



**UCHWAŁA NR XXVIII/219/2026
RADY MIEJSKIEJ W ZANIEMYŚLU**

z dnia 25 maja 2026 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu mobilności miejskiej dla miasta i gminy
Zaniemyśl na lata 2026-2030”**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 z późn. zm.) Rada Miejska w Zaniemyślu uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „**Plan mobilności miejskiej dla miasta i gminy Zaniemyśl na lata 2026-2030**”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

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

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący Rady Miejskiej
/-/ Michał Maliński
(dokument podpisany elektronicznie)**



PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL NA LATA 2026-2030



Gmina Zaniemyśl

ul. Średzka 9

63-020 Zaniemyśl

Marzec 2026

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	4
1.1. Cel i zakres opracowania	4
1.2. Podstawa formalno-prawna.....	8
1.3. Powiązania z innymi dokumentami.....	9
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru	19
2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym	19
2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza	20
2.3. Analiza interesariuszy	24
2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego.....	29
2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia	39
2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego	68
2.7. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego	77
3. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Zaniemyśl.....	85
3.1. Scenariusz bazowy („business as usual”)	86
3.2. Scenariusz aktywności mobilnej (mobilność zdrowa, dostępna	87
3.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)	90
3.4. Wybór scenariusza	93
4. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej	96
4.1. Wizja transport i mobilności do 2030 roku	96
4.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami.....	98
4.3. Zadania inwestycyjne	102
5. System wdrażania Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl	104
5.1. Podmioty zaangażowane w realizację Planu.....	104
5.2. Zasady realizacji i wdrażania Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl	104
5.3. Wdrażanie zapisów Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy	105
5.4. Monitoring Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl	106
5.5. Ocena skutków realizacji Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy.....	108

5.6.	Korekty Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl	109
6.	Spis Rysunków	110
7.	Spis Tabel.....	111
8.	Załącznik - Kwestionariusz ankietowy	112

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność to koncepcja tworzenia systemów transportowych minimalizujących negatywny wpływ na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo. Sprowadza się to do nowego sposobu myślenia o przemieszczaniu się ludzi i towarów, w którym priorytetem jest zdrowie mieszkańców, ochrona środowiska, racjonalne gospodarowanie przestrzenią oraz długofalowy rozwój społeczno-gospodarczy. Nie chodzi wyłącznie o budowę dróg czy linii autobusowych, ale o całe, spójne środowisko mobilności – od infrastruktury pieszej i rowerowej, przez transport publiczny i współdzielone formy przejazdów, po cyfrowe narzędzia planowania podróży i edukację użytkowników.

W gminie miejsko-wiejskiej takiej jak Zaniemyśl, gdzie istotną rolę odgrywają zarówno codzienne dojazdy mieszkańców do pracy, szkół i usług w ośrodkach ponadlokalnych, jak i sezonowy ruch wypoczynkowy związany z walorami przyrodniczymi (m.in. jeziora, tereny leśne), zrównoważona mobilność nabiera szczególnego znaczenia. Pozwala ona łączyć interesy mieszkańców, rolnictwa, lokalnej przedsiębiorczości i turystyki, minimalizując negatywny wpływ transportu na środowisko i jakość życia.

Zrównoważona mobilność, to holistyczne podejście do organizacji systemu transportowego, które:

- uwzględnia potrzeby wszystkich użytkowników – pieszych, rowerzystów, pasażerów transportu publicznego, kierowców, osób o ograniczonej mobilności, dzieci i seniorów,
- chroni środowisko poprzez redukcję emisji spalin, hałasu i zanieczyszczeń oraz ograniczenie zużycia paliw kopalnych,
- efektywnie wykorzystuje przestrzeń – priorytet dla rozwiązań o wysokiej „gęstości przewozów” (transport zbiorowy, ruch pieszo-rowerowy) i uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych,
- wspiera rozwój społeczny i gospodarczy dzięki lepszej dostępności do pracy, edukacji, usług i turystyki.

W praktyce oznacza to tworzenie systemów mobilności, które są przyjazne środowisku, dostępne, bezpieczne, dobrze zintegrowane i ekonomicznie racjonalne. Celem jest zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców i gospodarki przy możliwie najmniejszym koszcie środowiskowym i finansowym.

Niniejszy **Plan Mobilności dla Miasta i Gminy Zaniemyśl** (dalej: PMM) wyznacza ramy długoterminowych działań samorządu na rzecz nowoczesnego, efektywnego i przyjaznego

środowisku systemu przemieszczania się. Dokument ma wspierać władze gminy w kształtowaniu polityki transportowej, integrującej lokalne potrzeby z kierunkami krajowymi i europejskimi w zakresie ochrony klimatu, poprawy jakości powietrza oraz racjonalizacji kosztów infrastrukturalnych. PMM będzie narzędziem do:

- planowania inwestycji infrastrukturalnych i miękkich (organizacyjnych, edukacyjnych),
- pozyskiwania środków zewnętrznych (krajowych i unijnych),
- koordynacji działań z sąsiednimi samorządami oraz partnerami transportu regionalnego,
- monitorowania efektów wdrażanych rozwiązań.

Poniższe cele merytoryczne nawiązują do najważniejszych wyzwań mobilności w gminach o charakterze wiejsko-rekreacyjnym oraz do założeń polityk klimatycznych i transportowych obowiązujących w Polsce i Unii Europejskiej.

1. **Poprawa jakości życia mieszkańców** - ograniczanie negatywnych skutków transportu samochodowego – hałasu, emisji zanieczyszczeń, spalin i zapylenia – bezpośrednio przełoży się na zdrowsze i cichsze otoczenie do życia. Rozwój alternatywnych form przemieszczania się (transport publiczny, rower, ruch piesz, dojazdy łączone) oraz promowanie krótszych podróży lokalnych pomoże poprawić jakość powietrza i komfort codziennego funkcjonowania gospodarstw domowych.
2. **Ochrona środowiska i wsparcie działań klimatycznych** - transport drogowy pozostaje jednym z istotnych źródeł emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń lokalnych. Wdrażanie rozwiązań zrównoważonych – sieci tras rowerowych, autobusów nisko- lub zeroemisyjnych, punktów ładowania pojazdów elektrycznych, systemów współdzielenia – pozwoli ograniczać presję na środowisko, chronić walory przyrodnicze gminy oraz zmniejszać zużycie paliw kopalnych.
3. **Racjonalizacja i redukcja kosztów** - zmniejszenie uzależnienia mobilności mieszkańców od samochodu prywatnego może ograniczyć potrzebę kosztownych rozbudów dróg oraz bieżącego utrzymania rozproszonej infrastruktury. Inwestycje w transport zbiorowy, bezpieczny ruch pieszo-rowerowy i inteligentne systemy zarządzania ruchem (np. oświetlenie LED sterowane czujnikami) sprzyjają efektywniejszemu wykorzystaniu środków budżetowych. Mniejsze obciążenia infrastruktury to niższe koszty eksploatacyjne w długim okresie.
4. **Wzrost atrakcyjności Gminy Zaniemyśl** - przyjazne, zielone i dobrze skomunikowane miejscowości przyciągają mieszkańców, inwestorów oraz turystów. Czytelna sieć tras rowerowych i pieszych łączących miejscowości gminy z rekreacyjnymi obszarami jeziornymi, bezpieczne dojścia do szkół i usług, a także dostępny transport publiczny (szczególnie w sezonach wzmożonego ruchu) zwiększą konkurencyjność gminy w regionie.
5. **Poprawa dostępności transportowej dla wszystkich** - równość dostępu do mobilności

to jedna z podstaw zrównoważonego rozwoju. Plan zakłada poprawę obsługi transportem publicznym i dowozów edukacyjnych, budowę/przebudowę chodników i przejść dla pieszych, standaryzację przystanków (ławki, oświetlenie, informacja), likwidację barier architektonicznych oraz spójne trasy rowerowe możliwe do bezpiecznego użytkowania również przez dzieci i seniorów. Szczególna uwaga zostanie poświęcona mieszkańcom terenów rozproszonych oraz osobom o ograniczonej mobilności.

6. **Ograniczenie kongestii i poprawa bezpieczeństwa ruchu** - choć skala korków w gminie miejsko-wiejskiej różni się od zjawisk typowo miejskich, lokalne spiętrzenia ruchu – szczególnie w sezonie turystycznym lub w godzinach dowozów szkolnych – obniżają komfort i bezpieczeństwo. Rozwój komunikacji zbiorowej, organizacja transportu współdzielonego (np. car-/bike-/e-scooter-sharing w punktach węzłowych), działania na rzecz łączenia przejazdów (car-pooling), a także uspokajanie ruchu w strefach zwartej zabudowy i przy szkołach pomogą zmniejszyć natężenie ruchu oraz liczbę zdarzeń drogowych.
7. **Spójność z politykami krajowymi i europejskimi** - realizacja celów klimatycznych i środowiskowych Unii Europejskiej oraz krajowych dokumentów strategicznych wymaga od samorządów wdrażania rozwiązań ograniczających emisje i promujących zrównoważony transport. Przygotowany Plan ułatwi dopasowanie projektów gminnych do wytycznych programów finansowania (m.in. fundusze unijne na infrastrukturę niskoemisyjną, programy poprawy jakości powietrza, inicjatywy w ramach Europejskiego Zielonego Ładu), zwiększając szanse na pozyskanie środków zewnętrznych.
8. **Odporność i adaptacja do zmian** - Zrównoważona mobilność wzmacnia zdolność gminy do reagowania na wyzwania przyszłości: rosnące koszty paliw i energii, zmiany klimatyczne, ewolucję przepisów środowiskowych, zmiany demograficzne (starzenie się społeczeństwa) czy rozwój pracy zdalnej. Budowanie elastycznego, wielomodalnego systemu transportowego pozwoli stopniowo dostosowywać się do nowych warunków, nie tracąc z oczu potrzeb lokalnej gospodarki i społeczności.

Plan Mobilności dla Miasta i Gminy Zaniemyśl ma pomóc w stopniowej transformacji lokalnego systemu transportowego w kierunku rozwiązań zdrowszych, tańszych w utrzymaniu, klimatycznie odpowiedzialnych i bardziej sprawiedliwych społecznie. Dzięki połączeniu działań infrastrukturalnych, organizacyjnych, edukacyjnych oraz finansowych, gmina może zbudować przewagę konkurencyjną w regionie, poprawić jakość życia mieszkańców i chronić swoje walory przyrodnicze dla przyszłych pokoleń.

Zakres opracowania obejmuje szczegółową analizę obecnego stanu systemu transportowego Miasta i Gminy Zaniemyśl oraz jego wpływu na środowisko, zdrowie mieszkańców i jakość

życia. Ze względu na rozproszony, miejsko-wiejski charakter gminy oraz sezonowe natężenia ruchu związanego z rekreacją nad jeziorami, analiza objęła zarówno codzienne dojazdy mieszkańców, jak i mobilność weekendowo-turystyczną. W ramach prac przygotowawczych przeprowadzono:

- **Diagnozę istniejącej infrastruktury transportowej** – oceniono jakość i dostępność dróg gminnych i powiatowych, ciągów pieszych, tras i łączników rowerowych, przystanków komunikacji zbiorowej oraz innych elementów wyposażenia transportowego. Analiza pozwoliła wskazać obszary wymagające modernizacji, uzupełnień lub lepszej integracji między sołectwami.
- **Ocenę zachowań komunikacyjnych mieszkańców** – na podstawie badań ankietowych i konsultacji społecznych zebrano informacje o codziennych trasach, środkach transportu, barierach kosztowych i dostępności usług. Dzięki temu lepiej rozpoznano potrzeby różnych grup społecznych w zakresie mobilności, w tym uczniów, seniorów i osób dojeżdżających do pracy poza gminę.
- **Identyfikację problemów transportowych** – analiza ujawniła główne wyzwania funkcjonalne (m.in. ograniczona oferta transportu publicznego poza godzinami szczytu, braki ciągłości infrastruktury pieszo-rowerowej, bezpieczeństwo przy szkołach). Wskazano także bariery ograniczające korzystanie z transportu niezmotoryzowanego i zbiorowego.
- **Konsultacje społeczne** – dokument powstał we współpracy z mieszkańcami gminy. Konsultacje przeprowadzono w formie ankiety elektronicznej co umożliwiło zebranie szerokiego wachlarza opinii i pomysłów. Głosy osób starszych, rodzin z dziećmi, osób o ograniczonej mobilności miały istotny wpływ na ostateczne priorytety.
- **Analizę sezonowości ruchu rekreacyjnego** – zidentyfikowano okresy zwiększonego natężenia ruchu związanego z turystyką i wypoczynkiem nad zbiornikami wodnymi oraz terenami przyrodniczymi. Wnioski posłużyły do zaproponowania rozwiązań elastycznych (np. sezonowe wzmocnienia transportu publicznego, parkingi buforowe, trasy pieszo-rowerowe).
- **Analizę środowiskową** – oceniono wpływ ruchu drogowego i sposobów przemieszczania się na środowisko naturalne: emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz presję na obszary cenne przyrodniczo. Wyniki stały się podstawą rekomendacji zmierzających do ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie.

Plan przedstawia wizję transportu i mobilności w horyzoncie do roku 2030 oraz określa cele i wskaźniki rozwoju zrównoważonej mobilności na obszarze miasta i gminy. Na podstawie przeprowadzonych analiz diagnostycznych wskazano środki wykonawcze obejmujące inwestycje infrastrukturalne, działania organizacyjne i regulacyjne, kwestie finansowania oraz aktywności informacyjno-promocyjne. Plan obejmuje wszystkie formy mobilności stosowne

do warunków gminy miejsko-wiejskiej i dąży do integracji multimodalnej (pieszo-rowerowej, transportu zbiorowego, ruchu współdzielonego oraz transportu indywidualnego tam, gdzie brak alternatywy). Zaproponowano także system monitorowania postępów, umożliwiający bieżącą ocenę skuteczności działań i ich dostosowanie do zmieniających się potrzeb mieszkańców oraz uwarunkowań zewnętrznych.

Plan jest zgodny z zaleceniami Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (dokument nr C(2023) 1524), przy czym – z uwagi na tworzenie jej dla gminy miejsko-wiejskiej – zakres opracowania został proporcjonalnie dostosowany do skali i zasobów. W warstwie wizji i celów rozwojowych zachowano pełną spójność z zaleceniami: dążymy do systemu transportu bezpiecznego, dostępnego dla wszystkich (w tym osób o szczególnych potrzebach), wrażliwego na uwarunkowania demograficzne i kwestie równościowe. Plan odpowiada na szerokie potrzeby mobilnościowe mieszkańców, wspiera ruch rowerowy i pieszy, usprawnia logistykę lokalną oraz przepływy między obszarami wiejskimi a otoczeniem zewnętrznym. Proponowane działania wpisują się w cele zrównoważonego rozwoju i odporności klimatycznej, jednocześnie uwzględniając efektywność ekonomiczną systemu. Wdrożenie PMM ma przyczynić się do poprawy jakości środowiska, zdrowia publicznego i ogólnej atrakcyjności Miasta i Gminy Zaniemyśl, zgodnie z celami Agendy 2030 ONZ. Szczególny nacisk położono na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego użytkowników najbardziej narażonych oraz na zwiększenie efektywności energetycznej transportu poprzez redukcję zanieczyszczeń i emisji.

1.2. Podstawa formalno-prawna

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

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

Dokument nawiązuje także do podstawowych celów i wytycznych Unii Europejskiej w zakresie

polityki klimatycznej i transportowej, w szczególności do:

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

1.3. Powiązania z innymi dokumentami

Podstawowe dokumenty, do których nawiązuje opracowany dokument, to:

Poziom unijny:

1. Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności:

Strategia na rzecz Inteligentnej i Zrównoważonej Mobilności przyjęta przez Komisję Europejską w grudniu 2020 r. wyznacza długofalowe cele kierunkowe dla transportu w UE do 2050 r. Jej założenia stanowią ważny punkt odniesienia dla Planu Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Zaniemyśl (dalej: PMM). Kluczowe elementy strategii, które znajdują odzwierciedlenie w naszym dokumencie, obejmują:

- *Wdrożenie nisko- i bezemisyjnego transportu* – dążenie do ograniczenia emisji poprzez promowanie technologii alternatywnych: pojazdów elektrycznych, napędów wodorowych czy biopaliw. PMM przewiduje rozwój podstawowej infrastruktury ładowania (węzły sołeckie, obszary usług publicznych) oraz stopniowe zmniejszanie stopnia emisyjności wybranych usług transportu zbiorowego i dowozów szkolnych.
- *Transport intermodalny i cyfryzacja* – integracja różnych form przemieszczania się oraz inteligentne systemy zarządzania mobilnością. PMM zakłada rozwój rozwiązań łączonych typu Park & Ride / Bike & Ride przy kluczowych punktach dojazdowych oraz wdrażanie prostych narzędzi cyfrowych (np. rozkłady on-line, aplikacje informacyjne) ułatwiających planowanie podróży między sołectwami i w kierunku ośrodków ponadgminnych.
- *Bezpieczny i dostępny transport dla wszystkich* – zgodnie z priorytetami UE, PMM kładzie nacisk na dostępność transportu publicznego i infrastruktury dla osób starszych, dzieci, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców terenów rozproszonych.

2. „Europejski Zielony Ład”:

Europejski Zielony Ład zakłada osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 r., obejmując głęboką transformację również w sektorze transportu, który odpowiada za znaczną część emisji gazów cieplarnianych. W Gminie Zaniemyśl założenia Zielonego Ładu przekładają się na następujące kierunki w PMM:

- *Dążenie do ograniczenia emisji CO₂ na poziomie lokalnym* – promowanie form mobilności o niskim lub zerowym śladzie środowiskowym: transport publiczny, ruch rowerowy, mobilność piesza, krótkie podróże lokalne.
- *Zielona mobilność zamiast paliw kopalnych* – wspieranie infrastruktury dla pojazdów elektrycznych (ładowarki, miejsca postojowe), modernizacja floty usług gminnych w kierunku czystszych technologii oraz preferencje dla transportu zbiorowego w obsłudze tras do szkół i usług.
- *Efektywność energetyczna* – działania modernizacyjne, m.in. wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne LED z inteligentnym sterowaniem oraz poprawa standardów nawierzchni i organizacji ruchu w celu zmniejszenia zużycia paliw.

NextGenerationEU:

Instrument NextGenerationEU wspiera państwa członkowskie w zielonej i cyfrowej transformacji, w tym w obszarze zrównoważonego transportu. Posiadanie aktualnej PMM ułatwia Miastu i Gminie Zaniemyśl ubieganie się o finansowanie projektów infrastrukturalnych i organizacyjnych. Priorytety unijne, które mogą znaleźć finansowe odzwierciedlenie w projektach gminnych, obejmują:

- *rozwój zielonego i dostępnego transportu publicznego (w tym dowozy szkolne i połączenia sezonowe),*
- *poprawę efektywności energetycznej w systemie transportowym i oświetleniowym,*
- *cyfryzację informacji o mobilności i zarządzaniu ruchem (np. dane w czasie rzeczywistym, rezerwacja transportu na żądanie).*

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

Dokument Komisji (UE) 2023/550 z 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia planowania zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi ważne źródło standardów dla jednostek samorządu. PMM jest do nich dostosowana w takim zakresie, w jakim pozwala skala gminy miejsko-wiejskiej:

- integracja różnych form transportu i mobilności współdzielonej,
- poprawa dostępności dla wszystkich grup społecznych (w tym osób o specjalnych potrzebach),
- koncentracja na obszarach funkcjonalnych – powiązania Zaniemyśla z otaczającymi gminami i ośrodkami usługowymi,
- proporcjonalność rozwiązań – dostosowanie standardów SUMP do lokalnych zasobów i możliwości inwestycyjnych.

4. Dyrektywa w Sprawie Jakości Powietrza:

Transport drogowy pozostaje jednym z kluczowych źródeł zanieczyszczeń powietrza w Europie. Realizacja PMM w gminie Zaniemyśl wspiera cele dyrektywy poprzez:

- ograniczanie emisji z transportu drogowego (m.in. lepsza organizacja ruchu, alternatywy dla samochodu),
- promocję ekologicznych form mobilności – rower, pieszo, transport zbiorowy, wspólne przejazdy,
- możliwość wprowadzania stref ograniczonej emisji lub ruchu uspokojonego w newralgicznych miejscowościach (szczególnie w sezonie rekreacyjnym), co poprawia jakość powietrza i komfort życia mieszkańców oraz odwiedzających.

5. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne:

Polityka Spójności UE wspiera zmniejszanie dysproporcji rozwojowych i finansuje inwestycje infrastrukturalne, w tym transportowe, na obszarach mniej zurbanizowanych. Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl może stanowić podstawę do aplikowania o środki z EFRR, Funduszu Spójności oraz programów krajowych współfinansowanych z UE w zakresie:

- budowy i modernizacji infrastruktury pieszej i rowerowej łączącej sołectwa oraz tereny rekreacyjne,
- poprawy sieci transportu publicznego i węzłów przesiadkowych,
- wdrażania inteligentnych systemów zarządzania ruchem i informacji pasażerskiej w skali gminnej/regionalnej.

Elementem spójnym z Polityką Spójności jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez tworzenie bezpiecznej, dostępnej i ekonomicznie uzasadnionej mobilności na terenach wiejskich.

6. Agenda 2030 i Cele Zrównoważonego Rozwoju (SDGs):

Unia Europejska realizuje założenia Agendy 2030 ONZ, a wiele z nich wiąże się z mobilnością. PMM wspiera w szczególności:

- Cel 11: Zrównoważone miasta i społeczności – rozwój bezpiecznych, dostępnych i przyjaznych środowisku form mobilności na obszarach wiejskich i w małych ośrodkach, z dobrym powiązaniem regionalnym.
- Cel 13: Działania na rzecz klimatu – ograniczanie emisji transportowych, zwiększanie udziału mobilności aktywnej i niskoemisyjnej, adaptacja do zmian klimatycznych m.in. poprzez planowanie odpornych tras i infrastruktury.

Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl wpisuje się w szeroki kontekst polityk Unii Europejskiej ukierunkowanych na zieloną transformację, poprawę jakości powietrza, efektywność energetyczną oraz rozwój dostępnych systemów transportowych. Dokument ten stanowi podstawę do wdrażania nowoczesnych, multimodalnych i klimatycznie

odpowiedzialnych rozwiązań, które mają poprawić jakość życia mieszkańców, wspierać lokalną gospodarkę i chronić wartości przyrodnicze gminy.

Poziom krajowy

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

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku:

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

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

2. Krajowa Polityka Miejska 2030:

Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM 2030) jest strategicznym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju polskich miast, ze szczególnym naciskiem na ich zrównoważony rozwój. W KPM 2030 kluczowe znaczenie mają cele związane z mobilnością miejską i ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zdrowie mieszkańców. W ramach tej polityki PMM wpisuje się w realizację następujących priorytetów:

- *Zrównoważony rozwój systemów transportowych* – KPM 2030 promuje rozwój transportu publicznego, rowerowego i pieszego, co znajduje odzwierciedlenie w PMM. Plan wspiera racjonalne wykorzystanie dostępnych zasobów oraz integrację różnych form transportu.
- *Poprawa jakości życia w miastach* – Poprzez ograniczenie emisji z transportu, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza, PMM dąży do poprawy jakości życia mieszkańców gminy Zaniemyśl, zgodnie z celami KPM 2030.
- *Wspieranie zrównoważonej mobilności na obszarach funkcjonalnych* – KPM 2030

wskazuje, że miasta powinny dążyć do integracji obszarów wiejskich z transportem miejskim, co jest zgodne z założeniami PMM, który rozwija mobilność zarówno w mieście, jak i na terenach wiejskich.

3. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju:

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

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

4. Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (PEP2040)

PEP2040 zakłada transformację energetyczną, w której transport odgrywa ważną rolę w redukcji emisji i zużycia paliw kopalnych. Przełożenia na PMM Gminy Zaniemyśl:

- *rozwój elektromobilności* – stopniowe tworzenie warunków dla ładowania pojazdów elektrycznych oraz wsparcie dla niskoemisyjnych rozwiązań flotowych (np. pojazdy gminne, transport szkolny),
- *zwiększenie efektywności energetycznej* – modernizacja infrastruktury (oświetlenie LED, inteligentne sterowanie) i promowanie mobilności aktywnej, która nie zużywa paliw,
- *redukcja emisji gazów cieplarnianych* – działania zmniejszające udział indywidualnych podróży samochodowych na krótkich dystansach oraz promujące alternatywy zbiorowe i współdzielone.

5. Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu:

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

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

w KPEiK.

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

6. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

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

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

7. Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP):

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

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

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

Poziom regionalny:

Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl pozostaje w ścisłej relacji nie tylko z

politykami i regulacjami Unii Europejskiej, lecz także z kluczowymi dokumentami strategicznymi na poziomie krajowym. Polska przyjęła szereg strategii, ustaw i programów wspierających rozwój zrównoważonego transportu, ochronę środowiska, poprawę jakości życia oraz spójność terytorialną. PMM Gminy Zaniemyśl wpisuje się w realizację tych założeń, wzmacniając działania lokalne zgodne z celami klimatycznymi, mobilnościowymi i rozwojem regionalnym państwa.

1. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030

Strategia ta wyznacza główne kierunki transformacji transportu w województwie wielkopolskim, akcentując dostępność, efektywność energetyczną i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko. W Gminie Zaniemyśl PMM wspiera realizację następujących priorytetów:

- *zwiększenie udziału transportu publicznego* – promowanie i rozwijanie połączeń autobusowych (w tym dowozów szkolnych i tras łączących sołectwa z ośrodkami usługowymi) poprawia dostępność transportową mieszkańców,
- *ograniczenie emisji z transportu* – zachęcanie do korzystania z ekologicznych form mobilności: rowerów, transportu zbiorowego, pojazdów niskoemisyjnych/elektrycznych,
- *rozwój infrastruktury intermodalnej* – wprowadzanie rozwiązań typu Park & Ride / Bike & Ride oraz lepsza integracja podróży między różnymi środkami transportu w relacjach lokalnych i ponadlokalnych.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

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

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

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

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski (FEW) 2021–2027 to regionalny program operacyjny,

który stanowi kluczowy mechanizm finansowania projektów rozwojowych w regionie. Główne obszary wsparcia tego programu, które mogą być powiązane z realizacją PMM w gminie Zaniemyśl, obejmują:

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

4. Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego

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

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

Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl znajduje się w ścisłym powiązaniu z politykami i dokumentami strategicznymi województwa wielkopolskiego. PMM wspiera realizację regionalnych celów dotyczących zrównoważonego rozwoju transportu, ochrony

środowiska oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Dzięki temu gmina Zaniemyśl może skutecznie wprowadzać lokalne działania, które są spójne z wizją rozwoju całego regionu, jednocześnie korzystając z regionalnych programów wsparcia finansowego i technicznego.

Poziom lokalny:

Strategia Rozwoju Gminy Zaniemyśl 2030+ wyznacza nadrzędne ramy działań samorządu na rzecz podnoszenia jakości życia, ochrony zasobów środowiskowych i zrównoważonego rozwoju przestrzennego gminy. Dokument wskazuje, że realizowane programy i projekty sektorowe – w tym dotyczące transportu i mobilności – powinny przyczyniać się do długofalowego, zrównoważonego rozwoju lokalnego. PMM stanowi więc narzędzie operacyjne wspierające wdrażanie celów strategicznych gminy w obszarze dostępności, środowiska i atrakcyjności zamieszkania.

Powiązanie z wizją i misją rozwoju. Wizja „**Gmina Zaniemyśl – zielona wyspa w sąsiedztwie Poznania**” akcentuje walory przyrodnicze, rekreacyjne oraz dobrą dostępność komunikacyjną do większych ośrodków (Środa Wlkp., Poznań). PMM przekłada te aspiracje na konkretne działania mobilnościowe: bezpieczeństwo i komfort dojazdów, przyjazne środowisku rozwiązania transportowe oraz obsługę ruchu rekreacyjnego do jezior i Wyspy Edwarda.

Związek z hierarchią funkcji gminy (mieszkaniowa – turystyczna – usługowa – rolnicza – produkcyjna). Sprawny, wielokanałowy system mobilności (dowozy mieszkańców, obsługa ruchu turystycznego, dojazdy do usług, transport rolniczy i gospodarczy) jest niezbędny do utrzymania i równoważenia tych funkcji. PMM uwzględnia sezonowość i rozproszenie zabudowy, co wspiera priorytety rozwojowe wskazane w strategii gminnej.

Cel I – Gmina przyjazna mieszkańcom i zachęcająca do wypoczynku. Strategia Rozwoju podkreśla rozwój usług publicznych, turystyki i poprawę jakości przestrzeni wypoczynkowych. Rozwiązania PMM – bezpieczne dojścia i trasy rowerowe do jezior, integracja połączeń z atrakcjami (np. Wyspa Edwarda, wydarzenia sezonowe), poprawa dostępności komunikacyjnej infrastruktury rekreacyjnej – bezpośrednio wspierają realizację tego celu.

Cel II – Gmina przyjazna dla środowiska. Dokument gminny akcentuje poprawę stanu wód, powietrza, retencję, ochronę krajobrazu i podnoszenie świadomości ekologicznej. PMM wzmacnia te kierunki, ograniczając presję transportu spalinowego, promując mobilność aktywną oraz planując rozwiązania niskoemisyjne (np. integracja z transportem publicznym, infrastruktura rowerowa zamiast krótkich przejazdów samochodem).

Cel III – Gmina Zaniemyśl dobrze dostępna. Strategia Rozwoju przewiduje m.in. budowę i utwardzanie dróg i chodników, rozwój sieci dróg rowerowych, modernizację oświetlenia, rozwój komunikacji publicznej, współpracę nad infrastrukturą Średzkiej Kolei Powiatowej oraz

działania na rzecz obwodnicy Zaniemyśla. Wszystkie te elementy są rdzeniem PMM i tworzą bazę do planowania zintegrowanych, bezpiecznych i efektywnych rozwiązań mobilnościowych w skali całej gminy.

Kluczowe wyzwania a priorytety PMM. W Strategii Rozwoju zidentyfikowano m.in. brak obwodnicy, zły stan dróg lokalnych, niedostatek ścieżek rowerowych, presję na środowisko w strefie jezior oraz rosnące obciążenie ruchem przez DW 432. PMM adresuje te problemy poprzez pakiet działań: poprawę bezpieczeństwa w istniejącej sieci, rozwój tras rowerowych i pieszych, zarządzanie ruchem sezonowym, integrację z transportem zbiorowym i poszukiwanie rozwiązań omijających zwartą zabudowę.

Wspólna logika wdrażania i monitoringu. Strategia Rozwoju podkreśla rolę wskaźników, monitoringu i raportów okresowych w ocenie postępu. PMM przyjmuje tę logikę – zakładając, że dane o natężeniu ruchu, liczbie pasażerów, emisjach oraz dostępności infrastruktury staną się elementem wspólnego systemu monitorowania realizacji celów rozwojowych gminy.

2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

Plan mobilności miejskiej został opracowany dla obszaru funkcjonalnego, który pokrywa swoim zasięgiem obszar gminy Zaniemyśl. Rdzeniem obszaru funkcjonalnego jest Zaniemyśl, będące siedzibą władz gminy.

Gmina Zaniemyśl leży w województwie wielkopolskim, w powiecie średzkim. Graniczy z pięcioma gminami: Kórnik (pn.-zach.), Środa Wielkopolska (pn.-wsch.), Krzykosy (wsch.), Książ Wielkopolski (południe) oraz Śrem (pd.-zach.). Jest gminą miejsko-wiejską z siedzibą władz w Zaniemyślu (Rysunek 2.1.).

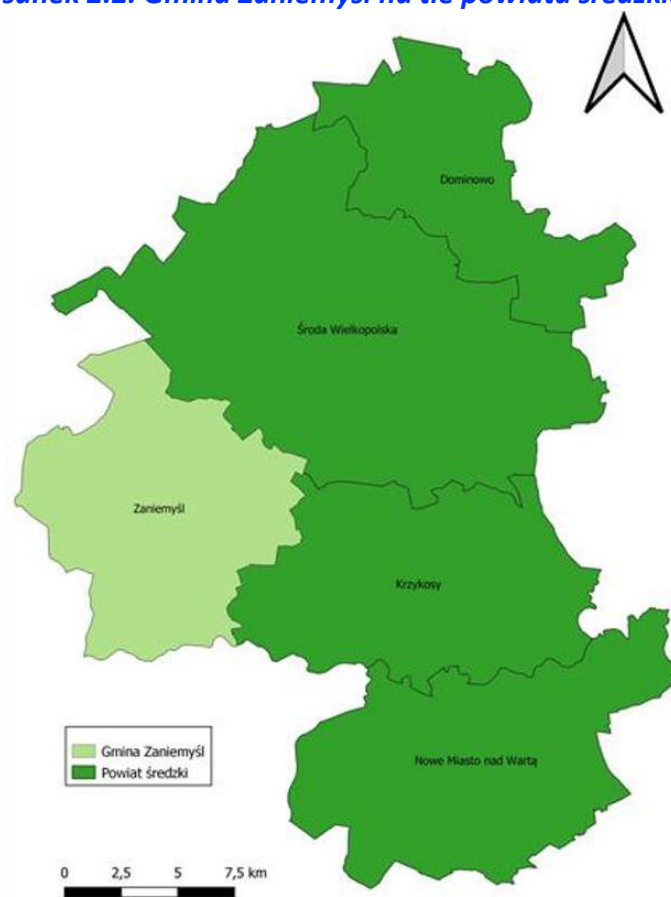
Rysunek 2.1. Gmina Zaniemyśl wraz z głównymi miejscowościami



Źródło: <https://zaniemysl.e-mapa.net>

Gmina Zaniemyśl do końca 2024 roku była gminą wiejską. Zajmuje powierzchnię 106,55 km² a w jej granicach mieściło się 18 sołectw. Liczba mieszkańców wynosi 6 786 (stan na koniec 2024 roku) osób. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2024 roku w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany siedziby władz gminy z dniem 1 stycznia 2025 roku Zaniemyśl odzyskał prawa miejskie. W związku z tą zmianą od 1 stycznia 2025 roku Gmina Zaniemyśl jest gminą miejsko-wiejską i w jej skład wchodzi 17 sołectw (Jeziory Małe, Jeziory Wielkie, Bożydar, Śnieciska, Jaszkowo, Pigłowice, Płaczki, Brzostek, Czarnotki, Lubonieczek, Mądre, Zwola, Polwica, Winna, Kępa Wielka, Luboniec, Polesie) (Rysunek 2.2).

Rysunek 2.2. Gmina Zaniemyśl na tle powiatu średzkiego



Źródło: Na podstawie danych Urzędu Miasta i Gminy

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Gmina Zaniemyśl położona jest w centralnej części województwa wielkopolskiego, w powiecie średzkim; siedzibą władz samorządowych jest miasto Zaniemyśl. Jednostka obejmuje 17 sołectw (łącznie 29 miejscowości) i zajmuje powierzchnię ok. 106,55 km². Obszar gminy rozwija się w atrakcyjnym krajobrazowo układzie rynny jeziornej i terenów leśnych, z kluczowymi akcentami wodnymi: Jeziorem Raczyńskim (z Wyspą Edwarda) oraz

Jeziorami Wielkim i Małym, które wraz z dziedzictwem hrabiego Edwarda Raczyńskiego tworzą rozpoznawalną markę turystyczną gminy. Dodatkową atrakcją, cenioną zwłaszcza w sezonie letnim, jest zabytkowa Średzka Kolej Powiatowa (kolejka wąskotorowa), obsługująca przejazdy turystyczne do Zaniemyśla. Walory przyrodniczo-kulturowe – jeziora, lasy, historia i tradycje wypoczynku – budują potencjał rozwoju rekreacji i turystyki weekendowej w skali ponadlokalnej.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 432, zapewniająca powiązania z siecią dróg regionalnych, a położenie na skraju Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego sprzyja dojazdowi do większych ośrodków. Codzienną mobilność mieszkańców wspierają liczne linie komunikacji autobusowej łączące Zaniemyśl m.in. ze Środą Wielkopolską, Śremem, Kórnikiem i Poznaniem; dobre skomunikowanie z obszarem metropolitalnym podkreślane jest również w wizji rozwoju gminy.

Teren gminy leży na styku makroregionów Pradoliny Warciańsko-Odrzańskiej i Pojezierza Wielkopolskiego, obejmując m.in. fragmenty Równiny Wrzesińskiej oraz Kotliny Śremskiej; pomimo niewielkich deniwelacji rzeźba jest lokalnie zróżnicowana (jeziorne rynny, tarasy piaszczyste, pola uprawne). Struktura użytkowania ziemi ma charakter rolniczo-leśny: grunty orne stanowią ponad połowę powierzchni, a lasy i grunty leśne około jednej czwartej arealu. Gleby są zróżnicowane i w dużej części cechują się odczynem kwaśnym; dominują klasy średnie i słabsze (IV–V) z udziałem lepszych gleb klasy III w wybranych lokalizacjach. Mimo przeciętnych warunków glebowych rolnictwo pozostaje ważną gałęzią lokalnej gospodarki, czemu sprzyja wysoka kultura rolna i właściwe praktyki nawożenia.

Demografia

Liczba mieszkańców gminy Zaniemyśl na dzień 31 grudnia 2024 roku wyniosła 6.786 (Tabela 2.1.).

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców w 2024 roku (ewidencja gminna)

Miejscowość	Meldunek stały	Meldunek czasowy	Ogółem
Bożydar	91		91
Brzostek	65		65
Czarnotki	231	1	232
Dębice	37		37
Dobroczyn	21		21
Doliwiec Leśny	34		34
Jaszkowo	228		228

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Jeziory Małe	382	2	384
Jeziory Wielkie	339	9	348
Kępa Mała	61		61
Kępa Wielka	54		54
Luboniec	75		75
Lubonieczek	448	6	454
Łękno	536	10	546
Majdany	25	2	27
Mądre	49		49
Pigłowice	218		218
Płaczki	39		39
Polesie	94		94
Polwica	224	4	228
Polwica-Huby	25		25
Potachy	20		20
Śnieciska	417	2	419
Winna	70		70
Wyszakowo	41		41
Wyszakowskie Huby	33		33
Zaniemyśl	2.447	39	2.486
Zwola	402	5	407
Razem	6.706	80	6.786

Źródło: dane Urzędu Miasta i Gminy Zaniemyśl

Zgodnie z ewidencją GUS, w roku 2024 w gminie Zaniemyśl odnotowano dodatni przyrost naturalny: 14 osób (łącznie -32 osoby w latach 2020-2024), saldo migracji wewnętrznych 40 osób w 2024 roku (+73 w latach 2020-2024) oraz saldo migracji zewnętrznych 6 w roku 2024 (9 w latach 2020-2024).

Ludność gminy nie zmieniła się znacznie na przestrzeni lat – na koniec grudnia 2020 roku liczba ludności wynosiła 6.822 osób, a na koniec 2024 roku 6.786 osób (spadek o 36 osób).

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Według danych dla obszaru gminy Zaniemyśl, w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na koniec roku 2024 figurowało 889 podmiotów, liczba podmiotów stopniowo rośnie (Tabela 2.2.). W strukturze podmiotów gospodarczych dominują podmioty związane z budownictwem oraz handlem hurtowym.

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

Sekcja	2020	2022	2024
Sekcja A – Rolnictwo, Leśnictwo, Łowiectwo i Rybactwo	35	36	37
Sekcja B – Górnictwo i wydobywanie	2	2	2
Sekcja C – Przetwórstwo przemysłowe	85	86	91
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	1	1	2
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	4	4	6
Sekcja F – Budownictwo	115	124	148
Sekcja G – Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	147	155	157
Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	44	50	45
Sekcja I – Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	16	21	23
Sekcja J – Informacja i komunikacja	22	30	32
Sekcja K – Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	11	14	15
Sekcja L – Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	35	37	37
Sekcja M – Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	54	62	77
Sekcja N – Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	34	33	37
Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	6	6	6
Sekcja P – Edukacja	25	27	26
Sekcja Q – Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	34	34	36
Sekcja R – Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	10	12	16
Sekcja S i T – Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	72	86	93
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0
RAZEM	752	822	889

Źródło: GUS, BDL, 2025

Na dzień 31.12.2024 r. zarejestrowanych było 135 osób bezrobotnych. Rok wcześniej, na dzień 31.12.2023 r. liczba bezrobotnych wynosiła 147. Biorąc pod uwagę wiek osób bezrobotnych największą grupę stanowiły osoby w wieku do 30 lat – 38 osób oraz osoby powyżej 50 roku życia – także 38 osób (dane BDL).

Z danych przekazanych przez Powiatowy Urząd Pracy w Środzie Wielkopolskiej wynika, iż w roku 2024 stopa bezrobocia (liczona jako wskaźnik liczby bezrobotnych do czynnych zawodowo) wynosiła (stan na 31.12.2024 r.):

- w kraju 5,1 %,
- w województwie wielkopolskim 3,0 %,
- w powiecie średzkim 5,6 %.

Organizacje pozarządowe związane z mobilnością - BRAK

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

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

Wyniki analizy kluczowych interesariuszy zestawiono w Tabeli 2.3

Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do PMM	Uwagi
Mieszkańcy miasta Zaniemyśl	Bezpieczne chodniki, przejścia i uspokojony ruch w centrum; krótkie, częste połączenia z sołectwami i Środą Wlkp.; parkingi buforowe w sezonie jeziornym.	Opinie dot. układu ulicznego, stref parkowania, organizacji ruchu sezonowego; udział w konsultacjach.	Gęstsza zabudowa i ruch turystyczny generują konflikty przestrzenne; kluczowi dla akceptacji ograniczeń ruchu aut.
Mieszkańcy sołectw (obszar wiejski)	Dostęp do transportu publicznego i szkolnego; bezpieczne trasy pieszo-rowerowe do przystanków, szkół i jezior; drogi utrzymane zimą; miejsca przesiadek.	Lokalna wiedza o potrzebach dojazdowych, trasach rolniczych i sezonowych; gotowość do pilotaży transportu na żądanie.	Rozproszona zabudowa - wyzwanie kosztowe; różne potrzeby w dni robocze i w weekendy rekreacyjne.

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Turyści, właściciele domków letniskowych, działkowcy	Dojazd sezonowy do jezior (Jezioro Raczyńskie, Jezioro Wielkie, Jezioro Małe), parkowanie krótkotrwałe, ścieżki rekreacyjne; informacja turystyczna transportowa.	Dane o sezonowych potokach; opłaty parkingowe / biletowe wspierające infrastrukturę; promocja mobilności bez auta.	Silna sezonowość generuje szczyty natężenia ruchu; okazja do wdrożeń transportu wahadłowego weekendowego.
Lokalne władze (Gmina Zaniemyśl – burmistrz, rada miejska)	Zrównoważony rozwój, spójność z dokumentami gminnymi, efektywne wydatki; poprawa atrakcyjności i wizerunku „gminy jezior”.	Finansowanie, uchwały, regulacje lokalne (strefy prędkości, parkowanie); integracja inwestycji drogowych, pieszo-rowerowych i środowiskowych.	Odpowiedzialni za wdrożenie PMM i koordynację z powiatem/województwem.
Powiat Średzki / Zarząd Dróg Powiatowych + Województwo Wielkopolskie (ZDW)	Sprawny, bezpieczny układ sieci ponadlokalnej (DW 432); koordynacja remontów i ruchu ciężkiego; spójność standardów.	Inwestycje drogowe wyższego szczebla; uzgodnienia organizacji ruchu; współfinansowanie węzłów P&R.	Kluczowi dla projektów na drogach powiatowych/wojewódzkich i integracji z siecią regionalną.
Przewoźnicy i operatorzy transportu (autobusowi, Średzka Kolej Powiatowa, transport szkolny, potencjalny transport na żądanie)	Rentowność / przewidywalne rozkłady; odpowiednia infrastruktura przystankowa; informacja pasażerska.	Dane eksploatacyjne, planowanie linii, świadczenie usług; pilotaże elastycznego transportu.	Bezpośredni wykonawcy usług mobilności; mogą łączyć ruch codzienny z turystycznym.
Przedsiębiorstwa lokalne i sektory gospodarcze (usługi turystyczne, handel, drobna wytwórczość, rolnictwo)	Dostępność dla klientów i dostaw; miejsca postojowe dla dostaw i maszyn rolniczych; dobre drogi do pól i magazynów.	Informacja o potrzebach logistycznych; partnerstwa przy budowie parkingów, stacji ładowania; sponsoring działań edukacyjnych.	Korzystają z poprawy dostępności; mogą wspierać transport pracowniczy lub sezonowy.
Organizacje pozarządowe / grupy społeczne (eko, senioralne, rowerowe, straże OSP)	Ochrona jezior i lasów; wspieranie mobilności aktywnej; dostępność dla grup wrażliwych.	Edukacja, kampanie, wolontariat przy wydarzeniach mobilnościowych; monitoring barier.	Ważni pośrednicy między mieszkańcami a samorządem; pomoc w promowaniu alternatyw dla auta.

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Szkoły, przedszkola, placówki oświatowe	Bezpieczne dojścia i dojazdy; dogodne rozkłady dowozów szkolnych; edukacja mobilnościowa dzieci.	Dane o trasach uczniów; udział w programach „bezpieczna droga do szkoły”; kampanie rowerowe.	Kształtują nawyki przyszłych użytkowników transportu; wysoka wrażliwość na bezpieczeństwo.
Seniorzy i osoby o ograniczonej mobilności (w tym osoby z niepełnosprawnościami)	Transport drzwi-drzwi, niskopodłogowe pojazdy, krótkie dojścia do przystanków, czytelna informacja.	Testowanie dostępności; konsultacje projektów przystanków i chodników.	Grupa rosnąca demograficznie; konieczność uwzględnienia w projektowaniu uniwersalnym.
Ekspertki, doradcy, uczelnie, instytuty	Dane, możliwość wdrażania pilotaży, rozwój kompetencji.	Analizy techniczne, modelowanie ruchu, oceny środowiskowe.	Zapewniają wykonalność techniczną i zgodność z politykami UE/kraju.
Inwestorzy zewnętrzni / deweloperzy / partnerzy PPP	Przewidywalne zasady zagospodarowania i dostępności; dobra ekspozycja lokalizacji.	Kapitał na infrastrukturę (np. parkingi, ładowarki), projekty mieszkaniowe przy sieciach mobilności.	Wpływ na wzorce podróży (nowe osiedla); wymagają koordynacji z PMM.
Sponsorzy, fundacje, sektor prywatny CSR	Poprawa wizerunku, działania proekologiczne i prospołeczne.	Finansowanie miękkich działań (edukacja, kampanie rowerowe, stojaki); wsparcie wydarzeń.	Dodatkowe źródło środków poza budżetem gminy.

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowe wyjaśnienia w zakresie identyfikacji interesariuszy Planu przedstawiono poniżej:

1. Mieszkańcy gminy (miasto Zaniemyśl i sołectwa)

To główni beneficjenci PMM. Różnorodność potrzeb jest wyjątkowo duża: mieszkańcy części miejskiej oczekują uspokojenia ruchu, bezpiecznych przejść i rozwiązań parkingowych w sezonie turystycznym; mieszkańcy rozproszonych sołectw potrzebują niezawodnych dojazdów autobusowych, dowozów szkolnych i bezpiecznych tras pieszo-rowerowych do przystanków, szkół i jezior. Rodziny z dziećmi akcentują chodniki i łączniki rowerowe, seniorzy – krótkie dojścia i wiaty przystankowe, a młodzież chętnie korzysta z form mikromobilności (rowery, hulajnogi) pod warunkiem istnienia infrastruktury. Zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa mobilności aktywnej może ograniczyć zależność od samochodu i wesprzeć cele zdrowotne oraz środowiskowe gminy.

2. Lokalne władze

Samorząd odpowiada za przygotowanie, finansowanie i wdrażanie PMM oraz za spójność działań z wizją „zielonej” gminy oferującej dobre warunki zamieszkania, pracy i wypoczynku. Władze muszą równoważyć oczekiwania mieszkańców miasta, sołectw i użytkowników sezonowych przy ograniczonych zasobach finansowych, a także koordynować inwestycje z powiatem i województwem (np. DW 432, planowana S11). Skuteczna komunikacja społeczna i partnerskie podejście międzysektorowe są podkreślane w dokumentach strategicznych gminy jako warunek powodzenia działań mobilnościowych.

3. Przedsiębiorstwa lokalne

Dla firm usługowych, turystycznych, handlowych, przetwórczych i rolniczych kluczowe są sprawne dojazdy klientów, dostępność dostaw oraz odpowiednie miejsca postojowe (także dla sprzętu rolniczego). Rozwój infrastruktury mobilności – w tym tras pieszo-rowerowych do miejsc wypoczynku i modernizowanych dróg lokalnych – poprawia warunki prowadzenia działalności. Rejestrowany w ostatnich latach wzrost liczby podmiotów gospodarczych wskazuje na rosnący potencjał współpracy sektora prywatnego przy wdrażaniu rozwiązań mobilnościowych i proekologicznych.

4. Dostawcy usług transportowych

Operatorzy autobusowi, przewoźnicy szkolni, potencjalne usługi transportu na żądanie oraz turystyczna Średzka Kolej Powiatowa tworzą podstawę systemu mobilności publicznej w gminie. Ich doświadczenie w planowaniu tras i elastycznych rozkładów – szczególnie ważne w sezonach wzmożonego ruchu nad jeziorami – jest niezbędne dla integracji połączeń między Zaniemyślem, sołectwami i ośrodkami zewnętrznymi. Współpraca z samorządem i koordynacja z siecią dróg wyższego rzędu (DW 432, planowana S11) pozwoli budować spójny, przesiadkowy system usług.

5. Organizacje pozarządowe i grupy społeczne

Lokalne stowarzyszenia ekologiczne, grupy mieszkańców, inicjatywy rowerowe, koła seniorów czy OSP mogą pełnić rolę łącznika między społecznością a samorządem. W dokumentach gminnych akcentuje się znaczenie postaw proekologicznych, edukacji i wydarzeń plenerowych (rajdy rowerowe, pikniki ekologiczne) – to naturalna przestrzeń działania NGO i wolontariuszy. Ich zaangażowanie wzmacnia społeczną akceptację rozwiązań ograniczających ruch samochodowy i promujących mobilność aktywną.

6. Szkoły i instytucje edukacyjne

Bezpieczeństwo dojść i dojazdów uczniów (chodniki, przejścia, dowozy) to jeden z najczęściej zgłaszanych priorytetów w gminach o rozproszonej zabudowie. Zaniemyśl dysponuje siecią

szkół i przedszkoli rozlokowanych w kilku miejscowościach; ich codzienne potrzeby przewozowe są dobrym źródłem danych do planowania tras autobusowych i infrastruktury pieszo-rowerowej. Placówki oświatowe mogą też pełnić rolę centrów edukacji mobilnościowej i proekologicznej w ramach lokalnych programów i wydarzeń.

