochodziło do wypadków drogowych, w tym także ze skutkiem ciężkich obrażeń – zwłaszcza na ruchliwych odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich. Główne zagrożenia to nadmierna prędkość pojazdów oraz nieostrożność kierujących w obszarach zabudowanych. Kierowcy tranzytowi nie zawsze respektują ograniczenia prędkości w małych miejscowościach, a lokalni użytkownicy dróg czasem bagatelizują przepisy (np. młodzi kierowcy jeżdżący zbyt szybko po zmroku). Na wielu odcinkach dróg brakuje dostatecznej infrastruktury chroniącej niechronionych uczestników ruchu – do niedawna liczne miejsca pozbawione chodników zmuszały pieszych do poruszania się skrajem jezdni, co zwiększało ryzyko potrażeń. Obecnie, dzięki nowym chodnikom i ścieżkom, sytuacja ta ulega poprawie (np. powstanie chodnika w Starej Tuchorzy czy Tuchorzy wyeliminowało potrzebę chodzenia poboczem na tych odcinkach). Niemniej nadal nie wszystkie przystanki autobusowe mają dogodne dojścia dla pieszych, a na przejściach dla pieszych brakuje urządzeń bezpieczeństwa. Wypadki odnotowywane w gminie to głównie kolizje na skrzyżowaniach i na prostych odcinkach – często spowodowane wymuszeniem pierwszeństwa lub nadmierną prędkością. Przykładowo, newralgicznym punktem jest skrzyżowanie w centrum Siedlca (niedaleko urzędu), gdzie ruch lokalny krzyżuje się z drogą powiatową – dochodziło tam do stłuczek z powodu ograniczonej widoczności i braku sygnalizacji. Innym problemem są niebezpieczne zakręty na niektórych drogach – jak wcześniej wspomniane ostre łuki w Wielkiej Wsi, czy zakręt w Karnie, na których auta wypadały z drogi (zwłaszcza w zimie). Na stan bezpieczeństwa wpływa również stan techniczny pojazdów rolniczych – zdarzały się incydenty z udziałem ciągników bez sprawnego oświetlenia lub przyczep gubiących ładunek na jezdni. Pozytywnym aspektem jest natomiast aktywność lokalnej społeczności w poprawie bezpieczeństwa: sołectwa zgłaszają swoje potrzeby (np. prośby o progi zwalniające, lustra drogowe) i często otrzymują wsparcie gminy przy ich realizacji. Dzięki temu w kilku miejscowościach zainstalowano lustra ułatwiające wyjazd z podporządkowanych dróg, a przy szkołach pojawiły się barierki oddzielające chodnik od jezdni. W Siedlcu jest posterunek policji (podlega ona pod KPP Wolsztyn), a dzielnicowi regularnie patrolują teren, w tym okolice szkół, co prewencyjnie wpływa na zachowanie kierowców. Strażacy z OSP również włączają się w działania na rzecz bezpieczeństwa – organizują pokazy pierwszej pomocy dla młodzieży i zabezpieczają miejsce wypadków do czasu przybycia służb.

Wyzwania:

Najważniejszym wyzwaniem jest dalsze obniżenie liczby wypadków i kolizji, zwłaszcza tych z ofiarami wśród pieszych i rowerzystów. Mimo poprawy infrastruktury, czynnik ludzki pozostaje problemem – konieczna jest zmiana mentalności kierowców, aby respektowali ograniczenia prędkości na terenach wiejskich tak samo jak w miastach. Innym wyzwaniem jest zapewnienie bezpiecznych warunków na drogach tranzytowych – gmina ma ograniczony

wpływ na DK32 czy DW303, ale skutki wypadków na tych trasach ponoszą także mieszkańcy (blokada drogi, ofiary). Dlatego wyzwaniem będzie skuteczna współpraca z zarządcami tych dróg w kwestii poprawy bezpieczeństwa (np. budowa chodnika, lepsze oznakowanie). Wiele do zrobienia pozostaje w zakresie infrastruktury BRD: potrzebne są dodatkowe przejścia dla pieszych tam, gdzie obecnie piesi przechodzą nieformalnie (np. przy przystankach na obrzeżach wsi), oraz montaż elementów uspokajających ruch (wyspy, zwężenia optyczne) na długich prostych odcinkach drogi. Utrzymanie istniejących dróg w bezpiecznym stanie również jest wyzwaniem – pojawiające się dziury i koleiny zwiększają ryzyko utraty panowania nad pojazdem, dlatego gmina musi reagować szybko z naprawami, co bywa trudne przy ograniczonych zasobach. Kolejna kwestia to edukacja mieszkańców: wciąż trzeba przypominać pieszym o noszeniu odblasków po zmroku poza terenem zabudowanym (obowiązek prawny, ale nie zawsze przestrzegany) i o zasadach poruszania się (np. iść lewą stroną drogi). Ważne jest też dotarcie z edukacją do seniorów (których liczba rośnie) – ta grupa jest szczególnie narażona jako piesi. Wyzwaniem bywa również koordynacja działań różnych służb – policja, straż, służby drogowe – tak by problemy były rozwiązywane kompleksowo (np. po wypadku analizować przyczyny i wdrażać środki zapobiegawcze).

Działania:

Gmina Siedlec podejmuje wielotorowe działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Infrastrukturalnie – jak wspomniano wcześniej – powstają kolejne chodniki i ścieżki, co oddziela pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego na najbardziej niebezpiecznych odcinkach. W roku 2025 planowana korekta łuków drogi w Wielkiej Wsi ma na celu wyeliminowanie miejsca o podwyższonym ryzyku wypadku. Na poziomie organizacji ruchu, gmina we współpracy z powiatem zainstalowała nowe oznakowanie pionowe i poziome. Przed wjazdami do miejscowości są znaki „obszar zabudowany”. W Kiełpinach, Siedlcu i Tuchorzy zamontowano radarowe wyświetlacze prędkości, które informują kierujących o aktualnej prędkości i pulsują czerwonym światłem przy jej przekroczeniu – takie urządzenia skutecznie skłaniają do redukcji prędkości. W zakresie oświetlenia – gmina zmodernizowała część lamp ulicznych na LED, co poprawiło jasność na ulicach i przejściach oraz zmniejszyło awaryjność (wcześniej przepalone żarówki mogły tworzyć ciemne, niebezpieczne odcinki). Z końcem 2024 r. zakupiono także nową wiatę przystankową, którą ustawiono w miejscu, gdzie wcześniej piesi oczekiwali bez żadnej osłony – teraz są lepiej widoczni i chronieni podczas oczekiwania na autobus. Edukacja i prewencja to kolejny filar działań: lokalne szkoły we współpracy z policją organizują cykliczne pogadanki dla uczniów na temat bezpieczeństwa, a przy egzaminach na kartę rowerową (organizowanych w 4 klasie szkoły podstawowej) strażacy i policjanci uczą praktycznie zasad ruchu. Gmina aktywnie włącza się w ogólnopolskie kampanie, zachęca też sołectwa do organizacji lokalnych inicjatyw

(np. konkurs plastyczny dla dzieci nt. bezpieczeństwa). Ponadto analizowane są dane o zdarzeniach drogowych: dwa razy w roku dokonywany jest przegląd dróg powiatowych i gminnych. Wreszcie, służby ratownicze w gminie są dobrze zorganizowane: OSP z Siedlca i Kopanicy często jako pierwsi zabezpieczają miejsca wypadków na terenie gminy, co zmniejsza ryzyko kolejnych kolizji (poprzez kierowanie ruchem, oświetlenie miejsca zdarzenia w nocy itp.), a szybka pomoc przekłada się na łagodniejsze skutki dla poszkodowanych.

Rekomendacje:

Dla dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego rekomenduje się podejmowanie systemowych i trwałych działań. Ważnym elementem powinno być dalsze wdrażanie infrastruktury uspokajającej ruch: proponuje się montaż fizycznych spowalniaczy (np. wyspowych progów zwalniających) przy wjazdach do najbardziej zagrożonych miejscowości oraz w rejonie szkół i przedszkoli. Można również rozważyć wprowadzenie stref ograniczonej prędkości do 30 km/h na wybranych obszarach (np. centrum Siedlca obejmujące okolice szkoły, urzędu i kościoła) – strefy takie, poparte odpowiednią organizacją ruchu (szykany, zwężenia), znacząco redukują ryzyko groźnych wypadków. Konieczne jest zwiększenie widoczności przejść dla pieszych – należy dążyć do doświetlenia każdego przejścia lampami LED z niezależnym zasilaniem (np. solarnym) oraz wymalowania grubowarstwowego oznakowania P-10 na jezdni. Warto sięgnąć po nowoczesne rozwiązania: aktywne przejścia (z czujnikami ruchu i pulsującymi światłami), szczególnie w miejscach, gdzie dzieci przechodzą przez drogę do szkoły. Gmina powinna także wystąpić do Inspekcji Transportu Drogowego o analizę możliwości instalacji stacjonarnych fotoradarów (na DK32 w Kopanicy zamontowano) lub odcinkowego pomiaru prędkości – wykazanie statystyk wypadków i przekroczeń prędkości może poprzeć taką inicjatywę. Kontynuować należy działania edukacyjne – dobrym pomysłem jest organizowanie cyklicznych spotkań z mieszkańcami (np. na zebraniach wiejskich) z udziałem policji, aby wysłuchać lokalnych uwag o niebezpiecznych zachowaniach i jednocześnie uświadamiać, jak każdy może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa (choćby przez zgłaszanie niebezpiecznych miejsc w gminie czy noszenie odblasków). W szkołach warto wprowadzić stałe programy (np. konkurs międzyklasowy na najbardziej bezpieczną drogę do szkoły. Gmina może też wystąpić do policji o zwiększenie liczby patroli w krytycznych okresach (np. weekendowe wieczory na drogach powiatowych, gdzie zdarzają się kierowcy po alkoholu wracający z dyskotek). Dobrą praktyką byłaby organizacja akcji typu „dzień odblasków” we wszystkich szkołach na terenie gminy albo przy okazji organizowanych festynów. Podsumowując, konsekwentna realizacja infrastrukturalnych poprawek oraz stała edukacja i nadzór sprawią, że gmina Siedlec stanie się obszarem o znacznie wyższym poziomie bezpieczeństwa drogowego, chroniąc życie i zdrowie swoich mieszkańców.

2.5.8. Intermodalność

Stan obecny:

Intermodalność, rozumiana jako dogodne łączenie różnych środków transportu w ramach jednej podróży, w warunkach wiejskiej gminy Siedlec jest rozwinięta w ograniczonym stopniu. Dominacja transportu samochodowego (indywidualnego) sprawia, że większość podróży odbywa się jednym środkiem (samochodem) bez przesiadek. Niemniej jednak istnieją pewne elementy systemu transportowego, które stwarzają możliwości łączenia różnych form mobilności. Przez gminę przebiega obecnie jedna czynna linia kolejowa pasażerska – ale regularne najbliższe połączenie i stacje kolejowe znajdują się także w sąsiednich gminach: Wolsztynie, Zbąszyniu i Zbąszynku. Oznacza to, że mieszkańcy chcący skorzystać z pociągu (np. dojazd do Poznania czy Warszawy) muszą najpierw dotrzeć do tych stacji samochodem lub bussem. W gminie funkcjonują połączenia autobusowe o charakterze regionalnym – głównie realizowane przez powiat (lub operatora zewnętrznego w ramach zlecenia) i dopasowane do potrzeb szkolnych oraz podstawowych potrzeb komunikacyjnych. Przykładowo, z Siedlca do Wolsztyna kursuje autobus umożliwiający dojazd do pracy i szkół rano oraz powrót po południu. Podobnie skomunikowane są niektóre wsie (np. Tuchorza, Kopanica) z Siedlcem lub bezpośrednio z Wolsztynem. Rozkłady te jednak są skromne – poza godzinami szczytu komunikacji szkolnej autobusy jeżdżą rzadko lub wcale, co ogranicza możliwość spontanicznych podróży z przesiadką. Przystanki autobusowe rozsiane po gminie są podstawową infrastrukturą potencjalnego węzła intermodalnego – często zlokalizowane przy skrzyżowaniach lub w centralnych punktach wsi. Wyposażono je w wiaty (część z nich ostatnio wymieniono na nowe, jak w 2025 r. w ramach zakupu wiaty przystankowej), ale brakuje przy nich dodatkowych udogodnień typu parkingi dla samochodów czy stojaki na rowery. Mieszkańcy, którzy chcą skorzystać z autobusu, zazwyczaj docierają na przystanek pieszo (jeśli mieszkają w danej wsi) lub są podwożeni przez kogoś samochodem z mniejszych przysiółków. Na terenie gminy nie wyznaczono formalnych parkingów Park&Ride, choć praktycznie np. przy stacji paliw w Siedlcu czy obok kościoła ludzie zostawiają auta i przesiadają się do autokarów jadących np. w kierunku większych miast. Intermodalność rower + inny środek transportu dopiero może się rozwinąć na pełną skalę wraz ze zmianą podejścia mieszkańców do zrównoważonej mobilności. Instytucje publiczne w gminie starają się elastycznie podchodzić do kwestii dojazdów: np. szkoły umożliwiają dostosowanie planu zajęć dla uczniów dojeżdżających autobusem (aby nie musieli długo czekać). Można więc powiedzieć, że choć brakuje spektakularnych rozwiązań intermodalnych (jak centra przesiadkowe czy wspólny bilet), to istnieją załączki systemu – podstawowe połączenia autobusowe, punkty przesiadkowe (przystanki) i rozwijająca się infrastruktura rowerowa – które stwarzają podstawy do zwiększenia roli intermodalności.

Wyzwania:

Usprawnienie intermodalności napotyka na kilka barier. Podstawową jest niska częstotliwość i zasięg transportu publicznego – jeśli autobusy kursują rzadko, a pociąg jest daleko, mieszkańcy niechętnie będą korzystać z takiej kombinacji. Konieczność dojazdu do stacji oddalonej o kilkanaście kilometrów ogranicza atrakcyjność kolei. Drugim wyzwaniem jest brak infrastruktury integrującej: brak parkingów i stojaków przy przystankach oznacza, że nie ma zachęty, by ktoś dojechał np. rowerem do przystanku i zostawił go tam na czas podróży autobusem. Podobnie, brak wydzielonych parkingów Park&Ride przy stacjach kolejowych, co zniechęca do korzystania z kolei. Kolejne wyzwanie to koordynacja rozkładów – gmina nie ma niestety bezpośredniego wpływu na rozkład jazdy pociągów. Powstaje ryzyko, że nawet jeśli powstaną nowe połączenia, to przesiadka będzie niewygodna (np. 5-minutowa, ryzykująca spóźnienie, lub odwrotnie – 50-minutowe czekanie na stacji). Nie bez znaczenia jest czynnik kulturowy – mieszkańcy przez lata przywykli do korzystania głównie z samochodu; przekonanie ich do zostawienia auta i przesiadki na autobus lub rower wymaga czasu i gwarancji niezawodności alternatywy. Istnieje też wyzwanie w postaci finansowania: poprawa intermodalności często wymaga inwestycji w infrastrukturę (parkingi, stojaki, system informacji) oraz dopłat do przewozów, co dla niewielkiej gminy jest obciążające. Wreszcie, wyzwaniem jest współpraca między samorządami – skuteczna intermodalność wymaga, by gmina, powiat i przewoźnicy kolejowi działali w porozumieniu, a to bywa trudne z uwagi na różne priorytety i procedury.

Działania:

Gmina Siedlec już podejmuje pewne inicjatywy mające na celu poprawę intermodalności. Inwestycje w infrastrukturę rowerową, jak wcześniej opisane (ścieżki Siedlec–Stara Tuchorza, Chobienice–Zbąszyń etc.), są elementem planu budowy spójnej sieci transportowej: docelowo rowerem będzie można dojechać komfortowo do granic gminy i dalej, co sprzyja łączeniu roweru z koleją lub autobusem. Gmina dba, by nowe wiaty przystankowe były ulokowane w miejscach bezpiecznych i dostępnych – np. nowa wiata powstała tam, gdzie można do niej dojść chodnikiem (eliminując sytuację, że pasażerowie muszą stać na poboczu). Ponadto przy niektórych przystankach pozostawiono wolną przestrzeń, którą w przyszłości można zagospodarować na mini parking – to świadome działanie planistyczne, aby istniała rezerwa terenu.

Rekomendacje:

Aby w pełni wykorzystać potencjał intermodalności w gminie Siedlec, rekomenduje się wdrożenie szeregu działań integrujących różne środki transportu. Przede wszystkim gmina

powinna dążyć do stworzenia węzłów przesiadkowych na swoim terenie – na miarę lokalnych potrzeb. Na początek jako taki węzeł można ukształtować centrum Siedlca: w rejonie przystanków warto wygospodarować plac na parking (kilkanaście miejsc), gdzie mieszkańcy okolicznych wiosek mogliby zostawić samochód lub rower i dalej pojechać autobusem do Wolsztyna czy Babimostu. Taki lokalny Park&Ride zwiększy atrakcyjność autobusu, zwłaszcza gdy ceny paliw rosną. Kolejnym krokiem powinno być wyposażenie głównych przystanków w stojaki rowerowe – najlepiej zadaszone i monitorowane (np. przy pomocy kamery przy sklepie czy szkole). Koszt jest niewielki, a dzięki temu osoba, która ma 3–4 km do przystanku, może podjechać rowerem i nie martwić się o jego bezpieczeństwo w czasie, gdy jedzie autobusem do miasta. Rekomenduje się również wprowadzenie jednolitego oznakowania i informacji pasażerskiej: wszystkie przystanki powinny mieć tablicę z mapą gminy przedstawiającą trasy autobusów i zaznaczonymi punktami przesiadkowymi. Taka informacja zwiększa świadomość mieszkańców o dostępnych możliwościach. Kolejna rekomendacja to intensyfikacja współpracy z samorządem wojewódzkim (organizującym kolej) i przewoźnikami autobusowymi – gmina mogłaby wystąpić z inicjatywą tzw. biletu zintegrowanego (np. miesięczny bilet, który uprawnia zarówno do przejazdu autobusem do Wolsztyna, jak i dalej pociągiem do Poznania). Choć wdrożenie takiego rozwiązania jest złożone, istnieją już w Polsce przykłady biletów ZTP (zintegrowany transport publiczny) łączących kolej i autobusy lokalne – warto analizować możliwość pilotażu w powiecie wolsztyńskim. Również powstanie nowych ścieżek rowerowych powinno pociągnąć za sobą działania wspierające intermodalność rowerową. Jednocześnie wskazane jest zwiększenie komfortu przesiadek: zapewnienie, że kluczowe autobusy będą skomunikowane z pociągami. Podsumowując, kluczem jest usprawnienie pierwszego i ostatniego etapu podróży (tzw. „last mile”) dla mieszkańców: zapewnienie możliwości wygodnego dotarcia do głównego środka transportu (pociągu czy autobusu dalekobieżnego). Jeśli gmina stworzy ku temu warunki – dogodne dojazdy, miejsca zostawienia pojazdu, czytelne informacje – wówczas intermodalność stanie się realną alternatywą dla podróży w pełni samochodem, co przyczyni się do bardziej zrównoważonej mobilności mieszkańców.

2.5.9. Zarządzanie mobilnością

Stan obecny:

Zarządzanie mobilnością w gminie Siedlec ma charakter rozproszony i realizowane jest poprzez różne działania poszczególnych jednostek organizacyjnych, bez formalnej strategii dedykowanej temu zagadnieniu. Gmina nie posiada wyspecjalizowanego stanowiska oficera mobilności czy komórki zajmującej się wyłącznie planowaniem transportu – zadania te skupione są w Referacie Infrastruktury, Inwestycji i Gospodarki Komunalnej. Niemniej jednak

pewne elementy zarządzania mobilnością są obecne. Na poziomie planistycznym, gmina posiada Strategię Rozwoju oraz plany inwestycyjne, w których aspekt transportowy jest ważnym elementem – priorytetyzuje się poprawę dostępności komunikacyjnej wszystkich sołectw oraz bezpieczeństwa na drogach. Wskazuje na to chociażby lista zaplanowanych i realizowanych inwestycji drogowych, która obejmuje zarówno budowy nowych odcinków dróg, jak i infrastrukturę pieszko-rowerową, co świadczy o zrównoważonym podejściu. Gmina gromadzi także dane potrzebne do podejmowania decyzji – prowadzone są okresowe przeglądy dróg (pod kątem stanu technicznego i bezpieczeństwa), rozmowy w trakcie zebrań wiejskich (gdzie mieszkańcy często zgłaszają potrzeby typu chodnik, lampa uliczna, próg zwalniający). Na tej podstawie ustalane są coroczne plany remontów i inwestycji, co można uznać za element zarządzania mobilnością oparty na danych i opinii publicznej. Jeśli chodzi o inicjatywy miękkie, to na terenie gminy przeprowadzono kilka akcji promujących zrównoważoną mobilność. Urząd Gminy stara się również dawać przykład: w ostatnich latach uruchomiono internetową obsługę części spraw urzędowych (ePUAP), co redukuje konieczność dojazdu interesantów do urzędu. Ponadto, w ramach wewnętrznych ustaleń, pracownicy UG mogą w miarę możliwości łączyć wyjazdy służbowe w jeden (aby nie jechać kilka razy w to samo miejsce różnymi autami) – to drobne praktyki, ale wpisujące się w ideę zarządzania mobilnością poprzez ograniczanie zbędnych podróży. Mimo tych elementów, brakuje kompleksowego podejścia: nie ma np. kampanii informacyjnych skierowanych do ogółu mieszkańców na temat zmiany nawyków transportowych (poza aspektami bezpieczeństwa), nie stosuje się narzędzi typu budżet mobilnościowy czy plan mobilności dla urzędu. Kwestie mobilności rozpatrywane są zwykle sektorowo (osobno drogi, osobno transport zbiorowy), a mniej w sposób zintegrowany.

Wyzwania:

Największym wyzwaniem w zakresie zarządzania mobilnością jest ograniczona świadomość i zasoby. Zarówno wśród części decydentów, jak i mieszkańców, pojęcie „zarządzania mobilnością” bywa postrzegane jako coś abstrakcyjnego lub dotyczącego tylko dużych miast. Trudno jest przekonać społeczność do zmiany przyzwyczajeń (np. do korzystania z alternatywnych środków transportu), jeśli nie widzi ona bezpośrednich korzyści lub warunki ku temu nie są dogodne. Ponadto gmina dysponuje niewielkim budżetem, który w pierwszej kolejności kierowany jest na namacalne inwestycje infrastrukturalne – na działania miękkie, kampanie czy zatrudnienie dodatkowych specjalistów często brakuje środków. Koordynacja międzysektorowa jest kolejnym wyzwaniem: mobilność dotyczy transportu, edukacji, ochrony środowiska, planowania przestrzennego – wymaga więc współpracy różnych referatów i instytucji. W warunkach małego urzędu, gdzie każdy zajmuje się wieloma sprawami, takie holistyczne podejście jest trudne do zorganizowania. Innym problemem jest brak danych

szczegółowych o zachowaniach transportowych mieszkańców – gmina nie prowadziła np. badań ankietowych skąd-dokąd ludzie jeżdżą, czym, z jaką częstotliwością. Bez takich informacji trudno precyzyjnie zaplanować działania (to raczej reagowanie na zgłoszone potrzeby). Wyzwaniem może być też pewien opór społeczny przed niektórymi rozwiązaniami zarządzania mobilnością – np. gdyby wprowadzić ograniczenia dla samochodów (zakazy wjazdu, strefy uspokojonego ruchu), część mieszkańców mogłaby to odebrać negatywnie. Dlatego gmina musi umiejętnie balansować między zapewnieniem wygody kierowcom (których jest większość) a promowaniem alternatyw. Kolejnym aspektem jest szybki rozwój technologii – pojawiają się aplikacje, systemy, z których korzystają mieszkańcy (np. nawigacje samochodowe czy rowerowe), ale samorząd nie zawsze za tym nadąża i nie wykorzystuje tych narzędzi do komunikacji czy zarządzania ruchem (np. gmina nie ma wpływu na to, że nawigacja poprowadzi kierowców skrótem przez małą wieś, co może zwiększyć ruch tam, gdzie go nie chcemy). Zarządzanie mobilnością wymaga też myślenia perspektywicznego – wyzwaniem jest zatem planowanie już teraz rozwiązań pod przyszłe problemy (np. starzenie się społeczeństwa i potrzeba zapewnienia mobilności seniorom, wzrost liczby aut elektrycznych i potrzeba stacji ładowania), co bywa trudne w natłoku bieżących spraw.