7. Eksperci i doradcy

Skuteczne wdrażanie PMM na obszarze miejsko-wiejskim wymaga wsparcia specjalistów od transportu, planowania przestrzennego, środowiska i finansowania projektów. W dokumentach gminnych podkreśla się, że wiele wyzwań przekracza możliwości pojedynczego samorządu i wymaga współdziałania oraz fachowych analiz (m.in. wpływ ruchu turystycznego, ochrona rynny jeziornej, gospodarka niskoemisyjna). Eksperskie wsparcie ułatwia też powiązanie lokalnych działań z programami krajowymi i unijnymi.

8. Inwestorzy i sponsorzy

Realizacja infrastruktury mobilności – dróg, tras pieszo-rowerowych, węzłów przesiadkowych, infrastruktury ładowania – często wymaga montażu finansowego łączącego środki gminne, powiatowe, wojewódzkie, fundusze UE oraz wkład prywatny. Projekty partnerskie już przewidziane w dokumentach terytorialnych (np. odcinki Zaniemyśl–Jezioro Wielkie, Zaniemyśl–Kępa Wielka, Słupia Wielka–Zaniemyśl) pokazują, że współpraca zewnętrzna jest realnym narzędziem rozwoju zrównoważonej mobilności. Programy środowiskowe i edukacyjne gminy również zakładają możliwość wsparcia zewnętrznego.

Sukces Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl zależy od ścisłej współpracy wszystkich wymienionych grup. Mieszkańcy (miasto i sołectwa), samorząd lokalny, sektor prywatny, przewoźnicy, organizacje społeczne, szkoły, eksperci oraz partnerzy finansowi muszą wspólnie pracować nad poprawą dostępności i bezpieczeństwa, ograniczaniem presji transportu na środowisko rynny jeziornej oraz rozwijaniem mobilności aktywnej i niskoemisyjnej. Integracja z siecią regionalną (Środa Wlkp., Poznań, DW 432, planowana S11, kolejka wąskotorowa) oraz konsekwentne działania proekologiczne wskazane w dokumentach gminnych i partnerskich będą kluczowe dla realizacji wizji zrównoważonej, przyjaznej i atrakcyjnej mobilnie gminy.

2.3.2. Sposób organizowania konsultacji społecznych

Organizowanie konsultacji społecznych stanowi kluczowy element w procesie planowania mobilności miejskiej. Odpowiednio przeprowadzone konsultacje umożliwiają zrozumienie potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz pozyskanie cennych opinii, które mogą znacząco wpłynąć na jakość i efektywność końcowego Planu. Proces ten można podzielić na dwa główne

etapy: badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz konsultacje samego Planu mobilności.

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

Pierwszy etap procesu konsultacyjnego polegał na przeprowadzeniu szczegółowego badania nawyków komunikacyjnych mieszkańców. W tym celu został przygotowany kwestionariusz, który zawierał pytania dotyczące różnych aspektów codziennych podróży mieszkańców. Kwestionariusz obejmował tematy takie jak częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, preferencje transportowe, doświadczenia z podróżowaniem w obrębie gminy oraz opinie na temat ewentualnych ulepszeń w systemie transportowym. Ankieta była dostępna w formie cyfrowej, udostępniana poprzez media społecznościowe i stronę internetową gminy. Dzięki temu zapewniono szeroki dostęp do badania, umożliwiając mieszkańcom wygodny sposób udziału w konsultacjach.

2. Konsultacje Planu mobilności miejskiej

Po zebraniu i analizie danych z kwestionariuszy, głównym interesariuszom przedstawiono wstępny Plan mobilności miejskiej. Mieli możliwość zapoznania się z dokumentem oraz zgłoszenia swoich uwag i sugestii.

Proces konsultacji społecznych realizowany poprzez badanie ankietowe umożliwił aktywny udział kluczowych interesariuszy w kształtowaniu planu mobilności miejskiej, co wpłynęło na jego dostosowanie do realnych potrzeb i oczekiwań społeczności lokalnej. Wprowadzane zmiany i ulepszenia w planie są efektem rzetelnej analizy opinii mieszkańców, co przyczyniło się do zwiększenia akceptacji PMM oraz jego skuteczności w rozwiązywaniu problemów związanych z mobilnością miejską.

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

Ocena uwarunkowań transportowych obszaru Gminy Zaniemyśl jest procesem kompleksowej analizy istniejącej infrastruktury transportowej, uwzględniającą wszystkie środki transportu dostępne w gminie. Analiza uwarunkowań objęta:

1. Stan infrastruktury drogowej:

Głównym elementem układu drogowego gminy jest **droga wojewódzka nr 432** (Leszno–Śrem–Środa Wlkp.–DK15), przebiegająca przez śródmiejski obszar Zaniemyśla. Jej rola tranzytowo-regionalna koliduje z funkcją lokalnego centrum usługowego i rekreacyjnego: zwarta,

poprzeczna względem trasy zabudowa, sąsiedztwo jezior, cenny użytek ekologiczny oraz ograniczona przestrzeń uliczna sprawiają, że przejazd przez miejscowość jest utrudniony i obciążony ryzykiem środowiskowym. Koncepcja obwodnicy Zaniemyśla na przebiegu DW 432 pozostaje nierozwiązanym, lecz strategicznie wskazywanym zadaniem – jej realizacja wymagać będzie wrażliwego podejścia przyrodniczego i przestrzennego.

Rozwój sieci wyższego rzędu w otoczeniu gminy – w szczególności planowana droga ekspresowa S11 z węzłem „Środa Południe” w pobliżu północno-wschodnich krańców gminy – może znacząco poprawić dostępność zewnętrzną, ale jednocześnie zwiększyć obciążenie ruchem na DW 432, wzmacniając konieczność rozwiązania przejazdu przez miasto i strefy rekreacyjne.

Układ uzupełniający tworzą drogi powiatowe i gminne o łącznej długości ok. 169,39 km, których stan techniczny jest zróżnicowany; liczne odcinki wymagają modernizacji nawierzchni i poprawy odwodnienia, co ma znaczenie zarówno dla komfortu podróży, jak i ograniczania hałasu oraz pylenia wtórnego. Potrzeba systematycznej przebudowy dróg lokalnych wskazywana jest w dokumentach środowiskowych gminy jako jeden z kluczowych kierunków poprawy warunków życia i jakości środowiska akustycznego.

Wewnętrzna mobilność niskoemisyjna hamowana jest przez bardzo skromną sieć infrastruktury rowerowej (ok. 2,4 km). Rozbudowa ciągów pieszo-rowerowych łączących Zaniemyśl z Jeziorami (Łękno, Jezioro Małe, Jezioro Wielkie) oraz kluczowymi sołectwami została wskazana jako potrzeba rozwojowa partnerstwa terytorialnego i gminy.

2. Natężenie ruchu – pomiary ruchu

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

Źródła danych i metodologia

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

Charakterystyka natężenia ruchu na głównych drogach.

Układ drogowy Zaniemyśla obejmuje jedną ważną drogę wojewódzką (DW432) i gęstą sieć dróg powiatowych i gminnych. Przez teren gminy Zaniemyśl nie przebiega żadna droga krajowa – najbliższa jest na północny wschód – DK11. Warto spojrzeć na natężenie ruchu na tej drodze w okolicy Środy Wielkopolskiej, gdyż wpływa to na ruch na drodze wojewódzkiej DW432 (Tabela 2.4.).

Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drodze krajowej DK11 w pobliżu Środy Wielkopolskiej (pomiar 2020/2021)

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe (różne)
90909	DK11	8,757	Środa Wlkp. /ul. Zaniemska (DW432)/ - Miąskowo /DK15/	20412	14317	5940
90910	DK11	3,368	Środa Wlkp. /Obwodnica: ul. Kórnicka – ul. Zaniemska (DW432)	15561	10233	5232

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Droga wojewódzka DW432 będąca głównym elementem układu drogowego gminy Zaniemyśl generuje mniejsze, ale także znaczące dla tej kategorii drogi potoki – 4714 poj./dobę (Tabela 2.5.). Dane wskazują na umiarkowane natężenie w skali wojewódzkiej, lecz w warunkach zwartej zabudowy i ruchu mieszanego (piesi, rowerzyści, tranzyt, dojazdy lokalne) potoki te generują istotne oddziaływania środowiskowe i bezpieczeństwa.

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

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
30181	DW432	18,595	Śrem-Środa Wlkp. /DW432/	4714	3426	1203

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Natężenie na drogach powiatowych i gminnych

Choć brak jednolitych, bieżących pomiarów SDRR dla całej sieci lokalnej, dane stanu technicznego dróg powiatowych oraz oceny środowiskowe wskazują na znaczne zróżnicowanie obciążeń: wyższe potoki na dojazdach do Zaniemyśla, Środy Wlkp. i stref rekreacyjnych; niższe na odcinkach rolniczych i leśnych.

Transport szkolny i publiczny – znaczenie dla natężenia

Codziennie dowozy dzieci realizowane na czterech trasach obejmują większość sołectw (m.in. Potachy–Kępa Wielka–Zwola–Zaniemyśl; Polwica–Huby–Jeziorskie Huby; Jezioro Wielkie/Małe–Łęknio; Brzostek–Czarnotki–Lubonieczek–Łęknio, Polesie-Zaniemyśl-Lubonieczek-Płaczki-Piętłowice, Zaniemyśl-Lubonieczek-Czarnotki-Brzostek-Piętłowice)), co generuje powtarzalne potoki w porannych i popołudniowych szczytach szkolnych. Włączenie tych

przewozów w zintegrowany plan mobilności (np. otwarte kursy dla mieszkańców) mogłoby ograniczyć ruch samochodowy..

Gmina obsługiwana jest przez linie autobusowe 560 i 561 (Poznań Rondo Rataje – Zaniemyśl, warianty przez Błażejewko lub Prusinowo, z wybranymi wjazdami przez Kórnik oraz Robakowo/Żernicka), linię 580 (Kórnik-Jeziory Wielkie), jak również linie 18, 19, 25 i 26 (Zaniemyśl-Środa Wielkopolska) i nr 17 (Zaniemyśl-Śrem). Regularne kursy w dni robocze i świąteczne zapewniają połączenia ponadlokalne, które – przy lepszej infrastrukturze przystankowej i integracji taryfowej – mogą przejąć część ruchu samochodowego do Poznania i Kórnika.

Sieć przystanków i standard zatrzymań

Gmina formalnie określiła wykaz przystanków komunikacyjnych (uchwała nr LXIV/482/2024 Rady Gminy Zaniemyśl z 25 marca 2024 r. w sprawie zmiany uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Zaniemyśl oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków, aktualizacja wcześniejszej uchwały z 2018 r.). Dokument zawiera lokalizacje, kategorię drogi, stronę zatrzymania oraz wyposażenie (zatoka, oznakowanie D-15, wiata), co jest kluczowe przy planowaniu poprawy komfortu oczekujących i bezpieczeństwa dojeżdż. Szczególnie ważne są przystanki w Zaniemyślu (Rynek, Kościół, Szkoła, Działki) oraz na ciągu DW 432 (Pigłowice Skrzyżowanie, Brzostek Śnieciska).

Kluczowe obserwacje ogólne (lokalne obserwacje z wykorzystaniem portalu Mapy Google, lato 2025)

Zatory i spowolnienia w centrum: Tranzyt przebiega ulicami Poznańska, Średzka i Śremska; w okresach szczytu (dojazdy do pracy / szkół) oraz w weekendy letnie obserwuje się spowolnienia i lokalne korki wynikające z ograniczonego przekroju i parkowania przyulicznego.

Punkty szczególnie niebezpieczne: Przejścia dla pieszych na ul. Poznańskiej i Średzkiej w Zaniemyślu, na ul. Śremskiej w Zaniemyślu oraz na ul. Poznańskiej w Łęknie wymagają poprawy infrastrukturalnej (doświetlenie, azyle, uspokojenie, ewentualne aktywne sygnalizatory).

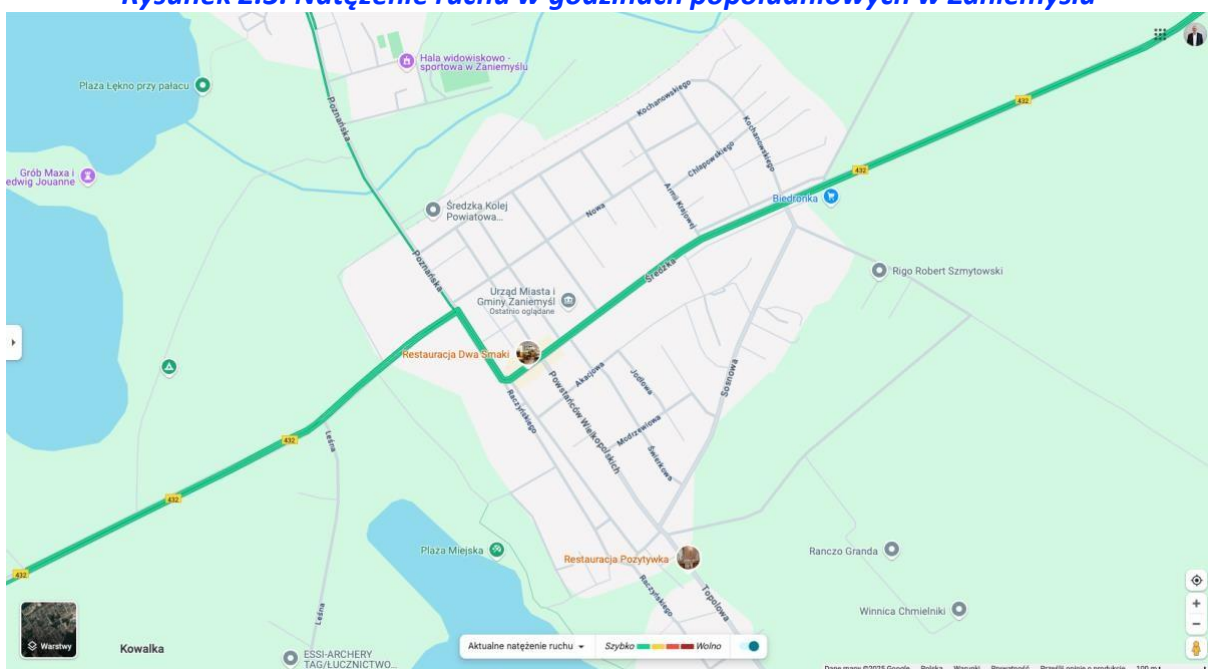
Rozproszona sieć dowozów szkolnych: Wielokierunkowe trasy obejmują mniejsze wsie , co wskazuje na znaczenie dróg gminnych i powiatowych w codziennej mobilności oraz potrzebę zachowania przejezdności zimą i w okresach roztopów.

Transport publiczny ponadlokalny: Regularne kursy linii 560/561 na trasie Poznań Rondo Rataje – Zaniemyśl (warianty przez Błażejewko / Prusinowo; wybrane wjazdy przez Kórnik, Robakowo), połączenia Zaniemyśl-Śrem oraz Zaniemyśl-Środa Wielkopolska zapewniają

bazowy szkielet połączeń do aglomeracji poznańskiej; potencjał integracji z lokalnym systemem przesiadkowym (P&R/B&R – obecnie brak) pozostaje niewykorzystany.

Stan i rozmieszczenie przystanków: Oficjalny wykaz przystanków gminnych (uchwała nr LXIV/482/2024 z dnia 25 marca 2024 r.) zawiera m.in. Zaniemyśl Rynek, Kościół, Szkoła, Działki; Pigłowice Skrzyżowanie; Brzostek Śnieciska; Śnieciska Szkoła; Łęčno; liczne lokalizacje w Jeziorach Małych i Jeziorach Wielkich. Część przystanków ma zatoki i wiaty, część wymaga doposażenia; dane te należy wykorzystać przy ustalaniu standardów obsługi i priorytetów modernizacji.

Rysunek 2.3. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w Zaniemyślu



Źródło: Mapy Google, dostęp 17.07.2025 r.

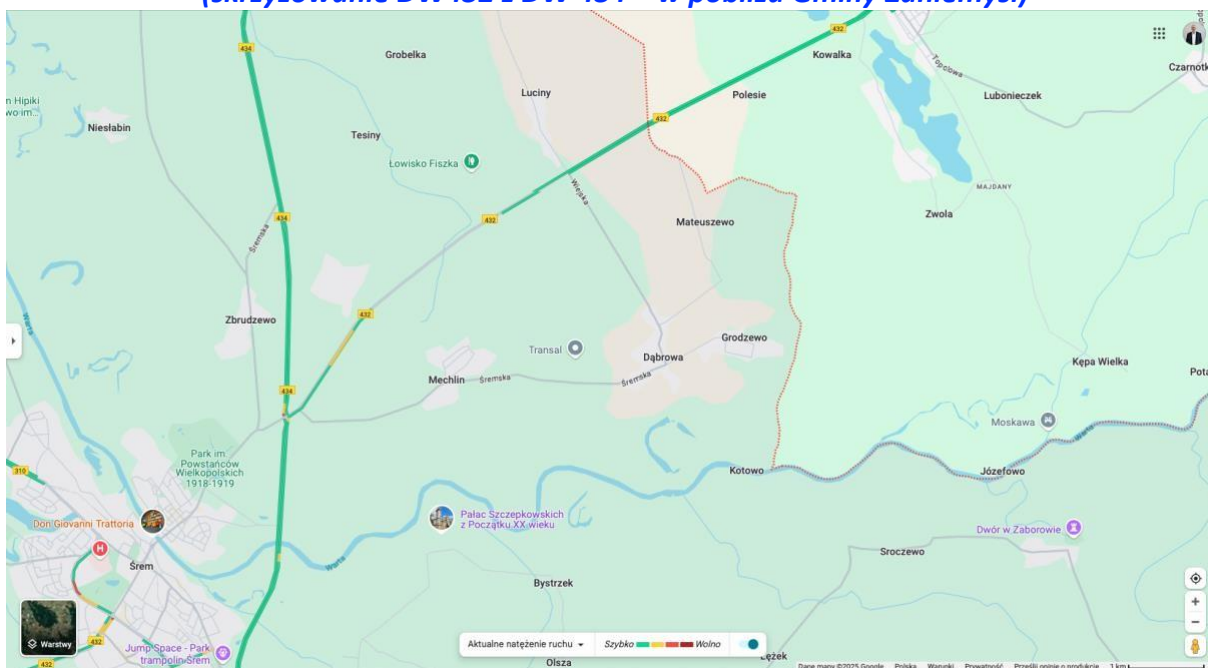
Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych na DK11 (w pobliżu Gminy Zaniemyśl – w kierunku Środy Wielkopolskiej)

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL



Źródło: Mapy Google, dostęp 17.07.2025 r.

Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w kierunku Śremu (skrzyżowanie DW432 z DW 434 – w pobliżu Gminy Zaniemyśl)



Źródło: Mapy google, dostęp 17.07.2025

Jak wynika z analizy, na terenie gminy Zaniemyśl ruch jest płynny, zatory tworzą się na DW432 przy połączeniach z DK11 (w okolicy Środy Wielkopolskiej) oraz DW434 (w okolicy Śremu). Ma to znaczenie dla regionalnych połączeń gminy.

Wnioski i rekomendacje planistyczne

Analiza układu transportowego Zaniemyśla i okolicznych sołectw wskazuje na punktowe przeciążenia ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 przechodzącej przez śródmiejski obszar, narastający ruch regionalno-tranzytowy (szczególnie w relacjach Śrem–Środa Wlkp., prognozowany wzrost po uruchomieniu S11) oraz sezonowe spiętrzenia związane z dojazdami nad jeziora (Raczyńskie, Jezioro Wielkie/Małe, Wyspa Edwarda). W kontekście zrównoważonej mobilności kluczowym wyzwaniem jest jednocześnie ograniczenie uciążliwości tranzytu, podniesienie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz utrzymanie dobrej dostępności dla mieszkańców i ruchu turystycznego.

W perspektywie strategicznej należy rozważyć wyprowadzenie części ruchu ciężkiego i przelotowego poza zwarte centrum – rekomenduje się kontynuowanie prac koncepcyjnych nad obwodnicą / obejściem Zaniemyśla w ciągu DW 432, projektowaną w ścisłej korelacji z ochroną rynny jeziornej i obszarów cennych przyrodniczo. Do czasu realizacji obejścia priorytetem powinno być uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa na przebiegu miejskim (ulice Poznańska–Średzka–Śremska) oraz w Łęknie: doświetlenia i azyle na przejściach dla pieszych, redukcje prędkości, lokalne zatoki i uporządkowanie parkowania sezonowego. Równolegle wskazane jest etapowe rozwijanie alternatyw dla podróży samochodem: ciągłe trasy pieszo-rowerowe do jezior i szkół, doposażenie przystanków linii 560/561, 580, 18, 19, 25, 26, 17 i dowozów szkolnych, parkingi buforowe (P&R/B&R) na wlotach do miejsc rekreacyjnych, a także integracja rozkładów z transportem turystycznym (Średzka Kolej Powiatowa).

Aby zwiększyć przepustowość i bezpieczeństwo bez kosztownych przebudów przekrojów, zaleca się wdrażanie skalowalnych elementów Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) dostosowanych do warunków gminy: aktywne przejścia dla pieszych na DW 432, czujniki natężenia z informacją o czasie przejazdu w sezonie, zmienne komunikaty parkingowe kierujące ruch do stref buforowych, a w kolejnych etapach – priorytety sygnalizacji dla autobusów na kluczowych skrzyżowaniach. Uzupełnieniem działań infrastrukturalnych powinna być konsekwentna poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego (standardy nawierzchni, oznakowanie, separacja od ruchu ciężkiego), co przełoży się na mniejsze obciążenie środowiska (hałas, emisje, pylenie wtórne) i wyższy poziom bezpieczeństwa. Razem działania te stworzą podstawę do bardziej zrównoważonego i odpornego systemu mobilności w gminie.

Nowe pomiary ruchu 2025:

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

3. Komunikacja publiczna:

Transport publiczny stanowi kluczowy element realizacji celów zrównoważonej mobilności w Mieście i Gminie Zaniemyśl, zwłaszcza po odzyskaniu praw miejskich z dniem 1 stycznia 2025 r. Aktualny układ połączeń regionalnych tworzą m.in. linie autobusowe 560 i 561 Poznań (Rondo Rataje) – Zaniemyśl, obsługiwane przez ZTM Poznań (różne warianty tras przez Błażewko lub Prusinowo), a także linie powiatowe 17 Śrem – Zaniemyśl, 18 Zaniemyśl – Środa Wlkp. (przez Luboniec, Śnieciska, Pigłowice), 19 Zaniemyśl – (pętla przez Lubonieczek, Wyszakowo, Mądre, Środa Wlkp., Jaszakowo, Śnieciska, Polwica) oraz 25 i 26 Środa Wlkp. – (m.in. przez Polwice, Zaniemyśl, Łękno, Luboniec, Wyszakowo). Część linii realizowana jest w systemie dotacyjnym (Starostwo Powiatowe w Środzie Wlkp. + Gmina Krzykosy), z bezpłatnymi przejazdami na odcinkach objętych wsparciem, co ma znaczenie społeczne i mobilnościowe dla mieszkańców o niższych dochodach.

Gmina organizuje także dowozy dzieci do szkół i przedszkola w kilku relacjach (m.in. Potachy – Kępa Wielka – Majdany – Zwola – Zaniemyśl; Polwica/Huby – Jeziorskie Huby – Zaniemyśl; relacje z Jeziorami Wielkimi/Małymi i Łękno; Brzostek – Wyszakowo – Czarnotki – Lubonieczek – Zaniemyśl; warianty z obsługą przedszkola samorządowego i szkół podstawowych). System szkolnych dowozów częściowo kompensuje ograniczoną ofertę kursową w godzinach poza szczytami i w mniejszych wsiach; z punktu widzenia planu warto rozważyć wykorzystanie tych kursów (lub ich tras) jako bazy do elastycznych usług transportu na żądanie w okresach pozaszkolnych.

Wykaz gminnych przystanków wskazuje zróżnicowany standard wyposażenia (zatoki, oznakowanie D-15, wiaty), co przekłada się na komfort i bezpieczeństwo oczekiwania pasażerów – w wielu lokalizacjach brak wiat lub zatok skutkuje oczekiwaniem na poboczu w bezpośrednim sąsiedztwie ruchu pojazdów. W procesie wdrażania PMM rekomenduje się priorytetowe doposażenie przystanków o wysokim obciążeniu (ciąg DW432 i drogi powiatowe do Jezior Wielkich, Jezior Małych, Łękna) oraz standaryzację informacji pasażerskiej.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Infrastruktura rowerowa w gminie jest rozproszona i ogranicza się do krótkich odcinków lokalnych oraz tras turystyczno-rekreacyjnych wokół jezior; brak spójnej sieci codziennych dojazdów jest jednym z głównych wyzwań mobilności aktywnej. Lista materiałów gminnych potwierdza brak systemowych rozwiązań typu B&R/P&R oraz brak pełnego inwentarza istniejących dróg i ścieżek rowerowych, co odzwierciedla obecny etap rozwoju.