Działania:

Mimo braku formalnej strategii, wiele działań podejmowanych przez gminę Siedlec wpisuje się w filozofię zarządzania mobilnością. Wspomniana cyfryzacja usług publicznych (wprowadzenie e-usług w urzędzie) jest konkretnym krokiem zmniejszającym potrzebę przemieszczania się – mieszkańcy mogą załatwić pewne sprawy z domu. Gmina promuje również lokalną samowystarczalność, co pośrednio wpływa na mobilność: wspiera rozwój szkół i przedszkoli na swoim terenie, żeby dzieci nie musiały dojeżdżać do sąsiednich gmin, wspiera tworzenie sklepów na wsiach, by ograniczyć konieczność jeżdżenia po zakupy do miasta. Takie działania, choć społeczno-gospodarcze, mają istotny wpływ na ograniczanie przymusu transportowego.

W zakresie komunikacji z mieszkańcami, gmina stara się być otwarta na feedback: każde większe przedsięwzięcie drogowe jest konsultowane, mieszkańcy mogą zgłaszać swoje uwagi i propozycje rozwiązań (np. dodatkowy zjazd, chodnik). Dzięki temu cieszą się oni poczuciem współdecydowania, co zwiększa akceptację dla wdrażanych później zmian organizacji ruchu. Przykładem udanego dialogu było wprowadzenie strefy zamieszkania (ograniczenie prędkości do 20 km/h i priorytet pieszych) na ul. Łąkowej w Siedlcu. To pokazuje, że oddolne inicjatywy mogą być elementem zarządzania mobilnością w gminie. Wreszcie, gmina uwzględnia mobilność także w polityce ekologicznej – pomagając składać wnioski na dofinansowania wymiany pieców czy instalację OZE, często dodaje komponent edukacyjny mówiący o korzyściach redukcji emisji również poprzez ograniczenie ruchu samochodowego.

Rekomendacje:

Aby w pełni wykorzystać możliwości zarządzania mobilnością dla poprawy jakości życia w gminie, warto podjąć kilka strategicznych kroków. Po pierwsze, zaleca się opracowanie lokalnego planu zrównoważonej mobilności (tzw. SUMP) lub innego dokumentu kierunkowego, który kompleksowo ujmie wszystkie aspekty mobilności – od infrastruktury, przez transport publiczny, po działania edukacyjne. Taki plan, poparty analizą danych i konsultacjami społecznymi, stałby się mapą drogową na kolejne lata, zapewniając ciągłość polityki transportowej niezależnie od zmian władz. Po drugie, warto rozważyć powołanie koordynatora ds. mobilności lub rozszerzenie kompetencji któregoś z pracowników o te zagadnienia. Osoba taka mogłaby odpowiadać za inicjowanie i koordynowanie działań miękkich – np. organizację kampanii „Rowerem do pracy”, współpracę ze szkołami przy projektach BRD, pozyskiwanie funduszy na nietypowe projekty. Nawet jeśli nie na pełen etat, to wyznaczenie lidera tematu sprzyja lepszej realizacji działań. Kolejna rekomendacja to lepsza integracja polityk sektorowych: przy tworzeniu przyszłych strategii i planów (np. nowej strategii rozwoju gminy po 2025 r.) należy silnie powiązać zapisy dotyczące układu osadniczego, ochrony środowiska i usług społecznych z kwestiami transportu. Przykładowo, planując lokalizację nowego osiedla mieszkaniowego, od razu przewidzieć w nim przestrzeń pod komunikację zbiorową i drogi rowerowe; rozwijając ofertę kulturalną – pomyśleć o transporcie na te wydarzenia. Takie holistyczne spojrzenie zapobiega powstawaniu sytuacji, gdzie dobre inicjatywy nie są w pełni wykorzystywane z powodu barier transportowych. Warto również inwestować w kampanie informacyjno-edukacyjne skierowane do mieszkańców: proste przekazy w lokalnej prasie, mediach społecznościowych czy na spotkaniach – o korzyściach płynących z ograniczenia użycia samochodu (oszczędności finansowe, zdrowie, czystsze powietrze), o istnieniu alternatyw (rozkłady jazdy autobusów, trasy rowerowe) i o sukcesach gminy (np. „już X km chodników zbudowaliśmy – korzystajcie z nich, chodząc pieszo”). Podsumowując, gmina Siedlec powinna przejść od działań doraźnych, choć poprawnych, do świadomego i zaplanowanego zarządzania mobilnością – stając się aktywnym moderatorem sposobów przemieszczania się mieszkańców. Dzięki temu zyska lepszą spójność wszystkich działań transportowych, efektywniejsze wykorzystanie środków oraz bardziej zadowolonych mieszkańców, którzy odczuwają realne korzyści w codziennych dojazdach.

2.5.10. Logistyka miejska

Stan obecny:

Logistyka dotyczy głównie sprawnej i zrównoważonej obsługi dostaw towarów i usług na poziomie lokalnym. Choć brak tu typowego centrum, gdzie koncentrują się procesy logistyczne, to jednak codziennie na terenie gminy odbywa się wiele operacji związanych

z dowozem towarów do sklepów, odbiorem surowców rolnych, świadczeniem usług komunalnych czy dostarczaniem przesyłek do mieszkańców. W każdej większej wsi działają sklepy spożywcze, przemysłowe, apteka (np. w Siedlcu), punkty usługowe – one wszystkie wymagają regularnego zaopatrzenia. Dostawy do tych punktów realizowane są zazwyczaj przez samochody dostawcze do 3,5 tony lub małe ciężarówki, które docierają do wsi drogami lokalnymi. W godzinach porannych można zauważyć busy z pieczywem, auta z nabiałem, pojazdy hurtowni spożywczych rozwożące towar – zatrzymują się one na krótko przy sklepach, często częściowo na jezdni, gdy brak zatoczki. Zazwyczaj odbywa się to bez większych utrudnień, gdyż natężenie ruchu ogólnie jest niewielkie, ale w centralnych punktach (np. plac przy Urzędzie Gminy w Siedlcu) dostawa może chwilowo spowolnić przejazd innych aut. Odbiór płodów rolnych (jak zboże) odbywa się z gospodarstw rolnych, z których wiele zlokalizowanych jest przy drogach gminnych -firmy skupowe organizują transport. Te pojazdy cięższe muszą dojechać nawet do pojedynczych zagród – często jadąc wolno i pokonując wąskie drogi, co jest wyzwaniem logistycznym, ale praktykowanym od lat (kierowcy tych pojazdów znają teren). Usługi komunalne działają rytmicznie: wywóz odpadów segregowanych i zmieszanych według harmonogramu (co 2 tygodnie), asenizacja (na zgłoszenie), odśnieżanie zimą (w razie potrzeby). Zaopatrzenie instytucji publicznych (szkoły, urząd, ośrodki zdrowia) w artykuły (żywność, leki, materiały biurowe) jest także elementem lokalnej logistyki – zwykle realizowane jest to przez dedykowane dostawy. W ostatnich latach ogromnie zyskała na znaczeniu logistyka kurierska – coraz więcej mieszkańców gminy dokonuje zakupów online, co przekłada się na codzienne kursy samochodów kurierskich (DHL, DPD, InPost itd.) do nawet najmniejszych wsi. Kurierzy obsługujący rejon rozwożą paczki bezpośrednio do domów lub do zainstalowanych w gminie paczkomatów. Te urządzenia stały się nowymi punktami logistycznymi – codziennie podjeżdża do nich samochód dostawczy, konsolidując w jednym miejscu kilkadziesiąt przesyłek zamiast wozić je po poszczególnych adresach. Można więc powiedzieć, że sieć paczkomatów (oraz placówek pocztowych w Siedlcu, Kopanicy) odciąża nieco logistykę „ostatniej mili”. Lokalni przedsiębiorcy (np. warsztaty) zazwyczaj sami organizują zaopatrzenie i wysyłkę swoich produktów – bywa, że wykorzystują lokalnych przewoźników lub własne pojazdy dostawcze. Ważnym aspektem logistyki jest także transport wewnątrz gminy: np. zaopatrzenie świetlic wiejskich na imprezy (gmina dysponuje autem, którym dowozi sprzęt, wyposażenie). Podsumowując, obecny stan cechuje się brakiem poważniejszych problemów typu „miejski” (jak korki od dostaw, emisje spalin skumulowane w centrum), ale istnieją drobne wyzwania – dostawy czasem blokują na moment ruch, ciężkie pojazdy niszczą pobocza i krawężniki, a usługi kurierskie zwiększyły ruch busów na drogach osiedlowych.

Wyzwania:

Głównym wyzwaniem dla lokalnej logistyki jest minimalizowanie uciążliwości dostaw dla mieszkańców przy zapewnieniu sprawnego funkcjonowania zaopatrzenia. Oznacza to konieczność wypracowania rozwiązań, które pozwolą samochodom dostawczym dojechać jak najbliżej celu, ale bez blokowania ruchu i bez dewastacji infrastruktury. W ciasnych uliczkach wsi bywa to trudne – np. gdy dostawca materiałów budowlanych próbuje dojechać ciężkim pojazdem pod plac budowy na końcu wsi, może uszkodzić drogę gruntową czy przyczynić się do powstawania dziur. Wyzwaniem staje się także zwiększona częstotliwość kursów kurierskich – o ile pojedynczy bus nie stanowi problemu, to w szczycie przedświątecznym po wioskach potrafi krążyć wielu kurierów, którzy pod presją czasu nie zawsze przestrzegają ograniczeń prędkości i zasad (zdarzają się skargi, że kurier jechał szybko polną drogą, stwarzając kurz i niebezpieczeństwo). Gmina musi więc wspólnie z firmami kurierskimi dbać o bezpieczeństwo – np. upominając o dostosowanie jazdy, co jednak nie jest łatwe formalnie. Kolejnym wyzwaniem jest logistyka sezonowa – w czasie intensywnych zbiorów rolnych drogi są bardziej obciążone, a do tego zabrudzone ziemią, co wymaga wzmożonego sprzątanía, by nie doszło do kolizji (śliska nawierzchnia). Koordynacja z rolnikami bywa wyzwaniem, choć wielu dba o oczyszczenie drogi po sobie. Brak wyznaczonych stref rozładunkowych w centrach wsi to kolejny problem: ciężarówki z zaopatrzeniem stają tam, gdzie akurat jest miejsce, nieraz dość chaotycznie. W Siedlcu np. przy sklepie dostawca zatrzymuje się na chodniku – piesi muszą wtedy ustąpić, co rodzi dyskomfort. Wyzwaniem jest tak zaprojektować przestrzeń, by pogodzić te funkcje. Dodatkowo, rozwój gminy (np. powstanie nowych sklepów, zakładów) może doprowadzić do konfliktów sąsiedzkich – mieszkańcy mogą protestować przeciw hałasowi związanemu z dostawami wcześniej rano czy wieczorem. Gmina będzie musiała mediować te kwestie. W skali makro, wyzwaniem będzie także włączenie się gminy w nowe trendy logistyczne: np. przygotowanie na wzrost pojazdów elektrycznych (czy są stacje ładowania dla dostawczych aut?), w przyszłości może drony dostarczające paczki (czy są regulacje?). Choć brzmi futurystycznie, już teraz duże firmy testują takie rozwiązania. Gmina Siedlec musi więc być gotowa reagować na nowe wyzwania, które mogą pojawić się niespodziewanie w ciągu najbliższych lat.

Działania:

Gmina prowadzi już pewne działania, które usprawniają lokalną logistykę. W procesie inwestycyjnym narzuca wymóg zapewnienia odpowiednich warunków dla dostaw – np. przy wydawaniu warunków zabudowy dla nowego sklepu wymagane jest przewidzenie miejsca na dostawę od zaplecza lub zatokę przy drodze. Dzięki temu np. nowy market spożywczy, który powstał w Siedlcu, ma własny wjazd i plac manewrowy, co sprawia, że tir z towarem nie blokuje ulicy podczas rozładunku. Gmina stale modernizuje infrastrukturę drogową kluczową

dla logistyki. Podobnie budowa drogi w Mariankowie ułatwiła przejazd służbom i dostawcom w tej miejscowości, podczas gdy dawniej po deszczach droga była praktycznie nieprzejezdna. W kwestii logistyki kurierskiej, gmina aktywnie współpracowała z firmą InPost przy lokalizacji paczkomatów – wskazano działki gminne w Siedlcu i Tuchorzy, uzgodniono podłączenie do prądu, tak aby urządzenia mogły stanąć w dogodnych dla mieszkańców miejscach (przy dużym sklepie i przy szkole). To posunięcie znacząco usprawniło obsługę przesyłek – wiele paczek trafia do tych punktów zamiast do rozwożenia, co oznacza mniej kursów po bocznych drogach. Władze monitorują także sytuację na drogach podczas wzmożonego ruchu rolniczego. Reagując na zgłoszenia mieszkańców, gmina zleca lokalne usprawnienia: np. gdy mieszkaniec zgłosił, że kurierzy mają problem ze znalezieniem adresów w nowym osiedlu (brak nazw ulic), gmina tymczasowo ustawiła tabliczki kierunkowe i nadała nazwy ulicom, co rozwiązało problem logistów. Gmina prowadzi w powyższym zakresie też dialog z przedsiębiorcami.

Rekomendacje:

W celu dalszego usprawnienia logistyki miejskiej (lokalnej) gmina Siedlec powinna podejść do tematu w sposób strategiczny. Należy monitorować działania na terenie gminy i z wyprzedzeniem wprowadzać działania, które usprawniać będą miejską logistykę. Gmina mogłaby wysłać pisma do firm kurierskich z prośbą o zachowanie ostrożności na wąskich drogach i sugestią optymalizacji tras (tak, by np. ciężkie samochody nie jeździły najgorszymi drogami – kurierzy korzystają z GPS, ale da się wskazać preferowane trasy). Warto kontynuować rozwój sieci paczkomatów czy innych punktów odbioru (np. „odbior w sklepie” – zachęcić lokalne sklepy, by pełniły rolę punktów odbioru paczek, co zwiększy ruch w sklepie i wygodę mieszkańców). Im więcej takich punktów konsolidacji, tym mniej rozproszonych kursów door-to-door. Gmina powinna także na bieżąco analizować natężenie ruchu dostawczego – np. jeśli w jakiejś wsi planowana jest duża inwestycja (np. farmy fotowoltaiczne), już zawczasu opracować plan trasy dowozu komponentów i poinformować mieszkańców o utrudnieniach. Jeśli powstanie większy zakład, można z góry ustalić z inwestorem, by ciężarówki jeździły określoną drogą (umieszczając stosowne znaki „nie dotyczy dojazdu do...”). Rekomenduje się także edukację rolników i lokalnych firm w zakresie logistyki: np. na naradzie sołtysów poruszyć temat konieczności zabezpieczania ładunku (żeby nie gubić np. słomy na szosie) i sprzątanía błota, przypomnieć o potencjalnych karach – to zdyscyplinuje opornych. Wreszcie, myśląc przyszłościowo, gmina może przygotować się do trendu ekologizacji transportu dostawczego: zachęcać do używania pojazdów elektrycznych. Już teraz można choćby symbolicznie nagradzać tych, którzy w logistyce działają proekologicznie – np. przyznać lokalnemu sklepowi wyróżnienie za ograniczenie plastikowych opakowań i scalenie dostaw od jednego dostawcy (co zmniejszyło liczbę przejazdów). Takie drobne inicjatywy budują kulturę zrównoważonej logistyki. Podsumowując, gmina powinna

proaktywnie zarządzać przepływami towarów: planować infrastrukturę, ustalać zasady i współpracować z wszystkimi aktorami (przedsiębiorcy, kurierzy, rolnicy), by lokalna logistyka odbywała się płynnie, ale i w harmonii z życiem mieszkańców.

2.5.11. Inteligentne systemy transportowe

Stan obecny:

Wdrożenie zaawansowanych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na terenie gminy Siedlec znajduje się we wczesnym etapie, co wynika z faktu, że priorytetem dotychczas były podstawowe inwestycje infrastrukturalne. W niewielkiej, rozproszonej gminie wiejskiej nie ma jeszcze rozbudowanych sieci czujników czy systemów sterowania ruchem znanych z miast. Nie oznacza to jednak całkowitego braku elementów ITS – pewne rozwiązania, może nie zawsze postrzegane jako ITS, już funkcjonują. Przykładem są solarne wyświetlacze prędkości zamontowane przy wjazdach do niektórych miejscowości (np. w Siedlcu, Kiełpinach i Tuchorzy), które mierzą prędkość nadjeżdżającego pojazdu i wyświetlają komunikat (np. „Zwolnij!”). Urządzenia te działają automatycznie i reagują na zachowanie kierowców, co czyni je prostym elementem ITS ukierunkowanym na poprawę bezpieczeństwa. Innym przykładem są inteligentne latarnie uliczne. Na terenie gminy są sygnalizację świetlną na obwodnicy oraz przy przejściach dla pieszych, ale nie ma zmiennych tablic informacji drogowej (VMS). Systemy informatyczne, z jakich korzysta sam urząd, to głównie narzędzia GIS do ewidencji dróg i oświetlenia – co usprawnia zarządzanie majątkiem, lecz działa wewnętrznie. Ogólnie, stopień nasycenia ITS w gminie Siedlec jest niski, co jest typowe dla gmin wiejskich. Jednak rosnąca dostępność nowych technologii i spadek ich kosztów powoduje, że nawet niewielkie samorządy zaczynają się interesować, jak ITS może im pomóc w rozwiązywaniu konkretnych problemów (np. poprawa bezpieczeństwa, informowanie mieszkańców). Na ten moment ITS w Siedlcu przejawia się w drobnych urządzeniach (radary, czujniki) oraz w korzystaniu z danych zewnętrznych systemów.

Wyzwania:

Wprowadzenie bardziej zaawansowanych ITS w gminie natrafia na kilka barier. Pierwszą są koszty wdrożenia i utrzymania – zaawansowane systemy (jak sieci czujników, aplikacje) wymagają inwestycji, a potem bieżącej obsługi, co dla małego budżetu gminnego jest znaczącym obciążeniem. Ponadto potrzebna jest odpowiednia infrastruktura telekomunikacyjna – na szczęście dostęp do Internetu mobilnego jest coraz lepszy, więc łączność to mniejszy problem niż kiedyś, ale wciąż nie wszędzie jest światłowód czy stabilny

sygnał, co ogranicza np. transmisję obrazu z kamer HD. Kolejna kwestia to kompetencje kadry – wdrożenie ITS wymaga specjalistycznej wiedzy. W urzędzie brak dedykowanych specjalistów od IT w transporcie, więc należałoby korzystać z firm zewnętrznych, co wymaga zaufania i nadzoru, by systemy działały zgodnie z potrzebami. Istnieje też pewien konserwatyzm społeczny: mieszkańcy mogą nie od razu akceptować np. instalację kamer czy radarów (obawy o inwigilację, mandaty). Trzeba z nimi prowadzić dialog i wyjaśniać cel (większe bezpieczeństwo, płynność ruchu). Dodatkowo, wyzwaniem jest integracja nowych systemów z już istniejącymi rozwiązaniami.

Działania:

Na chwilę obecną, poza pewnymi elementami oświetlenia, brak jest w gminie konkretnych rozwiązań w zakresie stosowania ITS. Gmina dopiero zaczyna stopniowo wprowadzać elementy inteligentnych systemów do zarządzania transportem.

Rekomendacje:

Wprowadzanie ITS w gminie Siedlec powinno odbywać się stopniowo, koncentrując się na rozwiązaniach przynoszących wymierne korzyści w lokalnych warunkach. Rekomenduje się przede wszystkim rozwijanie systemów ITS wspierających bezpieczeństwo ruchu. Po zrealizowaniu aktywnych przejść dla pieszych, kolejnym krokiem może być instalacja sieci autonomicznych czujników prędkości w newralgicznych punktach (np. w formie małych radarów z rejestracją danych, choć bez fotoradarów mandatowych). Dane z tych czujników mogłyby być zbierane do centralnej aplikacji w UG, pozwalając monitorować problem przekroczeń prędkości i skuteczność działań (np. czy po montażu progów średnie prędkości spadły). Rozważyć można także zakup mobilnego wyświetlacza prędkości (na trójnogu), który mógłby być przestawiany między wioskami – to tańsze niż stałe instalacje, a daje elastyczność reagowania tam, gdzie pojawiają się skargi. W zakresie transportu publicznego – warto dążyć do wdrożenia podstawowego systemu informacji pasażerskiej. Nie musi to być od razu elektroniczna tablica na przystanku (choć np. w Siedlcu przydałaby się przy centralnym przystanku), ale chociaż synchronizacja rozkładów z aplikacjami typu Google Maps czy JakDojadę, by mieszkańcy mogli łatwo planować podróż. Tutaj ITS to głównie praca nad danymi – gmina mogłaby zlecić przygotowanie elektronicznej wersji rozkładów (format GTFS) dla obsługiwanych linii. Inwestycja w monitoring wizyjny kluczowych miejsc także jest rekomendowana: 2-3 dodatkowe kamery IP (np. przy skrzyżowaniach czy na terenie przyszłego parkingu) nie tylko poprawią bezpieczeństwo (prewencja wandalizmu, wykroczeń), ale dostarczą cennych danych o ruchu – obraz może być analizowany np. przez program zliczający pojazdy lub wykrywający korki. Warto więc planować nowy monitoring w synergii

z potrzebami transportowymi. Z punktu widzenia logistyki gminy, rekomenduje się wdrożenie ITS do zarządzania flotą i zadaniami drogowymi. Podobnie, system zgłoszeń od mieszkańców (aplikacja do zgłaszania dziur, awarii oświetlenia) mógłby usprawnić zarządzanie – tu rynek oferuje gotowe systemy, które integrują się z mapą GIS gminy i pozwalają śledzić status zgłoszenia. Tego typu „smart governance” elementy zdecydowanie poprawiłyby efektywność służb i zadowolenie mieszkańców. Oczywiście, wszystkie nowe wdrożenia powinny iść w parze ze szkoleniem personelu – zaleca się przeszkolenie 1-2 pracowników pod kątem obsługi nowych systemów, analizy danych (np. podstawy analizy statystycznej ruchu). Być może któryś z młodszych pracowników UG lub nauczycieli informatyki w szkole mógłby pełnić społeczną funkcję konsultanta ITS, pomagając interpretować dane i proponować usprawnienia. Rekomenduje się również poszukiwanie partnerstw z uczelniami – np. Politechnika Poznańska mogłaby przeprowadzić w gminie pilotaż swojego projektu ITS (studenci często szukają poligonu do prac dyplomowych – gmina wiejska byłaby ciekawym przypadkiem). Można w ten sposób za darmo uzyskać analizę lub prototypowe wdrożenie. Na koniec, należy pamiętać o utrzymaniu – każda kamera, czujnik czy tablica wymaga serwisu. Gmina powinna zabezpieczyć w budżecie środki na konserwację ITS (np. wymianę baterii, łączność GSM, kalibrację czujników), by z czasem systemy nie stały się bezużyteczne. Sumarycznie, ITS dla gminy Siedlec powinny koncentrować się na prostych, skalowalnych rozwiązaniach: poprawa bezpieczeństwa (radary, aktywne przejścia, monitoring), lepsza informacja (tablice LED, aplikacje mobilne). Realizacja tych rekomendacji przyniesie odczuwalne usprawnienia w ruchu drogowym i podniesie prestiż gminy jako nowoczesnego samorządu dbającego o innowacje w mobilności.

2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

W 2025 roku przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców gminy Siedlec, aby zbadać ich zachowania transportowe oraz opinie na temat lokalnego systemu transportowego. W badaniu wzięło udział około 297 respondentów, a poniżej przedstawiono szczegółowe wyniki i wnioski z poszczególnych obszarów tematycznych. Analiza obejmuje częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, czas poświęcany na dojazdy, preferencje komunikacyjne w różnych celach podróży, czynniki wpływające na wybór środka transportu, a także oceny infrastruktury i usług transportowych na terenie gminy. Zaprezentowano również deklarowaną skłonność mieszkańców do ograniczenia używania samochodu (oraz warunki, które mogłyby to ułatwić), postulaty usprawnień dla ruchu rowerowego, odczuwane uciążliwości związane z transportem, poziom świadomości na temat Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) oraz wskazane przez respondentów szczególnie niebezpieczne miejsca na drogach gminnych.

Badanie zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego jest kluczowym krokiem w planowaniu mobilności miejskiej. W celu przeprowadzenia takiej oceny, stosuje się różnorodne metody badawcze, takie jak ankiety, wywiady oraz analizę danych z systemów monitoringu ruchu. W tych badaniach szczególną uwagę przykładą się do sprawdzania, jak często mieszkańcy korzystają z różnych środków transportu, jakie preferencje mają w zakresie podróży (np. czy używają samochodów osobowych, transportu publicznego, rowerów czy chodzą 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, która będzie odpowiedzią na rzeczywiste potrzeby mieszkańców i przyczyni się do poprawy jakości życia na danym obszarze funkcjonalnym.

Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu

Samochód jako kierowca: Samochód osobowy jest zdecydowanie najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu przez mieszkańców gminy Siedlec. Aż 72,5% respondentów deklaruje, że codziennie prowadzi samochód, a kolejne 15,6% robi to kilka razy w tygodniu. Jedynie 2,7% ankietowanych jeździ samochodem jako kierowca raz w tygodniu, a 1,9% korzysta z niego sporadycznie. Niewielki odsetek mieszkańców w ogóle nie prowadzi

samochodu (4,95%), natomiast 2,23% wskazało, że obecnie nie prowadzi, ale chciałoby w przyszłości (np. osoby nieposiadające prawa jazdy lub własnego pojazdu). Wyniki te potwierdzają, że własny samochód pełni funkcję podstawowego środka transportu dla przytłaczającej większości mieszkańców gminy.

Samochód jako pasażer: Częstotliwość podróżowania w roli pasażera jest zdecydowanie mniejsza. Codzienne przejazdy jako pasażer deklaruje zaledwie 7% badanych, a kilka razy w tygodniu – 28,6%. Raz w tygodniu jako pasażer podróżuje 11,4% respondentów, a sporadycznie – aż 44,4%. Osoby, które w ogóle nie podróżują w tej roli, stanowią 7,5% ankietowanych. Tylko 0,5% osób zaznaczyło, że aktualnie nie korzysta, ale chciałoby. Wyniki te pokazują, że mieszkańcy znacznie częściej prowadzą pojazd samodzielnie, niż są jego pasażerami – podróże jako pasażer mają raczej charakter towarzyski lub rodzinny i występują zdecydowanie rzadziej.

Motocykl / skuter: Korzystanie z jednośladów silnikowych (skuterów i motocykli) w gminie Siedlec jest zjawiskiem marginalnym. Jedynie 1% respondentów zadeklarowało codzienne lub kilkukrotne w tygodniu użytkowanie skutera lub motocykla. Raz w tygodniu jeździ 1,8%, a sporadycznie – 7,4%. Aż 83,5% mieszkańców w ogóle nie korzysta z tego środka transportu. Co ciekawe, 5,8% respondentów wyraziło chęć korzystania w przyszłości, co może wskazywać na istnienie niewielkiego, ale obecnego potencjału rozwoju tego segmentu mobilności, być może ograniczanego przez brak odpowiedniego pojazdu, uprawnień lub bezpieczeństwa infrastruktury.

Rower: Rower stanowi relatywnie popularny środek transportu wśród mieszkańców gminy. Codziennie na rowerze jeździ 11,8% ankietowanych, a kilka razy w tygodniu – 30,1%. Raz w tygodniu korzysta z roweru 10%, a sporadycznie – aż 34,6%. Niezwykle niski jest odsetek osób, które całkowicie zrezygnowały z jazdy rowerem (3,26%), przy czym 10,3% respondentów zadeklarowało, że nie korzysta, ale chciałoby. Te dane pokazują, że rower w gminie Siedlec pełni ważną rolę jako środek przemieszczania się, zwłaszcza w celach rekreacyjnych i w cieplejszych porach roku, a jego regularne użycie jest zdecydowanie wyższe niż w przypadku motocykla czy hulajnogi.

Hulajnoga elektryczna: Urządzenia transportu osobistego, takie jak hulajnogi elektryczne, nie zdobyły jeszcze znaczącej popularności w gminie Siedlec. Codzienne korzystanie zadeklarowało jedynie 1,8% badanych, a kilka razy w tygodniu – 1%. Raz w tygodniu jeździ na hulajnodze 0,8%, a sporadycznie – 5,3%. Zdecydowana większość mieszkańców (84,9%) nie korzysta z hulajnóg, natomiast 6,3% odpowiedziało, że chciałoby. Wyniki te wskazują, że choć obecne wykorzystanie jest marginalne, istnieje pewne zainteresowanie, które mogłoby zostać aktywowane poprzez poprawę dostępności sprzętu i dostosowanie infrastruktury (np. drogi rowerowe, stacje ładowania).

Pieszo: Chodzenie pieszo pozostaje powszechnym i naturalnym sposobem przemieszczania się w gminie. Aż 43,7% respondentów codziennie wykonuje podróże piesze, a kolejne 28,0% robi to kilka razy w tygodniu. Tylko 5,3% mieszkańców podróżuje pieszo raz w tygodniu, a 17,2% – sporadycznie. Jedynie 3,5% osób deklaruje brak chodzenia pieszo, a 2,3% nie podróżuje pieszo, ale chciałoby. Dane te potwierdzają, że mimo dominacji transportu samochodowego, ruch pieszego jest szeroko obecny w codziennym życiu mieszkańców – szczególnie w kontekście krótkich dystansów.

Autobus: Korzystanie z transportu publicznego jest w gminie Siedlec wyraźnie ograniczone. Codzienne dojazdy autobusem deklaruje tylko 4,3% mieszkańców, a kilka razy w tygodniu – 2,5%. Raz w tygodniu z tej formy korzysta 2,5%, a sporadycznie – 14,4%. Największa grupa respondentów (73,2%) zadeklarowała, że w ogóle nie korzysta z autobusów. Co istotne, 4,8% badanych odpowiedziało, że chciałoby z nich korzystać, ale obecnie tego nie robi – co może świadczyć o niedopasowanej ofercie przewozowej lub braku dogodnych połączeń. Tabela 2.13 dobrze ilustruje marginalną pozycję transportu zbiorowego w strukturze mobilności mieszkańców.

Inne środki transportu: W kategorii „inne sposoby przemieszczania się” respondenci mogli wskazać środki nietypowe, jak prywatne busy, pojazdy rolnicze, konie itp. Łącznie 122 osoby udzieliły odpowiedzi w tej kategorii, z czego 68% zaznaczyło, że z takich środków nie korzysta. Zaledwie 5 osób zadeklarowało codzienne użytkowanie, a 8 – sporadyczne. Dane te potwierdzają, że inne formy transportu mają jedynie marginalne znaczenie i uzupełniają podstawowy model podróży, w którym dominują: samochód jako kierowca, pieszo oraz rower.

Tabela 2.13. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Siedlec

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	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Samochodem jako kierowca	72,52%	293	15,59%	63	2,72%	11	1,98%	8	4,95%	20	2,23%	9
Samochodem jako pasażer	7,02%	28	28,57%	114	12,03%	48	44,36%	177	7,52%	30	0,50%	2
Skuterem/motocyklem	1,02%	4	1,78%	7	0,51%	2	7,36%	29	83,50%	329	5,84%	23
Rowerem	11,78%	47	30,08%	120	10,03%	40	34,59%	138	3,26%	13	10,28%	41
Hulajnogą elektryczną	1,77%	7	1,01%	4	0,76%	3	5,30%	21	84,85%	336	6,31%	25
Pieszo	43,69%	173	28,03%	111	5,30%	21	17,17%	68	3,54%	14	2,27%	9
Autobusem	4,30%	17	2,53%	10	0,76%	3	14,43%	57	73,16%	289	4,81%	19
W inny sposób - jaki?	5,74%	7	8,20%	10	6,56%	8	7,38%	9	68,03%	83	4,10%	5

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Czas spędzany w komunikacji publicznej

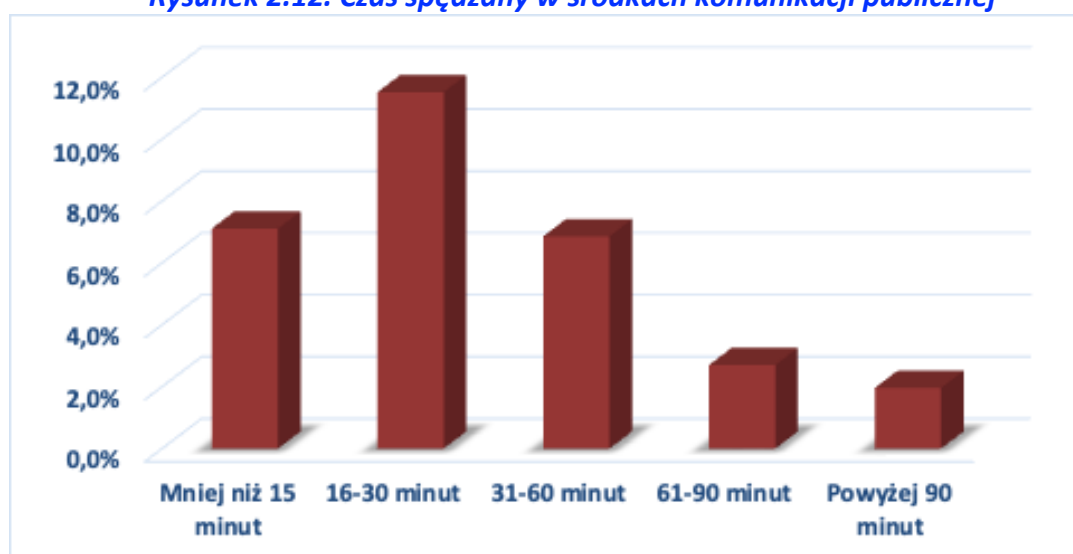
Większość mieszkańców gminy Siedlec nie korzysta codziennie z komunikacji publicznej – 69,9% respondentów zadeklarowało, że nie spędza żadnego czasu w środkach transportu publicznego.

Spośród tych, którzy korzystają:

- 7,1% spędza mniej niż 15 minut dziennie,
- 11,5% – 16–30 minut,
- 6,9% – 31–60 minut,
- dłuższe czasy (powyżej godziny) wskazywało mniej niż 5% badanych.

Oznacza to, że transport publiczny w gminie wykorzystywany jest głównie do lokalnych, krótkich przejazdów, związanych z codziennymi potrzebami, takimi jak dojazd do szkoły, pracy lub załatwianie spraw w pobliskich miejscowościach. W codziennym funkcjonowaniu mieszkańców gminy Siedlec komunikacja publiczna ma bardzo ograniczone znaczenie. Tam, gdzie jest używana, służy raczej krótkim podróżom lokalnym. Większość mieszkańców opiera swoją mobilność na innych środkach transportu – głównie samochodach i rowerach.

Rysunek 2.12. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Czas dojazdu do różnych destynacji

Analiza czasu dojazdu mieszkańców gminy Siedlec do różnych celów podróży ukazuje zróżnicowany obraz dostępności przestrzennej w gminie. W przypadku codziennych obowiązków, takich jak praca czy zakupy, większość mieszkańców osiąga swoje cele w stosunkowo krótkim czasie. Jednak podróże o charakterze rekreacyjnym czy kulturalnym często wymagają znacznie dłuższych przejazdów.

Dojazd do pracy zajmuje większości mieszkańców umiarkowany czas:

- najwięcej osób (22,6%) potrzebuje na to 16–20 minut,
- około 18,9% podróżuje 11–15 minut,
- niemniej aż 32,7% mieszkańców deklaruje czas dojazdu do pracy powyżej 60 minut, co świadczy o licznych dojazdach poza gminę – np. do Wolsztyna, Nowego Tomysła czy Poznania.

Dojazd do miejsca nauki dotyczy mniejszości mieszkańców – 69,8% zaznaczyło, że nie dotyczy ich ten aspekt (co jest zgodne z wiekową strukturą respondentów). Wśród tych, którzy uczą się lub dowożą dzieci, dominują krótkie dojazdy: poniżej 15 lub 30 minut.

Dojazd do urzędów i administracji dla większości zajmuje od 11 do 20 minut (45% odpowiedzi), blisko ¼ dociera w mniej niż 10 minut.

Zakupy wykonywane są najczęściej w miejscach oddalonych o mniej niż 30 minut drogi (65,7% mieszkańców), co wskazuje na dostępność sklepów w podstawowym zasięgu podróży codziennych.

Dojazd do ośrodków zdrowia to mało zróżnicowana kategoria:

- 68,4% mieszkańców ma dostęp do placówki zdrowotnej w czasie krótszym niż 15 minut,
- Powyżej 30 minut potrzebuje zaledwie 6,1% mieszkańców.

Dojazdy na tereny rekreacyjne i do miejsc rozrywki są wyraźnie bardziej czasochłonne:

Tabela 2.14. Czas dotarcia do różnych destynacji

	do 5 min.		6-10 min.		11-15 min.		16-20 min.		21-30 min.		Powyżej 30 min.		Nie korzystam	
Ile czasu zabiera Pani/Panu podróż do wyznaczonego celu?	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	7,84%	32	13,48%	55	18,87%	77	22,55%	92	16,18%	66	11,03%	45	10,05%	41
Miejsce nauki	4,17%	17	4,90%	20	6,37%	26	4,90%	20	3,43%	14	6,37%	26	69,85%	285
Urzędy i administracja	8,09%	33	15,69%	64	20,83%	85	23,04%	94	14,95%	61	8,58%	35	8,82%	36
Zakupy	22,30%	91	22,55%	92	20,83%	85	17,40%	71	8,09%	33	7,84%	32	0,98%	4
Ośrodki zdrowia	19,36%	79	28,19%	115	20,83%	85	15,69%	64	7,11%	29	6,13%	25	2,70%	11
Tereny rekreacyjne	10,05%	41	13,73%	56	15,20%	62	20,10%	82	12,75%	52	15,93%	65	12,25%	50
Miejsca rozrywki	3,19%	13	6,37%	26	9,80%	40	18,14%	74	14,95%	61	32,60%	133	14,95%	61

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Środki transportu wybierane w różnych celach

W codziennych podróżach mieszkańców gminy Siedlec zdecydowanie dominuje samochód osobowy jako główny środek transportu, niezależnie od celu podróży.

W przypadku dojazdów do pracy, aż 77,0% badanych korzysta z własnego samochodu jako kierowca. Udział roweru jest niewielki (5,9%), a transport publiczny praktycznie nie istnieje w tej kategorii (3,9%). Oznacza to, że samochód pozostaje podstawowym środkiem umożliwiającym mobilność zarobkową.

Podróże do miejsca nauki, choć mniej liczne ze względu na strukturę wiekową próby, również pokazują wysokie znaczenie transportu samochodowego. 19,9% uczniów i studentów dojeżdża do szkoły lub uczelni autem, podczas gdy pieszo lub rowerem podróżuje około 2,7%. Autobus szkolny lub publiczny wykorzystywany jest w mniejszym stopniu (8,3%), co sugeruje ograniczone zaufanie lub dostępność komunikacji publicznej.

W przypadku załatwiania spraw w urzędach dominacja samochodu jest jeszcze większa. 86,0% respondentów deklaruje dojazd autem, a tylko nieliczni wybierają inne środki – pieszo (4,4%) lub rowerem (3,2%). To wskazuje na silne uzależnienie od samochodu nawet w przypadku lokalnych podróży administracyjnych.

Zakupy codzienne również odbywają się niemal wyłącznie samochodem (83,8%). Choć odnotowano, że 6,6% mieszkańców chodzi na zakupy pieszo, a 7,3% korzysta z roweru, to wciąż są to wartości niewielkie. Komunikacja publiczna nie jest używana w celu dojazdów na zakupy.

Do ośrodków zdrowia również przeważają dojazdy samochodowe (85,0%). Tylko niewielki odsetek mieszkańców dociera pieszo (8,6%) lub rowerem (2,4%), co potwierdza, że w sytuacjach wymagających komfortu i szybkości samochód pozostaje preferowany.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w podróżach na tereny rekreacyjne. Choć 50,5% mieszkańców wciąż korzysta z auta, zauważalny jest większy udział roweru (24,7%) i ruchu pieszego (13,5%). Sugeruje to, że w czasie wolnym mieszkańcy są bardziej skłonni do wyboru alternatywnych, aktywnych form mobilności.

Podróże do miejsc rozrywki (np. kina, restauracji) znowu zdominowane są przez samochód (69,6%), choć także tutaj odnotowano pewien udział roweru (11,8%) i ruchu pieszego (5,4%). Wyniki jasno pokazują, że samochód osobowy jest głównym środkiem transportu we wszystkich celach podróży mieszkańców gminy Siedlec. Rower i ruch pieszey mają wyraźne znaczenie tylko w kontekście rekreacji i krótszych dystansów. Transport publiczny, zarówno do pracy, szkoły, jak i usług, praktycznie nie odgrywa żadnej istotnej roli.

Tabela 2.15. Środek transportu mieszkańców gminy Siedlec

Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Samochodem		Nie korzystam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	4,66%	19	5,88%	24	0,00%	0	0,25%	1	3,92%	16	76,96%	314	8,33%	34
Miejsce nauki	1,47%	6	1,23%	5	0,49%	2	0,25%	1	8,33%	34	19,85%	81	68,38%	279
Urzędy i administracja	4,41%	18	3,19%	13	0,25%	1	0,49%	2	1,72%	7	86,03%	351	3,92%	16
Zakupy	6,62%	27	7,35%	30	0,00%	0	0,49%	2	1,47%	6	83,82%	342	0,25%	1
Ośrodki zdrowia	8,58%	35	2,45%	10	0,00%	0	0,25%	1	1,72%	7	85,05%	347	1,96%	8
Tereny rekreacyjne	13,48%	55	24,75%	101	0,25%	1	0,98%	4	0,49%	2	50,49%	206	9,56%	39
Miejsca rozrywki	5,39%	22	11,76%	48	0,49%	2	0,49%	2	0,98%	4	69,61%	284	11,27%	46

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Czynniki decydujące o wyborze środka transportu

Respondentom zadano pytanie, jakie czynniki wpływają na wybór przez nich głównego środka transportu. Było to pytanie wielokrotnego wyboru – badani mogli zaznaczyć wszystkie istotne dla nich aspekty. Wyniki przedstawia Rysunek 2.12. Decyzje mieszkańców gminy Siedlec

dotyczące wyboru środka transportu są kształtowane głównie przez czynniki praktyczne: komfort podróży, szybkość dotarcia do celu oraz dostępność środka transportu.

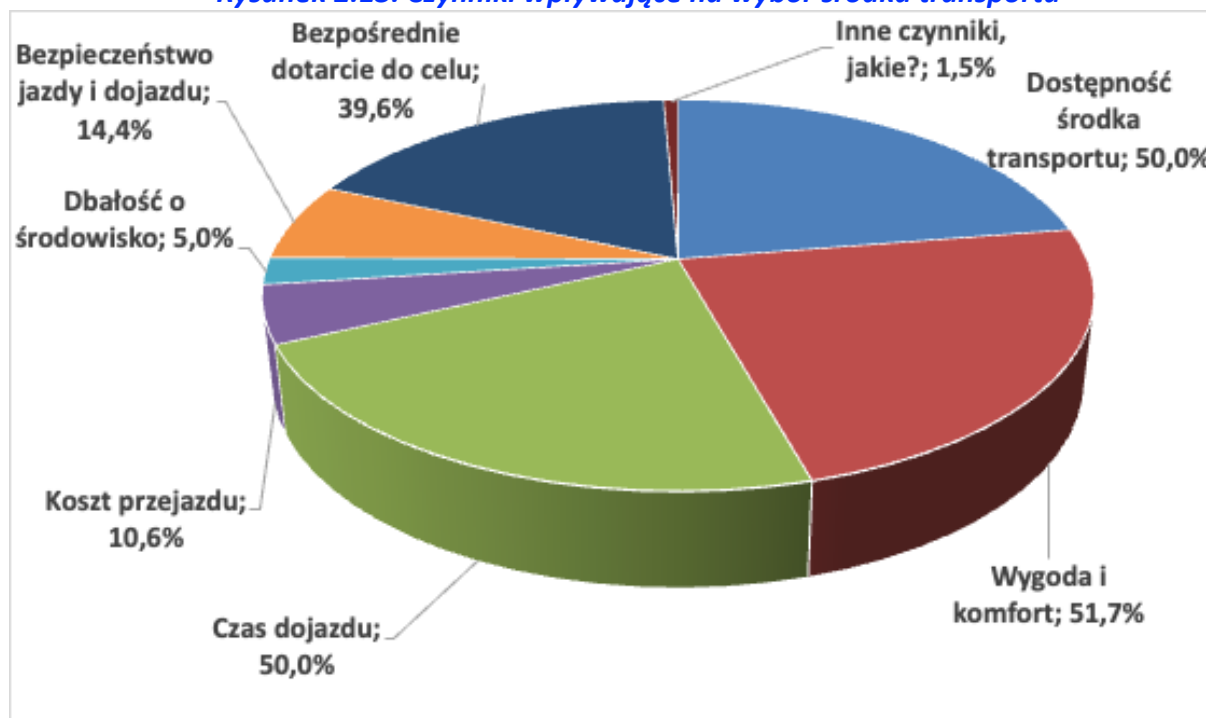
Najczęściej wskazywanym motywem wyboru była wygoda i komfort podróży – zaznaczyło ją aż 51,7% respondentów. To pokazuje, że mieszkańcy cenią sobie wygodę przemieszczania się, jaką oferuje przede wszystkim własny samochód.

Na drugim miejscu znalazła się dostępność środka transportu oraz czas dojazdu (50,0%). Możliwość bezpośredniego dotarcia do celu bez przesiadek była istotna dla 39,6% mieszkańców.

Względy finansowe (np. koszt podróży) były wskazywane znacznie rzadziej – tylko 10,6% badanych kierowało się przy wyborze ceną przejazdu. Jeszcze mniejsze znaczenie przypisano dbałości o środowisko – ten aspekt uwzględniało zaledwie 4,9% ankietowanych.

Dla mieszkańców gminy Siedlec kluczowe przy wyborze środka transportu są wygoda, czas i dostępność. Koszty przejazdu oraz aspekty ekologiczne mają marginalne znaczenie. Oznacza to, że działania na rzecz zmiany wzorców mobilności (np. promocja roweru lub transportu publicznego) powinny koncentrować się przede wszystkim na zwiększeniu komfortu, szybkości i dostępności alternatywnych form transportu, a nie na apelach o oszczędność lub ekologię.

Rysunek 2.13. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Środki transportu w czasie wolnym

Odrębnym zagadnieniem jest to, w jaki sposób mieszkańcy przemieszczają się w czasie wolnym, niezwiązanym z obowiązkami (czyli na rekreację, odwiedziny, wycieczki itp. ogólnie

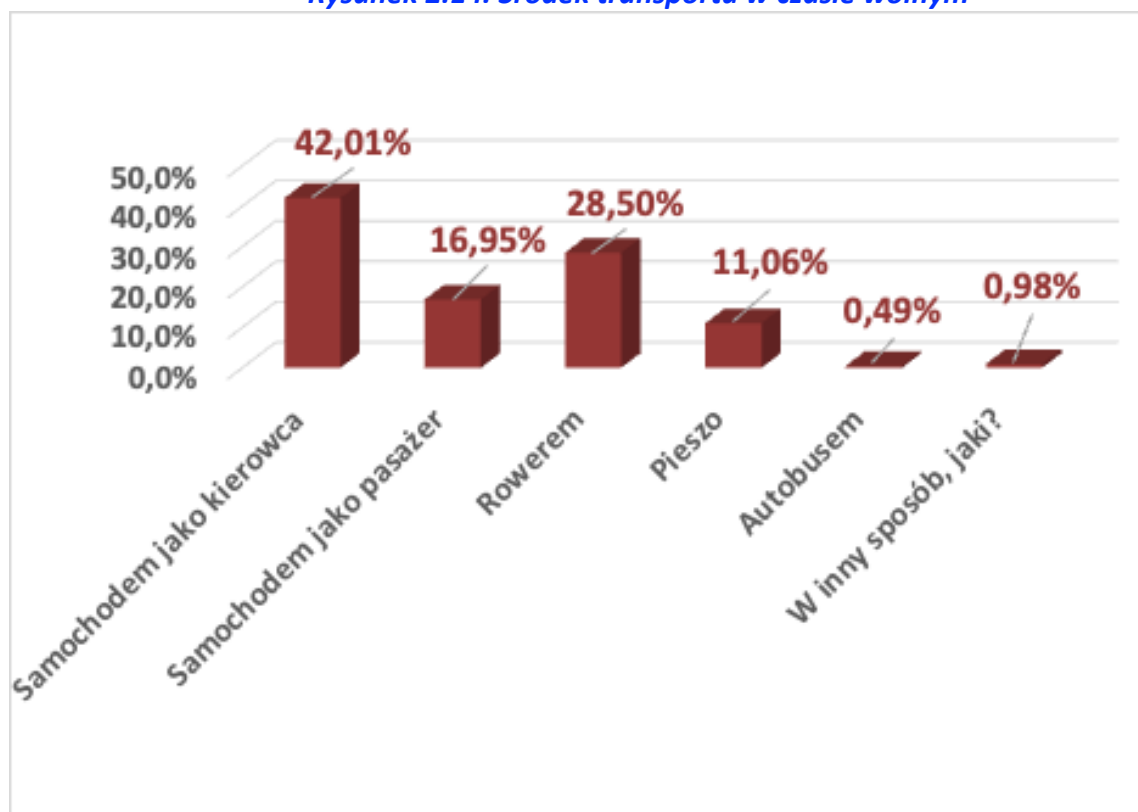
rozumiane podróże w celach prywatnych i wypoczynkowych). Struktura odpowiedzi na to pytanie również ilustruje modalne preferencje, tym razem dla aktywności weekendowych czy popołudniowych. Wyniki przedstawiono na kolejnym Rysunku. W czasie wolnym mieszkańcy gminy Siedlec również najczęściej korzystają z własnych samochodów, choć zauważalny jest wyraźny wzrost popularności roweru i ruchu pieszego w porównaniu do podróży codziennych. Samochód jako kierowca pozostaje dominującym środkiem transportu – wskazało go 42,0% respondentów. Niemniej jednak aż 28,5% mieszkańców spędza czas wolny podróżując rowerem, co jest istotnym sygnałem potencjału dla rozwoju mobilności rowerowej w gminie. Ruch pieszego również odgrywa znaczącą rolę – 11,0% mieszkańców deklaruje, że w czasie wolnym przemieszcza się pieszo.

Transport publiczny w kontekście podróży rekreacyjnych praktycznie nie istnieje – autobus wskazało 0,5% respondentów.

Samochód jako pasażer został wybrany przez 16,9% ankietowanych, co sugeruje, że w czasie wolnym mieszkańcy częściej podróżują w towarzystwie.

Podczas czasu wolnego mieszkańcy są bardziej skłonni korzystać z alternatywnych form mobilności: roweru i pieszo. Choć samochód wciąż dominuje, duży udział roweru wskazuje na potencjał rozwoju rekreacyjnego i codziennego ruchu rowerowego, szczególnie jeśli poprawi się infrastruktura rowerowa.

Rysunek 2.14. Środek transportu w czasie wolnym



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Dostępność przystanków komunikacji publicznej

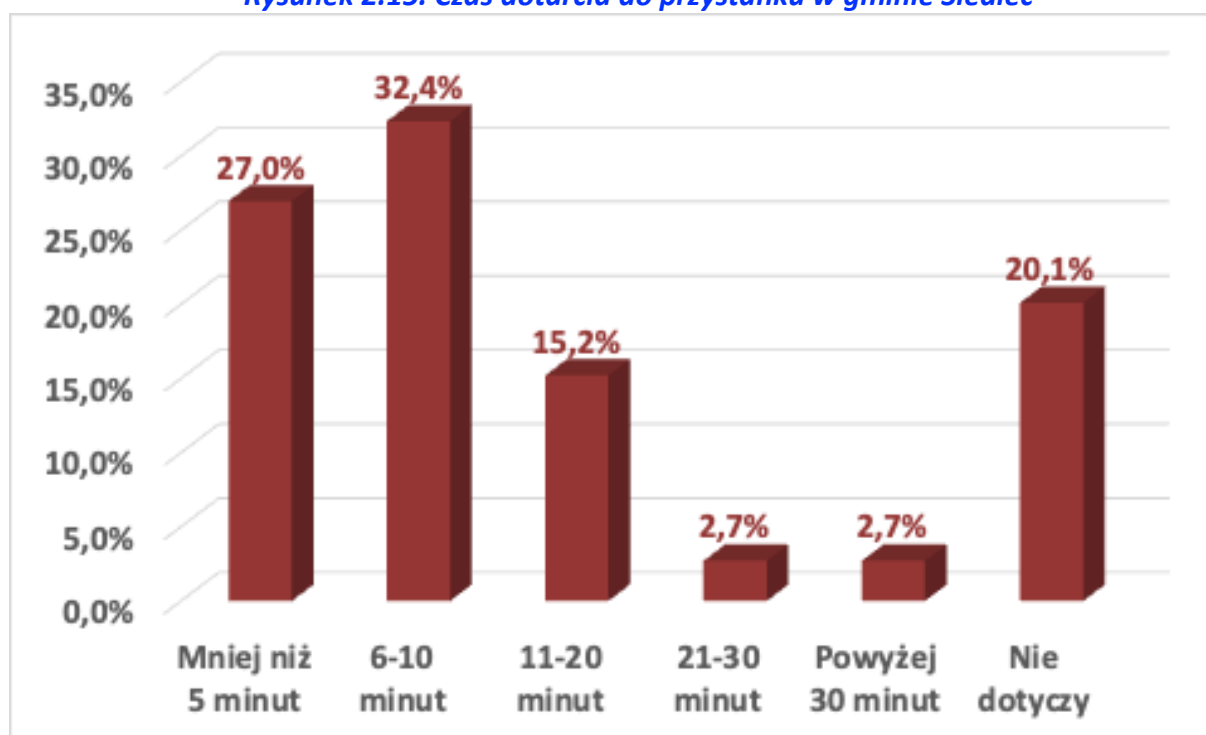
Analiza dostępności przystanków w gminie Siedlec pokazuje, że większość mieszkańców ma fizycznie niedaleko do przystanku autobusowego.

- 26,9% respondentów zadeklarowało, że dojście na przystanek zajmuje im mniej niż 5 minut,
- 32,3% – 6–10 minut,
- 15,2% – 11–20 minut,
- tylko pojedyncze osoby (poniżej 5,5%) muszą iść ponad 20 minut.

Jednocześnie aż 20,1% mieszkańców odpowiedziało „nie dotyczy”, co oznacza brak korzystania z komunikacji publicznej lub brak jej realnej dostępności.

Mimo stosunkowo dobrej fizycznej dostępności przystanków (dla około 60% mieszkańców w odległości do 10 minut pieszo), transport publiczny pozostaje rzadko wykorzystywany. Problemem nie jest więc odległość do przystanku, lecz słaba oferta przewozowa: brak dogodnych godzin kursów lub niewystarczająca częstotliwość.

Rysunek 2.15. Czas dotarcia do przystanku w gminie Siedlec



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Poczucie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Poczucie bezpieczeństwa wśród mieszkańców gminy Siedlec zależy w dużej mierze od roli uczestnika ruchu drogowego.

Kierowcy samochodów czują się bezpiecznie – aż 82,8% deklaruje, że podróżując autem, czuje się raczej lub zdecydowanie bezpiecznie. Podobnie pasażerowie samochodów – 84,5% z nich ocenia swoje bezpieczeństwo pozytywnie.

Znacznie gorzej sytuacja wygląda z perspektywy rowerzystów. Tylko 48,2% czuje się bezpiecznie, podczas gdy aż 26,0% wskazuje na brak poczucia bezpieczeństwa. To bardzo niepokojący sygnał dotyczący warunków jazdy na rowerze w gminie.

Piesi czują się nieco lepiej – 49,0% odczuwa bezpieczeństwo podczas poruszania się pieszo, choć aż 47,8% deklaruje, że nie czuje się bezpiecznie.

Jeśli chodzi o użytkowników hulajnóg i motocyklistów, trudno o jednoznaczne wnioski – bardzo wysoki odsetek mieszkańców (powyżej 78%) zaznaczył, że „nie ma zdania”, co wynika z niskiej popularności tych środków transportu.

Pasażerowie autobusów oraz sporadyczni pasażerowie pociągów generalnie oceniają bezpieczeństwo podróży pozytywnie, choć tylko niewielki odsetek mieszkańców korzysta regularnie z tych form transportu.

W gminie Siedlec kierowcy i pasażerowie aut czują się bezpiecznie na drogach. Rowery i pieszość natomiast wymagają poprawy warunków bezpieczeństwa, szczególnie poprzez rozwój infrastruktury rowerowej i lepsze zabezpieczenie pieszych uczestników ruchu (chodniki, przejścia, uspokojenie ruchu).

Tabela 2.16. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców gminy Siedlec

Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po Gminie Siedlec jako:	Średnia	Zdecydowanie tak		Raczej tak		Raczej nie		Zdecydowanie nie		Nie mam zdania	
		%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Kierowca samochodu	2,19	14,46%	59	68,38%	279	7,35%	30	3,43%	14	6,37%	26
Pasażer samochodu	2,15	19,16%	78	65,36%	266	4,67%	19	3,19%	13	7,62%	31
Rowerzysta	3,17	2,45%	10	22,79%	93	35,54%	145	33,82%	138	5,39%	22
Pieszy	2,7	6,62%	27	42,40%	173	28,68%	117	19,12%	78	3,19%	13
Użytkownik hulajnogi elektrycznej	4,65	0,74%	3	2,45%	10	6,62%	27	11,76%	48	78,43%	320
Kierowca skutera/motocyklu	4,47	1,72%	7	9,34%	38	6,88%	28	4,18%	17	77,89%	317
Pasażer autobusu	3,9	3,43%	14	28,19%	115	4,41%	18	2,45%	10	61,52%	251
Pasażer pociągu	3,82	10,05%	41	24,26%	99	1,47%	6	2,21%	9	62,01%	253

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Ocena jakości usług komunikacji publicznej

Mieszkańcy gminy Siedlec oceniają komunikację publiczną umiarkowanie negatywnie, wskazując głównie na problemy związane z dostępnością i organizacją usług.

Dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców oceniono przeciętnie lub źle – tylko 5,4% respondentów uznało je za dobre, a aż 24,0% wystawiło ocenę negatywną.

Częstotliwość kursów jest największą słabością lokalnej komunikacji: aż 56,9% mieszkańców oceniło ją źle lub bardzo źle. Autobusy jeżdżą zbyt rzadko, by spełniać oczekiwania mieszkańców.

Punktualność autobusów jest oceniana znacznie lepiej – 24,7% oceniło ją pozytywnie, co wskazuje, że tam, gdzie autobusy kursują, zwykle przyjeżdżają na czas.

Komfort podróży oraz bezpieczeństwo w środkach transportu również oceniono dobrze (ok. 23-30% wskazań pozytywnych dla każdego aspektu). Oznacza to, że sama jakość autobusów i bezpieczeństwo podróży nie stanowią bariery korzystania.

Koszt przejazdu oceniono umiarkowanie – dla większości mieszkańców ceny są przeciętne, choć dla części mogą być zbyt wysokie.

Lokalizacja przystanków oraz przyjazność przystanków zostały ocenione umiarkowanie pozytywnie, choć wskazano także potrzebę poprawy standardu (zadaszenia, ławki).

Wygoda przesiadek oraz integracja transportu zostały ocenione bardzo słabo – brak skoordynowania połączeń ogranicza komfort podróży.

Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami to wyraźnie słaba strona systemu – prawie 75% ocen negatywnych.

Mieszkańcy gminy Siedlec cenią punktualność i bezpieczeństwo podróży autobusem, ale wskazują na bardzo poważne braki w dostępności kursów oraz słabe dostosowanie rozkładów do ich potrzeb. Kluczowym wyzwaniem jest zwiększenie częstotliwości kursów oraz poprawa dostępności komunikacji dla wszystkich grup mieszkańców.

Tabela 2.17. Ocena komunikacji publicznej w gminie Siedlec

Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w Gminie Siedlec?	Średnia	Bardzo dobrze		Dobrze		Przeciętnie		Źle		Bardzo źle		Nie wiem/Nie korzystam	
		%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb	4,57	0,49%	2	4,90%	20	27,94%	114	12,75%	52	11,27%	46	42,65%	174
Częstotliwość kursowania	4,64	0,25%	1	4,41%	18	26,72%	109	11,76%	48	13,73%	56	43,14%	176
Punktualność pojazdów	4,35	0,98%	4	23,77%	97	19,36%	79	2,21%	9	2,45%	10	51,23%	209
Komfort podróży	4,34	0,74%	3	21,57%	88	23,04%	94	2,70%	11	1,47%	6	50,49%	206
Bezpieczeństwo podróży	4,22	2,45%	10	28,19%	115	15,69%	64	2,70%	11	0,49%	2	50,49%	206
Koszt przejazdu	4,58	0,49%	2	11,03%	45	25,25%	103	8,82%	36	2,21%	9	52,21%	213
Lokalizację przystanków	4,03	2,21%	9	23,53%	96	25,49%	104	5,64%	23	4,41%	18	38,73%	158
Przyjazność przystanków	4,16	1,96%	8	16,42%	67	29,41%	120	8,09%	33	4,41%	18	39,71%	162
Wygoda przesiadek	4,76	0,49%	2	12,01%	49	20,59%	84	4,17%	17	3,68%	15	59,07%	241
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami	5,22	0,00%	0	4,17%	17	10,05%	41	11,27%	46	8,82%	36	65,69%	268
Dostępność informacji o przejazdach	4,42	0,98%	4	13,97%	57	24,75%	101	8,58%	35	6,13%	25	45,59%	186

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Ocena infrastruktury rowerowej i pieszej

W dalszej części ankiety poproszono mieszkańców o ocenę stanu technicznego infrastruktury transportowej w gminie, w podziale na infrastrukturę drogową (dla samochodów), rowerową oraz pieszą. Skala ocen była następująca: bardzo dobry, dobry, zadowalający, zły, bardzo zły. Mieszkańcy gminy Siedlec dość krytycznie oceniają stan infrastruktury rowerowej i drogowej, choć ocena infrastruktury pieszej wypada wyraźnie lepiej.

Tabela 2.18. Ocena stanu infrastruktury w gminie Siedlec

Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury?	Średnia	Bardzo dobry		Dobry		Zadowalający		Zły		Bardzo zły	
		%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Drogowej	3,16	0,49%	2	21,08%	86	46,08%	188	26,96%	110	5,39%	22
Rowerowej	3,6	2,45%	10	13,97%	57	25,74%	105	36,76%	150	21,08%	86
Pieszkiej	3,21	3,92%	16	20,10%	82	36,03%	147	30,64%	125	9,31%	38
Komunikacji publicznej	3,22	0,74%	3	18,63%	76	46,81%	191	25,74%	105	8,09%	33

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Infrastruktura drogowa na terenie gminy (dla samochodów) została oceniona umiarkowanie:

- 21,6% uznało ją za dobrą lub bardzo dobrą,
- 46,1% wskazało ocenę "zadowalającą",
- 32,3% uznało stan dróg za zły lub bardzo zły.

Średnia ocena (3,2) wskazuje na przeciętną jakość dróg — akceptowalną w codziennym użytkowaniu, ale wymagającą poprawy.

Infrastruktura rowerowa uzyskała niższe oceny:

- Pozytywnie oceniło ją 17,5% mieszkańców,
- Negatywnie 57,8%,

Podzielone opinie sugerują, że istnieją nowe lub dobre odcinki tras rowerowych, ale wiele obszarów nadal wymaga inwestycji.

Infrastruktura piesza (chodniki, przejścia) została oceniona najlepiej:

- 24,0% pozytywnych ocen,
- Jednocześnie aż 39,9% ocen negatywnych.

Stan infrastruktury drogowej i pieszkiej w gminie Siedlec jest ogólnie akceptowalny, jednak największe braki występują w infrastrukturze rowerowej. Rozwój spójnej, bezpiecznej sieci ścieżek rowerowych powinien być jednym z priorytetów w działaniach na rzecz zrównoważonej mobilności.

Skłonność do ograniczenia używania samochodu i warunki temu sprzyjające

Respondenci zostali zapytani, co mogłoby skłonić ich do rezygnacji z codziennego używania samochodu. Odpowiedzi jasno wskazują na dwa najważniejsze kierunki działań.

Najsilniejszą motywacją byłaby rozbudowa infrastruktury rowerowej:

- 63,8% – budowę spójnej sieci tras rowerowych między miejscowościami
- 61,1% mieszkańców wskazało rozbudowę sieci dróg rowerowych,

Drugi ważny czynnik to usprawnienie komunikacji publicznej:

- 29,9% respondentów deklaruje, że zwiększona częstotliwość kursów autobusów zachęciłaby ich do rzadszego używania auta.

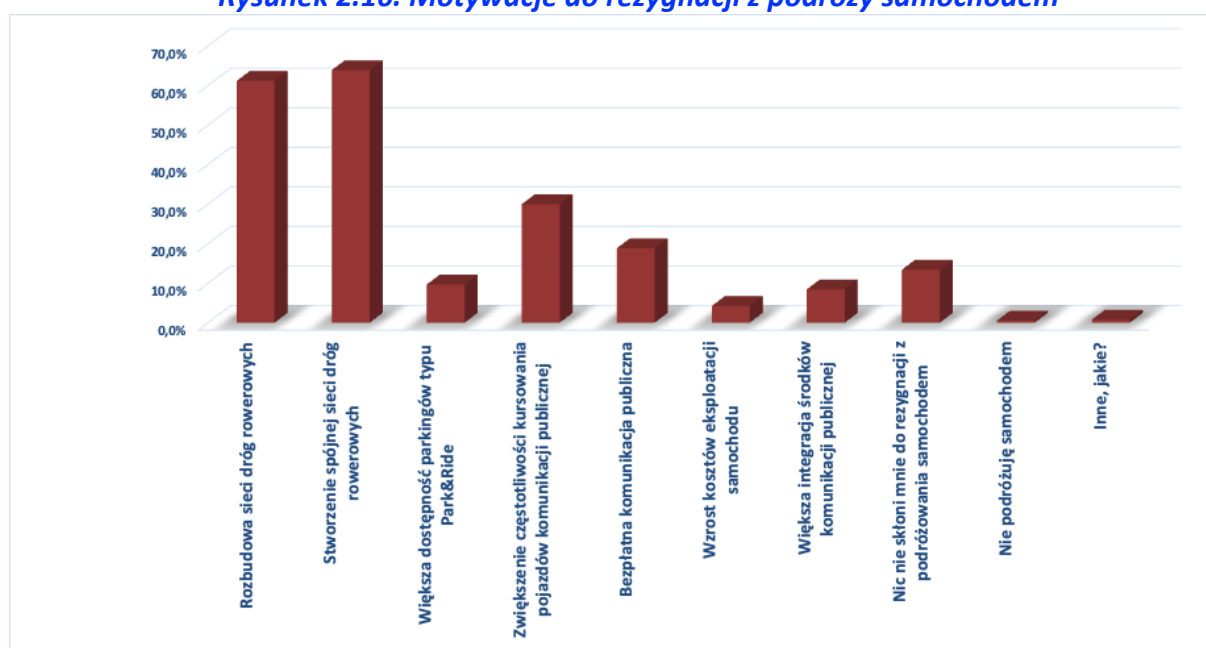
Bezpłatna komunikacja publiczna zachęciłaby 18,8% mieszkańców, co pokazuje, że choć koszt podróży ma pewne znaczenie, nie jest czynnikiem dominującym.

Pozostałe motywacje (jak system Park&Ride czy wzrost kosztów eksploatacji samochodu) miały znacznie niższe znaczenie.

Co istotne, 13,4% mieszkańców stwierdziło, że nic nie skłoni ich do rezygnacji z samochodu, co pokazuje istnienie grupy silnie przywiązanej do własnego auta.

W gminie Siedlec największy potencjał zmniejszenia zależności od samochodu tkwi w rozwoju infrastruktury rowerowej i poprawie oferty transportu publicznego.

Rysunek 2.16. Motywacje do rezygnacji z podróży samochodem



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Postulaty usprawnień ruchu rowerowego

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

Największe oczekiwania dotyczą rozwoju infrastruktury:

- 87,0% respondentów chce budowy dróg rowerowych poza obszarami zabudowanymi (między miejscowościami),
- 48,6% oczekuje rozbudowy infrastruktury rowerowej także w centrach wsi.

Wskazuje to na ogromne zapotrzebowanie na bezpieczne trasy łączące wsie oraz na poprawę warunków poruszania się w przestrzeniach lokalnych.

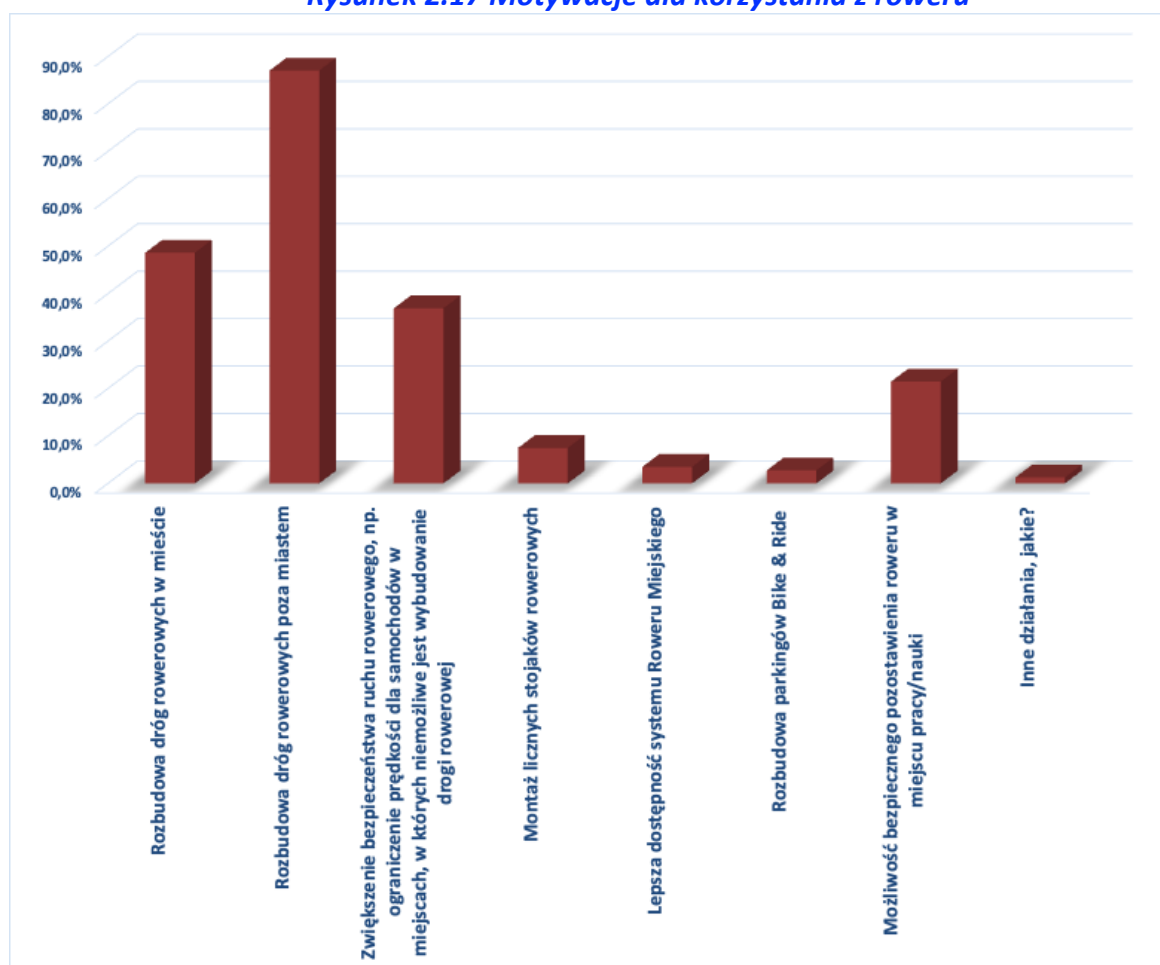
Inne postulaty mieszkańców obejmowały:

- 36,95 – zwiększenie bezpieczeństwa podróży rowerem,
- 21,4% – zapewnienie bezpiecznego miejsca do pozostawienia roweru w pracy lub przy szkole.

Mniejsze znaczenie miały takie elementy jak rozwój systemu Bike&Ride (2,7%) czy montaż dodatkowych stojaków rowerowych (7,5%).

Rozbudowa ciągłych, bezpiecznych ścieżek rowerowych między miejscowościami i zapewnienie bezpiecznych parkingów rowerowych są kluczowymi warunkami, które mogą realnie zwiększyć wykorzystanie roweru jako środka codziennej mobilności w gminie Siedlec.

Rysunek 2.17 Motywacje dla korzystania z roweru



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Uciążliwości związane z transportem

W ankiecie zapytano również o uciążliwość różnych aspektów transportu w odniesieniu do gminy Siedlec. Respondenci mieli ocenić, na ile dokuczliwe są dla nich pewne zjawiska, takie jak: nadmierna prędkość samochodów, zanieczyszczenie powietrza spalinami, nieprawidłowe parkowanie, korki na drogach, hałas drogowy, brak oświetlenia ulicznego itp. Skala ocen obejmowała: bardzo uciążliwe, raczej uciążliwe, raczej nieuciążliwe, wcale nieuciążliwe. Wyniki podsumowano w Tabeli 2.14. Wśród uciążliwości transportowych w gminie Siedlec mieszkańcy najczęściej wskazywali zbyt szybką jazdę samochodów i brak oświetlenia ulicznego jako najbardziej dotkliwe problemy.