Jednocześnie w Strategii Terytorialnej Partnerstwa Gminy Środa Wlkp. – Gminy Zaniemyśl – Powiatu Średzkiego zaplanowano szereg projektów pieszo-rowerowych o znaczeniu

ponadlokalnym: m.in. budowę ciągu Zaniemyśl – Jezioro Wielkie (2468P), Zaniemyśl – Kępa Wielka (3735P), Słupia Wielka – Zaniemyśl (3674P) oraz Czarnotki – Lubonieczek (3738P). Projekty te (2025-2030) wpisują się w działania FEWP.03.01 „Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej” i tworzą zręby przyszłej sieci połączeń codziennych, łączących kluczowe sołectwa z centrum gminy i z trasami rekreacyjnymi.

W Programie Ochrony Środowiska wskazano istniejące szlaki i pętle rowerowe o charakterze rekreacyjnym (np. Zaniemyśl – Łękno – Jezioro Łękno; Zaniemyśl – Jezioro Wielkie – Bnin/Kórnik; trasy wokół Zwoli, Majdanów, Pigłowie i Czarnotek), które mogą stanowić bazę do stopniowego przekształcania fragmentów w trasy użytkowe (np. dojazdy sezonowe do kąpielisk, usług turystycznych czy codzienne przejazdy mieszkańców)

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Bezpieczeństwo na drogach przebiegających na terenie Gminy Zaniemyśl w ostatnich latach uległo poprawie, ale nadal wymaga intensywnych działań. Najczęściej wskazywane miejsca szczególnie niebezpieczne to przejścia dla pieszych na ulicach Poznańskiej i Średzkiej w Zaniemyślu, a także przejścia na ul. Poznańskiej w Łęknie oraz na ul. Śremskiej w Zaniemyślu – punkty te leżą w ciągach intensywnie wykorzystywanych przez ruch tranzytowy i lokalny (DW432 oraz drogi powiatowe). Priorytetem jest poprawa widoczności, oświetlenia i organizacji ruchu na tych przejściach. Wykaz przystanków gminnych ujawnia liczne lokalizacje bez zatok lub bez wiat, często przy drogach powiatowych; oczekujący pasażerowie – w tym dzieci dojeżdżające do szkół – stoją blisko jezdni, co zwiększa ekspozycję na ryzyko potrażeń i sprzyja nieprawidłowemu zatrzymywaniu się pojazdów. Poprawa infrastruktury przystankowej powinna być traktowana jako element działań bezpieczeństwa ruchu drogowego, a nie wyłącznie komfortu.

6. Intermodalność i integracja transportowa:

Na obszarze gminy brak obecnie formalnie wyznaczonych parkingów Park & Ride lub Bike & Ride, co ogranicza możliwość łączenia dojazdu samochodem lub rowerem z dalszą podróżą autobusem regionalnym (np. do Poznania czy Środy Wlkp.). Materiały gminne potwierdzają brak tego rodzaju infrastruktury, podobnie jak brak zintegrowanych węzłów przesiadkowych o podwyższonym standardzie.

Uchwalony wykaz przystanków daje jednak dobrą bazę do wskazania lokalizacji przyszłych mikro-węzłów: Zaniemyśl/Rynek (centralny punkt obsługujący linie 560/561 i powiatowe), Łękno, Jezioro Wielkie/Małe, Luboniec/Lubonieczek i Śnieciska – miejscowości te zbierają potoki szkolne i rekreacyjne oraz leżą przy trasach projektowanych ciągów pieszo-rowerowych. Integracja rozkładów (szkolnych i komercyjnych) z cyfrową informacją

pasażerską oraz stojakami/wiatami dla rowerów umożliwi w przyszłości tworzenie funkcjonalnych rozwiązań door-to-door.

7. Wyzwania i potrzeby specyficzne dla obszaru:

Specyfiką Zaniemyśla jest połączenie małego ośrodka miejskiego z wieloma rozproszonymi sołectwami oraz silną funkcją turystyczno-rekreacyjną jezior (Łękno, Jezioro Wielkie, Jezioro Małe, Zwola, rejon kąpielisk i pól biwakowych). Sezonowo narasta ruch weekendowy i wakacyjny, zwłaszcza wzdłuż ciągu Poznańska – Jezioro oraz na dojazdach do Zwoli i Majdan. Potrzebą jest elastyczny transport publiczny i bezpieczne trasy pieszo-rowerowe do stref wypoczynku. Dokumenty gminne wskazują także rosnący tranzyt w ciągach Poznańska/Średzka/Śremska (część układu DW432), który przecina tereny zabudowane i obniża komfort życia mieszkańców.

Brak pełnych danych o stanie dróg, brak organizacji parkingowej oraz brak organizacji NGO zajmujących się mobilnością – to sygnały, że wdrażanie PMM będzie wymagało równoległego budowania potencjału instytucjonalnego (ewidencje, monitoring, konsultacje). Wykazy gminne raportują te luki wprost (m.in. brak polityki parkingowej, brak raportów o stanie dróg), co należy potraktować jako pierwszy krok do ich uzupełnienia w harmonogramie działań strategicznych.

8. Potencjał rozwoju:

Ocena potencjału rozwoju infrastruktury transportowej w Mieście i Gminie Zaniemyśl jest kluczowa dla wdrożenia praktycznych, etapowych rozwiązań zrównoważonej mobilności na obszarze o mieszanym (miejskim i wiejskim) charakterze. Największe rezerwy tkwią w rozbudowie sieci tras pieszo-rowerowych łączących Zaniemyśl z Jeziorami Wielkimi/Małymi, Zwolą, Kępą Wielką i innymi sołectwami, a także w modernizacji i integracji transportu publicznego (linie 560/561 do Poznania, linie powiatowe do Środy Wlkp., Śremu i obsługa szkolna). Dla poprawy efektywności i bezpieczeństwa ruchu w ciągu DW432 oraz przy przystankach wskazane jest wdrażanie skalowalnych elementów ITS: aktywne przejścia dla pieszych, czujniki natężenia z komunikatami o czasie przejazdu w sezonie, tablice kierujące na parkingi buforowe przy strefach rekreacyjnych, a docelowo priorytety sygnalizacji dla autobusów. Cyfrowe narzędzia monitorowania obłożenia kursów i frekwencji w dowozach szkolnych pomogą optymalizować ofertę i koszty. Rozwój infrastruktury transportowej – nawet realizowany małymi krokami – wzmacnia lokalną gospodarkę turystyczną i usługową, poprawia dostępność edukacji i usług publicznych oraz podnosi jakość życia mieszkańców całej gminy.

Pełna ocena uwarunkowań transportowych Zaniemyśla jest niezbędnym etapem realizacji Planu Mobilności Miejskiej. Dopiero równoczesne uwzględnienie stanu infrastruktury

drogowej (DW432 + sieć powiatowa i gminna), funkcjonowania transportu publicznego, standardu przystanków, bezpieczeństwa ruchu, dostępności dla pieszych i rowerzystów, integracji oraz intermodalności pozwala zbudować spójny program działań odpowiadających na realne potrzeby mieszkańców miasta i sołectw oraz na sezonowe wyzwania ruchu turystycznego. Systematyczna analiza danych (pomiaru ruchu, frekwencja w przewozach, zgłoszenia mieszkańców, koszty utrzymania dróg) i identyfikacja potencjału finansowania (środki własne, powiatowe, wojewódzkie, UE) umożliwiają priorytetyzację projektów niskoemisyjnych, bezpiecznych i dostępnych – od ciągów pieszo-rowerowych po doposażenie przystanków i rozwiązania ITS. Takie podejście sprzyja równoczesnej poprawie jakości życia i ochronie zasobów środowiskowych rzynny jeziornej.

Główne generatory ruchu i transportu w mieście i gminie Zaniemyśl.

Główni pracodawcy oraz urzędy, placówki oświatowe, placówki ochrony zdrowia rozproszone są w różnych miejscowościach Gminy Zaniemyśl i poza nią, co powoduje konieczność codziennego przemieszczania się mieszkańców. Mieszkańcy Zaniemyśla i sołectw realizują podróże obligatoryjne (codzienne dojazdy do szkół, przedszkola, urzędów, pracy w Zaniemyślu, Środzie Wlkp., Śremie lub aglomeracji poznańskiej) oraz podróże okazjonalne (rekreacja nad jeziorami, wizyty w ośrodkach zdrowia, zakupy, wydarzenia lokalne i sezonowe). Obie grupy podróży są istotne dla planowania mobilności: potoki szkolne i pracownicze wyznaczają podstawową siatkę kursów oraz priorytety bezpieczeństwa na przejściach, natomiast ruch rekreacyjny i weekendowy generuje potrzebę parkingów buforowych, transportu wahadłowego i tras pieszo-rowerowych do kąpieliska i Wyspy Edwarda. Do głównych generatorów ruchu należą: centrum Zaniemyśla (Rynek/Kościół), kompleksy edukacyjne w sołectwach (Śnieciska, Pigłowice), strefy rekreacyjne jeziorne (Jezioro Wielkie, Jezioro Małe, Zwola, rejon Łekna), lokalne sklepy i usługi oraz przystanki linii regionalnych. Uporządkowanie tych relacji jest podstawą do projektowania efektywnych, zróżnicowanych usług mobilności.

2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Podstawę drogowej infrastruktury transportowej na obszarze Gminy Zaniemyśl stanowi sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Droga wojewódzka nr 432 - odcinek od km 50+130 do km 61+150 (stan nawierzchni dobry), drogi powiatowe o łącznej długości 58,61 km (Tabela 2.6.).

Tabela 2.6. Wykaz dróg w mieście i gminie Zaniemyśl

LP.	Kategoria drogi	Stan numer ewidencyjny	Długość w km
1	Wojewódzka	432	11,012
2	Powiatowa	2468P	4,146
3	Powiatowa	2473P	1,801
4	Powiatowa	2474P	4,589
5	Powiatowa	2475P	1,171
6	Powiatowa	3674P	6,048
7	Powiatowa	3675P	5,74
8	Powiatowa	3734P	5,303
9	Powiatowa	3735P	8,941
10	Powiatowa	3736P	2,52
11	Powiatowa	3737P	3,658
12	Powiatowa	3738P	3,892
13	Powiatowa	3765P	6,578
14	Powiatowa	3766P	2,89
15	Powiatowa	4072P	1,334
16	Gminna	332026P	3,739
17	Gminna	332031P	1,04
18	Gminna	555550P	1,115
19	Gminna	555551P	1,22
20	Gminna	555552P	0,927
21	Gminna	555564P	0,508
22	Gminna	562920P	1,442
23	Gminna	562921P	1,675
24	Gminna	562922P	1,499
25	Gminna	562923P	2,765
26	Gminna	562924P	4,172
27	Gminna	562925P	1,715
28	Gminna	562926P	2,563
29	Gminna	562927P	1,089
30	Gminna	562928P	0,99
31	Gminna	562929P	3,475
32	Gminna	562930P	1,334
33	Gminna	562931P	1,573
34	Gminna	562932P	2
35	Gminna	562933P	2,037
36	Gminna	562934P	2,262
37	Gminna	562935P	2,867
38	Gminna	562936P	1,811
39	Gminna	562937P	1,519
40	Gminna	562938P	2,235
41	Gminna	562939P	0,92
42	Gminna	562940P	1,295
43	Gminna	562941P	1,2
44	Gminna	562942P	3,003
45	Gminna	562943P	0,766
46	Gminna	562944P	1,327
47	Gminna	562945P	3,323
48	Gminna	562946P	2,756
49	Gminna	562947P	1,581
50	Gminna	562948P	2,025
51	Gminna	562949P	2,191

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

52	Gminna	562950P	0,622
53	Gminna	562951P	0,486
54	Gminna	562952P	0,187
55	Gminna	562953P	0,249
56	Gminna	562954P	0,309
57	Gminna	562955P	0,149
58	Gminna	562956P	0,222
59	Gminna	562957P	0,559
60	Gminna	562958P	0,105
61	Gminna	562959P	0,212
62	Gminna	562960P	0,786
63	Gminna	562961P	0,338
64	Gminna	562962P	0,114
65	Gminna	562963P	0,186
66	Gminna	562964P	0,097
67	Gminna	562965P	0,242
68	Gminna	562966P	0,158
69	Gminna	562967P	0,342
70	Gminna	562968P	1,072
71	Gminna	562969P	0,158
72	Gminna	562970P	0,101
73	Gminna	562971P	0,095
74	Gminna	562972P	0,169
75	Gminna	562973P	0,053
76	Gminna	562974P	0,306
77	Gminna	562975P	0,324
78	Gminna	562976P	0,229
79	Gminna	562977P	0,07
80	Gminna	562978P	0,391
81	Gminna	562979P	0,399
82	Gminna	562980P	0,376
83	Gminna	562981P	0,074
84	Gminna	562982P	0,33
85	Gminna	562983P	0,319
86	Gminna	562984P	0,128
87	Gminna	562985P	0,735
88	Gminna	562986P	0,309
89	Gminna	562987P	0,587
90	Gminna	562988P	0,108
91	Gminna	562989P	0,176
92	Gminna	562990P	0,198
93	Gminna	562991P	0,155
94	Gminna	562992P	0,301
95	Gminna	562993P	0,387
96	Gminna	562994P	1,224
97	Gminna	562995P	0,12
98	Gminna	562996P	0,37
99	Gminna	562997P	0,062
100	Gminna	562998P	0,174
101	Gminna	562999P	0,482
102	Gminna	563000P	0,249
103	Gminna	563001P	0,547

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

104	Gminna	563002P	0,119
105	Gminna	563003P	0,174
106	Gminna	563004P	0,48
107	Gminna	563005P	0,292
108	Gminna	563006P	0,146
109	Gminna	563007P	0,17
110	Gminna	563008P	0,245
111	Gminna	563009P	0,324
112	Gminna	563010P	0,194
113	Gminna	563011P	0,169
114	Gminna	563012P	0,417
115	Gminna	563013P	0,395

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Miasta i Gminy Zaniemyśl

Sieć drogowa Gminy Zaniemyśl w układzie zasadniczym zapewnia dojazd do prawie wszystkich miejscowości oraz dobre powiązania z otaczającymi ośrodkami – szczególnie ze Środą Wielkopolską, Śremem, Kórnikiem i przez układ dróg regionalnych z Poznaniem (stolicą województwa). Można przyjąć, że dostępność przestrzenna jest ogólnie dobra, choć stan techniczny poszczególnych odcinków jest zróżnicowany i część z nich wymaga pilnych inwestycji.

Podstawowy ruch regionalny koncentruje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432, która przebiega przez śródmiejski obszar Zaniemyśla historycznie ukształtowany w wąskim pasie zabudowy przyjeziornej. Szerokość pasa drogowego jest ograniczona: istniejące chodniki, zabudowa frontowa, elementy przyrodnicze (aleja grabowa, strefy zieleni) oraz bliskość wód sprawiają, że budowa wydzielonych dróg rowerowych lub dodatkowych pasów ruchu jest w wielu miejscach technicznie trudna, a lokalne ciągi pieszo-rowerowe byłyby bardzo wąskie. Podobne ograniczenia występują na fragmentach dróg powiatowych i gminnych w zwartej zabudowie sołectkiej (np. Łękno, Jezioro Wielkie/Małe).

Największe obciążenia ruchem obserwuje się na odcinkach Poznańska – Średzka – Śremska (ciąg DW432 przez miasto), które obsługują zarówno ruch lokalny (do szkół, urzędu, usług), jak i tranzyt międzyregionalny. W godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego mieszkańcy Zaniemyśla oraz kierowcy przejeżdżający tranzytem muszą liczyć się z opóźnieniami. Z obserwacji terenowych i analiz mapowych wynika, że korki i spowolnienia nasilają się zwłaszcza w rejonie centrum (Rynek / Kościół), na wlotach w kierunku Jezior Wielkich/Małych i Łękna, oraz w rejonie ulic Raczyńskiego i Plażowej w Zaniemyślu, gdzie w sezonie turystycznym dochodzi dodatkowo do spiętrzeń parkowania. Efektem zatłoczenia są podwyższone emisje spalin, hałas i lokalne pogorszenie komfortu środowiskowego.

Newralgiczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych zidentyfikowane w materiałach gminnych

obejmują m.in. miejsca na ul. Poznańskiej i Średzkiej (ciąg DW432), w tym w sąsiedztwie szkoły i kościoła, a także przejścia na ul. Poznańskiej w Łęknie oraz w strefach przystankowych Pigłowice i Brzostek/Śnieciska. W godzinach szczytu i w okresach wzmożonego ruchu rekreacyjnego obserwuje się zwiększone ryzyko wymuszeń pierwszeństwa oraz nieprawidłowych manewrów parkowania.

Wpływ kongestii na środowisko

Okresowe spowolnienia w ścisłym centrum oraz przy dojazdach do stref jeziornych oznaczają nieco dłuższy czas przebywania pojazdów w ruchu jałowym, co przekłada się na wyższe emisje zanieczyszczeń powietrza, CO₂, hałas i wibracje. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Zaniemyśl (uchwała nr LII/405/2023 Rady Gminy Zaniemyśl z dnia 24 kwietnia 2023 r. w sprawie przyjęcia „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Zaniemyśl na lata 2023-2026” wraz z „Prognozą Oddziaływania na Środowisko Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Zaniemyśl na lata 2023-2026”) wskazuje na potrzebę modernizacji dróg, rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej i ograniczania uciążliwości transportowych jako elementów poprawy jakości środowiska i życia mieszkańców.

Transport kolejowy

Na terenie Gminy Zaniemyśl nie funkcjonuje regularny pasażerski transport kolejowy normalnotorowy, jednak ważną rolę turystyczno-wizerunkową odgrywa Średzka Kolej Powiatowa (kolej wąskotorowa) w relacji Środa Wielkopolska – Zaniemyśl. Pociągi uruchamiane są sezonowo (głównie w okresie letnim w niedzielę, podczas organizacji wydarzeń), obsługując ruch rekreacyjny do Jeziora Raczyńskiego i Wyspy Edwarda. Choć kolej wąskotorowa nie pełni dziś funkcji codziennego środka dojazdu, stanowi atrakcyjne narzędzie promocji mobilności alternatywnej i może zostać włączona w działania PMM (np. wspólne bilety weekendowe z komunikacją autobusową, zintegrowane rozkłady imprez plenerowych, powiązanie z trasami rowerowymi nad jeziorem).

W materiałach gminnych zwraca się uwagę, że utrzymanie i rozwój oferty kolejki może pomóc w zmniejszeniu presji samochodowej na strefy rekreacyjne w najbardziej obciążonych weekendach letnich, jeśli zostanie skojarzone z parkingami buforowymi przy stacjach i czytelną informacją dla turystów. Jest to potencjał, który warto szczegółowo rozważyć w części wdrożeniowej PMM.

2.5.2. Transport publiczny i zbiorowy

Zaniemyśl dysponuje jak na gminę miejsko-wiejską „gęstym” układem połączeń autobusowych, jednak jest to sieć nierówna: bardzo dobrze powiązana z aglomeracją

poznańską, a jednocześnie wciąż z brakami wewnątrz gminy w godzinach późnowieczornych i w weekendy.

Usługi przewozowe świadczą:

- Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe KOMBUS Sp. z o.o., Czołowo, ul. Kórnicka 1, 62-035 Kórnik,
- TOTEM Sp. z o.o., ul. Nowowiejskiego 3, 63-100 Śrem.

Kręgosłup regionalny – linie 560 i 561

Najważniejszym kanałem dojazdowym jest para linii 560/561 obsługiwana przez ZTM Poznań. W szczycie porannym autobusy z Poznania ruszają co ok. 30–60 min. Dzięki wariantom przez Robakowo (magazyny logistyczne) i Kórnik linie łączą gminę zarówno z rynkiem pracy aglomeracji, jak i z mniejszymi ośrodkami podmiejskimi.

Linia 560 na trasie Poznań, Rondo Rataje

Zaniemyśl (przez Błazejewko); Rondo Rataje, kierunek: Zaniemyśl/Kościół

dni robocze: 5:15M; 6:15M; 6:45P; 9:18; 10:58; 12:00; 13:30; 14:00M; 15:05; 16:05; 17:45; 19:13; 22:35M

dni świąteczne: 5:00; 9:30; 12:00; 14:55; 18:00; 21:00

M - Kurs z wjazdem na przystanek: Robakowo/Żernicka Magazyny

P - Kurs przez: Kórnik, ulica Parkowa

Zaniemyśl/Kościół kierunek: Rondo Rataje

W dni robocze: 4:15K; 4:59M, 5:32, 6:12SP; 8:03, 10:30, 12:17K; 13:32W, 14:40W; 15:30M; 16:32; 18:02; 19:12; 20:32; 23:50BO

W dni świąteczne: 6:32K; 10:40; 13:32; 16:32K; 19:32; 22:10

S - Kurs wykonywany tylko w dni nauki szkolnej

M - Kurs z wjazdem na przystanek: Robakowo/Żernicka Magazyny

K - Kurs z wjazdem na przystanek: Koninko/Węzeł

P - Kurs przez: Kórnik, ulica Parkowa

W - Kurs z wjazdem na przystanki: Robakowo/Żernicka Magazyny i Koninko/Węzeł

B - Kurs do przystanku Kórnik/Bnin Osiedle

O - Kurs skrócony do pętli: Kórnik/Bnin Osiedle

561 na trasie Poznań, Rondo Rataje Zaniemyśl (przez Prusinowo); kursuje w dni robocze

Zaniemyśl/Kościół kierunek: Rondo Rataje: 7:35

Sieć powiatowa – linie 17, 18, 19, 25, 26

Cztery bezpłatne linie dotowane przez samorzady dowożą mieszkańców do Środy Wlkp. i Śremu oraz łączą rozproszone sołectwa między sobą. Ich rozkłady są zoptymalizowane pod

dojazdy szkolno-pracownicze: od wczesnego ranka do ok. 19:00, wyłącznie w dni robocze. Ograniczona oferta kursów sobotnich i świątecznych wymusza w weekendy korzystanie z samochodu, zwłaszcza na trasach do jezior.

Linia 17 na trasie Śrem – Zaniemyśl - kursuje tylko w dni robocze: 06:55; 10:28; 16:53; 18:57

Linia 18 na trasie Zaniemyśl – Środa Wielkopolska (przez Luboniec, Śnieciska, Pigłowice);

<https://autobusy.sroda.wlkp.pl/rozklad-jazdy/linia-nr-18/>

Linia 19 na trasie Zaniemyśl – Zaniemyśl (przez Lubonieczek, Wyszakowo, Mądre, Środę Wielkopolską, Jaszkowo, Śnieciska, Polwice);

<https://autobusy.sroda.wlkp.pl/rozklad-jazdy/linia-nr-19/>

Linia 25 na trasie Środa Wielkopolska – Środa Wielkopolska (przez Jaszkowo, Śnieciska, Dobroczyn, Polwica, Zaniemyśl, Łękno, Luboniec, Brzostek, Wyszakowskie Huby, Wyszakowo, Mądre, Pigłowice) <https://autobusy.sroda.wlkp.pl/rozklad-jazdy/linia-nr-25/>.

Dowozy szkolne – cztery „wahadła” gminne

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

Gmina w drodze przetargu zleca firmie zewnętrznej realizację dowozów dzieci do szkół, które każdego poranka „objeżdżają” najdalsze krańce: **Trasa 1:** Potachy > Kępa Wielka - w centrum wsi > Kępa Mała > Majdany > Zwola > Zaniemyśl Przedszkole Samorządowe > Zaniemyśl Szkoła Podstawowa >

Trasa 2: Zaniemyśl Szkoła Podstawowa > Polwica - przystanek w centrum wsi > Polwica Huby>Jeziorskie Huby > Zaniemyśl Szkoła Podstawowa

Trasa 3: Zaniemyśl Szkoła Podstawowa > 7:35 Jezioro Wielkie - przy posesji 27 > Jezioro Wielkie > Jezioro Małe > Łękno Szkoła Podstawowa > Zaniemyśl Szkoła Podstawowa > Zaniemyśl Przedszkole Samorządowe

Trasa 4: Zaniemyśl Szkoła Podstawowa > Zaniemyśl Przedszkole Samorządowe > Brzostek >Wyszakowo - przystanek w centrum wsi > Czarnotki - przystanek w centrum wsi >Lubonieczek>Zaniemyśl Szkoła Podstawowa > Zaniemyśl Przedszkole Samorządowe >Łękno Szkoła Podstawowa.

Po odwozie dzieci pojazdy wracają puste, co stanowi niewykorzystany potencjał do świadczenia przewozów „na żądanie” dla seniorów czy osób bez prawa jazdy w trakcie „martwych” godzin (10:00-13:00).

Integracja i infrastruktura

Węzłem naturalnym jest przystanek Zaniemyśl/Rynek, gdzie krzyżują linie; brakuje jednak stojaków rowerowych i czytelnej informacji elektronicznej. Podobnie wyposażone muszą zostać przystanki w Łęknie, Pigłowicach, Jezioro Wielkich/Małych oraz Śnieciskach – to stąd mieszkańcy i turyści rozpoczynają większość podróży. Parkingi „kiss & ride” czy mikro „bike & ride” mogłyby zmniejszyć obciążenie wąskiego ciągu DW 432, szczególnie latem.

Ruch turystyczny

Latem potoki weekendowe do Jeziora Raczyńskiego oraz Wyspy Edwarda zwykle „zabierają” większość przyjezdnych samochodami. Gdyby wybrany kurs linii 560/561 lub nowy „Bus nad Jeziora” był skojarzony z biletem na Średzką Kolej Powiatową i parkingiem buforowym przy DW 432 – część aut mogłaby zostać odstawiona już na obrzeżach gminy.

Na terenie gminy znajduje się łącznie 58 przystanków autobusowych (Tabela 2.7).

Tabela 2.7. Wykaz przystanków na terenie gminy Zaniemyśl

Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku	Numer drogi	Kategoria	Zatoka autobusowa
1	Jezioro Wielkie	Jezioro Wielkie Wieś	2473 P	powiatowa	TAK
2	Jezioro Wielkie	Jezioro Wielkie Wieś	2473 P	powiatowa	TAK
3	Jezioro Wielkie	Jezioro Wielkie	2473 P	powiatowa	NIE
4	Jezioro Wielkie	Jezioro Wielkie	2473 P	powiatowa	NIE
5	Jezioro Małe	Jezioro Wielkie Doliwiec Leśny	2468 P	powiatowa	TAK
6	Jezioro Małe	Jezioro Wielkie Doliwiec Leśny	2468 P	powiatowa	TAK
7	Jezioro Małe	Jezioro Małe	2468 P	powiatowa	NIE
8	Jezioro Małe	Jezioro Małe	2468 P	powiatowa	NIE
9	Jaszkowo	Jaszkowo	2474 P	powiatowa	NIE
10	Dobroczyń	Dobroczyń	3674 P	powiatowa	NIE
11	Śnieciska	Śnieciska Wieś	2474 P	powiatowa	NIE
Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku	Numer drogi	Kategoria	Zatoka autobusowa
12	Śnieciska	Śnieciska Szkoła	3674 P	powiatowa	NIE
13	Śnieciska	Topolowa - przystanek szkolny	3736 P	powiatowa	NIE
14	Śnieciska	Topolowa - przystanek szkolny	3736 P	powiatowa	NIE
15	Pigłowice	Pigłowice Skrzyżowanie	432	wojewódzka	TAK
16	Pigłowice	Pigłowice Skrzyżowanie	432	wojewódzka	TAK
17	Brzostek	Brzostek I	3737 P	powiatowa	NIE
18	Brzostek	Brzostek II	3738 P	powiatowa	NIE
19	Brzostek	Śnieciska Skrzyżowanie	432	wojewódzka	TAK
20	Brzostek	Śnieciska Skrzyżowanie	432	wojewódzka	TAK
21	Zaniemyśl	Zaniemyśl Działki	432	wojewódzka	TAK
22	Zaniemyśl	Zaniemyśl Działki	432	wojewódzka	TAK
23	Zaniemyśl	Zaniemyśl Rynek	2468 P	powiatowa	TAK
24	Zaniemyśl	Zaniemyśl Rynek	2468 P	powiatowa	TAK
25	Zaniemyśl	Zaniemyśl II	432	wojewódzka	TAK

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

26	Zaniemyśl	Zaniemyśl II	432	wojewódzka	TAK
27	Zaniemyśl	Zaniemyśl Cmentarz	562935 P	gminna	NIE
28	Zaniemyśl	Zaniemyśl Cmentarz	562935 P	gminna	NIE
29	Zaniemyśl	Zaniemyśl Kościół	3735 P	powiatowa	TAK
30	Zaniemyśl	Zaniemyśl Szkoła	2468 P	powiatowa	TAK
31	Łęknio	Łęknio	2468 P	powiatowa	TAK
32	Łęknio	Łęknio	2468 P	powiatowa	TAK
33	Lubonieczek	Lubonieczek Miodowa	562935 P	gminna	NIE
34	Lubonieczek	Lubonieczek Miodowa	562935 P	gminna	NIE
35	Lubonieczek	Lubonieczek bloki	3738 P	powiatowa	NIE
36	Lubonieczek	Lubonieczek bloki	3738 P	powiatowa	NIE
37	Lubonieczek	Lubonieczek Błękitna	3738 P	powiatowa	NIE
38	Lubonieczek	Lubonieczek Błękitna	3738 P	powiatowa	NIE
39	Polesie	Polesie	432	wojewódzka	TAK
40	Polesie	Polesie	432	wojewódzka	TAK
41	Polesie	Polesie – przystanek szkolny	-	gminna	NIE
42	Luboniec	Luboniec - przystanek szkolny	562932 P	powiatowa	TAK
43	Luboniec	Luboniec Skrzyżowanie	432	wojewódzka	TAK
44	Luboniec	Luboniec Skrzyżowanie	432	wojewódzka	TAK
45	Czarnotki	Czarnotki	3737 P	powiatowa	NIE
46	Czarnotki	Czarnotki	3737 P	powiatowa	NIE
47	Polwica	Polwica I	3674 P	powiatowa	NIE
48	Polwica	Polwica I	3674 P	powiatowa	NIE
49	Polwica	Polwica II	3674 P	powiatowa	NIE
50	Polwica	Polwica II	3674 P	powiatowa	NIE
51	Polwica	Polwica - przystanek szkolny	562925 P	gminna	NIE
52	Potachy	Potachy - przystanek szkolny	3735 P	powiatowa	NIE
53	Mądre	Mądre	3734 P	powiatowa	TAK
54	Wyszakowskie Huby	Wyszakowskie Huby	562937 P	gminna	NIE
55	Wyszakowskie Huby	Wyszakowskie Huby	562937 P	gminna	NIE
56	Wyszakowo	Wyszakowo	562943 P	gminna	NIE
57	Wyszakowo	Wyszakowo	562943 P	gminna	NIE
Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku	Numer drogi	Kategoria	Zatoka autobusowa
58	Dobroczyn	Dobroczyn	3674 P	powiatowa	NIE

Źródło: Opracowanie na podstawie Załącznika do uchwały nr LXIV/482/2024 Rady Gminy Zaniemyśl z dnia 25 marca 2024 r.

Standard i wyposażenie przystanków

Stan techniczny punktów zatrzymań w Gminie Zaniemyśl jest bardzo nierówny. W części lokalizacji (np. Zaniemyśl/Kościół, Łęknio, Jezioro Wielkie) pasażerowie korzystają z wiat i ławek, a przy DW 432 lub wybranych drogach powiatowych wybudowano także zatoki, które poprawiają bezpieczeństwo i płynność ruchu. Spora grupa przystanków – zwłaszcza przy drogach gminnych w mniejszych sołectwach – to w praktyce jedynie słupki z tabliczką rozkładu; brak tam utwardzonego pobocza, oświetlenia czy elementarnej osłony przed

deszczem. Zróżnicowanie standardu utrudnia jednolitą obsługę, szczególnie w okresach zimowych i przy większym ruchu dzieci dowożonych do szkół.

Zaplecze kolejowe (wąskotorowe)

Uzupełnieniem sieci jest stacja Średzkiej Kolei Powiatowej w Zaniemyślu. To niewielki obiekt typowo turystyczny: sezonowa kasa, stojaki rowerowe. Kolejka przyciąga w weekendy setki pasażerów jadących nad Jezioro Raczyńskie; brak jednak bezpośredniego powiązania rozkładu wąskotorówki z kursami autobusowymi 560/561 i kursami do Środy Wielkopolskiej.

W granicach gminy występuje również wiele ciekawych tras spacerowych. Najważniejsze z nich przedstawia tabela poniżej.

Tabela 2.8. Wykaz tras spacerowych na terenie gminy Zaniemyśl

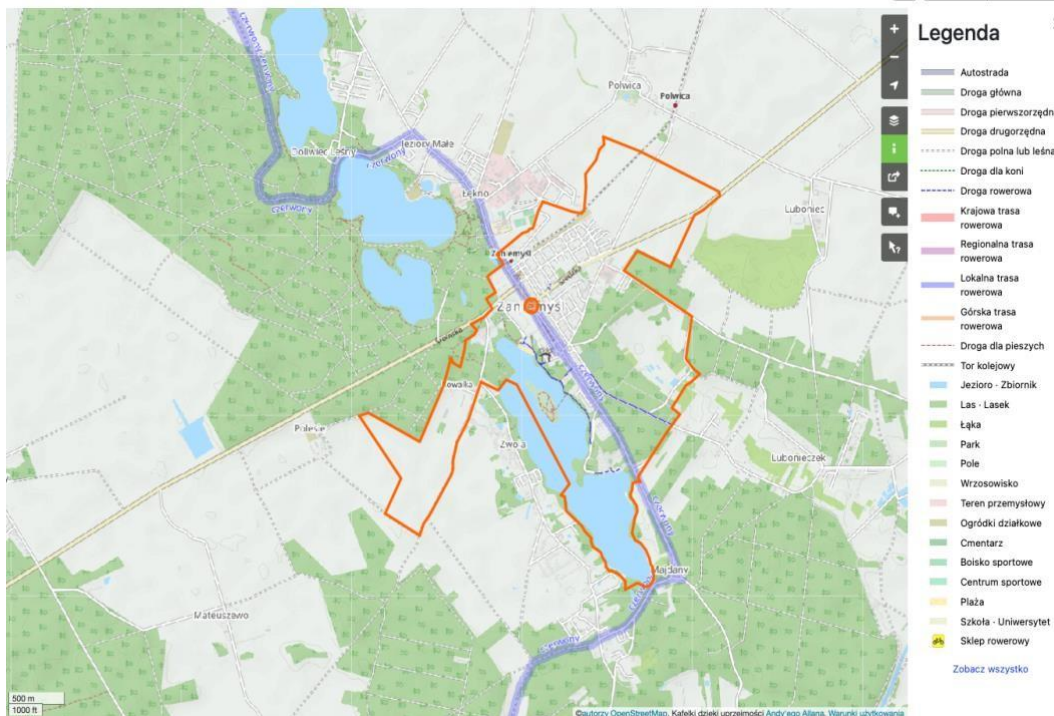
Trasa	Długość [km]
Zaniemyśl – Łękno – Jezioro Łękno - Zaniemyśl	4,5
Zaniemyśl – Łękno – Polwica - Śnieciska	6,5
Zaniemyśl – Jezioro Jezioro Małe – Jezioro Łękno - Zaniemyśl	5,8
Zaniemyśl – Jezioro Jezioro Wielkie – Bnin - Kórnik	15,5
Zaniemyśl – Doliwiec Leśny – Zofiówka – Polesie - Zaniemyśl	9,5
Jezioro Wielkie – Kopalnia Gazu - Zaniemyśl	8,5
Zaniemyśl – Zwola – Majdany – Lubonieczek - Zaniemyśl	11,5
Zaniemyśl – Zwola – Łysa Góra – Majdany - Zaniemyśl	12,4
Zaniemyśl – Majdany – Czarnotki - Sulęcinek	14,7
Pigłowice – Mądre – Czarnotki - Zaniemyśl	12,5
Zaniemyśl – Kaleje - Czmoń	9,8
Zaniemyśl – Polwica – Winna – Jaszkowo - Koszut	10,8

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla gminy Zaniemyśl, s. 32.

2.5.3. Transport rowerowy

Sieć rowerowa w gminie Zaniemyśl nie jest znacznie rozwinięta (również Rysunek 2.6.).

Rysunek 2.6. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Zaniemyśl



Źródło: <https://www.openstreetmap.org/relation/3990113>

Uwarunkowania komunikacji rowerowej w powiecie średzkim oraz gminie Zaniemyśl.

W styczniu 2024 roku, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego upubliczniło dokument Polityka Rowerowa Województwa Wielkopolskiego. Podstawą opracowania dokumentu były zapisy Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku, gdzie w ramach celu strategicznego 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, wskazano potrzebę sporządzenia polityki rowerowej, która określi warunki i potrzeby do wygodnego i bezpiecznego poruszania się rowerem po Wielkopolsce.

Zgodnie z zapisami dokumentu, długość sieci dróg rowerowych w Wielkopolsce systematycznie wzrasta co stwarza korzystne warunki dla rozwoju ruchu rowerowego. Jednak niepokojące są częste braki spójności odcinków dróg rowerowych, w szczególności w obszarach zamieszkanych, niski poziom separacji ruchu rowerowego od pieszego, czy zły stan techniczny infrastruktury. Negatywnym zjawiskiem jest także wzrost odsetka wypadków z udziałem rowerzystów w ogólnej liczbie wypadków drogowych w ostatnich latach co prawdopodobnie spowodowane jest rosnącym ruchem rowerowym i nienadążającym za nim rozwojem infrastruktury.

Jednym z głównych rezultatów jej opracowania było stworzenie dwóch powiązanych opracowań planistycznych: **Koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych**

oraz **Koncepcji korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych**. Dokument Polityki Rowerowej nie ogranicza się jednak jedynie do kwestii infrastruktury – formułuje także szereg kierunków interwencji dotyczących m.in. poprawy bezpieczeństwa ruchu, integracji transportu oraz promocji aktywnej mobilności.

Główne cele regionalnej polityki rowerowej koncentrują się na:

- **Rozbudowie spójnej sieci tras rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym, łączącej gminy i powiaty w jeden system.** Polityka zakłada systematyczny wzrost długości dróg rowerowych w regionie oraz ich odpowiednie oznakowanie i wyposażenie (np. miejsca odpoczynku, informacje turystyczne). Integralną częścią tej koncepcji jest rozwój turystycznych szlaków rowerowych, które mają ułatwić odkrywanie atrakcji Wielkopolski na rowerze.
- **Integracji transportu rowerowego z transportem publicznym.** W dokumencie podkreślono potrzebę tworzenia węzłów przesiadkowych (integracyjnych) wyposażonych w infrastrukturę typu Bike&Ride, czyli parkingi pozwalające bezpiecznie zostawić rower i kontynuować podróż pociągiem czy autobusem. Ma to zachęcić mieszkańców do łączenia różnych środków transportu.
- **Zwiększeniu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli rowerzystów i pieszych.** Polityka postuluje wprowadzanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych poprawiających bezpieczeństwo – np. separację ruchu rowerowego od samochodowego, uspokojenie ruchu w miastach czy zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniach – co ma przełożyć się na zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Ważną rolę odgrywa też edukacja (od najmłodszych lat) oraz kampanie promujące kulturalne i ostrożne zachowania na drodze.
- **Popularyzacji ruchu rowerowego w codziennym życiu i rekreacji.** Rower jest traktowany jako ekologiczny środek transportu przyjazny klimatowi, wspierający zdrowy tryb życia i atrakcyjny turystycznie. Polityka przewiduje akcje promocyjne, eventy oraz współpracę z organizacjami pozarządowymi w celu zachęcania mieszkańców do częstszych podróży rowerem.

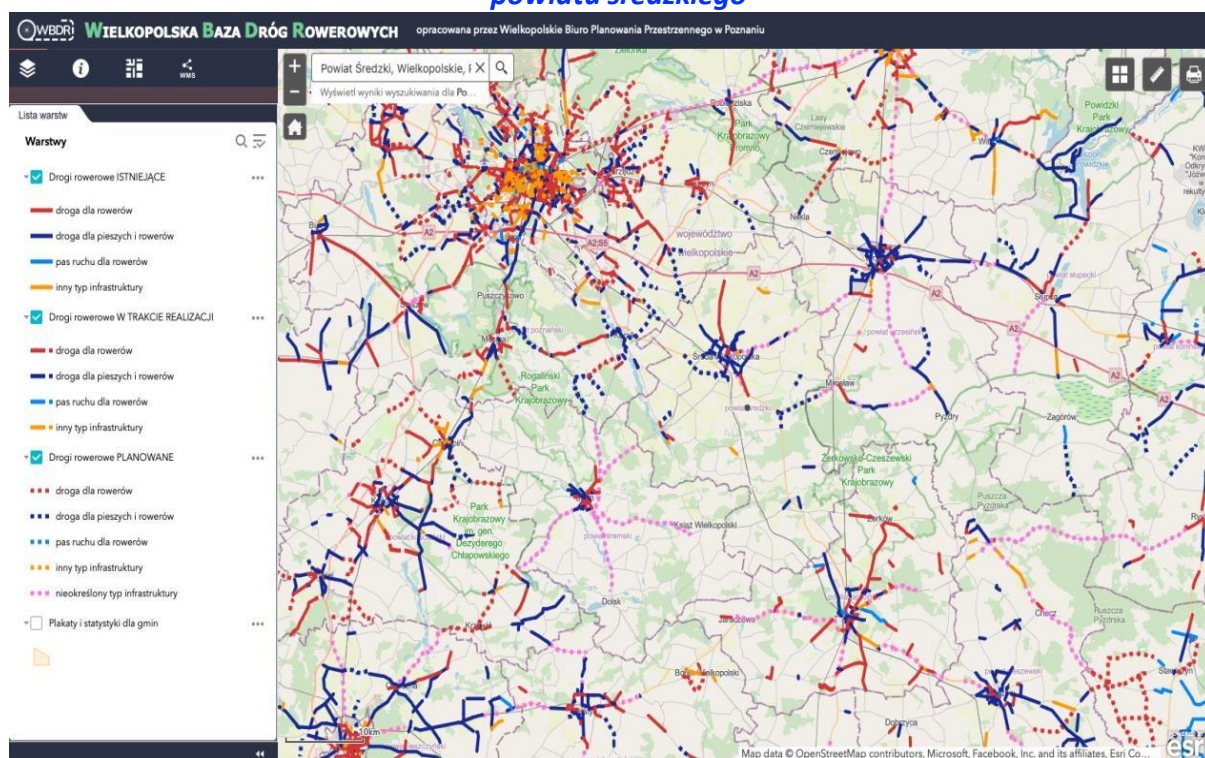
Realizacja tych celów wymaga współdziałania wielu podmiotów. Samorząd Województwa pełni rolę koordynatora i lidera wdrażania polityki, ale aktywne zaangażowanie samorządów powiatowych i gminnych jest kluczowe. To właśnie na poziomie lokalnym realizowana będzie większość infrastruktury – powiaty i gminy odpowiadają za budowę dróg dla rowerów oraz szlaków turystycznych na swoim terenie. Władze województwa wyraźnie postulują nawiązanie ścisłej współpracy między samorządami celem skonsolidowania planów rozwoju sieci. Tylko takie podejście zapewni spójną i bezpieczną sieć dróg rowerowych we wszystkich częściach regionu. Co istotne, lokalne samorządy są też głównymi beneficjentami funduszy

zewnątrznych (np. unijnych) przeznaczonych na rozwój infrastruktury – ich aktywność w pozyskiwaniu środków będzie decydująca dla powodzenia całej polityki. Podsumowując, regionalna polityka rowerowa Wielkopolski tworzy ramy strategiczne, w których powinna zmieścić się także Gmina Zaniemyśl. Oznacza to, że działania podejmowane w gminie (dotyczące zarówno transportu rowerowego, jak i pieszego) powinny wpisywać się w powyższe cele: rozbudowywać sieć w sposób spójny z planem wojewódzkim, poprawiać bezpieczeństwo i dostępność, integrować różne formy transportu oraz korzystać z możliwości wsparcia finansowego i merytorycznego oferowanego przez region.

Infrastruktura dróg rowerowych w powiecie średzkim

Na podstawie analizy mapy z Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych (WBDR), przedstawiającej stan infrastruktury rowerowej w regionie (Rysunek 2.7), można sformułować kilka kluczowych wniosków dotyczących powiatu średzkiego. Obrazuje ona aktualny rozkład istniejących, realizowanych oraz planowanych dróg rowerowych, co pozwala ocenić spójność sieci, intensywność inwestycji oraz fragmentaryczność infrastruktury.

Rysunek 2.7. Drogi rowerowe istniejące, budowane i planowane do budowy na terenie powiatu średzkiego



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

Główne obserwacje:

Fragmentaryczność i luki w sieci rowerowej

Powiat średzki dysponuje obecnie siecią o łącznej długości 38,3 km, co w przeliczeniu na liczbę mieszkańców i powierzchnię terytorialną plasuje go w dolnej części zestawienia powiatów województwa wielkopolskiego pod względem gęstości infrastruktury rowerowej. Na terenie Gminy Zaniemyśl istnieje jedynie ok. 2,4 km wydzielonych tras rowerowych, co przekłada się na bardzo niski wskaźnik zagęszczenia sieci – zaledwie 2,4%. Istniejące odcinki mają charakter punktowy i nie tworzą spójnego układu funkcjonalnego – kończą się na granicy miejscowości, urywają w terenie lub nie posiadają powiązań z infrastrukturą pieszą i usługową.

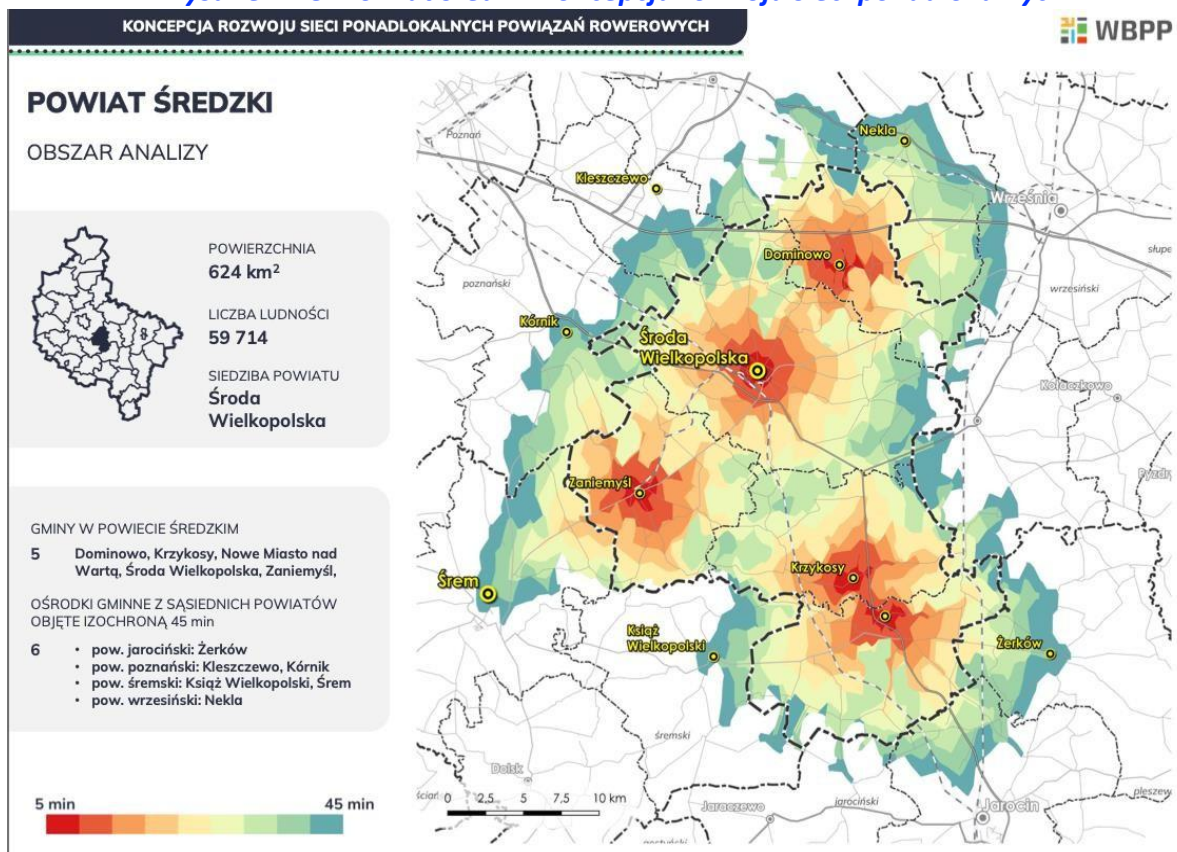
Brak dostępu do transportu szynowego

Na terenie powiatu średzkiego funkcjonują trzy stacje kolejowe (Chocicza, Sulęcinek, Środa Wielkopolska) oraz jeden przystanek (Solec Wielkopolski), jednak Gmina Zaniemyśl pozostaje obszarem pozbawionym dostępu do czynnej linii kolejowej. W związku z tym, zgodnie z Koncepcją rozwoju sieci powiązań rowerowych WBPP, szczególny nacisk należy położyć na budowę dedykowanych tras rowerowych prowadzących do stacji kolejowych z obszarów odciętych od kolei – w tym właśnie z gminy Zaniemyśl. Planowane jest również stworzenie infrastruktury typu Bike&Ride przy stacji w Środzie Wielkopolskiej – która mogłaby być powiązana z Zaniemyślem rowerowymi trasami dojazdowymi.

Ponadlokalna sieć dróg rowerowych a powiat średzki

Jednym z kluczowych dla powiatu dokumentów jest „Koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielkopolskiego” (opracowana przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego). Zawiera ona plan docelowej sieci głównych tras rowerowych łączących poszczególne powiaty i gminy. Dla powiatu średzkiego (Rysunek 2.8) opracowano szczegółowy fragment koncepcji – określono przebieg tras rowerowych o znaczeniu ponadgminnym oraz ich priorytety.