- 80,5% wskazało brak lub niewystarczające oświetlenie uliczne jako istotną przeszkodę w codziennym funkcjonowaniu,
- 74,4% mieszkańców odczuwa nadmierną prędkość samochodów jako uciążliwą (27% – bardzo uciążliwą).

Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach) zostało uznane za problem przez 63,4% mieszkańców.

Zanieczyszczenie powietrza spalinami podzieliło opinie – około połowa mieszkańców odczuwa je jako uciążliwe, a połowa – nie.

Hałas drogowy i korki są natomiast problemami mniejszej skali:

- Blisko połowa mieszkańców 47,6% wskazuje hałas jako uciążliwy,
- 43,0% odczuwa uciążliwości związane z korkami (głównie w sezonach turystycznych).

Dla mieszkańców gminy Siedlec kluczowe problemy to nadmierna prędkość pojazdów oraz niedostateczne oświetlenie dróg. Priorytetowe działania powinny obejmować uspokojenie ruchu i rozbudowę oświetlenia ulicznego dla poprawy bezpieczeństwa i komfortu życia.

Tabela 2.19. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Siedlec

Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Gminy Siedlec?	Bardzo uciążliwe		Raczej uciążliwe		Raczej nieuciążliwe		Wcale nieuciążliwe	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów	35,82%	144	38,56%	155	22,89%	92	2,74%	11
Zanieczyszczenie spalinami	14,47%	57	37,31%	147	41,37%	163	6,85%	27
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach, zieleni)	27,11%	109	36,57%	147	32,09%	129	4,23%	17
Korki na drogach	18,00%	72	25,00%	100	46,25%	185	10,75%	43
Nadmierny hałas	15,04%	60	32,58%	130	45,11%	180	7,27%	29
Brak oświetlenia	43,00%	172	37,50%	150	18,00%	72	1,50%	6
Inne aspekty, jakie?	50,00%	23	17,39%	8	15,22%	7	17,39%	8

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Świadomość dotycząca Inteligentnych Systemów Transportowych

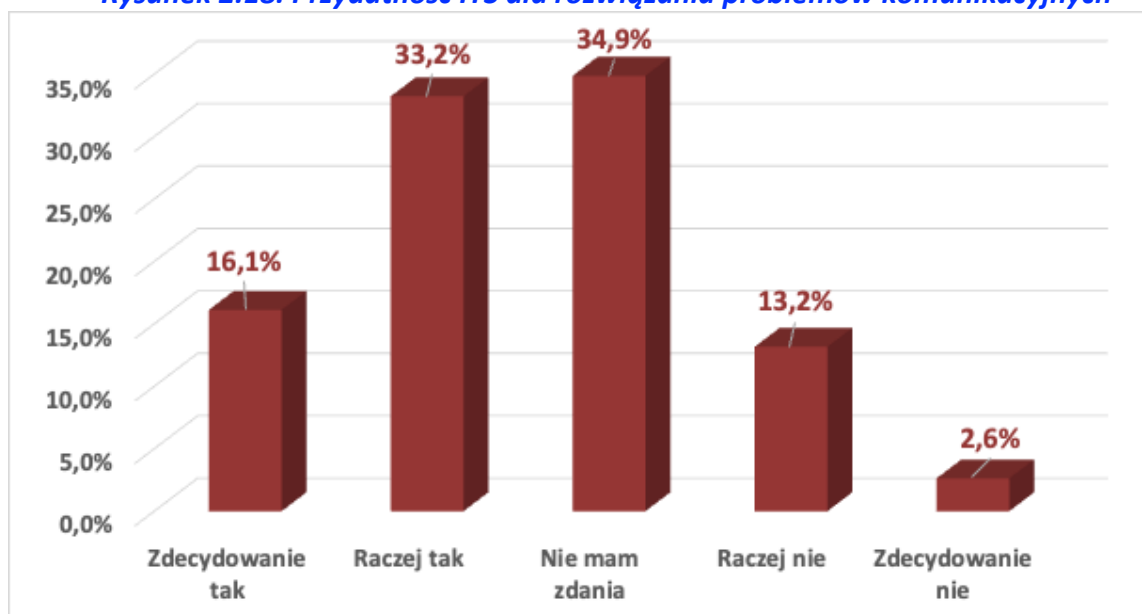
W ankiecie poruszono też temat Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), pytając mieszkańców czy kiedykolwiek słyszeli o takim pojęciu. Świadomość istnienia i roli Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w gminie Siedlec jest stosunkowo niska.

- 20,6% mieszkańców słyszało o ITS,
- 79,3% nie zna tego pojęcia.

Jednak po przedstawieniu koncepcji ITS, większość mieszkańców uznała, że inteligentne systemy mogłyby poprawić sytuację transportową: 49,3% oceniło, że ITS mogłoby „zdecydowanie” lub „raczej” pomóc w rozwiązaniu problemów komunikacyjnych gminy.

Chociaż świadomość ITS jest niska, mieszkańcy po zapoznaniu się z ideą dostrzegają korzyści, jakie mogłaby przynieść automatyzacja i lepsze zarządzanie ruchem. Warto popularyzować ITS, zwłaszcza proste rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo (np. aktywne przejścia, tablice informacyjne).

Rysunek 2.18. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Blisko 81,5% mieszkańców posiada więcej niż 1 samochód!!! Ale, zaledwie 1,0% ankietowanych zadeklarowało, że nie posiada roweru, a ponad 92,5% posiadało więcej niż 1 sztukę roweru. (Tabela 2.20) Gmina Siedlec 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	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Rower	6,40%	19	19,53%	58	22,90%	68	27,95%	83	22,22%	66	1,01%	3
Hulajnoga elektryczna	10,77%	32	2,02%	6	1,01%	3	0,00%	0	0,00%	0	86,20%	256
Skuter/Motocykl	20,20%	60	8,08%	24	1,01%	3	0,34%	1	0,34%	1	70,03%	208
Samochód spalinowy	15,49%	46	41,41%	123	22,90%	68	11,11%	33	6,06%	18	3,03%	9
Samochód elektryczny	1,01%	3	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	98,99%	294

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Zapytani także o kilka wolnych wypowiedzi mieszkańców. Najczęściej wymieniane odpowiedzi dotyczyły:

- **Na jakich odcinkach (w których miejscach) na terenie Gminy Siedlec w pierwszej kolejności powinny być wybudowane drogi rowerowe?** – Chobienice, Kopanica, Jaromierz-Jażyniec, Żodyń, Nieborza-Chobienice, Reklin, Siedlec-Stara Tuchorza, Tuchorza-Belęcin, Żodyń-Kopanica, Jaromierz,
- **Gdzie na terenie Gminy Siedlec powinny być wybudowane nowe parkingi Bike&Ride?** -Siedlec, Tuchorza, Chobienice, Kopanica, Żodyń, Jaromierz, Kiełpiny, Belęcin,
- **Gdzie na terenie Gminy Siedlec powinny być wybudowane nowe miejsca parkingowe dla samochodów?** – Siedlec, Kopanica, Tuchorza,
- **Gdzie na terenie Gminy Siedlec powinny być wybudowane nowe przystanki autobusowe?** – Siedlec, Tuchorza, Chobienice, Jaromierz.

Analiza wyników ankiety mieszkańców gminy Siedlec wskazuje na wyraźne potrzeby i oczekiwania dotyczące zmiany obecnego modelu mobilności. Mieszkańcy są gotowi do korzystania z bardziej zrównoważonych form przemieszczania się — pod warunkiem stworzenia odpowiednich warunków infrastrukturalnych, organizacyjnych i edukacyjnych.

W oparciu o zidentyfikowane problemy i deklaracje mieszkańców można wyróżnić cztery kluczowe kierunki działań, które powinny stać się fundamentem rozwoju zrównoważonej mobilności w gminie:

1. Rozbudowa i usprawnienie komunikacji publicznej

Jednym z najpoważniejszych problemów ujawnionych w badaniu jest niedostateczna oferta transportu zbiorowego – autobusy kursują rzadko, a rozkłady jazdy są niedostosowane do potrzeb mieszkańców.

Konieczne działania:

- Zwiększenie częstotliwości kursów, zwłaszcza w godzinach szczytu (rano i popołudniu).
- Dostosowanie godzin kursów do godzin pracy, nauki i możliwości załatwienia spraw urzędowych lub zdrowotnych.

- Rozważenie uruchomienia kursów weekendowych i wieczornych — obecnie ich brak uniemożliwia rezygnację z samochodu w czasie wolnym.
- Wprowadzenie prostych, czytelnych informacji o rozkładach jazdy (tablice na przystankach, dostęp online, SMS-y).
- Stopniowe wprowadzanie elementów ITS (np. dynamiczna informacja o odjazdach) nawet w prostych formach.
- Dopłaty lub ulgi dla uczniów, seniorów i rodzin wielodzietnych, aby uczynić komunikację publiczną bardziej atrakcyjną finansowo.

2. Intensywny rozwój infrastruktury rowerowej

Rowery odgrywają w gminie Siedlec istotną rolę, szczególnie w czasie wolnym. Mieszkańcy jednoznacznie wskazali potrzebę rozwoju ścieżek rowerowych zarówno w terenie zabudowanym, jak i pomiędzy miejscowościami.

Konieczne działania:

- Budowa bezpiecznych, wydzielonych tras rowerowych między wsiami (np. Siedlec–Stara Tuchorza, Chobienice–Zbąszyń).
- Rozbudowa ścieżek rowerowych w obrębie większych miejscowości (Siedlec, Kopanica, Tuchorza).
- Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu (30 km/h) tam, gdzie ścieżki nie mogą być wydzielone natychmiast.
- Zapewnienie bezpiecznych parkingów rowerowych (stojaki, wiaty) przy szkołach, urzędach, sklepach i miejscach pracy.
- Zachęcanie do tworzenia programów wsparcia rowerowego – np. dofinansowania zakupu rowerów elektrycznych.

3. Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów

Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu to jedno z najważniejszych wyzwań dla gminy Siedlec — zwłaszcza w świetle danych o poczuciu zagrożenia rowerzystów i pieszych.

Konieczne działania:

- Budowa nowych chodników przy drogach lokalnych i powiatowych, tam gdzie ich brak.
- Doświetlenie przejść dla pieszych i miejsc o dużym natężeniu ruchu pieszo-rowerowego.
- Montaż progów zwalniających oraz radarowych wyświetlaczy prędkości przy wjazdach do wsi.
- Aktywne przejścia dla pieszych (z pulsującym światłem, czujnikiem wykrywania ruchu).
- Regularne przeglądy infrastruktury pod kątem stanu technicznego i widoczności.

4. Rozwój inteligentnych i zintegrowanych rozwiązań transportowych

Choć świadomość ITS jest jeszcze niska, mieszkańcy po zapoznaniu się z ideą dostrzegają ich potencjał. Proste, lokalnie dopasowane rozwiązania mogą poprawić komfort i bezpieczeństwo ruchu.

Konieczne działania:

- Instalacja prostych ITS: wyświetlacze prędkości, systemy dynamicznej informacji pasażerskiej.
- Rozwój monitoringu w newralgicznych punktach (np. skrzyżowania, przejścia dla pieszych).
- Integracja transportu publicznego (np. wspólne bilety autobus–pociąg w Wolsztynie).
- Wsparcie dla nowych usług transportu: np. lokalne aplikacje do umawiania wspólnych przejazdów (carpooling).

3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego

Analiza SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), czyli analiza mocnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń, to strategiczne narzędzie wykorzystywane do oceny i planowania w różnorodnych dziedzinach, w tym w polityce transportowej. Jej zastosowanie pozwala na kompleksowe spojrzenie na obecny stan systemu transportowego gminy, identyfikując kluczowe czynniki, które mogą wpłynąć na jego przyszły rozwój i efektywność.

W kontekście polityki transportowej, analiza SWOT umożliwia dokładne zrozumienie wewnętrznych zasobów i ograniczeń (mocnych i słabych stron) oraz zewnętrznych możliwości i wyzwań (szans i zagrożeń). Jest to szczególnie istotne w obszarach, gdzie transport stanowi kluczowy element rozwoju społeczno-gospodarczego, wpływając na jakość życia mieszkańców, dostępność usług, a także na zrównoważony rozwój.

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

Zdiagnozowano następuje silne strony:

1. **Dogodne położenie komunikacyjne na przecięciu ważnych szlaków regionalnych:**
Gmina Siedlec leży w zakresie przebiegu drogi krajowej nr 32 (Poznań – Zielona Góra) oraz drogi wojewódzkiej nr 303 (Wolsztyn – Babimost). Dzięki temu posiada szybkie połączenia zarówno z głównymi ośrodkami gospodarczymi regionu, jak i z portem lotniczym w Babimost. Bliskość Zbąszynia, Zbąszynka i Wolsztyna zapewnia dostęp do rozbudowanych usług i rynku pracy.
2. **Rozbudowana i funkcjonalna sieć drogowa obejmująca wszystkie miejscowości:**
Gmina posiada ponad 100 km dróg gminnych oraz około 86 km dróg powiatowych, tworzących spójną sieć umożliwiającą komunikację między wszystkimi 26

miejscowościami. W ostatnich latach przeprowadzono intensywne inwestycje modernizacyjne na kluczowych odcinkach.

3. **Brak intensywnego ruchu tranzytowego przez większość miejscowości:** Główne natężenie ruchu skupia się na drogach krajowych i wojewódzkich, co pozwala ograniczyć uciążliwości transportowe w miejscowościach położonych w głębi gminy. Dzięki temu poprawia się komfort życia mieszkańców oraz bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.
4. **Bogate zasoby przyrodnicze i krajobrazowe wspierające mobilność aktywną:** Gmina dysponuje licznymi walorami przyrodniczymi: jeziorami, lasami, terenami rekreacyjnymi i trasami pieszo-rowerowymi. Istniejące szlaki turystyczne i trasy rowerowe promują zdrowy tryb życia i zrównoważony transport.
5. **Atrakcyjność turystyczna jako czynnik wzmacniający rozwój mobilności aktywnej:** Rozwinięta baza agroturystyczna, szlaki piesze i rowerowe oraz walory środowiskowe (np. Jezioro Chobienickie) zwiększają zainteresowanie alternatywnymi formami transportu nie tylko wśród mieszkańców, ale również turystów.
6. **Relatywnie wysokie poczucie bezpieczeństwa transportowego:** Gmina cechuje się stosunkowo niskim poziomem wypadków drogowych w stosunku do średniej powiatowej. Jest to efekt zarówno umiarkowanego natężenia ruchu lokalnego, jak i prowadzonych inwestycji w poprawę bezpieczeństwa infrastruktury (pomimo postrzeganego przez mieszkańców złego stanu dróg).
7. **Systematyczna modernizacja infrastruktury drogowej i pieszo-rowerowej:** Gmina intensywnie inwestuje w infrastrukturę drogową oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.
8. **Aktywna społeczność lokalna wspierająca rozwój mobilności:** Aktywność organizacji takich jak sołectwa, Koła Gospodyń Wiejskich, Ochotnicze Straże Pożarne oraz różnego rodzaju stowarzyszenia sprzyja realizacji projektów poprawiających bezpieczeństwo i promujących transport aktywny.
9. **Brak uciążliwego przemysłu generującego intensywny ruch ciężki:** Charakter rolniczo-usługowy gminy powoduje, że ruch samochodów ciężarowych ograniczony jest głównie do ruchu lokalnego, co zmniejsza poziom degradacji dróg oraz wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
10. **Wysoka atrakcyjność osiedleńcza sprzyjająca rozwojowi transportu codziennego:** Coraz więcej osób osiedla się w gminie Siedlec ze względu na dogodne warunki życia i dobrą dostępność komunikacyjną, co generuje rosnące potrzeby mobilności codziennej (szkoły, praca, zakupy).
11. **Relatywnie krótkie dystanse codziennych podróży:** Dzięki компактowemu układowi osadniczemu wiele codziennych podróży możliwych jest do realizacji pieszo lub rowerem – zwłaszcza na trasach do szkół, sklepów, ośrodków zdrowia i urzędów.

12. **Dobre warunki do rozwoju elektromobilności:** Stabilna sieć energetyczna oraz dostępność przestrzeni publicznych w centrach miejscowości umożliwia rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, co sprzyja wdrażaniu polityki elektromobilności.
13. **Bliskość ośrodków kolejowych:** Stacje kolejowe w Zbąszynku i Wolsztynie są dostępne w stosunkowo krótkim czasie, co umożliwia integrację transportu autobusowego i indywidualnego z regionalną i krajową siecią kolejową.
14. **Przyjazne środowisko dla projektów transportowych:** Strategia Rozwoju Gminy Siedlec oraz Plan Zrównoważonej Mobilności zakładają działania wspierające rozwój infrastruktury transportu aktywnego i zbiorowego, co tworzy spójne ramy do wdrażania nowych projektów.

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

1. **Niewystarczająca jakość nawierzchni dróg lokalnych w wielu miejscowościach:** Pomimo intensywnych inwestycji w ostatnich latach, część dróg gminnych, zwłaszcza w mniejszych wsiach, pozostaje w stanie wymagającym ogólnej modernizacji. Ubytki w nawierzchni, brak odpowiednich poboczy oraz niewystarczające odwodnienie wpływają negatywnie na bezpieczeństwo ruchu i komfort użytkowania.
2. **Fragmentaryczna sieć ścieżek rowerowych i ich brak w kluczowych ciągach:** Chociaż rozwój tras rowerowych został zainicjowany, sieć pozostaje niespójna i niewystarczająco rozbudowana. W wielu miejscowościach brakuje bezpiecznych połączeń rowerowych między wsiami a centrami usługowymi oraz szkołami.
3. **Niedostateczna infrastruktura pieszka w mniejszych miejscowościach:** Brak ciągłych chodników w miejscowościach takich jak Belęcín, Żodyń czy Mariankowo ogranicza bezpieczeństwo pieszych, szczególnie dzieci i seniorów. Brakuje także bezpiecznych przejść dla pieszych w sąsiedztwie szkół i przystanków autobusowych.
4. **Niska dostępność komunikacji zbiorowej:** Transport zbiorowy na terenie gminy oparty jest głównie na komunikacji autobusowej o niskiej częstotliwości kursów i ograniczonej liczbie linii. Brak bezpośrednich połączeń z Zieloną Górą oraz ograniczona oferta kursów w weekendy utrudniają codzienną mobilność, zwłaszcza dla osób niezmotoryzowanych.
5. **Brak rozwiązań intermodalnych:** Gmina nie dysponuje obecnie punktami przesiadkowymi typu „Park & Ride” czy „Bike & Ride”, co ogranicza możliwość płynnego łączenia różnych form transportu i zmniejsza atrakcyjność komunikacji zbiorowej.
6. **Brak stacji ładowania pojazdów elektrycznych:** Pomimo potencjału, infrastruktura dla elektromobilności jest praktycznie nieobecna. Brak publicznych stacji ładowania w centrach miejscowości czy przy obiektach usługowych stanowi barierę dla rozwoju samochodów elektrycznych.

7. **Dominacja samochodu osobowego jako podstawowego środka transportu:** W codziennych podróżach większość mieszkańców korzysta z własnych samochodów, co prowadzi do zatłoczenia w godzinach szczytu, wzrostu emisji CO₂ oraz większego zużycia infrastruktury drogowej.
8. **Brak inteligentnych systemów transportowych (ITS):** W gminie nie wdrożono żadnych rozwiązań ITS – takich jak dynamiczne sterowanie ruchem, elektroniczne tablice informacyjne czy aplikacje mobilne wspierające transport publiczny.
9. **Ograniczone możliwości korzystania z roweru jako środka codziennego transportu:** Brak kompleksowej infrastruktury rowerowej, w tym bezpiecznych parkingów rowerowych w pobliżu szkół, sklepów i instytucji publicznych, ogranicza wykorzystanie roweru na krótkich dystansach.
10. **Konieczność modernizacji oświetlenia dróg i chodników w niektórych miejscowościach:** Brak nowoczesnego i energo-oszczędnego oświetlenia ulicznego w niektórych miejscowościach, zwłaszcza na drogach lokalnych oraz przy przystankach autobusowych, zmniejsza bezpieczeństwo ruchu po zmroku i wpływa na komfort pieszych oraz rowerzystów.
11. **Niewystarczająca liczba bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów:** Brak wystarczającej infrastruktury typu stojaki rowerowe w centrach wsi, przy szkołach, sklepach czy instytucjach wpływa negatywnie na decyzję o wyborze roweru jako środka transportu.
12. **Brak kampanii informacyjnych promujących alternatywne środki transportu:** W gminie dotąd nie prowadzono systematycznych działań edukacyjnych i promocyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności, co utrudnia zmianę nawyków komunikacyjnych mieszkańców.
13. **Niewystarczające dostosowanie infrastruktury transportowej do potrzeb osób o ograniczonej mobilności:** Brak pochylni, niskopodłogowych autobusów oraz dostosowanych przystanków ogranicza dostępność systemu transportowego dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodzin z małymi dziećmi.

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

1. **Dostępność środków unijnych i krajowych na inwestycje w zrównoważoną mobilność:** Gmina ma szansę pozyskać znaczące środki finansowe z programów takich jak Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021–2027, programy rządowe oraz fundusze przeznaczone na rozwój elektromobilności i poprawę jakości powietrza.
2. **Silne wsparcie dla działań związanych z ochroną klimatu ze strony Unii Europejskiej:** Polityka Europejskiego Zielonego Ładu oraz dyrektywa 2023/550/UE w sprawie

mobilności miejskiej premiuje projekty transportowe zmniejszające emisje CO₂. To otwiera przed gminą możliwości realizacji inwestycji rowerowych, pieszych i niskoemisyjnych.

3. **Wzrost świadomości społecznej w zakresie ochrony środowiska:** Coraz więcej mieszkańców deklaruje gotowość do wyboru bardziej ekologicznych form transportu. Rosnące zainteresowanie zdrowym stylem życia sprzyja popularyzacji jazdy rowerem, spacerów i korzystania z transportu publicznego.
4. **Rozwój elektromobilności:** Wsparcie rządowe i unijne dla rozwoju elektromobilności (dotacje na punkty ładowania, wsparcie dla zakupu pojazdów elektrycznych) stwarza szansę na stopniową transformację transportu prywatnego oraz publicznego w kierunku niskoemisyjności.
5. **Rozwój technologii inteligentnych systemów transportowych (ITS):** Nowe technologie umożliwiają wdrażanie systemów zarządzania ruchem, elektronicznych rozkładów jazdy, aplikacji dla pasażerów czy monitorowania natężenia ruchu w czasie rzeczywistym, co poprawia komfort i efektywność korzystania z transportu.
6. **Integracja transportu publicznego na poziomie regionalnym:** Współpraca z sąsiednimi gminami oraz z powiatem wolsztyńskim w zakresie integracji siatki połączeń autobusowych, wspólnego biletu oraz synchronizacji rozkładów jazdy zwiększy atrakcyjność komunikacji zbiorowej.
7. **Rozwój turystyki rowerowej i aktywnego wypoczynku:** Bogate zasoby przyrodnicze gminy, w tym jeziora i lasy, mogą być wykorzystane do rozwoju oferty turystycznej opartej na rowerach, pieszych wędrówkach i kajakarstwie. To stwarza możliwość inwestycji w nowe trasy oraz infrastrukturę turystyczną (parkingi, punkty odpoczynkowe, informacja turystyczna).
8. **Rozwój modeli współdzielonej mobilności:** Systemy takie jak car-sharing, bike-sharing czy ride-sharing mogą w przyszłości stanowić alternatywę dla tradycyjnego transportu samochodowego, szczególnie w bardziej zurbanizowanych częściach gminy (Siedlec, Kopanica, Tuchorza).
9. **Możliwość wdrożenia rozwiązań „transportu na żądanie”:** Na terenach wiejskich coraz popularniejsze staje się wdrażanie modeli transportu elastycznego (on-demand), umożliwiającego zamówienie przejazdu np. autobusem lub busem po wcześniejszym zgłoszeniu. To szansa na poprawę mobilności osób starszych, młodzieży i mieszkańców mniejszych wsi.
10. **Wsparcie edukacji transportowej i promocji mobilności aktywnej:** Coraz większe zainteresowanie tematyką zrównoważonego transportu w szkołach i społecznościach lokalnych stwarza szansę na wprowadzenie programów edukacyjnych (np.

bezpieczeństwo ruchu drogowego, zalety aktywnego transportu) i kształtowanie proekologicznych nawyków od najmłodszych lat.