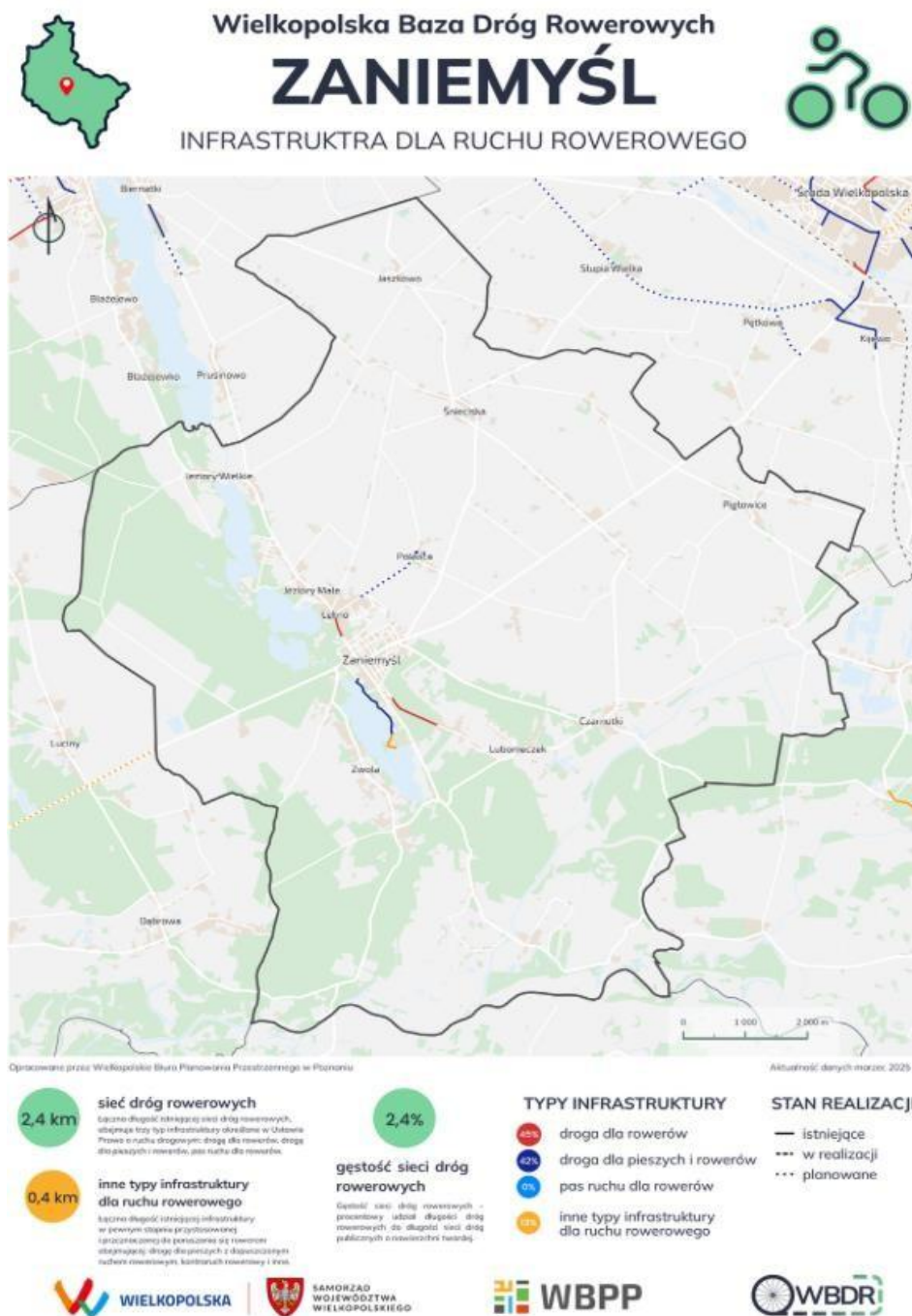
Rysunek 2.8. Powiat średzki koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych



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

Obecny stan infrastruktury w gminie Zaniemyśl, to: – 2,4 km dróg rowerowych i 2,4% - wskaźnik gęstości sieci dróg rowerowych (Rysunek 2.9):

Rysunek 2.9. Sieć dróg rowerowych w gminie Zaniemyśl

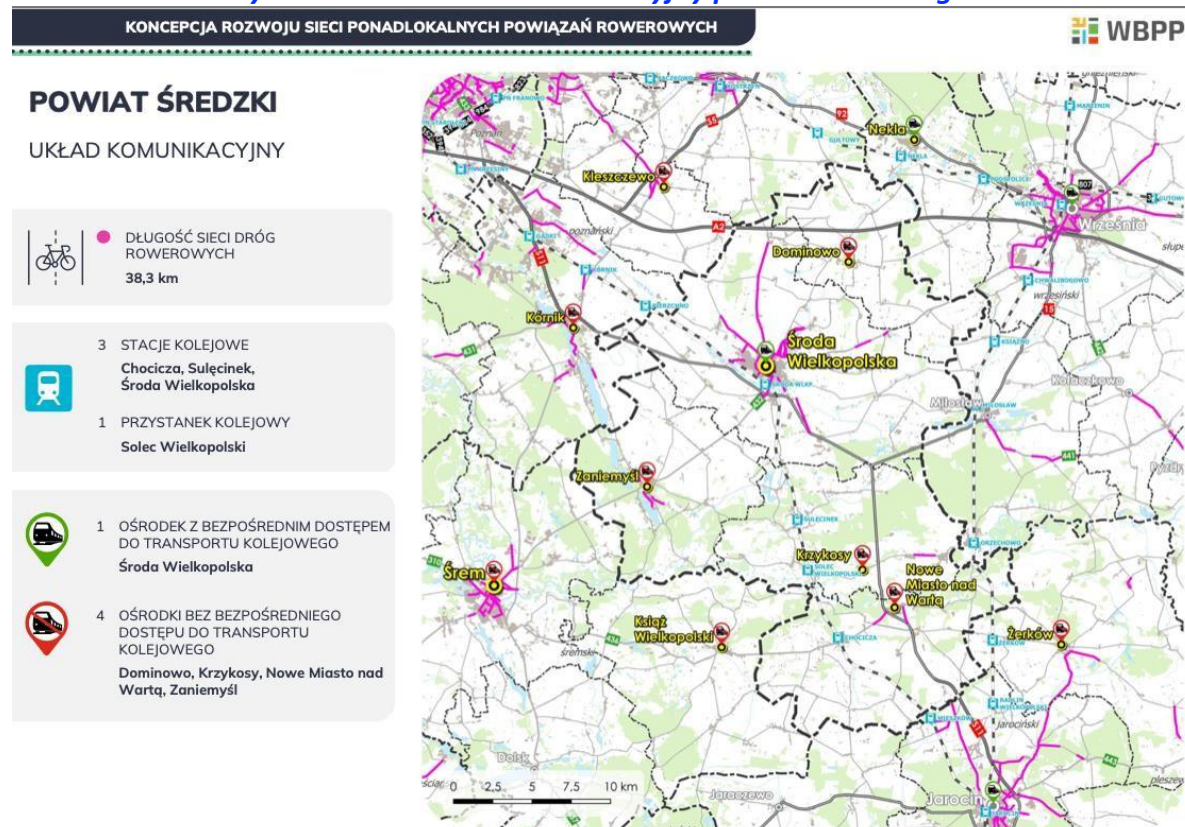


Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego

Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Obecna sieć dróg rowerowych w powiecie średzkim (38,3 km), nie jest imponująca. Koncepcja zakłada więc znaczne zwiększenie długości tras. Powiat średzki posiada obecnie 3 stacje kolejowe (Chocicza, Sulęcinek, Środa Wielkopolska) oraz 1 przystanek Solec Wielkopolski – Rysunek 2.10.).

Rysunek 2.10. Układ komunikacyjny powiatu średzkiego



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

Jednak nie wszystkie gminy mają dostęp do czynnych linii kolejowych – w tym Zaniemyśl. koncepcja sieci przewiduje więc dedykowane połączenia rowerowe do stacji dla obszarów pozbawionych transportu szynowego.

Uzupełnieniem tego jest propozycja WBPP utworzenia infrastruktury Bike&Ride przy kluczowej stacji: w Środzie Wlkp. (Rysunek 2.11).

Rysunek 2.11. Proponowane przez WBPP lokalizacje infrastruktury B&R



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

Dla powiatu oznacza to potrzebę zaplanowania parkingów rowerowych przy tych dworcach oraz zapewnienia, że dojazd do nich będzie komfortowy (np. przez separację ruchu rowerowego od ruchu samochodowego na drodze do stacji). Analiza koncepcji wskazuje również, które trasy w powiecie średzkim mogą liczyć na najwyższe natężenie ruchu i powinny mieć priorytet.

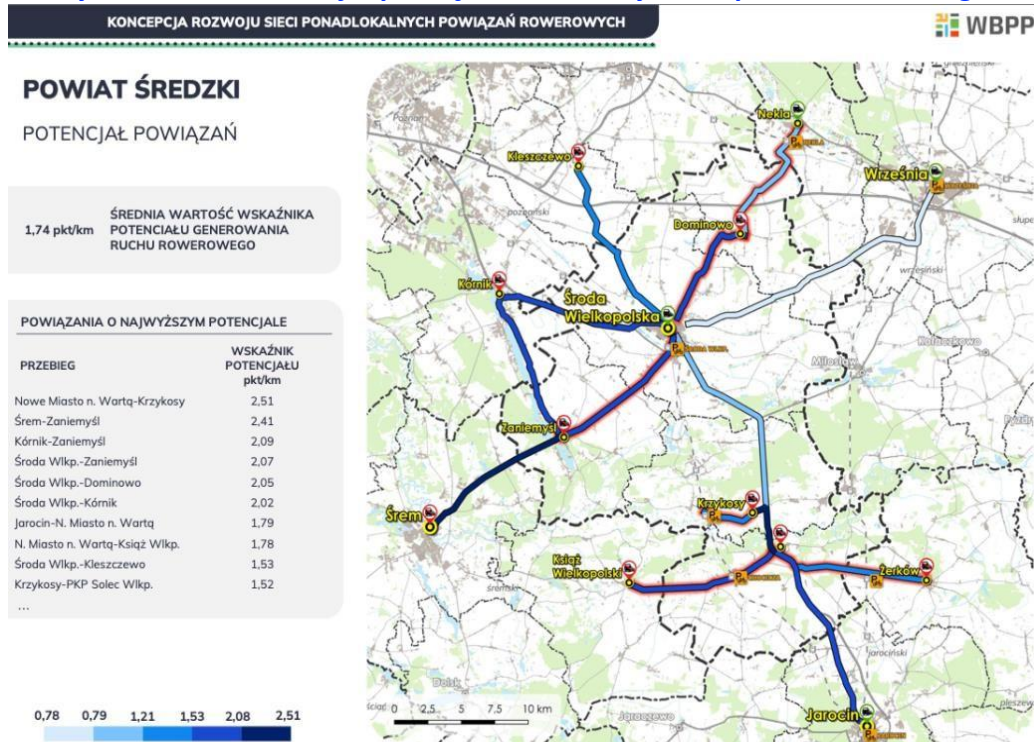
Wyznaczono również wskaźnik potencjału generowania ruchu (w punktach na km), biorąc pod uwagę m.in. wielkość miejscowości, szkoły, zakłady pracy czy atrakcje na trasie. Najwyższe wartości, najważniejsze z punktu widzenia projektu, osiągnęły odcinki (Rysunek 2.12):

Analiza przeprowadzona przez WBPP wskazuje, że trzy połączenia o największym potencjale generowania ruchu w całym powiecie średzkim to:

- Śrem–Zaniemyśl (2,51 pkt/km),
- Kórnik–Zaniemyśl (2,09 pkt/km),
- Środa Wlkp.–Zaniemyśl (2,07 pkt/km).

Odcinki te łączą Gminę Zaniemyśl z największymi ośrodkami subregionalnymi w powiecie i regionie. Z uwagi na obecność licznych zakładów pracy (zwłaszcza w Łęknie), placówek edukacyjnych, sklepów, instytucji publicznych i przystanków autobusowych, Zaniemyśl jest nie tylko ważnym generatorem ruchu wewnątrzgminnego, ale również logicznym węzłem ponadlokalnej sieci rowerowej.

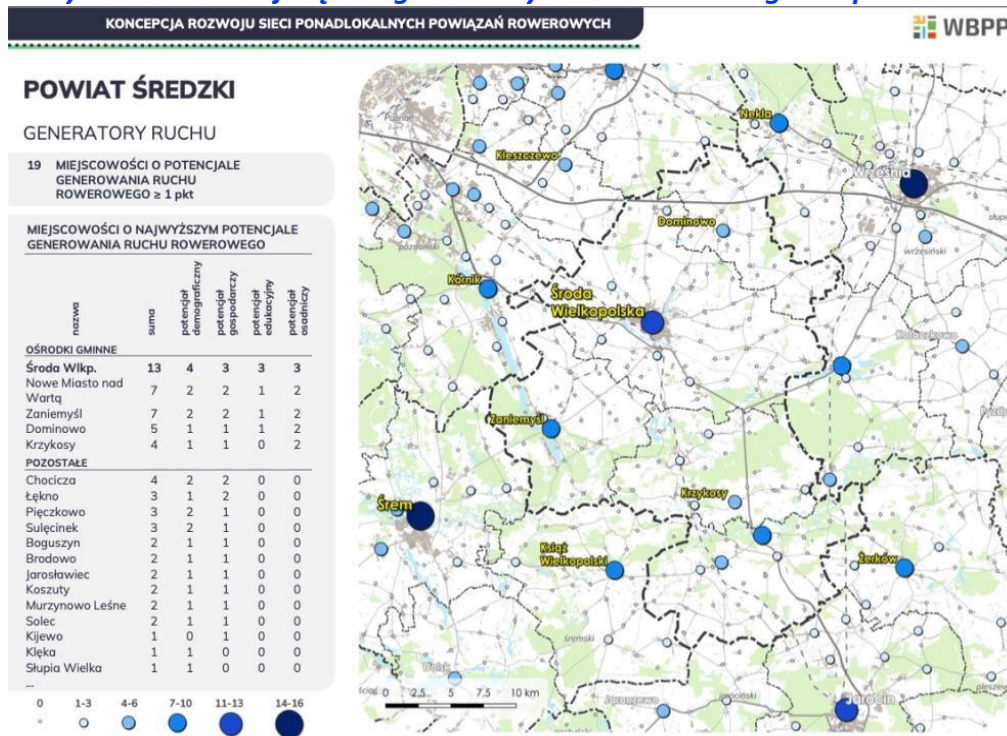
Rysunek 2.12. Potencjał powiązań rowerowych dla powiatu średzkiego



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

Do największych generatorów ruchu należą oczywiście większe miejscowości – ośrodki gminne (Rysunek 2.13).

Rysunek 2.13. Największe generatory ruchu rowerowego dla powiatu średzkiego



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

Dane te sugerują, które inwestycje mogą przynieść najszybszy wzrost ruchu rowerowego – dla powiatu jest to cenna wskazówka odnośnie priorytetów inwestycyjnych. W pierwszej kolejności warto skupić się na odcinkach o najwyższym potencjale (zwłaszcza tam, gdzie brak dziś jakiegokolwiek infrastruktury i ruch rowerowy odbywa się po ruchliwych drogach).

Rysunek 2.14. Wykaz powiązań ponadlokalnych powiatu średzkiego

KONCEPCJA ROZWOJU SIECI PONADLOKALNYCH POWIĄZAŃ ROWEROWYCH					WBPP
POWIAT ŚREDZKI					
WYKAZ POWIĄZAŃ PONADLOKALNYCH					
PRZEBIEG	TYP	DŁUGOŚĆ	WSKAŹNIK POTENCJAŁU pkt/km	STANOWI DOSTĘP DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO	
Nowe Miasto nad Wartą-Krzykosy	międzygminne	4,4	2,51	nie	
Śrem-Zaniemyśl	do miasta powiatowego	12,0	2,41	nie	
Kórnik-Zaniemyśl	międzygminne	11,5	2,09	nie	
Środa Wielkopolska-Zaniemyśl	do miasta powiatowego	11,6	2,07	tak	
Środa Wielkopolska-Dominowo	do miasta powiatowego	8,8	2,05	tak	
Środa Wielkopolska-Kórnik	do miasta powiatowego	12,4	2,02	nie	
Jarocin-Nowe Miasto nad Wartą	łącznikowe	15,1	1,79	nie	
Nowe Miasto nad Wartą-Książ Wielkopolski	międzygminne	11,2	1,78	tak	
Środa Wielkopolska-Kleszczewo	do miasta powiatowego	13,7	1,53	nie	
Krzykosy-PKP Solec Wlkp.	multimodalne	4,0	1,52	tak	
Nowe Miasto Nad Wartą-Żerków	międzygminne	12,0	1,42	tak	
Środa Wielkopolska-Krzykosy	do miasta powiatowego	16,5	1,21	nie	
Nekla-Dominowo	międzygminne	10,6	1,13	tak	
Września-Środa Wielkopolska	łącznikowe	23,0	0,78	nie	

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

Priorytetowe znaczenie inwestycji Zaniemyśl–Łęknio–Polwica–Winna

Priorytetowa dla gminy, planowana trasa rowerowa to, Zaniemyśl–Łęknio–Polwica–Winna, która doskonale wpisuje się w wyżej wskazane potrzeby. Przebiega przez obszar pozbawiony dotąd jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej, a jednocześnie charakteryzujący się wysokim natężeniem codziennych dojazdów do szkół, przystanków, pracy i sklepów. Brak bezpiecznej trasy skutkowało dotychczas koniecznością poruszania się rowerem bezpośrednio po jezdni – w tym także po odcinkach o ograniczonej widoczności, bez poboczy i o podwyższonym ryzyku wypadków.

W warunkach Gminy Zaniemyśl szczególne znaczenie ma odseparowanie ruchu rowerowego od kołowego oraz zapewnienie dostępu do punktów przesiadkowych w systemie autobusowym – które stanowią jedyne formy transportu zbiorowego dostępne mieszkańcom. Nowa trasa umożliwi bezpieczne i szybkie dotarcie rowerem do przystanków autobusowych w Zaniemyślu i Łęknio, zwiększając integrację lokalnego systemu transportowego i ograniczając presję na indywidualny transport samochodowy.

Wnioski strategiczne

Budowa trasy rowerowej Zaniemyśl–Łęknio–Polwica–Winna wypełnia istniejącą lukę w lokalnej i ponadlokalnej sieci transportowej, odpowiadając zarówno na potrzeby mieszkańców codziennie dojeżdżających do pracy, szkoły czy usług, jak i na założenia strategicznych dokumentów regionalnych, takich jak Koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych opracowana przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego. Projektowana infrastruktura będzie pełnić funkcję łącznika pomiędzy czterema miejscowościami dotąd pozbawionymi bezpiecznych tras rowerowych, a centrum Zaniemyśla – nowego ośrodka miejskiego, w którym koncentrują się usługi publiczne, edukacyjne, handlowe oraz komunikacyjne.

Inwestycja umożliwi integrację przestrzenną obszarów peryferyjnych gminy z jej centrum funkcjonalnym oraz z głównymi przystankami transportu zbiorowego. Dzięki temu mieszkańcy Polwicy, Winnej i Łęknia zyskają bezpieczny dostęp nie tylko do instytucji i punktów usługowych, ale także do środków komunikacji publicznej, co umożliwi im dalszą podróż w kierunku Śremu, Środy Wielkopolskiej czy Poznania. Wpisuje się to w nadrzędny cel polityki regionalnej – tworzenie spójnego i zintegrowanego systemu transportu multimodalnego, w którym rower pełni rolę zarówno środka codziennej mobilności, jak i elementu wspierającego dostęp do transportu zbiorowego.

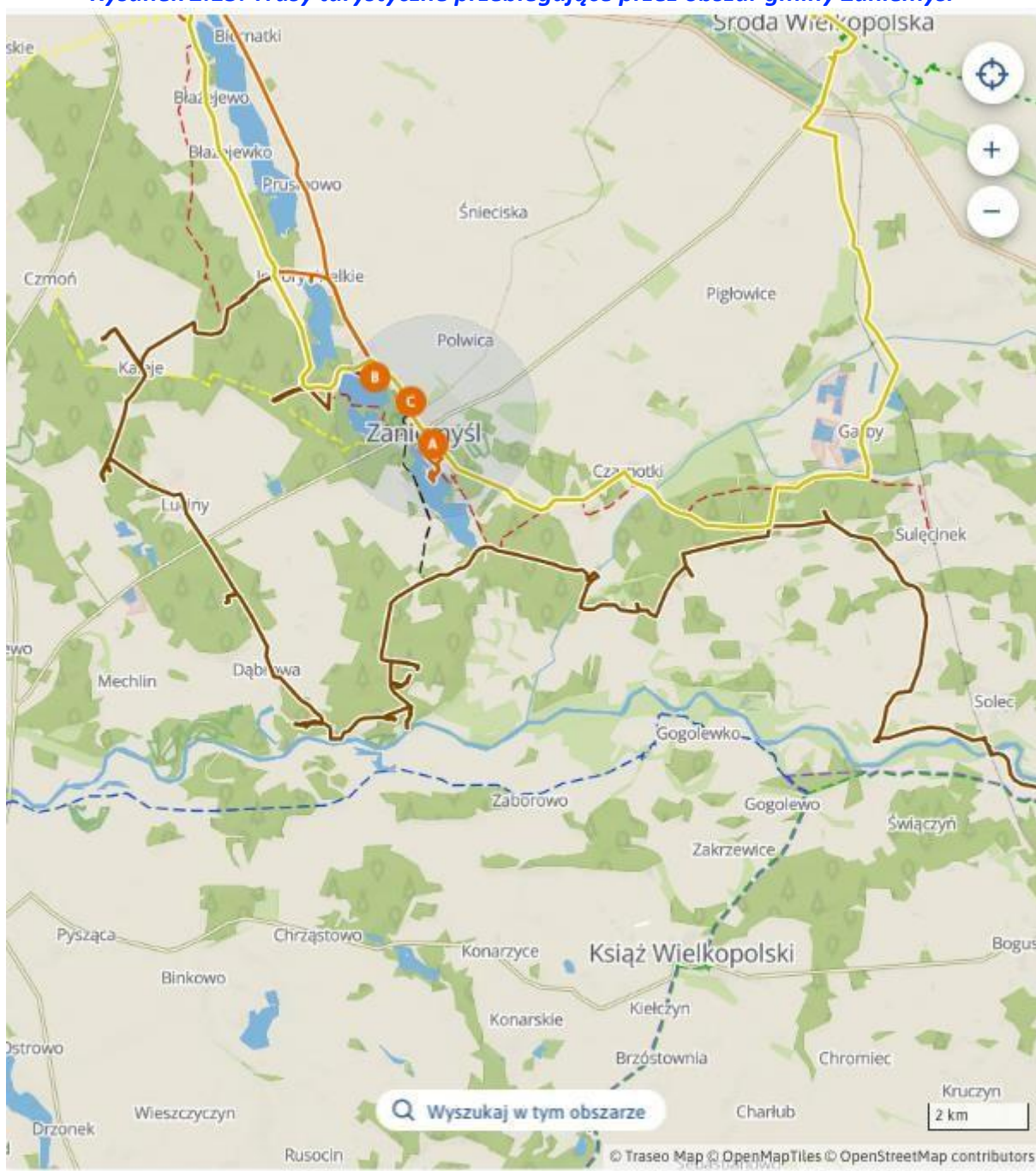
W kontekście społeczno-ekonomicznym realizacja inwestycji przyczyni się do wyraźnej poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, eliminując konieczność poruszania się rowerem po jezdniach bez poboczy. Szczególne znaczenie ma to dla dzieci, młodzieży, osób starszych oraz osób z ograniczoną mobilnością, które dotąd rezygnowały z roweru jako środka transportu z uwagi na zagrożenia związane z bliskością pojazdów samochodowych. Poprzez fizyczną separację ruchu rowerowego od kołowego, zastosowanie oświetlenia solarnego, a także budowę stacji odpoczynkowych i punktów ładowania rowerów elektrycznych, projekt zapewni wysoki standard użytkowy i pełną dostępność infrastruktury przez cały rok.

Inwestycja pobudzi również codzienne korzystanie z niskoemisyjnych form mobilności. Przemyślany przebieg trasy, jej długość, lokalizacja oraz integracja z lokalnym układem drogowym sprawiają, że stanie się ona naturalnym wyborem dla mieszkańców realizujących codzienne potrzeby transportowe na dystansie 1–5 km. To właśnie ten zakres jest kluczowy z punktu widzenia zmiany wzorców mobilności w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich – w szczególności w kontekście rosnących kosztów użytkowania samochodu oraz działań na rzecz ochrony klimatu.

Co równie istotne, projekt nie kończy się na funkcji lokalnej. Ze względu na swoje położenie i powiązania z innymi gminami (Śrem, Kórnik, Środa Wielkopolska), trasa Zaniemyśl–Łęknio–Polwica–Winna stanowić będzie istotny odcinek przyszłych korytarzy rowerowych o charakterze subregionalnym i ponadgminnym, których rozwój jest przewidziany w dokumentach wojewódzkich. Zaniemyśl, jako nowy ośrodek miejski, ma potencjał stać się węzłem rowerowym południowej części powiatu średzkiego – a projektowana trasa to pierwszy krok w tym kierunku.

Można wyróżnić także trzy trasy turystyczne (Rysunek 2.15):

Rysunek 2.15. Trasy turystyczne przebiegające przez obszar gminy Zaniemyśl



Źródło: <https://www.traseo.pl/trasy/kategoria/rowerowe/score/2/position/52.15799,17.16539,2>

- **Zaniemyśl-Kórnik (A)** - to główny korytarz rowerowy łączący gminę z południowym skrajem aglomeracji poznańskiej. Startuje na rynku w Zaniemyślu i biegnie wzdłuż drogi powiatowej przez Jezioro Małe i Wielkie do Błażejówka, skąd skręca w kierunku Kórnika. Dystans: ok. 18 km w jedną stronę. Około 70 % trasy prowadzi po gładkim asfalcie, resztę stanowią równe pobocza i krótki odcinek kostki przy rynku. Różnice wzniesień nie

przekraczają kilkunastu metrów, więc szlak nadaje się dla rodzin lub mniej wprawnych rowerzystów. Po stronie gminy oznakowanie ma formę standardowych tablic rowerowych, natomiast po przekroczeniu granicy Kórnik włącza się w sieć Poznańskiego Węzła Rowerowego,

- **Szaga 2013** – nie pełna (B) - pętla liczy około 40–42 km i wykorzystuje głównie leśne dukty oraz drogi gruntowe na północ od Zaniemyśla (Zwola – Szymanowo – Skrzynki – Nadolnik – Świątniki – Łękno). Około połowa nawierzchni to szutry lub utwardzone dukty leśne; pozostałe 50 % to asfalt o zróżnicowanej jakości. Szlak jest tylko częściowo oznakowany – zalecana jest nawigacja GPS. Profil terenu jest łagodny, ale luźne podłoże i kilkukilometrowe odcinki lasu sprawiają, że komfortowo przejedzie go rower trekkingowy, gravel lub MTB. Trasa atrakcyjna dla osób szukających dłuższej, terenowej wycieczki; łączy lasy sosnowe z fragmentami kanału kórnickiego,
- **Zaniemyśl (C)** - najpopularniejszy szlak rekreacyjny wokół Jeziora Raczyńskiego i sąsiednich akwenów. Cała pętla ma około 14 km. Ze względu na niewielką długość i płaski profil jest polecana rodzinom z dziećmi oraz turystom korzystającym z plaż lub kolejki wąskotorowej.