11. **Zmieniające się trendy demograficzne – migracje z miast na wieś:** Rosnąca liczba osób przeprowadzających się na tereny wiejskie (w poszukiwaniu lepszej jakości życia) zwiększa zapotrzebowanie na alternatywne formy transportu codziennego, co może być impulsem dla rozwoju mobilności zbiorowej i aktywnej.
12. **Możliwość utworzenia stref niskoemisyjnych w przyszłości:** Wprowadzenie lokalnych ograniczeń ruchu samochodowego w centrach miejscowości (np. ograniczenie wjazdu aut spalinowych, rozwój stref pieszych) może poprawić jakość życia mieszkańców i stać się narzędziem poprawy środowiska lokalnego.

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

1. **Ograniczone środki własne budżetu gminy:** Realizacja ambitnych inwestycji w zakresie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszo-rowerowego wymaga znacznych nakładów finansowych, które mogą przekraczać możliwości finansowe budżetu gminy, zwłaszcza przy ograniczonych dochodach własnych.
2. **Zależność od funduszy zewnętrznych i ryzyko ich ograniczenia:** Niepewność związana z dostępnością środków z funduszy europejskich i krajowych w kolejnych perspektywach budżetowych UE może wpłynąć negatywnie na zdolność do realizacji projektów transportowych, zwłaszcza na obszarach wiejskich.
3. **Opór społeczny wobec ograniczania roli samochodu:** Mieszkańcy przyzwyczajeni do komfortu użytkowania prywatnych samochodów mogą wykazywać niechęć wobec działań ograniczających ruch samochodowy w centrach miejscowości, wprowadzania stref uspokojonego ruchu czy promowania alternatywnych form transportu.
4. **Wzrost kosztów eksploatacji transportu publicznego:** Rosnące ceny energii i paliw mogą zwiększyć koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej, prowadząc do redukcji liczby kursów lub podwyżek cen biletów, co może zmniejszyć atrakcyjność transportu publicznego w oczach mieszkańców.
5. **Postępujące zmiany klimatyczne i ich wpływ na infrastrukturę:** Ekstremalne zjawiska pogodowe, takie jak gwałtowne opady, fale upałów czy burze, mogą powodować przyspieszoną degradację nawierzchni dróg oraz uszkodzenia infrastruktury pieszo-rowerowej.
6. **Starzenie się społeczeństwa i zmieniające się potrzeby transportowe:** Wzrost odsetka osób starszych w strukturze demograficznej gminy zwiększa zapotrzebowanie na dostosowaną, bardziej dostępnościową infrastrukturę oraz na usługi transportu door-to-door, co wymaga dodatkowych nakładów inwestycyjnych i organizacyjnych.

7. **Wzrost liczby samochodów prywatnych:** Rosnąca motoryzacja indywidualna, zwłaszcza wśród młodych mieszkańców oraz osób napływających do gminy, może prowadzić do większego zatłoczenia dróg lokalnych, wzrostu emisji spalin oraz zwiększenia liczby miejsc parkingowych kosztem przestrzeni publicznych.
8. **Presja na rozbudowę infrastruktury drogowej kosztem transportu zbiorowego i aktywnego:** Brak równowagi w alokacji środków inwestycyjnych może skutkować dalszą dominacją transportu samochodowego i marginalizacją transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego.
9. **Zagrożenie rosnącym ruchem tranzytowym na drogach krajowych i wojewódzkich:** Brak obwodnic miejscowości (poza Żodynem) położonych przy DK32 i DW303 skutkuje coraz większym przeciążeniem ruchem ciężkim, co zwiększa ryzyko wypadków, hałas oraz emisję zanieczyszczeń w obszarach zamieszkałych.
10. **Brak spójności w planowaniu transportu na poziomie regionalnym:** Niedostateczna koordynacja działań w zakresie transportu publicznego między gminami i powiatami może utrudniać integrację połączeń autobusowych i kolejowych, zmniejszając efektywność systemu mobilności dla mieszkańców.
11. **Niewystarczające zmiany legislacyjne wspierające zrównoważoną mobilność:** Opóźnienia w przyjmowaniu aktów prawnych wspierających rozwój transportu aktywnego i elektromobilności (np. standardy budowy dróg rowerowych, regulacje ITS) mogą ograniczyć możliwość szybkiego wdrażania innowacyjnych rozwiązań.
12. **Rosnąca konkurencja ze strony centrów handlowych i usługowych poza gminą:** Atrakcyjność dużych centrów handlowych w Wolsztynie, Zielonej Górze czy Zbąszynku może powodować wzrost ruchu samochodowego z terenu gminy do tych ośrodków, osłabiając lokalne sieci usługowe i generując dodatkowy ruch na drogach.

Podsumowanie SWOT

Mocne strony:

Gmina Siedlec dysponuje szeregiem atutów, które mogą znacząco wspierać realizację strategii zrównoważonej mobilności. Dogodne położenie przy drogach krajowych i wojewódzkich umożliwia sprawne połączenia z głównymi ośrodkami regionalnymi, a rozbudowana sieć dróg gminnych i powiatowych zapewnia dobrą dostępność wewnętrzną. Naturalne walory krajobrazowe, jeziora, lasy i trasy rekreacyjne tworzą doskonałe warunki do rozwoju transportu aktywnego – rowerowego i pieszego – zarówno na potrzeby codziennych podróży, jak i turystyki.

Brak dużych zakładów przemysłowych ogranicza natężenie ruchu ciężkiego, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego i jakość życia mieszkańców. Relatywnie wysokie poczucie bezpieczeństwa transportowego, systematyczne inwestycje w drogi i chodniki oraz

aktywność społeczności lokalnej (sołectwa, KGW, OSP) wzmacniają szanse na efektywną realizację strategii mobilności. Bliskość stacji kolejowych w Wolsztynie i Zbąszynku stwarza potencjał dla integracji transportu indywidualnego i zbiorowego.

Słabe strony:

Pomimo licznych zalet, gmina boryka się z istotnymi barierami utrudniającymi wdrażanie zrównoważonej mobilności. Brak spójnej sieci ścieżek rowerowych oraz niedostateczna infrastruktura pieszka (szczególnie w mniejszych miejscowościach) ograniczają bezpieczeństwo i komfort użytkowników. Oferta transportu publicznego jest skromna – ograniczona liczba linii i niska częstotliwość kursów nie zapewniają konkurencyjnej alternatywy dla prywatnych samochodów.

Brak rozwiązań intermodalnych, stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz systemów ITS powoduje, że system transportowy gminy pozostaje mało nowoczesny. Dominuje model transportu indywidualnego, co prowadzi do wzrostu emisji, zatłoczenia i degradacji przestrzeni publicznych. Dodatkowo, infrastruktura transportowa jest słabo dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, a brak kampanii edukacyjnych utrudnia promowanie alternatywnych form transportu.

Szanse:

Gmina Siedlec może wykorzystać szereg sprzyjających czynników zewnętrznych. Dostępność funduszy europejskich i krajowych na rozwój zrównoważonej mobilności stwarza szanse na modernizację infrastruktury drogowej, budowę sieci ścieżek rowerowych oraz poprawę jakości transportu publicznego. Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, rozwój elektromobilności oraz nowych technologii otwierają nowe możliwości poprawy efektywności i atrakcyjności transportu w gminie.

Współpraca międzygminna i regionalna umożliwia lepszą integrację połączeń autobusowych i kolejowych, a rozwój turystyki rowerowej i rekreacyjnej wzmacnia lokalną gospodarkę i tworzy dodatkowe uzasadnienie dla inwestycji w mobilność aktywną. Trend migracji mieszkańców miast na wieś może zwiększyć popyt na wysokiej jakości transport zbiorowy i aktywny, a edukacja transportowa dzieci i młodzieży kształtuje nowe, bardziej ekologiczne postawy komunikacyjne.

Zagrożenia:

Realizacja strategii zrównoważonej mobilności może napotkać poważne wyzwania. Ograniczone środki własne gminy oraz zależność od niepewnych funduszy zewnętrznych mogą utrudniać realizację kluczowych inwestycji. Rosnące ceny paliw i energii zwiększają koszty

utrzymania transportu publicznego, co grozi dalszą marginalizacją tej formy przemieszczania się.

Opór społeczny wobec zmian ograniczających ruch samochodowy może utrudniać wdrażanie polityk uspokajania ruchu czy promocji transportu aktywnego. Wzrost natężenia ruchu tranzytowego na DK32 i DW303 oraz postępujące zmiany klimatyczne (degradacja dróg, powodzie, fale upałów) mogą dodatkowo komplikować sytuację transportową w gminie. Starzenie się populacji i brak koordynacji w planowaniu regionalnym stwarzają ryzyko pogłębiania się problemu wykluczenia transportowego wśród osób starszych i mieszkańców mniejszych miejscowości.

Wnioski

Aby skutecznie realizować strategię zrównoważonej mobilności, Gmina Siedlec powinna skoncentrować się na kilku kluczowych działaniach. Przede wszystkim należy intensyfikować inwestycje w rozwój bezpiecznej i spójnej infrastruktury pieszej oraz rowerowej, szczególnie w miejscowościach dotychczas zaniedbanych pod tym względem. Rozbudowa i modernizacja sieci chodników, budowa ścieżek rowerowych łączących miejscowości, a także poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych powinny stanowić priorytetowe obszary działań.

Równolegle niezbędne jest podniesienie jakości transportu publicznego: dążenie i zachęcanie przewoźników do zwiększenia liczby połączeń, integracja rozkładów jazdy z pociągami w Wolsztynie, Zbąszyniu i Zbąszynku. Kluczowe będzie także wdrażanie rozwiązań intermodalnych – stworzenie punktów typu „Park & Ride” i „Bike & Ride” w głównych miejscowościach oraz rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

Ważnym elementem powinna być również szeroko zakrojona kampania informacyjna i edukacyjna na rzecz zmiany nawyków komunikacyjnych mieszkańców – promująca korzyści zdrowotne, ekonomiczne i środowiskowe płynące z wyboru transportu aktywnego i zbiorowego.

Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) – choć kosztowne – w dłuższej perspektywie przyniesie korzyści w zakresie zarządzania ruchem i poprawy informacji pasażerskiej.

Przy odpowiednim wykorzystaniu funduszy zewnętrznych, konsekwentnej realizacji zaplanowanych działań oraz aktywnym zaangażowaniu mieszkańców, Gmina Siedlec ma szansę stać się wzorem dla innych gmin wiejskich w zakresie wdrażania nowoczesnej, dostępnej i zrównoważonej mobilności, przyczyniając się do poprawy jakości życia mieszkańców i ochrony unikalnych walorów przyrodniczych regionu.

4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Siedlec

Planowanie mobilności w horyzoncie roku 2030 wymaga odważnego spojrzenia w przyszłość – nie tylko poprzez analizę danych i trendów, lecz także przez wyobrażenie sobie różnych możliwych ścieżek, którymi może podążać społeczność lokalna. Gmina Siedlec, rozciągająca się pośród jezior, lasów i urokliwych wsi zachodniej Wielkopolski, stoi dziś przed decyzją: jak kształtować system mobilności, by był nie tylko funkcjonalny, ale także sprawiedliwy, zdrowy i zrównoważony?

W obliczu rosnących wyzwań – takich jak starzenie się populacji, uzależnienie od samochodu, potrzeba integracji rozproszonej sieci osadniczej czy rozwój agroturystyki – tradycyjne podejście do planowania transportu przestaje być wystarczające. Potrzebna jest strategiczna refleksja, która uwzględnia niepewność przyszłości, zmieniające się potrzeby mieszkańców i dostępne zasoby. Dlatego w niniejszym rozdziale przedstawiono trzy scenariusze rozwoju mobilności w Gminie Siedlec – nie jako sztywne prognozy, lecz jako narzędzia decyzji: kompas, który pozwala zrozumieć konsekwencje różnych dróg działania.

Każdy ze scenariuszy – od zachowawczego, przez etapową transformację, po ambitny wariant zrównoważony – został opracowany z uwzględnieniem lokalnych realiów: od funkcjonowania transportu publicznego i stanu dróg, przez potrzeby seniorów, uczniów i pracowników, po potencjał rozwoju turystyki rowerowej i rekreacji nad jeziorami. Każdy z nich odpowiada na pytanie, jak może wyglądać codzienne życie w gminie w 2030 roku – jak jej mieszkańcy będą dojeżdżać do szkoły, sklepu, urzędu; jak będą odpoczywać, pracować i spotykać się w przestrzeni wspólnej.

To nie tylko wybór modelu transportu. To wybór sposobu, w jaki gmina odpowie na potrzeby ludzi i środowiska, w jaki będzie zarządzać przestrzenią, relacjami społecznymi i wyzwaniami przyszłości.

4.1. Scenariusz zachowawczy - bazowy („business as usual”)

Opis scenariusza:

Scenariusz zachowawczy zakłada, że do 2030 roku Gmina Siedlec będzie kontynuować obecne podejście do zarządzania mobilnością, bez wdrażania nowych rozwiązań systemowych i bez znaczącej zmiany polityki transportowej. Transport samochodowy utrzyma dominującą pozycję jako podstawowy środek przemieszczania się mieszkańców, zarówno w codziennych podróżach do pracy, szkół i urzędów, jak i w dojazdach do terenów rekreacyjnych i punktów

usługowych. Inwestycje infrastrukturalne będą realizowane punktowo, głównie w odpowiedzi na bieżące potrzeby zgłaszane przez mieszkańców lub wynikające z awaryjnego stanu technicznego dróg.

Brak strategicznych działań na rzecz poprawy transportu publicznego, rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej czy wdrażania rozwiązań typu transport na żądanie sprawi, że istniejące niedostatki – takie jak ograniczona dostępność transportu zbiorowego w sołectwach, brak spójnych ciągów pieszo-rowerowych oraz niska integracja mobilności na poziomie gminnym i powiatowym – będą się utrzymywały.

Infrastruktura drogowa i transportowa:

W tym scenariuszu utrzyma się priorytet dla inwestycji drogowych – modernizacje będą obejmowały głównie naprawy nawierzchni dróg gminnych i powiatowych oraz punktowe remonty chodników, szczególnie w większych miejscowościach takich jak Siedlec, Chobienice czy Kopanica. Infrastruktura rowerowa pozostanie szczątkowa – pojedyncze odcinki ścieżek rowerowych (np. wybudowane przy okazji przebudowy drogi wojewódzkiej lub lokalnego fragmentu trasy) będą funkcjonowały w izolacji, bez zapewnienia spójnych połączeń pomiędzy sołectwami czy z terenami rekreacyjnymi (jeziora, rezerwaty leśne).

Transport zbiorowy ograniczy się do utrzymania podstawowych kursów szkolnych oraz wybranych połączeń autobusowych, bez istotnych zmian w siatce linii i bez dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców (np. seniorów czy osób dojeżdżających do pracy w systemie zmianowym). Inicjatywy takie jak transport na żądanie czy budowa węzłów przesiadkowych nie zostaną wdrożone z braku strategicznej decyzji i finansowania.

Zachowania transportowe mieszkańców:

W scenariuszu zachowawczym nawyki transportowe mieszkańców pozostaną niezmienione. Samochód osobowy pozostanie niekwestionowanym podstawowym środkiem transportu w gminie Siedlec. Nawet krótkie dystanse – np. przejazd z Jażyńca do sklepu w Siedlcu czy do ośrodka zdrowia w Kopanicy – będą pokonywane własnym autem, ze względu na brak alternatywy lub niewygodę istniejącego transportu zbiorowego.

Młodzież i dzieci w dalszym ciągu będą dowożone samochodami przez rodziców lub korzystać z niewielu kursów szkolnych autobusów. Osoby starsze, szczególnie w mniejszych sołectwach jak Wąchabno, Mariankowo czy Grójec Mały, będą jeszcze bardziej narażone na wykluczenie transportowe, jeśli nie będą mogły samodzielnie prowadzić pojazdu.

Turystyka oparta na samochodzie nadal będzie dominować – przyjazdy do Chobienic czy Borui nad jezioro odbywać się będą głównie samochodami prywatnymi, co zwiększy presję na lokalne drogi i tereny rekreacyjne.

Wpływ na przestrzeń, środowisko i jakość życia:

Brak rozwoju transportu zbiorowego i alternatywnych form przemieszczania się doprowadzi do utrwalenia suburbanizacji i rozlewania się zabudowy mieszkaniowej wokół większych miejscowości. Zależność od samochodu osobowego będzie wymuszać budowę nowych dróg, parkingów i poszerzanie układów komunikacyjnych kosztem przestrzeni publicznej.

Emisja CO₂ i zanieczyszczeń transportowych nie ulegnie istotnemu ograniczeniu, a nawet może wzrosnąć, co będzie miało negatywny wpływ na jakość powietrza, szczególnie w centrach miejscowości, takich jak Siedlec czy Tuchorza. Presja turystyczna przy intensyfikacji ruchu samochodowego wokół jezior i lasów (np. w Chobienicach, Żodiniu) zwiększy ryzyko degradacji walorów przyrodniczych.

Brak infrastruktury sprzyjającej ruchowi pieszo-rowerowemu przyczyni się do spadku codziennej aktywności fizycznej mieszkańców, co może prowadzić do nasilenia chorób cywilizacyjnych (otyłość, choroby układu krążenia, cukrzyca), zwłaszcza wśród dzieci i seniorów.

Ryzyka i ograniczenia scenariusza zachowawczego:

- Wzrost wykluczenia transportowego wśród seniorów i osób niezmotoryzowanych w mniejszych wsiach (Wąchabno, Grójec Wielki, Mariankowo).
- Utrzymanie niskiego poziomu aktywności fizycznej mieszkańców i związane z tym skutki zdrowotne.
- Wzrost emisji spalin i hałasu w centrach wsi i w rejonach turystycznych (Chobienice, Boruja, Kopanica).
- Presja na dalszą rozbudowę dróg i parkingów, kosztem przestrzeni publicznej i terenów zielonych.
- Rosnące trudności w pozyskiwaniu funduszy zewnętrznych (np. z funduszy UE), gdyż brak wdrażania zasad zrównoważonej mobilności ogranicza dostęp do wsparcia.
- Pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego z powodu dalszej dominacji ruchu samochodowego i braku rozwoju bezpiecznej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.
- Wzrost kosztów utrzymania infrastruktury drogowej, zwłaszcza w związku z eksploatacją przez rosnący ruch samochodowy.
- Trwałe pogorszenie atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej gminy, wynikające z zaniedbania rozwoju nowoczesnych form mobilności i jakości przestrzeni publicznych.

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

Opis scenariusza:

Scenariusz zrównoważonej mobilności zakłada pełną transformację systemu transportowego gminy Siedlec w kierunku efektywnego, inkluzywnego i przyjaznego środowisku modelu mobilności, który wychodzi naprzeciw zróżnicowanym potrzebom mieszkańców – od dzieci i młodzieży, przez osoby pracujące, po seniorów i osoby z ograniczoną mobilnością. W tym wariacie mobilność staje się usługą publiczną, tak samo ważną jak edukacja, ochrona zdrowia czy gospodarka komunalna. Transport nie jest wyłącznie narzędziem przemieszczania się, ale również narzędziem kształtowania jakości życia, równości społecznej i zrównoważonego rozwoju przestrzennego.

Władze Gminy Siedlec podejmują odważne decyzje strategiczne: inwestują nie tylko w twardą infrastrukturę, ale również w instytucje, kompetencje i nowe modele zarządzania mobilnością. Przestrzeń publiczna zostaje zaprojektowana z myślą o człowieku – pieszym, rowerzyście, pasażerze – a nie wyłącznie o samochodzie. Transformacja przebiega równolegle na wielu poziomach: infrastrukturalnym, organizacyjnym, cyfrowym i kulturowym.

Nowy system transportu publicznego i integracja mobilności:

W ramach scenariusza wdrożony zostanie transport na żądanie (telebus) jako uzupełnienie podstawowej siatki połączeń autobusowych – kursy wykonywane będą po zgłoszeniu telefonicznym lub przez aplikację mobilną. Dzięki temu mieszkańcy mniejszych sołectw, takich jak Mariankowo, Jaromierz, Grójec Wielki czy Reclinek, uzyskają realny dostęp do usług publicznych i rynków pracy, bez konieczności posiadania samochodu.

Główne miejscowości – Siedlec, Tuchorza, Chobienice, Kopanica – zostaną połączone regularną komunikacją publiczną z Wolsztynem i Zbąszyniem. Linie autobusowe działać będą zgodnie z rozszerzonym rozkładem jazdy, uwzględniając poranne, wieczorne i weekendowe kursy. Przystanki będą modernizowane i wyposażane w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, oświetlenie, wiaty i stojaki rowerowe. Wprowadzony zostanie elektroniczny system biletowy i wspólne taryfy z systemem powiatowym.

Węzły przesiadkowe powstaną w Siedlcu, Tuchorzy i Kopanicy – zintegrowane punkty umożliwiające wygodne przesiadki między rowerem, bussem, autobusem i samochodem. Zintegrowany system ITS pozwoli na śledzenie lokalizacji pojazdów i planowanie podróży w aplikacji "Mobilny Siedlec".

Spójna sieć pieszo-rowerowa:

Budowana będzie spójna, modułarna sieć tras rowerowych łącząca wszystkie sołectwa – najpierw przez adaptację istniejących tras i dróg lokalnych, potem przez budowę nowych ciągów o wysokim standardzie (szerokość, nawierzchnia, oznakowanie). Bezpieczne dojazdy do szkół, ośrodków zdrowia, przystanków i obiektów kultury staną się priorytetem.

W centrach wsi i przy szkołach powstaną minihuby mobilności – punkty z wiatami, ładowarkami, miejscem na rowery i infopunktami. Chodniki będą poszerzane i doświetlane. Miejsca niebezpieczne będą przebudowywane – np. wprowadzenie progów zwalniających i stref 30 przy szkołach i przejściach dla pieszych.

Zarządzanie i kultura mobilności:

Powstanie Zespół ds. Mobilności, koordynujący wdrażanie planu – łączący urzędników, sołtysów, przedstawicieli szkół, przedsiębiorców i organizacji społecznych. Stworzy się lokalne standardy infrastruktury mobilnej (np. minimalna szerokość chodnika, kryteria projektowania przejść) oraz kodeks mobilnościowy jako narzędzie dla projektantów i inwestorów.

Prowadzone będą kampanie edukacyjne w szkołach i społecznościach lokalnych – uczniowie nauczą się planować podróże, dzieci brać będą udział w rajdach pieszo-rowerowych, seniorzy w szkoleniach nt. bezpiecznego korzystania z busów. Kultura mobilności stanie się elementem tożsamości gminy – w przestrzeni publicznej widoczna będzie obecność rowerzystów, pieszych, przesiadających się pasażerów. Samochód przestanie być jedynym wyznacznikiem niezależności.

Efekty społeczne i przestrzenne:

Dzięki nowemu systemowi mobilności mieszkańcy odzyskują niezależność komunikacyjną. Zaniknie bariera między dużymi a małymi miejscowościami – poprawi się dostęp do kultury, edukacji i rynku pracy. Przestrzeń publiczna zmieni charakter – mniej aut, więcej zieleni, lepsza jakość życia. Rozwój agroturystyki opierać się będzie na turystyce rowerowej, pieszej i kolejowej – turyści będą jechać pociągiem i przesiadać się na rower, docierając do pensjonatu w ośrodkach wypoczynkowych.

Efekty środowiskowe i zdrowotne:

Emisja CO₂ i zanieczyszczeń spada o kilkanaście procent. Ciszej, czystiej, bezpieczniej – to odczuwalne zmiany w centrum gminy Siedlec, w sołectwach i w rejonach jezior. Ruch rowerowy i pieszy wzrastają – mieszkańcy zyskują zdrowie, poprawia się wskaźnik aktywności fizycznej. Wzrasta też świadomość ekologiczna – dzieci i młodzież uczą się odpowiedzialnej mobilności w praktyce.

Ryzyka i wyzwania transformacyjne:

- Wysokie koszty inwestycyjne – kompleksowa modernizacja infrastruktury i wdrożenie systemów ITS wymaga znacznych środków (potrzebne wsparcie z UE, KPO, FEW).
- Ryzyko oporu społecznego wobec zmian ograniczających ruch samochodowy (np. likwidacja części miejsc parkingowych, reorganizacja ulic).
- Złożoność zarządzania międzysektorowego i międzygminnego – konieczna intensywna współpraca z powiatem, sąsiednimi gminami i operatorami transportowymi.
- Trudności z utrzymaniem standardów – szybki rozwój infrastruktury wymaga sprawnego serwisu, napraw i zarządzania technicznego.
- Wymóg długofalowego zaangażowania politycznego – sukces zależy od konsekwencji we wdrażaniu zmian mimo możliwej rotacji władz lub zmęczenia opinii publicznej.
- Presja inwestycyjna na inne działy – znaczna alokacja środków na mobilność może prowadzić do ograniczenia budżetu na inne obszary (np. edukację, kulturę), jeśli nie zostaną zabezpieczone dodatkowe źródła finansowania.
- Nierówny start różnych obszarów gminy – mimo ogólnogminnego podejścia niektóre sołectwa mogą przez dłuższy czas nie odczuwać pełnych korzyści (np. ze względu na położenie lub brak lokalnej inicjatywy).

4.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)

Opis scenariusza:

Scenariusz etapowej transformacji zakłada, że zmiana systemu mobilności w gminie Siedlec nastąpi stopniowo, w sposób inkrementalny, elastyczny i realistyczny – nie poprzez gwałtowne przekształcenie, lecz przez konsekwentne wdrażanie elementów zrównoważonego transportu tam, gdzie są one najbardziej potrzebne i społecznie akceptowane. To model „transformacji przez działanie” – oparty na testowaniu, dostosowywaniu i uczeniu się w praktyce.

Ten wariant stanowi połączenie ambicji i realizmu: zakłada osiągnięcie mierzalnych postępów w obszarze dostępności, bezpieczeństwa i ekologii, przy jednoczesnym poszanowaniu ograniczeń budżetowych, instytucjonalnych i społecznych. Gmina wybiera działania, które dają największy efekt w najkrótszym czasie, a jednocześnie budują fundamenty pod przyszłą pełną transformację. Każdy kolejny krok opiera się na doświadczeniach z poprzedniego – system nie powstaje od razu, ale ewoluuje wraz z mieszkańcami.

Transport publiczny i rozwiązania hybrydowe:

Transformacja rozpocznie się od wprowadzenia pilotażowych usług transportu na żądanie w wybranych sołectwach – np. Żodyń, Grójec Wielki, Mariankowo. System obsługiwany będzie przez lokalnego przewoźnika, który realizować będzie zgłoszone przejazdy w ustalonych

godzinach. Dzięki temu testowana będzie operacyjność systemu i zapotrzebowanie społeczne. Po pozytywnej ocenie – np. rosnącej liczbie rezerwacji i pozytywnych opiniach seniorów i rodzin – usługa zostanie stopniowo rozszerzona na inne obszary gminy.

Równolegle modernizowane będą kluczowe przystanki autobusowe w Siedlcu, Tuchorzy, Chobienicach i Kopanicy – nowe wiaty, tablice informacyjne, oświetlenie i integracja z aplikacją informacyjną to podstawowe elementy. Rozkłady jazdy linii regionalnych i szkolnych będą analizowane i korygowane w miarę możliwości we współpracy z powiatem i przewoźnikami. Choć nie powstaje od razu pełna integracja taryfowa, mieszkańcy będą mogli korzystać z biletów zniżkowych lub bezpłatnych przejazdów testowych.

Wspólnie z lokalnymi sołectwami i szkołami opracowywane będą mapy mobilności – schematy połączeń, dojść pieszych, miejsc przesiadkowych i punktów infrastruktury rowerowej. Dzieci nauczą się planować podróże, a mieszkańcy poznają lokalne możliwości poruszania się.

Ewolucyjna rozbudowa infrastruktury pieszo-rowerowej:

Na pierwszym etapie scenariusza realizowane będą priorytetowe odcinki tras pieszo-rowerowych. Kluczowe będą miejsca, gdzie natężenie ruchu pieszych lub rowerzystów jest wysokie, a bezpieczeństwo – zagrożone.

Inwestycje te często powstają jako „towarzyszące” przebudowie dróg, co pozwoli obniżyć koszty i zyskać społeczne przyzwolenie. Gmina wdroży standard minimum funkcjonalnego: odpowiednia szerokość, oznakowanie, oświetlenie. Z czasem – wraz z rosnącą akceptacją społeczną – wdrażane będą wyższe standardy (separacja ruchu, nawierzchnie bitumiczne).

W Siedlcu, przy szkole, stworzy się pierwszy minihub mobilności – wiaty, stojaki na rowery, ładowarka USB, punkt informacyjny. Mieszkańcy oswoją się z nowym standardem – w kolejnych latach podobne punkty pojawią się przy świetlicach wiejskich lub przystankach (np. w Tuchorzy i Jaromierzu).

Organizacja i zarządzanie:

Nie powstanie od razu nowa jednostka ds. mobilności – zamiast tego powołany zostanie międzywydziałowy zespół zadaniowy (urzędnicy, sołtysi, nauczyciele, lokalni aktywiści), który koordynować będzie działania, nadzorować inwestycje, konsultować rozwiązania z mieszkańcami. Gmina prowadzić będzie mapowanie potrzeb transportowych, katalogować dobre praktyki i wypracowywać lokalne zasady planowania (np. „każda inwestycja drogowa musi być oceniana pod kątem dostępności mobilnościowej”).

Wdrażane będą pierwsze elementy ITS: tablice dynamiczne w centrum Siedlca, podstawowa aplikacja z rozkładami jazdy i planowaniem podróży, liczniki rowerów przy najczęściej używanych trasach. Gmina nauczy się korzystać z danych w podejmowaniu decyzji (np. analiza natężenia ruchu rowerowego).

Zachowania mieszkańców – lokalne przełomy:

Zmiany społeczne w tym scenariuszu nie są masowe, lecz rozwijają się stopniowo – od dołu. Najpierw pojawiają się pojedyncze przypadki. Z czasem te jednostkowe zmiany zyskują naśladowców – rodziny zaczną planować dojazdy wspólnie, seniorzy wymieniać się informacjami o kursach. Kultura mobilności zacznie kiełkować – w lokalnych szkołach organizowane będą „patrole piesze” i rajdy rowerowe, a w świetlicach wiejskich prowadzone będą warsztaty o mobilności przyszłości.

Efekty przestrzenne i zdrowotne:

Pierwsze widoczne efekty to poprawa bezpieczeństwa w newralgicznych punktach – nowe przejścia dla pieszych, doświetlone przystanki, strefy 30. Mieszkańcy zgłaszać będą poprawę komfortu: „nareszcie dzieci mogą same iść do szkoły”, „przestaliśmy bać się chodzić po zmroku”. W miarę powstawania nowych odcinków ścieżek, ruch rowerowy zacznie rosnąć – zwłaszcza w miesiącach wiosennych i letnich.

Wzrośnie również świadomość zdrowotna – lekarze i nauczyciele podkreślać będą, że dzieci bardziej się ruszają, seniorzy częściej wychodzą z domu. Transport stanie się narzędziem przeciwdziałania izolacji i wspierania integracji społecznej.

Ryzyka i ograniczenia scenariusza etapowego:

- Nierówny rozwój przestrzenny – niektóre sołectwa mogą odczuć zmiany szybciej niż inne (np. Tuchorza szybciej niż Grójec Mały), co grozi poczuciem niesprawiedliwości.
- Ograniczony budżet – wdrażanie rozwiązań etapami oznacza rozciągnięcie inwestycji w czasie i ryzyko ich niedokończenia w razie braku środków.
- Ryzyko utraty ciągłości politycznej – zmiana priorytetów samorządowych może zatrzymać transformację przed osiągnięciem pełnego efektu.
- Trudność w koordynacji między sołectwami – różny poziom zaangażowania liderów lokalnych (np. sołtysów, radnych) może wpłynąć na nierównomierne wdrażanie.
- Zbyt wolna zmiana nawyków – mimo inwestycji, część mieszkańców może długo utrzymywać przyzwyczajenia samochodowe, ograniczając efektywność systemu.
- Brak natychmiastowych rezultatów – etapowość oznacza, że efekty pojawiają się powoli i mogą być niezauważalne w krótkim okresie (co utrudnia budowę poparcia społecznego).
- Zagrożenie rozmycia celów – bez wyraźnej i konsekwentnej wizji transformacja może zatrzymać się na półśrodku i nie doprowadzić do rzeczywistej zmiany modelu mobilności.

4.4. Wybór scenariusza

Poniżej przedstawiono porównawcze zestawienie kluczowych cech i przewidywanych skutków każdego ze scenariuszy. Tabela 4.1. umożliwia łatwą ocenę różnic między wariantami w odniesieniu do głównych aspektów mobilności w gminie Siedlec:

Tabela 4.1. Porównanie scenariuszy rozwoju w gminie Siedlec

Aspekt	Scenariusz zachowawczy(bazowy)	Scenariusz zrównoważonej mobilności	Scenariusz etapowej transformacji
Polityka transportowa	Utrzymanie status quo, brak nowych działań proaktywnościowych	Proaktywna strategia pro-ekologiczna i pro-społeczna	Stopniowa realizacja strategii zrównoważonej
Transport publiczny i na żądanie	Brak rozwoju; ograniczone istniejące połączenia autobusowe pozostają bez zmian.	Pełne wdrożenie transportu na żądanie w całej gminie; integracja z autobusami powiatowymi i kolejami (dogodne przesiadki).	Wdrożenie pilotażu transportu na żądanie na wybranym obszarze; stopniowe rozszerzanie oferty i częściowa integracja z systemem powiatowym.
Infrastruktura pieszo-rowerowa	Fragmentaryczna, tylko lokalne poprawki; brak spójnej sieci między wsiami.	Rozbudowana, spójna sieć łącząca wszystkie główne miejscowości i atrakcje; wysoki standard bezpieczeństwa i wygody.	Realizacja etapami: najpierw kluczowe odcinki i chodniki, z czasem rozbudowa do coraz pełniejszej sieci.
Dominacja transportu samochodowego	Utrzymuje się wysoki poziom (główny środek transportu dla większości podróży).	Znacząco ograniczona – większy udział transportu zbiorowego, pieszych i rowerzystów zmniejsza zależność od aut.	Stopniowo maleje – na początku w niewielkim stopniu, ale trend idzie w kierunku zmniejszenia roli samochodu.
Organizacja i zarządzanie mobilnością	Brak dedykowanych struktur; zarządzanie reaktywne przez istniejące jednostki.	Powołana jednostka/koordynator ds. mobilności; aktywna współpraca z powiatem i mieszkańcami.	Częściowe wzmocnienie zarządzania – wyznaczony koordynator; ewentualne utworzenie pełnej jednostki w późniejszym okresie.
Integracja z siecią powiatową	Brak integracji; mieszkańcy sami organizują dojazd do Wolsztyna (głównie prywatnie).	Pełna integracja; synchronizacja rozkładów, wspólne inicjatywy z powiatem, ułatwione podróże między gminą a resztą powiatu.	Częściowa integracja; wybrane połączenia skoordynowane, pełna integracja planowana w przyszłości.
Aspekty społeczne (włączenie, dostępność)	Utrzymują się problemy wykluczenia transportowego (szczególnie seniorzy, młodzież bez aut); ograniczony dostęp do usług publicznych bez samochodu.	Wysoka inkluzywność – każdy (niezależnie od wieku i możliwości) ma dostęp do środków transportu; poprawa jakości życia i niezależności mieszkańców.	Poprawa stopniowa – pierwsi beneficjenci zyskują dostęp (np. seniorzy w pilotażowych sołectwach); z czasem coraz szersze grupy korzystają, choć na początku nie wszyscy są objęci zmianami.

Aspekty zdrowotne (aktywność, bezpieczeństwo)	Niewielkie zmiany – niski poziom aktywności fizycznej utrzymamy; bezpieczeństwo pieszych/rowerzystów nadal ograniczone przez brak infrastruktury.	Poprawa zdrowia publicznego dzięki aktywności (więcej ruchu na co dzień); wyraźna poprawa bezpieczeństwa drogowego (mniej wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu).	Umiarkowana poprawa – stopniowy wzrost aktywności wraz z rozbudową infrastruktury; bezpieczeństwo rośnie punktowo tam, gdzie wprowadzono usprawnienia.
Wpływ na środowisko (emisje, przyroda)	Negatywne trendy utrzymane – wciąż wysoka emisja CO ₂ i spalin z aut; ryzyko degradacji przyrody (np. przez ruch turystyczny autem).	Pozytywny wpływ – znaczące obniżenie emisji z transportu; mniejszy hałas, lepsza jakość powietrza; ochrona obszarów przyrodniczych dzięki ograniczeniu ruchu aut przy jeziorach i w lasach.	Stopniowa poprawa – częściowe zmniejszenie emisji i hałasu w miarę przenoszenia części ruchu na transport zbiorowy i rowery; ochrona środowiska poprawia się powoli, wraz z kolejnymi etapami realizacji.
Koszty i wymagane zasoby	Niskie nakłady inwestycyjne (tylko bieżące utrzymanie i niezbędne remonty); brak dodatkowych kadr.	Wysokie inwestycje początkowe (infrastruktura, system transportu); konieczność pozyskania funduszy i rozbudowy kadr (nowe jednostki, szkolenia).	Rozłożone w czasie nakłady – inwestycje etapami dostosowane do budżetu; możliwość korzystania z zewnętrznych funduszy sukcesywnie; umiarkowane zwiększanie zatrudnienia w miarę potrzeb.

Źródło: Opracowanie własne

Rekomendacja wyboru scenariusza

Rekomendowany scenariusz rozwoju mobilności dla gminy Siedlec to **scenariusz etapowej transformacji**. Wybór tego wariantu wynika z potrzeby wyważenia ambitnych celów zrównoważonej mobilności i realnych możliwości finansowo-organizacyjnych gminy. Scenariusz etapowy umożliwia rozpoczęcie koniecznych zmian – takich jak poprawa podstawowej infrastruktury pieszo-rowerowej i uruchomienie pilotażowego transportu na żądanie – natychmiast, ale w skali dostosowanej do obecnych uwarunkowań. Jednocześnie wyznacza jasny kierunek dalszych działań, stopniowo prowadząc gminę ku pełnej realizacji założeń zrównoważonego transportu. Taki stopniowy, ewolucyjny model wdrażania pozwoli budować akceptację społeczną dla nowych rozwiązań. Mieszkańcy z czasem doświadczą korzyści (bezpieczniejszych dróg, lepszej dostępności komunikacji) i staną się bardziej przychylni dalszym inwestycjom w zrównoważoną mobilność. Równolegle władze gminy będą mogły pozyskiwać środki zewnętrzne etapami oraz rozwijać kompetencje instytucjonalne (np. szkółąc koordynatora ds. mobilności, nawiązując współpracę z powiatem) zamiast ponosić jednorazowo bardzo duże obciążenia. Scenariusz etapowej transformacji minimalizuje ryzyko niepowodzenia – dzięki możliwości korygowania działań na podstawie bieżącego monitoringu

i opinii mieszkańców – a zarazem utrzymuje strategiczny cel, jakim jest zrównoważony, dostępny dla wszystkich system transportowy. Należy podkreślić, że scenariusz zrównoważonej mobilności pozostaje wizją docelową i źródłem inspiracji przy wdrażaniu scenariusza etapowego. Rekomenduje się, aby każda kolejna decyzja inwestycyjna i organizacyjna przybliżała gminę do osiągnięcia standardów założonych w scenariuszu zrównoważonym. Scenariusz zachowawczy, choć najłatwiejszy w krótkim okresie, nie rozwiązuje zidentyfikowanych problemów i w dłuższej perspektywie pogłębiłby negatywne zjawiska (wykluczenie transportowe, degradacja środowiska, spadek atrakcyjności turystycznej). Dlatego odrzuca się wariant zachowawczy na rzecz aktywnego działania. Podsumowując, wdrożenie scenariusza etapowej transformacji jest rekomendowanym wyborem dla Gminy Siedlec. Zapewni on systematyczną poprawę mobilności mieszkańców oraz integrację z ponadlokalną siecią transportową, przy jednoczesnym poszanowaniu możliwości budżetowych gminy. Realizując ten scenariusz, Gmina Siedlec będzie mogła stopniowo osiągnąć cele zrównoważonego rozwoju transportu – tworząc bezpieczny, dostępny i ekologiczny system mobilności dostosowany do lokalnych potrzeb i uwarunkowań.

5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

5.1. Wizja transportu i mobilności do 2030 roku

Mieszkańcy gminy Siedlec widzą następującą wizję rozwoju gminy w zakresie równoważonej mobilności w roku 2030:

Gmina Siedlec to miejsce, gdzie mobilność staje się codzienną troską o bliskość – człowieka, natury i wspólnoty. Tu droga nie dzieli, lecz łączy; prowadzi przez lasy, pola i wsie, otwierając przestrzeń do życia spokojnego i dostatniego.

Gmina Siedlec – blisko, bezpiecznie, zrównoważenie.

Wyobraźmy sobie gminę Siedlec za pięć lat – miejsce, gdzie codzienna mobilność nie oznacza konieczności posiadania samochodu, lecz wybór najbardziej odpowiedniego środka transportu: wygodnego busa, bezpiecznej ścieżki rowerowej, nowoczesnego przystanku, ekologicznego auta współdzielonego. To gmina, w której mobilność staje się usługą codzienną – dostępną, przewidywalną i przyjazną każdemu mieszkańcowi, bez względu na wiek, miejsce zamieszkania czy dochody.

W tej wizji dzieci z Kopanicy mogą samodzielnie i bezpiecznie dotrzeć do szkoły na rowerze. Seniorzy dojeżdżają bussem na żądanie do lekarza, rodziny planują weekendowe wycieczki rowerowe do lasów lub nad jezioro, korzystając z oznakowanych tras i punktów odpoczynku. Osoby pracujące mogą wygodnie dotrzeć do Wolsztyna lub Zbąszynia dzięki skoordynowanym połączeniom autobusowym, bez konieczności stania w korkach czy szukania parkingu.

Mobilność w gminie Siedlec to przestrzeń wspólna – zintegrowana z krajobrazem, środowiskiem i życiem społecznym. Drogi są bezpieczne, chodniki doświetlone, a przystanki stają się nowymi punktami spotkań i wymiany – nie tylko ludzi, ale i idei. Przestrzeń publiczna służy wszystkim: pieszym, rowerzystom, pasażerom i kierowcom – w równowadze, a nie w konflikcie.

To również gmina, która mądrze korzysta z technologii: mieszkańcy planują podróże przez aplikację, wiedzą, kiedy nadjedzie ich autobus, mogą zgłosić potrzebę transportu w kilka kliknięć. Inteligentne systemy wspierają zarządzanie ruchem, ograniczają emisję spalin, poprawiają bezpieczeństwo i efektywność energetyczną.

Mobilność w gminie Siedlec w 2030 roku to wybór jakości życia. To inwestycja w zdrowie, w równość dostępu, w ochronę przyrody i w budowanie lokalnej wspólnoty. To gmina, która

nie tylko podąża za trendami, ale tworzy własny, autentyczny model nowoczesnej, wiejskiej mobilności – odpowiedzialnej, solidarnej i zielonej.

Wizja opiera się na następujących filarach:

Filar 1: Infrastruktura codziennej mobilności

Gmina Siedlec będzie rozwijać infrastrukturę transportową w duchu zrównoważonego rozwoju, odpowiadającą na realne potrzeby mieszkańców wsi, rodzin, seniorów i osób aktywnych. Priorytetem stanie się tworzenie bezpiecznych, wygodnych i estetycznych ciągów pieszo-rowerowych oraz nowoczesnych przystanków i punktów przesiadkowych, które połączą miejscowości, szkoły, ośrodki zdrowia i miejsca codziennego życia. Tak zaprojektowana infrastruktura będzie zachęcać do codziennej aktywności – spacerów i jazdy na rowerze – wspierając zdrowie mieszkańców i porządek przestrzenny, a jednocześnie ograniczając emisję spalin i zatłoczenie dróg lokalnych.

Filar 2: Dostępność i łączenie środków transportu

Wizja mobilności w gminie Siedlec opiera się na zasadzie bliskości i równego dostępu – niezależnie od wieku, sprawności czy miejsca zamieszkania. Transport publiczny, rowerowy, pieszy i indywidualny mają się wzajemnie uzupełniać, tworząc spójną, elastyczną sieć połączeń – od Żodynia po Grójec Mały. Dzięki systemowi transportu na żądanie, nowoczesnym przystankom i węzłom przesiadkowym mieszkańcy zyskają więcej swobody w codziennych podróżach, zmniejszając swoją zależność od prywatnych samochodów. Mobilność będzie nie tylko środkiem do celu, ale narzędziem integracji społecznej, wyrównywania szans i poprawy jakości życia.

Filar 3: Szacunek dla przyrody i klimatu

Rozwój mobilności w gminie Siedlec będzie uważny i odpowiedzialny wobec lokalnego krajobrazu – lasów, jezior, pól i rezerwatów, które są nie tylko bogactwem przyrodniczym, ale i częścią tożsamości gminy. Nowe rozwiązania transportowe będą projektowane tak, aby chronić środowisko i wspierać klimat: ograniczać hałas i emisję, unikać ingerencji w obszary cenne przyrodniczo, promować transport niskoemisyjny i rowerowy. Mobilność w gminie Siedlec stanie się elementem codziennej troski o czyste powietrze, zdrową ziemię i zasoby dla przyszłych pokoleń.

Filar 4: Technologia wspierająca codzienność

Nowoczesne, lecz proste w obsłudze technologie będą pomagać mieszkańcom gminy Siedlec lepiej planować podróże, korzystać z usług i dbać o środowisko. Inteligentne przystanki, aplikacje informacyjne, elektroniczne bilety i systemy rezerwacji transportu na żądanie

ułatwią codzienne funkcjonowanie mieszkańców – zarówno młodzieży, jak i seniorom. Technologie nie zastąpią relacji międzyludzkich, ale ułatwią codzienność – zwłaszcza tam, gdzie odległości są duże, a gęstość zabudowy niewielka.

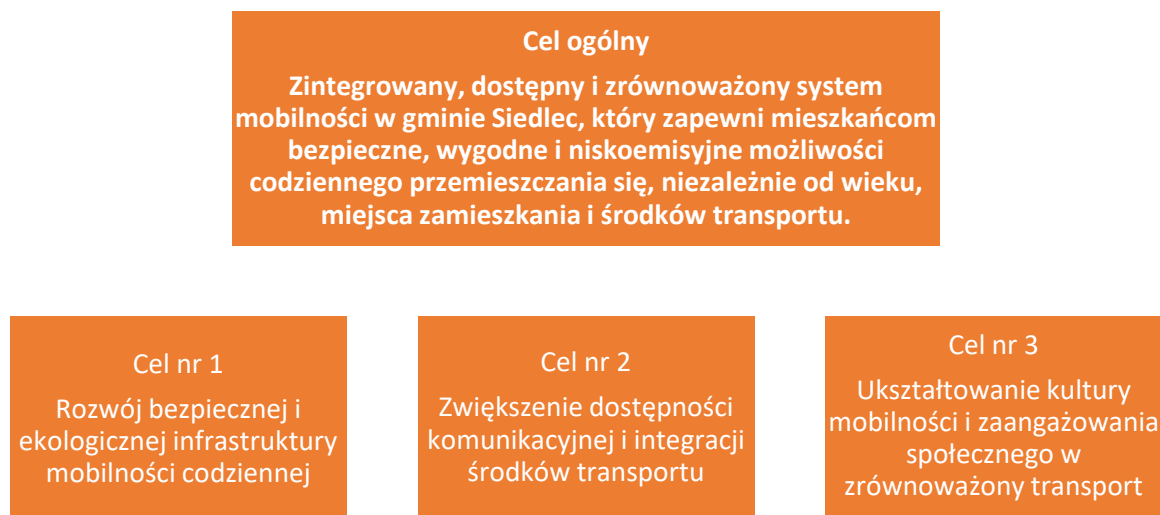
Filar 5: Mobilność oparta na współpracy i edukacji

Zrównoważona mobilność w gminie Siedlec będzie budowana wspólnie – z mieszkańcami, a nie tylko dla mieszkańców. Edukacja w szkołach, kampanie społeczne, rajdy rowerowe, lokalne inicjatywy i głos sołectw będą miały kluczowe znaczenie dla zmiany nawyków i budowy kultury mobilności. Gmina postawi na aktywny udział społeczności w podejmowaniu decyzji, co pozwoli tworzyć rozwiązania dopasowane do realnych potrzeb i wzmacniające lokalną tożsamość. Mobilność będzie nie tylko kwestią infrastruktury, ale codzienną praktyką współodpowiedzialności za wspólną przestrzeń i dobrostan sąsiadów.

5.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

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

Rysunek 5.1. Układ celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec



Źródło: Opracowanie własne

System celów Planu Zrównoważonej Mobilności dla Gminy Siedlec

Tak skonstruowany system celów ma prowadzić do stworzenia spójnego, dostępnego i przyjaznego mieszkańcom systemu mobilności, który odpowiada zarówno na codzienne potrzeby mieszkańców dużych wsi – takich jak Siedlec, Chobienice czy Kopanica – jak i tych

najmniejszych i bardziej oddalonych, jak Mariankowo, Wąchabno czy Grójec Mały. Jego zadaniem nie jest wyłącznie organizacja przemieszczenia – ale budowa przestrzeni, w której łatwo i bezpiecznie dotrzeć do szkoły, lekarza, urzędu, sąsiada czy pobliskiego lasu lub jeziora. Model mobilności, do którego dąży Gmina Siedlec, łączy w sobie **prostotę, codzienną funkcjonalność, dostępność i troskę o przyrodę**. Opiera się na wzmacnianiu mobilności bliskiej człowiekowi – pieszej, rowerowej, zbiorowej i współdzielonej – przy jednoczesnym poszanowaniu środowiska i wiejskiego krajobrazu. To mobilność, która nie wymaga wielkich nakładów, lecz konsekwencji, otwartości i zaangażowania społecznego.