Każda z tras eksponuje inne walory krajobrazowe i kulturowe okolic Jeziora Raczyńskiego, rynny jeziornej i przyległych kompleksów leśnych.

Rozwijane konsekwentnie trasy rowerowe mogą stać się wyróżnikiem Zaniemyśla – łącząc aktywny wypoczynek, edukację przyrodniczą i wsparcie dla lokalnych usług (agro-turystyka, gastronomia).

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

- **Tworzenie spójnej sieci** – priorytetem jest połączenie istniejących odcinków w ciągłe trasy oraz przedłużenie ich do kluczowych destynacji (centra wsi, osiedla, szkoły, zakłady pracy) i sąsiednich gmin. Szczególnie istotny jest ciąg Droga 2468P Zaniemyśl – Jezioro Wielkie, 3735P Zaniemyśl – Kępa Wielka, 3674P Zaniemyśl-Śnieciska i 3738P Czarnotki – Lubonieczek. Zadaniem regionalnym jest domknięcie korytarza Zaniemyśl – Kórnik (połączenie z Poznańskim Węzłem Rowerowym) i przedłużenie trasy jeziornej do Środy Wlkp. przez Polwice i Śnieciska.
- **Poprawa bezpieczeństwa** – rozbudowa infrastruktury o newralgiczne brakujące elementy (bezpieczne przejazdy rowerowe przez drogi główne, doświetlenie przejść i przejazdów, uspokojenie ruchu) w miejscach o wysokim natężeniu ruchu samochodowego. Należy eliminować punkty kolizji i bariery (np. przejazdy przez tory, skrzyżowania bez sygnalizacji) utrudniające swobodną i bezpieczną jazdę.

- **Integracja z transportem publicznym** – rozwój systemu Bike&Ride poprzez budowę zadaszonych parkingów rowerowych w centrum Zaniemyśla (przy przystankach linii 560/561, 17-26), przy stacji kolejki wąskotorowej oraz przy pętli Łękno i w Jeziorach Wielkich). Uzupełnienie infrastruktury o stojaki rowerowe i boksy na terenie miasta (przy szkołach, obiektach użyteczności publicznej) zachęci do łączenia podróży rowerem i komunikacją zbiorową.
- **Promocja i edukacja** – prowadzenie kampanii informacyjnych promujących zalety jazdy rowerem (zdrowie, oszczędność czasu i kosztów) oraz inicjatyw w rodzaju Europejskiego Tygodnia Mobilności, organizacji rajdów, np. Zaniemyskie Rowerowanie czy rywalizacji Rowerowa Stolica Polski, organizacji dni „bez samochodu”. Wspieranie turystyki rowerowej (np. poprzez mapy szlaków, wypożyczalnie rowerów) może dodatkowo zwiększyć ruch rowerowy w sezonie letnim.
- **Finansowanie i współpraca** – sięganie po zewnętrzne źródła dofinansowania inwestycji (np. programy wojewódzkie na budowę dróg dla rowerów wzdłuż dróg wojewódzkich 50/50% czy fundusze UE na mobilność miejską). Realizacja celów do roku 2030 będzie wymagać ścisłej współpracy gminy z samorządem powiatowym i wojewódzkim, aby skoordynować planowane projekty i zapewnić spójność ponadlokalną sieci rowerowej.

Celem 2030 jest zwiększenie ciągłości i zwiększenie bezpieczeństwa układu rowerowego spinającego docelowo w dłuższej perspektywie centrum Zaniemyśla, sołectwa i główne destynacje turystyczne nad jeziorami, z możliwością dalszej jazdy w kierunku Poznania i Środy Wielkopolskiej.

2.5.4. Polityka parkingowa

Obecnie w Zaniemyślu brak jest płatnych miejsc parkingowych, samochody parkują w centrum i poza nim w miejscach do tego przeznaczonych, głównie w zatoczkach parkingowych. Rotacja dojazdów jest niewielka, a w okresach wzmożonego ruchu centrum szybko się zapełnia. Ruch jest w miarę ciągły i trudno mówić o większych utrudnieniach. Pewnym wyzwaniem jest utrudniony ruch przy ulicy Plażowej w Zaniemyślu (tylko w weekendy w sezonie letnim). Rekomenduje się ewentualne wprowadzenie sezonowych, niskich opłat na parkingach kąpieliskowych (tylko w sytuacjach znacznego zwiększenia obłożenia), budowę buforowego placu przy stacji kolejki wąskotorowej z modułem „Bike & Ride” oraz wydzielenie zatok kiss & ride (przy szkołach) i miejsc na krótki postój dostawczy w strefach handlowych.

2.5.5. Ruch pieszy

Większość głównych ciągów komunikacyjnych w Zaniemyślu jest wyposażona w chodniki. Piesi mogą dość bezpiecznie poruszać się na ulicach przy Rynku, również na ulicach Poznańskiej, Średzkiej czy Śremskiej. Rekomenduje się wprowadzenie strefy „Tempo 30” w Zaniemyślu, w miejscach, gdzie panuje większy ruch samochodowy i gdzie jest to możliwe, aby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych oraz dalszą rozbudowę i modernizację infrastruktury, aby połączyć centrum gminy także z dalszymi miejscowościami i sołectwami.

2.5.6. Transport towarów

Przez Zaniemyśl przebiega droga wojewódzka nr 432 – jedyne połączenie o charakterze regionalnego korytarza towarowego. Szosa łączy strefy logistyczne pod Kórnikiem i Robakowem z zakładami rolno-spożywczymi w Śremie i Lesznie, dlatego przez środek miasteczka codziennie przejeżdżają dziesiątki zestawów ciężarowych. Po uruchomieniu niedalekiego węzła „Środa Południe” na drodze ekspresowej S11 potoki te prawdopodobnie wzrosną. Już dziś wąski przekrój ulic Poznańskiej, Średzkiej i Śremskiej nie radzi sobie z ruchem tranzytowym: tworzą się krótkotrwałe utrudnienia, rośnie hałas i drgania w zabudowie frontowej, a nawierzchnia szybciej się wykrusza. Ciężarówki dojeżdżające do stref działalności gospodarczej i gospodarstw na drogach powiatowych 2468P Zaniemyśl-Jeziory Wielkie i 3735P Zaniemyśl-Kępa Wielka dodatkowo niszczą pobocza, powodując pylenie wtórne i wymagając częstych doraźnych napraw.

Z transportem towarów wiąże się także codzienne zaopatrzenie sklepów i instytucji. Dostawcze busy zatrzymują się czasem tuż przy pierzejach – blokując ruch i obniżając bezpieczeństwo pieszych. Jeżeli gmina nie wprowadzi żadnych zmian, po otwarciu S11 będzie się musiała zmierzyć z kumulacją cięższego tranzytu i lokalnych rozładunków w mieście.

Rekomenduje się, aby w centrum zachęcać przewoźników do stosowania cichszych, niskoemisyjnych pojazdów LNG lub elektrycznych, tak aby emisje spalin i hałasu nie kumulowały się z ruchem osobowym i turystycznym. Na drogach obsługujących transport rolny przyda się wzmocnienie podbudowy i utwardzenie poboczy, co ograniczy degradację nawierzchni i zmniejszy zapylenie. Dzięki takim, stopniowo wprowadzanym działaniom gmina ma szansę utrzymać dostępność dla biznesu, jednocześnie chroniąc centrum i obszary rekreacyjne przed skutkami nadmiernego ruchu ciężkiego.

2.5.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Natężenie ruchu na wąskim miejskim odcinku drogi wojewódzkiej 432 sprawia, że piesi oraz rowerzyści są tu najbardziej narażeni na ryzyko potrażeń. Miejsca szczególnie niebezpieczne to przejścia dla pieszych na ul. Poznańskiej i Średzkiej w Zaniemyślu, przejścia na ulicy Poznańskiej w Łęknie, przejścia na ulicy Śremskiej w Zaniemyślu. Kluczowe dla poprawy bezpieczeństwa jest konsekwentne uspokajanie prędkości w terenie zabudowanym, lepsze doświetlenie przejść dla pieszych i zastosowanie wyniesionych lub wyspowych azylów tam, gdzie chodniki są bardzo wąskie. Na odcinkach leśnych i rolniczych priorytetem powinno być utrzymanie czytelnego oznakowania ostrzegającego przed dziką zwierzyną oraz egzekwowanie limitów prędkości w godzinach nocnych. Regularny monitoring wypadków i szybkiej interwencji w punktach o największej kolizyjności – połączony z kampaniami edukacyjnymi skierowanymi do kierowców i dzieci – pozwoli stopniowo obniżyć liczbę zdarzeń drogowych w całej gminie.

2.5.8. Intermodalność

System łączenia środków transportu w gminie opiera się dziś przede wszystkim na dojeździe autobusami regionalnymi 560 i 561 z Poznania oraz liniami powiatowymi 17, 18, 19, 25 i 26 ze Środy Wlkp. i Śremu. W gminie nie ma faktycznych punktów przesiadkowych, dość trudno znaleźć miejsce dla powstania takowych w miejscach, gdzie istnieją przystanki. Przy przystanku Zaniemyśl / Kościół jest tylko mała zatoczka autobusowa. Niewiele więcej miejsca jest przy przystanku Zaniemyśl/Rynek, skąd pasażer wysiada wprost na rynek i pieszo może dotrzeć do urzędu, szkoły czy plaży nad jeziorem. W sezonie letnim ruchu turystycznego przybywa kolejka wąskotorowa Środa Wlkp. – Zaniemyśl, oferując dodatkową, choć nieregularną, możliwość dojazdu nad Jezioro Raczyńskie. Oba systemy – autobusowy i kolejowy – działają jednak obok siebie, bez skoordynowanych rozkładów czy wspólnego biletu.

Elementy infrastruktury punktowej są jeszcze skromne. Przy rynku stoi jedna standardowa wiata, kilka stojaków na rowery i kilkadziesiąt miejsc postojowych dla samochodów przy okolicznych ulicach. Brakuje dedykowanego parkingu typu Park & Ride, a także zadaszonego modułu Bike & Ride, co ogranicza możliwość wygodnego łączenia jazdy rowerem z dalszą podróżą autobusem. Po stronie Jezior Wielkich i Zwoli nie ma natomiast żadnego punktu buforowego, w którym turyści mogliby zostawić auto i kontynuować trasę pieszo lub jednośladem.

Rowery coraz częściej stają się łącznikiem między sołectwami, plażami i przystankami

autobusowymi, ale sieć tras ciągle nie jest domknięta. Odcinki planowanych ciągów pieszo-rowerowych (Zaniemyśl – Jezioro, Zaniemyśl – Kępa Wielka) powstają etapami, co powoduje, że wielu mieszkańców wciąż decyduje się na dojazd samochodem do samego centrum lub pod samo kąpielisko.

Kluczowe wyzwania intermodalne dotyczą więc trzech obszarów. Po pierwsze, wydzielenia miejsca na węzeł z małą poczekalnią, czytelną informację pasażerską i zadaszonymi stojakami, a docelowo może nawet parkingiem buforowym dla 20-30 aut. Po drugie, kursowanie autobusów powiatowych kończy się w dni robocze wieczorem, co ogranicza możliwość późno-wieczornych powrotów i wymusza użycie samochodu – szczególnie w weekendy, gdy ruch wypoczynkowy jest największy. Po trzecie, zakup biletu wciąż odbywa się osobno na każdą gałąź transportu, co zniechęca do przesiadek.

Rekomendowane działania są proste, ale wymagają konsekwencji: skoordynowanie godzin odjazdów autobusów z przyjazdami wąskotorówki w sezonie, wprowadzenie wspólnego biletu weekendowego „kolejka + bus”, stworzenie pakietu tanich abonamentów dla mieszkańców łączących linie 560/561 (linie powiatowe są darmowe) oraz budowa modułowego węzła Bike & Ride. Uzupełnione o stopniowe domykanie tras rowerowych wokół jezior i w kierunku Błaziejewka oraz Polwicy, działania te pozwolą mieszkańcom i turystom swobodnie łączyć rower, autobus i kolejkę, a gminie – ograniczyć presję samochodową w najwęższym odcinku drogi wojewódzkiej 432 i wokół plaż.

2.5.9. Zarządzanie mobilnością

W Zaniemyślu zadania transportowe są dziś rozproszone pomiędzy kilka szczebli administracyjnych. Wojewódzka droga nr 432, stanowiąca oś całego układu komunikacyjnego, podlega Wielkopolskiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich; siecią powiatową zarządza Zarząd Powiatu Średzkiego a drogami gminnymi – Burmistrz Miasta i Gminy Zaniemyśl. Taki podział kompetencji utrudnia spójne planowanie objazdów, organizację remontów czy jednolite znakowanie. Planowanie przestrzenne również nie jest jeszcze narzędziem aktywnej polityki mobilności: nowe zabudowania jednorodzinne powstają głównie na obrzeżach Łęka, Zwoli, Jezior Wielkich, Jezior Małych i Lubonieczka poza zasięgiem regularnych kursów autobusowych, co dodatkowo wzmacnia zależność od samochodu.

Codzienny krajobraz ruchu charakteryzuje się wysokim wskaźnikiem motoryzacji i znikomymi ograniczeniami parkowania. W Zaniemyślu brak jest płatnych miejsc parkingowych. To, w połączeniu z praktycznym brakiem skrzyżowań z sygnalizacją i centralnego sterowania ruchem powoduje, że zarządzanie odbywa się reaktywnie: działania wprowadza się zwykle dopiero po pojawieniu się problemu, a nie w ramach długofalowej strategii. Przy czym

zauważyć należy, że ruch w gminie odbywa się płynnie i dopiero uruchomienie S11 może wprowadzić pewne utrudnienia.

Mimo tych ograniczeń Zaniemyśl ma kilka wyraźnych atutów. Niewielkie odległości między sołectwami, wyraźny rynek pracy w Poznaniu i Środzie Wlkp. oraz rosnąca popularność turystyki jeziornej sprzyjają wdrażaniu szybkich, pilotażowych rozwiązań – od dopasowania rozkładów autobusów regionalnych do wąskotorówki, po modułowe węzły Bike & Ride w kilku kluczowych punktach. Społeczność deklaruje rosnącą wrażliwość na hałas i zanieczyszczenia, dlatego łatwiej budować poparcie dla ograniczenia wjazdu ciężarówek do centrum czy doświetlenia przejść dla pieszych przy szkołach.

Wyzwaniem pozostaje finansowanie inwestycji, które zależy od skutecznego sięgania po fundusze powiatowe i regionalne. Istotne jest też stopniowe przekonywanie kierowców oraz lokalnych przedsiębiorców, że dobrze zaplanowane opłaty parkingowe, strefy uspokojonego ruchu czy priorytet dla transportu zbiorowego mogą podnieść atrakcyjność usług i turystyki, zamiast je ograniczać.

Podsumowując: obecny model mobilności w Zaniemyślu opiera się głównie na transporcie indywidualnym i punktowych interwencjach w infrastrukturę. Przystawienie się na zarządzanie proaktywne – oparte na zintegrowanym planowaniu przestrzennym, koordynacji rozkładów, umiarkowanym sterowaniu popytem na parkowanie i rozwoju sieci pieszo-rowerowej – pozostaje kluczowym kierunkiem, jeśli gmina chce złagodzić rosnące natężenie ruchu oraz utrzymać wysoką jakość życia w centrum i strefach rekreacyjnych nad jeziorami.

2.5.10. Logistyka miejska

W Zaniemyślu logistyka miejska opiera się niemal wyłącznie na transporcie drogowym. Główną arterią jest droga wojewódzka nr 432. Towary rozwożą dostawcze furgonetki zaopatrujące sklepy, cięższe zestawy obsługujące składy i zakłady położone w Łęknie, oraz gospodarstwa rolne położone w poszczególnych sołectwach gminy. Ruch ciężarowy kumuluje się w wąskim, historycznym przekroju ul. Poznańskiej–Średzkiej–Śremskiej; manewrujące pojazdy blokują czasem pas ruchu, utrudniając ruch, a natężenie hałasu i emisji wzrasta szczególnie w godzinach porannego zaopatrzenia.

Brak obwodnicy sprawia, że cały ruch jadący z kierunku Środy Wlkp. lub Śremu przejeżdża bezpośrednio przez centrum. Kierowcy, próbując unikać spowolnienia ruchu w okolicach centrum, wybierają czasem drogi ulice Kochanowskiego, Kilińskiego i Powstańców Wlkp. przenosząc uciążliwość na te arterie. Mała nośność tych odcinków i ostry promień niektórych skrzyżowań powodują przyspieszone niszczenie nawierzchni i konieczność kosztownych

napraw. Sytuację pogarsza sezonowy transport płodów rolnych: w okresie zbiorów buraków cukrowych i kukurydzy na DW 432 pojawia się kolumna ciągników i wywrotek, co dodatkowo spowalnia ruch i zwiększa ryzyko kolizji.

Dokuczliwe bywają jednak lokalne dostawy do sklepów. Często chaotyczne parkowanie samochodów dostawczych na chodnikach i pieszych uliczkach, obniża komfort mieszkańców i turystów. Ponieważ kolej wąskotorowa ma wyłącznie funkcję turystyczną, a bocznice normalnotorowe nie istnieją, przerzucenie choćby niewielkiej części ładunków na tory pozostaje w praktyce nierealne.

W Zaniemyślu pożądaną zmianą w zakresie mobilności jest stopniowe przesuwanie ciężaru codziennych podróży z transportu samochodowego na bardziej zrównoważone formy przemieszczania się. Oznacza to tworzenie warunków, w których krótsze przejazdy mogą być realizowane pieszo lub rowerem, a komunikacja zbiorowa staje się realną alternatywą wobec samochodu prywatnego. Istotnym kierunkiem jest także wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego poza centrum, co pozwoli odciążyć historyczną tkankę miejską od hałasu i emisji spalin oraz poprawi bezpieczeństwo pieszych. Jednocześnie konieczne jest uporządkowanie lokalnej logistyki, tak aby dostawy do sklepów i punktów usługowych odbywały się w sposób mniej uciążliwy i nie dezorganizowały przestrzeni publicznych. W dłuższej perspektywie zmiany te pozwolą budować spójny, bardziej przyjazny mieszkańcom i środowisku system mobilności, w którym transport publiczny, rowerowy i pieszy będą pełniły coraz większą rolę.

Tak skoordynowane działania pozwoliłyby utrzymać sprawne zaopatrzenie lokalnego handlu i przemysłu, a jednocześnie ograniczyć negatywne skutki transportu towarowego w najwrażliwszych strefach mieszkaniowych i turystycznych gminy.

2.5.11. Inteligentne systemy transportowe

Systemy inteligentnego transportu są postrzegane w Zaniemyślu jako przyszłe narzędzie, które pozwoli uporządkować ruch na wąskim miejskim odcinku drogi wojewódzkiej 432 i jednocześnie poprawić obsługę nasilającego się ruchu turystycznego nad Jezioro Raczyńskie. W rozmowach o rozwoju mobilności coraz częściej powraca temat inteligentnych, choć niewielkich, rozwiązań. Wśród propozycji pojawia się idea elektronicznych tablic przy przystankach Zaniemyśl / Kościół i Zaniemyśl / Rynek, które w czasie rzeczywistym informowałyby o odjazdach autobusów w stronę Poznania, Środy Wlkp. i Śremu. Rozważyć można także zastosowanie aktywnych przejść dla pieszych przy szkole w Łęknie oraz na ulicy Poznańskiej – lampy LED w nawierzchni i detektor ruchu pieszego mogłyby ograniczyć liczbę groźnych sytuacji po zmroku. Uzupełnieniem byłby system inteligentnego oświetlenia LED – latarnie przy ruchliwych fragmentach DW 432 świeciłyby pełną mocą tylko wtedy, gdy

czujnik wykryje pojazd lub pieszego, co zmniejszy zużycie energii i poprawi widoczność w newralgicznych miejscach.

Korzyści wynikające z takiej cyfryzacji są oczywiste. Płynniejszy ruch oznacza mniej postojów przed sygnalizatorem i mniejsze zużycie paliwa, a precyzyjna informacja pasażerska zachęca mieszkańców do rezygnacji z samochodu na rzecz autobusu. Większe bezpieczeństwo pieszych jest z kolei efektem zarówno aktywnych przejść, jak i lepiej egzekwowanych ograniczeń prędkości dzięki radarom. Najtrudniejsze pozostają kwestie finansowania i utrzymania infrastruktury: niewielka gmina musi liczyć na zewnętrzne wsparcie przy zakupie tablic i oprogramowania, a także zadbać o wyszkolenie pracowników, którzy będą system na co dzień obsługiwać. Jeśli jednak te warunki zostaną spełnione, inteligentne systemy transportowe mogą stać się w Zaniemyślu realnym „wzmocniaczem” tradycyjnych inwestycji, łącząc funkcje informacyjne, porządkowe i ekologiczne w spójną całość.

2.6. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

Badanie zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego jest kluczowym krokiem w planowaniu mobilności miejskiej. W celu przeprowadzenia takiej oceny, stosuje się różnorodne metody badawcze, takie jak ankiety, wywiady oraz analizę danych z systemów monitoringu ruchu. W tych badaniach szczególną uwagę przykładana się do sprawdzania, jak często mieszkańcy korzystają z różnych środków transportu, jakie preferencje mają w zakresie podróży (np. czy używają samochodów osobowych, transportu publicznego, rowerów czy chodzenia pieszo), oraz na identyfikację głównych problemów i wyzwań, z którymi się borykają (takich jak korki, dostępność transportu publicznego czy bezpieczeństwo na drogach).

Analiza tych zebranych danych pozwala zrozumieć, w jaki sposób mieszkańcy obecnie korzystają z istniejącej infrastruktury transportowej, jakie są ich potrzeby i oczekiwania, oraz jakie obszary wymagają ulepszenia. Te informacje są niezbędne do stworzenia efektywnego planu mobilności, który będzie odpowiedzią na rzeczywiste potrzeby mieszkańców i przyczyni się do poprawy jakości życia w danej gminie.

Ankieta, której treść przedstawiono w załączniku do PMM, przeprowadzona została w gminie wiosną 2025 roku i przyniosła następujące wnioski:

- **Zdecydowana większość mieszkańców przemieszcza się codziennie samochodem** (Tabela 2.9). To ponad 70% poruszających się codziennie środkami komunikacji mieszkańców. Z komunikacji publicznej korzysta codziennie niespełna 10,6%, ale blisko 7% ankietowanych mieszkańców chciałoby korzystać z komunikacji publicznej, w tym

zbiorowej. Planowana na terenie gminy komunikacja zbiorowa ma zatem szanse powodzenia.