Dzięki inwestycjom w infrastrukturę pieszo-rowerową, rozbudowie i integracji transportu publicznego, wdrażaniu technologii wspierających zarządzanie oraz systematycznemu dialogowi z mieszkańcami i sołectwami, gmina dąży do zmniejszenia emisji transportowych, ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i wzmocnienia lokalnych więzi społecznych. **Gmina Siedlec nie konkuruje z wielkimi ośrodkami – ale może stać się wzorem dla innych gmin wiejskich, jak budować mobilność codzienną: spokojną, bezpieczną, elastyczną i równą dla wszystkich.**

Cel nr 1. Rozwój bezpiecznej i ekologicznej infrastruktury mobilności codziennej

Ruch pieszy i rowerowy – najstarsze i najbardziej naturalne formy mobilności – stanowią fundament zrównoważonego systemu transportowego gminy Siedlec. To dzięki nim mieszkańcy mogą poruszać się cicho, zdrowo i bezemisyjnie, pokonując krótkie i średnie dystanse bez potrzeby używania samochodu. W gminie o rozproszonej strukturze osadniczej i pięknych terenach przyrodniczych, infrastruktura pieszo-rowerowa ma szczególne znaczenie – łączy wsie, integruje ludzi, prowadzi do szkół, sklepów, kościołów, jezior i lasów.

Rozwój tej infrastruktury pozwoli mieszkańcom swobodnie i bezpiecznie poruszać się po gminie, zwiększając aktywność fizyczną, zmniejszając emisje i odciążając układ drogowy. Jednocześnie pozytywnie wpłynie na estetykę przestrzeni i zdrowie publiczne. System będzie uzupełniony o węzły rowerowe, stacje napraw, punkty ładowania e-rowerów i wiaty przystankowe, co uczyni mobilność rowerową bardziej profesjonalną i wygodną.

Cel nr 2. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej i integracji środków transportu

W gminie wiejskiej dostęp do transportu to kwestia równości i sprawiedliwości społecznej. Celem Gminy Siedlec jest stworzenie systemu, w którym każdy – bez względu na wiek, sprawność, miejsce zamieszkania czy zasobność – ma możliwość przemieszczania się w codziennych sprawach: do pracy, szkoły, lekarza, sklepu, urzędu czy sąsiedniej miejscowości.

Kluczowe znaczenie będzie miało rozwinięcie oferty komunikacji publicznej i transportu na żądanie – szczególnie w obszarach peryferyjnych. Nowe połączenia autobusowe i busy na

zamówienie zapewnią mieszkańcom większą niezależność i mobilność, zwłaszcza osobom starszym, młodzieży i rodzinom bez samochodu.

Powstaną również węzły przesiadkowe Park&Ride i Bike&Ride – w Siedlcu, Belęcinie, Kopanicy i Starej Tuchorzy – pozwalające mieszkańcom łączyć różne formy transportu w jednej podróży. Integracja ta umożliwi m.in. pozostawienie roweru i kontynuację jazdy autobusem do Wolsztyna lub przesiadkę z auta na komunikację zbiorową przy wjeździe do większych ośrodków. Przystanki zostaną unowocześnione i dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

Efektom będzie nie tylko wzrost liczby pasażerów i spadek zależności od samochodu, ale też zmniejszenie izolacji społecznej, poprawa integracji sołectw, większa spójność przestrzenna i silniejsze powiązania z gminami ościennymi.

Cel nr 3. Kształtowanie kultury mobilności i zaangażowania społecznego

Mobilność to nie tylko infrastruktura i usługi – to również postawy, wybory i nawyki. Gmina Siedlec chce wspierać kulturę codziennego przemieszczania się, która jest świadoma, odpowiedzialna i wspólnotowa. W tym celu rozwijane będą działania edukacyjne, informacyjne i animacyjne skierowane do mieszkańców – od dzieci i młodzieży, po seniorów i liderów lokalnych.

Kampanie społeczne promujące transport niskoemisyjny, akcje szkolne i rajdy rowerowe, udział sołectw w projektowaniu infrastruktury, konsultacje społeczne dotyczące przystanków i tras – to wszystko ma służyć budowaniu poczucia współodpowiedzialności za przestrzeń mobilności i zachęcaniu do zmiany codziennych przyzwyczajeń.

Gmina planuje wdrożenie prostych narzędzi cyfrowych – aplikacji informacyjnych, rezerwacji transportu, map mobilności – które pozwolą mieszkańcom lepiej planować podróże i dzielić się informacją. Wzmocniona zostanie również współpraca z organizacjami społecznymi i instytucjami (szkoły, OPS, OSP), które mogą pełnić funkcję lokalnych ambasadorów kultury mobilności.

Efektom będzie trwała zmiana stylu życia, większe zaangażowanie mieszkańców w rozwój gminy oraz rosnąca świadomość ekologiczna i społeczna.

Cele strategiczne w kontekście analizy SWOT

Rozwój infrastruktury rowerowej i ruchu pieszego

Gmina Siedlec dysponuje znacznym potencjałem dla rozwoju ruchu niezmotoryzowanego. Układ osadniczy, bliskość lasów, jezior i krajobrazów polodowcowych oraz istnienie tras turystycznych (pieszych, rowerowych i nordic walking) stwarzają dogodne warunki dla rozwoju codziennej, ekologicznej mobilności. Jednak nadal wiele tras jest fragmentarycznych,

brakuje ciągłości chodników i bezpiecznych tras między sołectwami. Szczególnie odczuwalne jest to w mniejszych wsiach.

Wykorzystując atuty – krajobraz, przestrzeń, przyrodę i rosnące poparcie społeczne – gmina może stworzyć spójną sieć pieszo-rowerową, która stanie się filarem lokalnej mobilności i alternatywą dla samochodu. Uzupełnienie sieci tras o elementy rekreacyjne, edukacyjne i krajobrazowe zwiększy ich atrakcyjność i funkcję społeczną.

Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej

Obecnie mieszkańcy gminy napotykają szereg barier w dostępie do komunikacji zbiorowej: ograniczona liczba połączeń, niska częstotliwość kursów, brak elastyczności w godzinach dojazdów, nierówna jakość przystanków. Wprowadzenie transportu na żądanie, modernizacja przystanków oraz budowa lokalnych węzłów integrujących różne środki transportu (P&R, B&R) pozwoli na przełamanie tych barier.

System ten musi być prosty, przewidywalny i tani w użytkowaniu, by stać się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Jego atrakcyjność musi być budowana przez jakość, integrację i informację.

Promocja i wdrożenie niskoemisyjnych form transportu

Gmina Siedlec, choć wiejska, ma szansę stać się liderem wśród JST w zakresie elektryfikacji transportu i zielonych rozwiązań. Wprowadzenie mało-skalowych, realnych do wdrożenia technologii (np. ładowarki solarne dla e-rowerów, autobusy hybrydowe, inteligentne rozkłady jazdy) to krok w stronę nowoczesnego systemu mobilności.

Dzięki edukacji, lokalnym kampaniom, angażowaniu szkół, OSP i sołectw w działania promujące „mobilność bezemisyjną”, mieszkańcy będą nie tylko użytkownikami, ale też aktywnymi twórcami zmiany.

Kierunki planowanych interwencji, przedstawiono w Tabeli: 5.1.

Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Rozwój bezpiecznej i ekologicznej infrastruktury mobilności codziennej	
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe między miejscowościami, węzły pieszo-rowerowe przy szkołach, przystankach, ośrodkach zdrowia)	- Długość nowych lub zmodernizowanych tras pieszo-rowerowych - wzrost
Uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa na drogach gminnych i powiatowych (strefy „Tempo 30”, azyle na przejściach, bezpieczne skrzyżowania w centrach wsi)	– Liczba wypadków z udziałem pieszych/rowerzystów: spadek

Poprawa stania infrastruktury pieszo-rowerowej oraz głównych ulic w sołectwach	– Poprawa percepcji bezpieczeństwa na drogach i ścieżkach: wzrost
Program edukacji komunikacyjnej i promocji aktywnej mobilności wśród dzieci, młodzieży i dorosłych (np. rajdy rowerowe, kampanie „Bezpieczna droga do szkoły”)	– Udział podróży pieszych i rowerowych w ogólnej liczbie podróży: wzrost
Cel nr 2 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej i integracji środków transportu	
Reorganizacja lokalnych i regionalnych połączeń autobusowych (nowe kursy między miejscowościami gminy Siedlec i z Wolsztynem oraz sąsiednimi gminami)	– Liczba uruchomionych lub zoptymalizowanych linii autobusowych: wzrost
Integracja różnych środków transportu (pieszy–rower–autobus) poprzez budowę i modernizację węzłów przesiadkowych Park&Ride i Bike&Ride (Siedlec, Kopanica, Belęcin, Stara Tuchorza)	– Wzrost odsetka mieszkańców korzystających ze zintegrowanych rozwiązań transportowych
Wprowadzenie zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej (aplikacja „Mobilny Siedlec”, dynamiczne rozkłady jazdy, wspólna platforma rozkładów autobusowych)	– Liczba pasażerów komunikacji publicznej: wzrost
Modernizacja taboru i infrastruktury przystankowej (wygodne przystanki, nowe punkty przesiadkowe)	– Liczba wybudowanych punktów przesiadkowych – wzrost
Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej Park&Ride i Bike&Ride przy głównych przystankach (węzły w Siedlcu, Kopanicy, Belęcinie)	– Odsetek mieszkańców korzystających z punktów przesiadkowych: wzrost
Promocja korzystania z pojazdów elektrycznych i innych niskoemisyjnych form transportu (rowery elektryczne, busy na żądanie)	– Wzrost liczby użytkowników pojazdów elektrycznych (auta, rowery)
Cel nr 3 Kształtowanie kultury mobilności i zaangażowania społecznego w zrównoważony transport	
Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) do zarządzania ruchem, monitorowania natężenia ruchu i informowania pasażerów (tablice przystankowe, aplikacja)	– Liczba wdrożonych systemów ITS: wzrost (np. tablice dynamiczne w Siedlcu, integracja aplikacji rozkładów jazdy, system rezerwacji transportu na żądanie)
Budowa i modernizacja kluczowych odcinków dróg gminnych i powiatowych z uwzględnieniem bezpiecznej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów	– Długość zmodernizowanych dróg objętych poprawą bezpieczeństwa i płynności ruchu: wzrost
Rozwój infrastruktury wspierającej elektromobilność i współdzielenie transportu (stacje ładowania EV, programy car-sharingu dla lokalnych społeczności lub firm)	– Liczba zainstalowanych stacji ładowania pojazdów elektrycznych: wzrost (rozlokowanych na terenie gminy: Siedlec, Kopanica, Chobienice, Belęcin, Stara Tuchorza)

Źródło: Opracowanie własne

5.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 5.2.

Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Nazwa zadania	Wskaźniki, np. liczba, długość	Położenie na terenie obszaru chronionego	Pozwolenia, decyzje, stanowisko ooś (numery i daty)
	Komentarz		
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 303 odcinek Nieborza – Chobienice – budowa ścieżki rowerowej	Decyzja Wojewody Wielkopolskiego nr 51/2024 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 18 grudnia 2024 r.	Leży poza obszarami chronionymi oraz poza obszarem NATURA 2000.	Decyzja środowiskowa znak: GKOŚ.6220.6.2023, z dnia 06.02.2024 r. RDOŚ postanowienie bez ooś znak: WOO-II.4220.159.2023.MZ.6 z dnia 06.11.2023 r.
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 303 odc. Chobienice – Grójec Wielki – budowa ścieżki rowerowej	Decyzja Wojewody Wielkopolskiego nr 22/2024 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 20 czerwca 2024 r.	Obszar chronionego krajobrazu "Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska", obszar Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002, korytarz ekologiczny Lasy Wielkopolskie - Bory Zielonogórskie KpdC-21D	Decyzja środowiskowa znak: GKOŚ.6220.3.2023, z dnia 11.10.2023 r. RDOŚ postanowienie bez ooś znak: WOO-II.4220.131.2023.ZP.2 z dnia 16.08.2023 r.
Rozbudowa drogi krajowej nr 32 na odcinku: granica województwa – Wielka Wieś – Kopanica – Żodyń – Powodowo w zakresie budowy ścieżki pieszo –rowerowej i kanału technologicznego"	Złożono wniosek o wydanie decyzji ZRID do Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu	Na odcinku od granicy województw do m. Kopanica ok. 1,155 km jest w obszarze chronionym Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska, od granicy województw do m. Żodyń przecina korytarz ekologiczny KpdC-21D Lasy Wielkopolskie - Bory Zielonogórskie.	Decyzja środowiskowa znak: GKOŚ.6220.23.2022, z dnia 16.08.2023 r. RDOŚ postanowienie raport znak: WOO-II.4220.241.2022.JC.6 z dnia 30.12.2022 r.
Budowa ścieżki rowerowej Siedlec –Stara Tuchorza	Opracowano Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU)	W obrębie miejscowości Stara Tuchorza: Obszar chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska”	Opracowano Program Funkcjonalno -Użytkowy (PFU)
Przebudowa drogi powiatowej nr 2727P Chobienice – Zbąszyń (droga powiatowa – ścieżka rowerowa)	Decyzja nr 617/2023 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej	Częściowo Obszar chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska”	Decyzja środowiskowa znak: GKOŚ.6220.11.2022, z dnia 10.05.2023 r. RDOŚ postanowienie bez ooś znak: WOO-

	z dnia 13.12.2023 r.		II.4220.130.2022.AON.11 z dnia 14.03.2023 r.
Przebudowa drogi powiatowej wraz z budową ścieżki rowerowej Tuchorza – Belęcin (droga powiatowa)	W trakcie opracowania dokumentacja projektowa	Leży poza obszarami chronionymi oraz poza obszarem NATURA 2000.	Decyzja środowiskowa znak: RPOŚ.6220.12.2025, z dnia 09.06.2025 r. RDOŚ postanowienie bez ooś znak: WOO-II.4220.100.2024.ZP.7 z dnia 12.05.2025 r.
Montaż samoobsługowych stacji naprawy rowerów	-	Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Montaż solarnej wiaty rowerowej z ładowarką rowerów elektrycznych i hulajnóg	-	Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Przebudowa ul. Spacerowej w Żodynii	-	Leży poza obszarami chronionymi oraz poza obszarem NATURA 2000.	Niewymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, poniżej 1 km
Zakup wiat przystankowych	-	Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Zwiększenie liczby połączeń środkami komunikacji publicznej między miejscowościami gminy Siedlec i miejscowościami gmin ościennych	-	Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Parkingi Park&Ride: Siedlec, ul. Szkolna, Kopanica, Belęcin	-	Miejscowość Kopanica częściowo leży w Obszarze chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska” oraz w niewielkim stopniu poza obszarami zabudowanymi miejscowości znajduje się obszar Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002. Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

		na środowisko.	
Parkingi Bike&Ride: Stara Tuchorza, Belęcín, Siedlec, Kopanica	-	W obrębie miejscowości Stara Tuchorza: Obszar chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska”. Miejscowość Kopanica częściowo leży w Obszarze chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska” oraz w niewielkim stopniu poza obszarami zabudowanymi miejscowości znajduje się obszar Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002. Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Budowa przejść dla pieszych na terenie gminy Siedlec (doświetlenie, wyniesienie, sygnalizacja świetlna, azyle)	-	Inwestycja nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Nie wymaga uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gminy

6. System wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

6.1. Podmioty zaangażowane w realizację PZMM

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

Rysunek 6.1 System instytucjonalny realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

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

Źródło: Opracowanie własne

6.2. Zasady realizacji i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

Proponuje się następujące zasady implementacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec:

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

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

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

6.3. Wdrażanie zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

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

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

Aby zaakceptowane przez Radę Gminy zapisy Planu były realizowane, potrzebny jest organ, który będzie odpowiedzialny za rozdzielanie zadań, śledzenie postępów w ich wdrażaniu, okresową ocenę, nanoszenie korekt i uzupełnień oraz wprowadzanie do dokumentu nowych propozycji. W przypadku Gminy Siedlec organem tym będzie Wójt Gminy Siedlec, który będzie realizował powyższe zadania w dużej mierze poprzez pracowników wydziałów Urzędu Gminy w Siedlcu.

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

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

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

6.4. Monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

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

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

Proces monitorowania powinien objąć następujące etapy:

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

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

Zasady monitorowania

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

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

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

Monitoringiem w przypadku gminy Siedlec zajmować się będą pracownicy Urzędu Gminy w Siedlcu. Po to, aby niniejszy dokument pełnił faktyczną rolę podstawowego narzędzia

zarządzania ograniczeniem emisji, powinien on być zaopatrzony w mierniki, za pomocą których będzie można śledzić, czy realizowane zadania faktycznie przyczyniają się do osiągnięcia pożądanego docelowego stanu.

6.5. Ocena skutków realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec (ewaluacja)

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

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

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

Z kolei ocena końcowa nie wpływa na Plan w trakcie jej realizacji, ale może skutkować nowymi projektami do nowego Planu na dalsze lata. Służy ona zbieraniu doświadczeń i wyciąganiu wniosków na przyszłość.

W trakcie dokonywania oceny należy odpowiedzieć na poniższe pytania:

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

- co można zrobić, aby działania były bardziej efektywne?
4. Czy realizacja Strategii przyczyniła się do osiągnięcia naszych celów strategicznych? Czy osiągnięte rezultaty i ich wpływ na cele strategiczne mają długoterminowy charakter? Jeżeli nie, to:
- dlaczego tak się stało?
 - co można zrobić, aby osiągnąć bardziej długoterminowy charakter wyników i lepszą ocenę ich wpływu?
 - co można zrobić, aby zwiększyć długoterminowy charakter osiągniętych rezultatów?

Za ewaluację skutków wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec będą odpowiadać pracownicy Urzędu Gminy, przekazując raport do Wójta Gminy Siedlec, a następnie Radzie Gminy Siedlec.

6.6. Korekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec

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

7. Spis Rysunków

Rysunek 2.1. Położenie gminy Siedlec w Wielkopolsce	19
Rysunek 2.2. Gmina Siedlec z miejscowościami	20
Rysunek 2.3. Mapa interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec	29
Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w gminie Siedlec w godzinach popołudniowych.....	62
Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w miejscowości Siedlec w godzinach popołudniowych	63
Rysunek 2.6. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie gminy Siedlec	68
Rysunek 2.7. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie gminy Siedlec (wariant z legendą) ...	69
Rysunek 2.8. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie gminy Siedlec (wariant ze statystykami)	70
Rysunek 2.9. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie wolsztyńskim	71
Rysunek 2.10. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie wolsztyńskim	72
Rysunek 2.11. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu wolsztyńskiego	73
Rysunek 2.12. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej	100
Rysunek 2.13. Czynniki wpływające na wybór środka transportu	103
Rysunek 2.14. Środek transportu w czasie wolnym	104
Rysunek 2.15. Czas dotarcia do przystanku w gminie Siedlec	105
Rysunek 2.16. Motywacje do rezygnacji z podróży samochodem	109
Rysunek 2.17 Motywacje dla korzystania z roweru	110
Rysunek 2.18. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych	112
Rysunek 5.1. Układ celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec ..	138
Rysunek 6.1 System instytucjonalny realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec	146

8. Spis Tabel

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców (stan na 07.04.2025 roku).....	21
Tabela 2.2. Podstawowe dane demograficzne dla Gminy Siedlec pomiędzy 2014 i 2023 rokiem	22
Tabela 2.3. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2015-2020-2024 ...	23
Tabela 2.4. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec.....	25
Tabela 2.5. Główni pracodawcy i obiekty wielkopowierzchniowe	54
Tabela 2.6. Placówki oświatowe w gminie Siedlec	55
Tabela 2.7. Placówki ochrony zdrowia w gminie Siedlec	56
Tabela 2.8. Wykaz dróg ponadgminnych w gminie Siedlec	57
Tabela 2.9. Wykaz dróg gminnych w gminie Siedlec	57
Tabela 2.10. Wykaz przystanków na terenie gminy Siedlec	65
Tabela 2.11. Wykaz odcinków ścieżek rowerowych w gminie Siedlec	67
Tabela 2.12. Wykaz powiązań ponadlokalnych z uwzględnieniem gminy Siedlec	73
Tabela 2.13. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Siedlec	99
Tabela 2.14. Czas dotarcia do różnych destynacji.....	101
Tabela 2.15. Środek transportu mieszkańców gminy Siedlec.....	102
Tabela 2.16. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców gminy Siedlec.....	106
Tabela 2.17. Ocena komunikacji publicznej w gminie Siedlec	107
Tabela 2.18. Ocena stanu infrastruktury w gminie Siedlec.....	108
Tabela 2.19. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Siedlec	111
Tabela 2.20. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	113
Tabela 4.1. Porównanie scenariuszy rozwoju w gminie Siedlec	133
Tabela 5.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030	141
Tabela 5.2. Zadania inwestycyjne w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.....	143

9. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy

ANKIETA

dla mieszkańców gminy Siedlec

Szanowni Państwo,

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

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

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

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

Kwestionariusz

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

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

Pieszo						
Autobusem						
W inny sposób						

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

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

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

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

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

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

Tereny rekreacyjne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsca rozrywki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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

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

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

- ☐ Samochodem jako kierowca
- ☐ Samochodem jako pasażer
- ☐ Rowerem
- ☐ Pieszo
- ☐ Autobusem,
- ☐ Koleją
- ☐ W inny sposób, jaki?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

- ☐ Tak
☐ Nie
☐ Nie mam zdania

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

	Bardzo uciążliwe	Raczej uciążliwe	Raczej nieuciążliwe	Wcale nieuciążliwe

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

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

	Bardzo duże	Duże	Średnie	Małe	Bardzo małe
zintegrowany system zarządzania ruchem (zmniejszenie zatłoczenia na drogach, bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej oraz nadzór nad funkcjonowaniem poszczególnych elementów systemu transportowego)					
zintegrowany system informacji transportowej (przekazywanie informacji pasażerom komunikacji publicznej na temat rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdu za pomocą elektronicznych tablic zmiennej treści umieszczonych przy przystankach)					
zintegrowany system zarządzania służbami ratowniczymi (zintegrowany system obsługi wywołań alarmowych, który pozwala na natychmiastowe i równoczesne powiadomienie wszystkich służb, zarządzanie taborem pojazdów uprzywilejowanych)					

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

- ☐ Zdecydowanie tak

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

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

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

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

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

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

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

Metryczka

1	Płeć
☐ Kobieta	☐ Mężczyzna

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

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

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

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

Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec na lata 2025-2030 (PZMM), stanowiący załącznik do niniejszej uchwały, jest dokumentem strategicznym. To narzędzie planistyczne, którego celem jest określenie długookresowych priorytetów w obszarze mobilności, uwzględniające lokalną specyfikę społeczno-przestrzenną i gospodarczą. Dokument wspiera lokalne władze w realizacji celów związanych z ograniczeniem emisji zanieczyszczeń, zmniejszeniem ruchu samochodowego oraz popularyzacją alternatywnych form przemieszczania się.

Opracowanie projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Siedlec na lata 2025-2030 poprzedziła dokładna analiza istniejącego stanu infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego, wskazująca potrzeby modernizacyjne i inwestycyjne. Przeprowadzono spotkanie konsultacyjne oraz analizę zachowań komunikacyjnych mieszkańców opartą na badaniach społecznych – ankietach mobilności.

PZMM został opracowany zgodnie z celami klimatycznymi Unii Europejskiej oraz krajowymi dokumentami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju, co umożliwi efektywne korzystanie ze wsparcia finansowego UE i krajowego na realizację proekologicznych projektów transportowych. Dokument ten jest również ściśle skorelowany z celami lokalnej Strategii Rozwoju Gminy Siedlec na lata 2016-2030, wspierając jej realizację w obszarze infrastruktury, ochrony środowiska oraz rozwoju społeczno-gospodarczego.

Zgodnie z art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym do wyłącznej właściwości rady gminy należy uchwalanie programów gospodarczych.

Podjęcie niniejszej uchwały nie wywołuje skutków finansowych.

Biorąc powyższe pod uwagę, podjęcie uchwały w przedmiotowej sprawie jest zasadne.