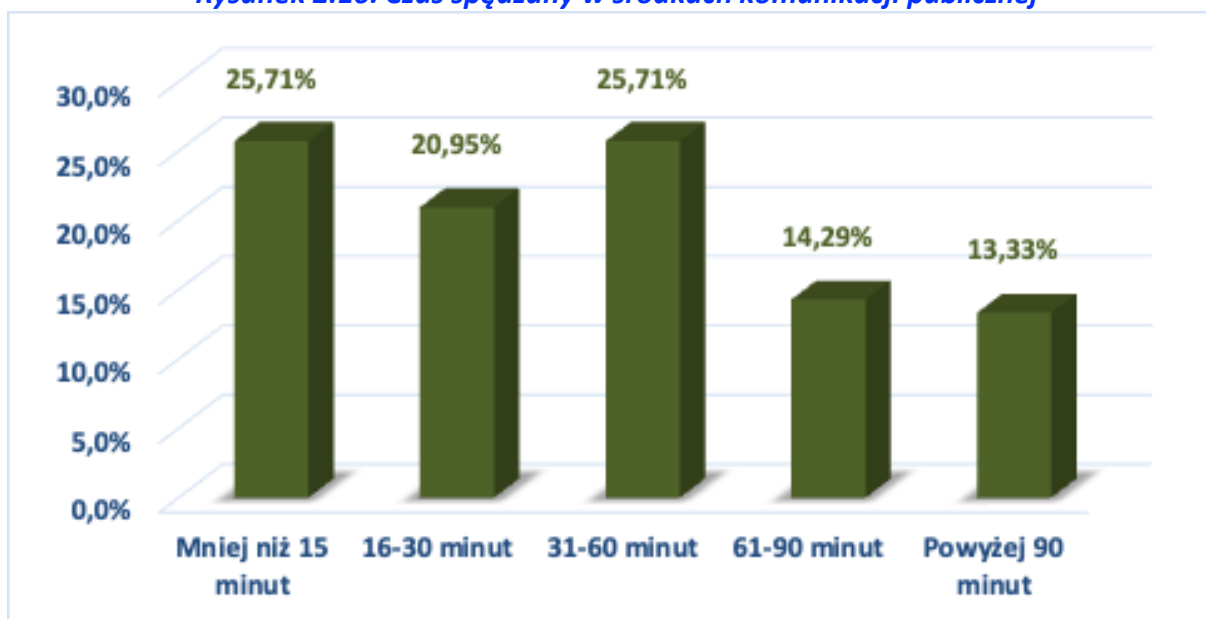
Tabela 2.9. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Zaniemyśl

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	61,04%	152	15,66%	39	0,40%	1	4,02%	10	12,85%	32	6,02%	15
Samochodem jako pasażer	9,66%	23	24,37%	58	13,03%	31	42,86%	102	9,24%	22	0,84%	2
Skuterem/motocyklem	0,84%	2	1,26%	3	0,84%	2	5,46%	13	81,51%	194	10,08%	24
Rowerem	9,54%	23	32,37%	78	12,86%	31	34,02%	82	7,05%	17	4,15%	10
Hulajnogą elektryczną	2,55%	6	2,13%	5	0,43%	1	3,83%	9	83,40%	196	7,66%	18
Pieszem	52,87%	129	20,90%	51	3,28%	8	17,21%	42	3,28%	8	2,46%	6
Autobusem	10,59%	25	10,17%	24	4,24%	10	25,85%	61	42,37%	100	6,78%	16
W inny sposób - jaki?	0,00%	0	2,50%	2	2,50%	2	5,00%	4	85,00%	68	5,00%	4

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Komunikacja publiczna używana jest głównie na krótkich tarasach – blisko połowa z korzystających mieszkańców nie spędza w niej więcej niż 30 minut a blisko 80% korzystających mniej niż 1 godzinę (Rysunek 2.16.). Blisko 57% mieszkańców, wskazało, że nie korzysta w ogóle z przejazdów komunikacją.

Rysunek 2.16. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Blisko 50% mieszkańców dociera do pracy w mniej niż 30 minut, ¼ potrzebuje powyżej pół godziny. Jednocześnie 1/3 mieszkańców potrzebuje na dotarcie do miejsc rozrywki powyżej pół godziny. Blisko 70% mieszkańców deklaruje, że 15 minut to czas niezbędny na dotarcie do miejsc, w których dokonują codziennych zakupów. W tym samym czasie tylko połowa mieszkańców dociera do obiektów ochrony zdrowia. Blisko 60%

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

mieszkańców potrzebuje kwadransa na dotarcie do terenów rekreacyjnych. Krótkie czasy przejazdów oznaczają, że gmina nie jest przesadnie przeciążona korkami a mieszkańcy nie tracą dużo swojego czasu na przemieszczanie się (Tabela 2.10).

Tabela 2.10. 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	9,76%	24	13,01%	32	8,94%	22	13,82%	34	12,60%	31	26,02%	64	15,85%	39
Miejsce nauki	3,25%	8	5,69%	14	3,66%	9	4,47%	11	5,28%	13	12,20%	30	65,45%	161
Urzędy i administracja	19,11%	47	26,83%	66	13,82%	34	10,16%	25	7,32%	18	6,50%	16	16,26%	40
Zakupy	18,62%	46	34,41%	85	14,98%	37	10,53%	26	5,26%	13	11,74%	29	4,45%	11
Ośrodki zdrowia	15,85%	39	19,11%	47	14,23%	35	16,26%	40	10,98%	27	12,60%	31	10,98%	27
Tereny rekreacyjne	22,36%	55	21,95%	54	16,26%	40	8,13%	20	6,10%	15	16,26%	40	8,94%	22
Miejsca rozrywki	3,66%	9	15,45%	38	12,60%	31	7,72%	19	11,38%	28	34,96%	86	14,23%	35

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Zdecydowana większość osób wybiera samochód jako główny środek transportu (zakupy 70,6%, praca 65,6%), ale jest także znaczna grupa, która preferuje rower (patrz Tabela 2.11). Tabela potwierdza dominację samochodów jako środka transportu, podczas gdy transport publiczny jest znacznie rzadziej używany w codziennych podróżach (wyjątek – uczniowie).

Tabela 2.11. Środek transportu mieszkańców gminy Zaniemyśl

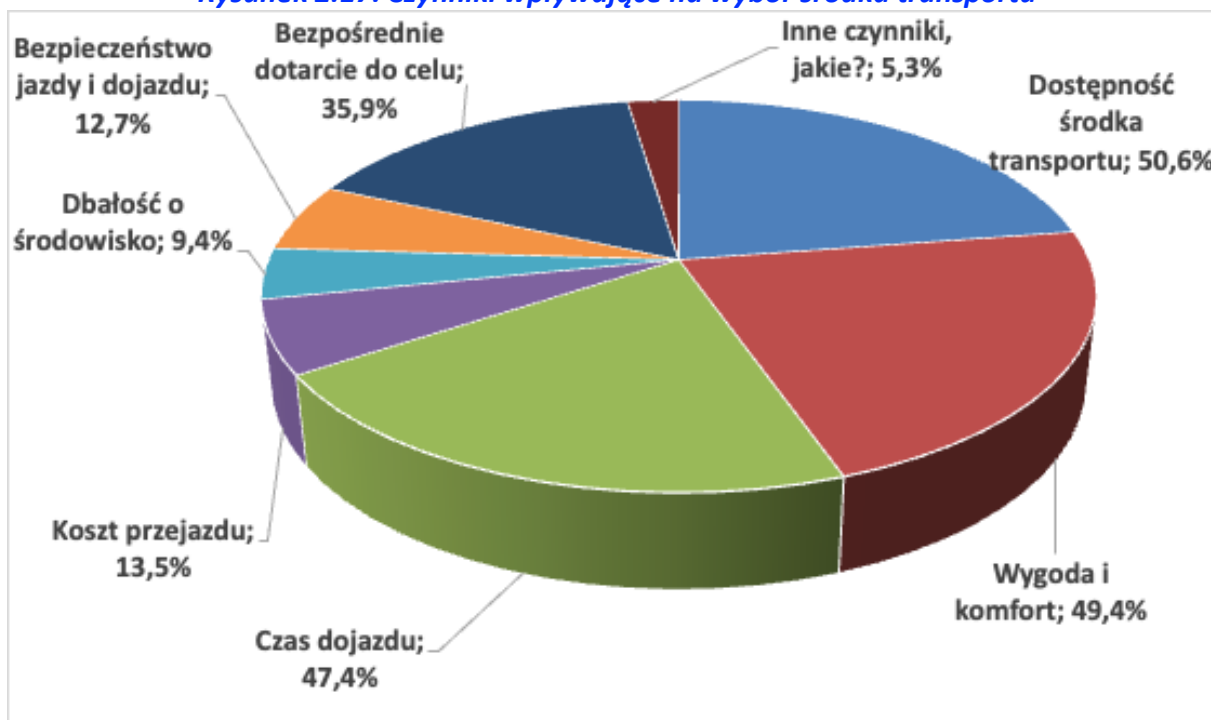
	Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Samochodem		Nie korzystam	
Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	8,91%	22	4,86%	12	0,40%	1	0,81%	2	8,91%	22	65,59%	162	10,53%	26
Miejsce nauki	1,62%	4	2,83%	7	0,00%	0	0,40%	1	14,17%	35	17,41%	43	63,56%	157
Urzędy i administracja	20,56%	51	8,87%	22	0,40%	1	0,40%	1	6,05%	15	56,05%	139	7,66%	19
Zakupy	12,50%	31	9,27%	23	0,81%	2	0,40%	1	5,65%	14	70,56%	175	0,81%	2
Ośrodki zdrowia	15,32%	38	6,05%	15	0,40%	1	0,40%	1	6,05%	15	66,94%	166	4,84%	12
Tereny rekreacyjne	31,58%	78	29,96%	74	0,81%	2	0,40%	1	4,45%	11	28,34%	70	4,45%	11
Miejsca rozrywki	16,19%	40	13,77%	34	1,21%	3	0,40%	1	7,29%	18	52,23%	129	8,91%	22

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Mieszkańcy Zaniemyśla wybierają środki transportu kierując się głównie wygodą, dostępnością i czasem podróży** (Rysunek 2.17). To typowe zachowanie, które obserwuje się również w innych gminach. Ludzie zwykle cenią komfort, preferują zatem rozwiązania transportowe, które są dla nich najdogodniejsze. Jednakże tworzy się tu pewien "błędny krąg" – brak efektywnej komunikacji publicznej sprawia, że ludzie częściej wybierają samochody, co z kolei zmniejsza zainteresowanie transportem publicznym, prowadząc do redukcji jego dostępności. Aby to zmienić, konieczne są działania takie jak podnoszenie świadomości ekologicznej i odpowiedzialności za zmiany klimatyczne poprzez edukację i kampanie promocyjne, inwestycje w poprawę dostępności

transportu publicznego oraz rozwój intermodalności. Warto również rozważyć czynniki ekonomiczne, takie jak wzrost kosztów korzystania z samochodów. Dobrym pierwszym krokiem mogłoby być promowanie wspólnych podróży, co przyniosłoby korzyści środowiskowe, obniżyłoby koszty oraz zmniejszyło korki, bez znaczącego wpływu na jakość życia mieszkańców.

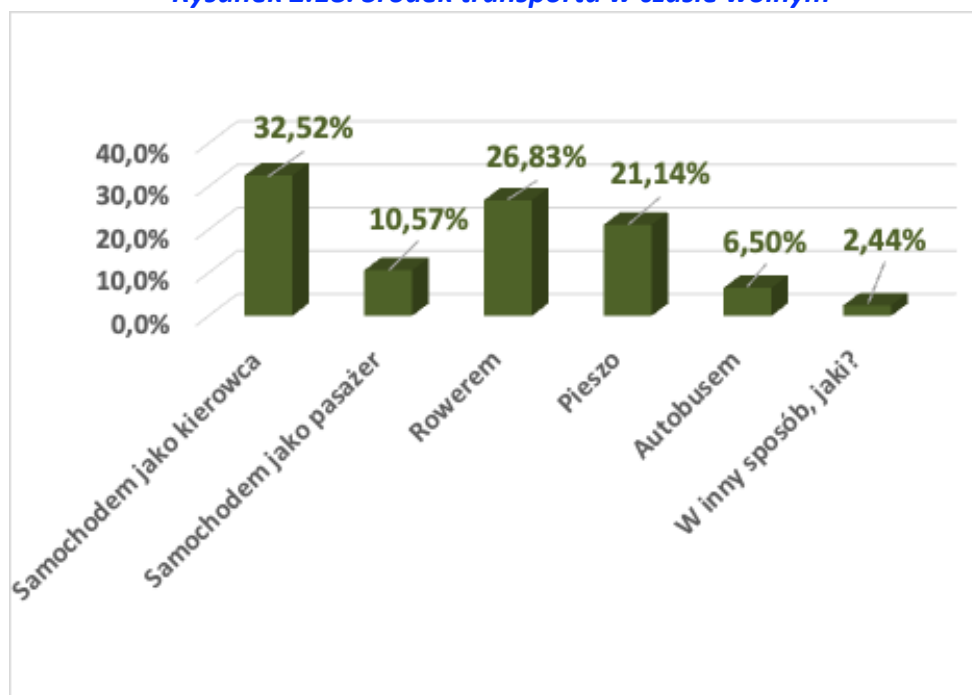
Rysunek 2.17. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Także w czasie wolnym samochód jest głównym środkiem transportu, chociaż różnica pomiędzy samochodem a rowerem nie jest już znaczna (Rysunek 2.18). Blisko ¼ porusza się pieszo.

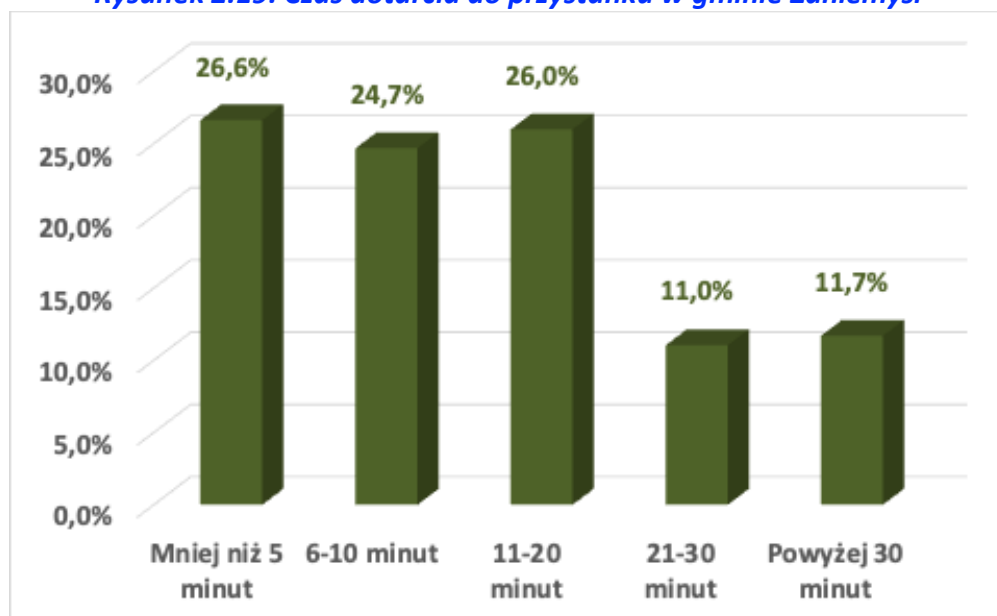
Rysunek 2.18. Środek transportu w czasie wolnym



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Lokalizacja przystanków nie utrudnia korzystania z komunikacji publicznej – połowa ankietowanych dociera do przystanku w mniej niż 10 minut (Rysunek 2.19). Można jednak przyjrzeć się lokalizacji niektórych gospodarstw domowych w kontekście optymalizacji sieci przystanków (co 9 mieszkańiec potrzebuje powyżej pół godziny).

Rysunek 2.19. Czas dotarcia do przystanku w gminie Zaniemyśl



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

- Mieszkańcy czują się bezpieczni poruszając się po gminie w SAMOCHODZIE, ale nie w przypadku korzystania z roweru (Tabela 2.12). – to oznacza, że jest bardzo dużo do zrobienia w kontekście bezpieczeństwa rowerzystów – aż blisko połowa cyklistów czuje zagrożenie i blisko 1/3 pieszych.

Tabela 2.12. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców Zaniemyśla

Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po Gminie Zaniemyśl jako:	Zdecydowanie tak		Raczej tak		Raczej nie		Zdecydowanie nie		Nie mam zdania	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Kierowca samochodu	17,41%	43	51,82%	128	10,12%	25	3,24%	8	17,41%	43
Pasażer samochodu	20,73%	51	54,47%	134	9,76%	24	2,44%	6	12,60%	31
Rowerzysta	6,91%	17	36,99%	91	30,89%	76	18,70%	46	6,50%	16
Pieszy	12,60%	31	52,44%	129	17,07%	42	14,63%	36	3,25%	8
Użytkownik hulajnowy elektrycznej	1,63%	4	4,07%	10	6,91%	17	7,32%	18	80,08%	197
Kierowca skutera/motocyklu	1,63%	4	6,91%	17	3,25%	8	5,28%	13	82,93%	204
Pasażer autobusu	13,82%	34	36,59%	90	4,07%	10	5,69%	14	39,84%	98

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Za szczególnie niebezpieczne pod względem bezpieczeństwa ruchu, uznawano przejścia dla pieszych, centrum Zaniemyśla, ul. Śremską, skrzyżowanie Poznańskiej ze Średzką. Podkreślano także konieczność doświetlenia niektórych ulic oraz przejść i rozwój sieci ścieżek rowerowych.
- Sposób organizacji komunikacji publicznej uniemożliwia racjonalne korzystanie z niej (Tabela 2.13). Mieszkańcy źle oceniają zarówno częstotliwość kursowania autobusów, dopasowanie rozkładu jazdy czy dostępność informacji o przejazdach. Pozytywnie oceniono bezpieczeństwo podróży, komfort podróży, lokalizację i przyjazność przystanków czy punktualność przejazdów.

Tabela 2.13. Ocena komunikacji publicznej

Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w Gminie Zaniemyśl?	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	3,23%	8	18,95%	47	30,65%	76	8,06%	20	10,89%	27	28,23%	70
Częstotliwość kursowania	2,43%	6	12,55%	31	27,53%	68	16,60%	41	12,55%	31	28,34%	70
Punktualność pojazdów	14,98%	37	36,84%	91	10,93%	27	2,83%	7	1,62%	4	32,79%	81
Komfort podróży	8,54%	21	34,55%	85	17,48%	43	4,07%	10	2,44%	6	32,93%	81
Bezpieczeństwo podróży	11,38%	28	38,21%	94	13,82%	34	1,63%	4	0,81%	2	34,15%	84
Koszt przejazdu	26,32%	65	28,74%	71	9,31%	23	0,81%	2	1,21%	3	33,60%	83
Lokalizację przystanków	13,77%	34	38,87%	96	17,41%	43	3,24%	8	2,02%	5	24,70%	61
Przyjazność przystanków	10,12%	25	25,91%	64	25,10%	62	7,69%	19	5,26%	13	25,91%	64
Wygodę przesiadek	7,29%	18	21,86%	54	18,22%	45	4,05%	10	2,43%	6	46,15%	114
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami	3,64%	9	14,17%	35	19,43%	48	3,24%	8	1,62%	4	57,89%	143
Dostępność informacji o przejazdach	7,69%	19	25,91%	64	21,05%	52	12,55%	31	4,45%	11	28,34%	70

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Stan infrastruktury drogowej został oceniony względnie dobrze (Tabela 2.14). Najgorzej oceniony został stan infrastruktury rowerowej oraz pieszej, co wyraźnie wskazuje, że sieć wymaga inwestycji.

Tabela 2.14. Ocena stanu infrastruktury

Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury?	Bardzo dobry		Dobry		Zadawalający		Zły		Bardzo zły	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Drogowej	3,24%	8	30,36%	75	47,37%	117	15,38%	38	3,64%	9
Rowerowej	2,44%	6	12,20%	30	35,77%	88	32,11%	79	17,48%	43
Pieszkiej	9,72%	24	28,34%	70	40,08%	99	14,98%	37	6,88%	17
Komunikacji publicznej	4,07%	10	27,64%	68	49,59%	122	13,82%	34	4,88%	12

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- **Około 11% ankietowanych nie zrezygnuje z podróżowania samochodem!** Pozostałych skłonić do tego mogłyby przede wszystkim rozbudowa sieci dróg rowerowych (51,8%), stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych (49,8%), zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej (46,1%), czy bezpłatna komunikacja publiczna (20,0%).
- Do korzystania z roweru zachęciłyby głównie: rozbudowa dróg rowerowych w mieście (65,0%) i poza miastem (75,7%); zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego (36,2%), np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej, możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki (21,4%). 81,4% ankietowanych uznało, że budowa dróg rowerowych to zadanie władz samorządowych i że powinny zostać zwiększone nakłady finansowe na ten cel.
- Najbardziej uciążliwe dla życia mieszkańców gminy w kontekście transportu są przede wszystkim: zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów, nieprawidłowe parkowanie, brak oświetlenia i zanieczyszczenie spalinami (Tabela 2.15).

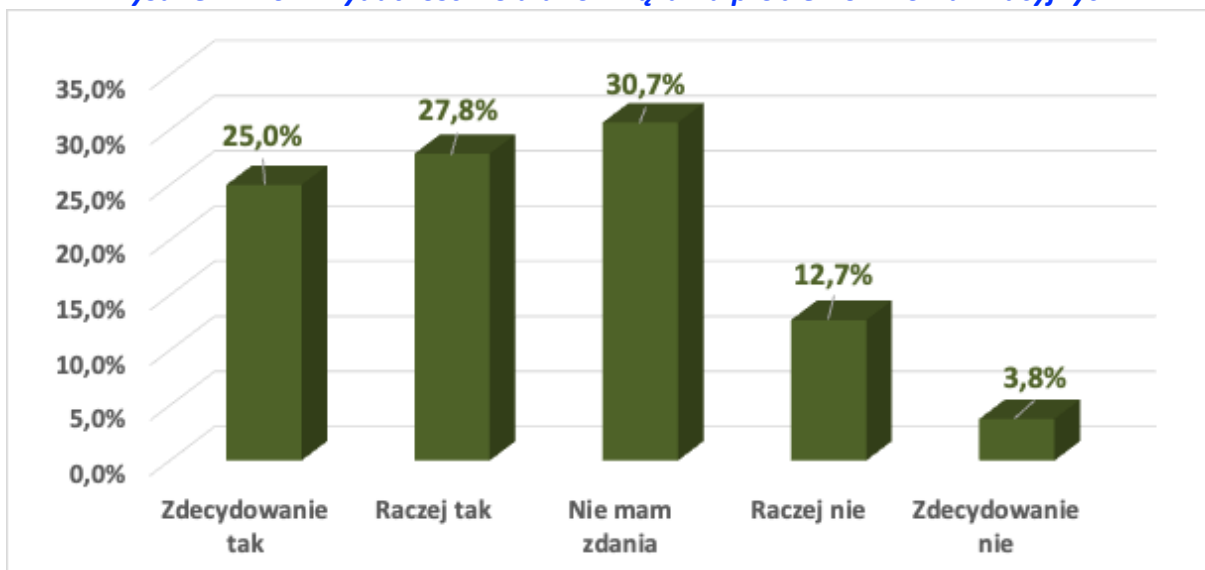
Tabela 2.15. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Zaniemyśl

Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Gminy Zaniemyśl?	Bardzo uciążliwe		Raczej uciążliwe		Raczej nieuciążliwe		Wcale nieuciążliwe	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów	42,04%	103	38,37%	94	15,51%	38	4,08%	10
Zanieczyszczenie spalinami	19,42%	47	36,78%	89	38,02%	92	5,79%	14
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodnikach, zieleni)	36,21%	88	41,56%	101	18,11%	44	4,12%	10
Korki na drogach	24,28%	59	27,98%	68	38,68%	94	9,05%	22
Nadmierny hałas	20,99%	51	35,39%	86	36,63%	89	7,00%	17
Brak oświetlenia	35,66%	87	44,26%	108	16,39%	40	3,69%	9
Inne aspekty, jakie?	69,05%	29	9,52%	4	2,38%	1	19,05%	8

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Większość mieszkańców (blisko 66%) nie słyszała wcześniej o Inteligentnych Systemach Transportowych, stąd też nie ma zdania o ich dużej użyteczności dla poprawy warunków transportowych (Rysunek 2.20)

Rysunek 2.20. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych



Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

- Zdaniem ankietowanych w pierwszej kolejności powinny zostać zmodernizowane ulice: Poznańska, Średzka, Działkowa, Śremska, Raczyńskiego i Ogrodowa.
- Mieszkańcy wskazywali, że pierwszymi odcinkami, dla których powinny powstać ścieżki rowerowe, są: Średzka, Poznańska, Zwola, Polesie, Lubonieczek, odcinki Zaniemyśl-Kórnik, Zaniemyśl-Śrem, Zaniemyśl-Środa, Zaniemyśl-Łękno-Polwica-Winna oraz Zaniemyśl-Jeziory Wielkie.
- Nowe miejsca parkingowe Bike&Ride powinny powstać przede wszystkim w centrum Zaniemyśla, ponadto na ulicach: Średzkiej, Poznańskiej, Placu Berwińskiego, Raczyńskiego oraz w Łęknie i okolicach plaży.
- Postulaty dla nowych parkingów dla samochodów to ponownie centrum Zaniemyśla, przy Rynku, ulice Raczyńskiego, Średzka, Poznańska, w Łęknie, Zwoli.
- Nowe przystanki autobusowe z kolei powinny zostać wybudowane przede wszystkim w miejscowościach: Polesie, Jezioro Wielkie, Kępa Wielka i Śnieciska, ulice Średzka, Poznańska, Śremska.
- Najczęstsze postulaty mieszkańców, to: więcej połączeń autobusowych, w szczególności do Polesia, Środy i Śremu, rozbudowa ścieżek rowerowych.
- Blisko 72% mieszkańców posiada więcej niż 1 samochód!!! Ale, zaledwie 4 ankietowanych zadeklarowało, że nie posiada roweru, a blisko 92% posiadało więcej niż 1 sztukę roweru! (Tabela 2.16) – gmina ma ogromny potencjał, aby zwiększać zakres komunikacji rowerowej. Aż 98% ankietowanych nie posiadało samochodu elektrycznego.

Tabela 2.16. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym

Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	1 szt.		2 szt.		3 szt.		4 szt.		5 szt. i więcej		Nie posiadam	
	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Rower	6,19%	13	23,81%	50	24,76%	52	24,29%	51	19,05%	40	1,90%	4
Hulajnoga elektryczna	11,43%	24	2,86%	6	0,95%	2	0,00%	0	0,00%	0	84,76%	178
Skuter/Motocykl	15,24%	32	3,33%	7	0,48%	1	0,00%	0	0,00%	0	80,95%	170
Samochód spalinowy	22,38%	47	47,62%	100	16,19%	34	7,14%	15	0,95%	2	5,71%	12
Samochód elektryczny	1,90%	4	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	98,10%	206

Źródło: Wyniki ankiety mieszkańców, 2025

Wyniki ankiety przeprowadzonej w gminie Zaniemyśl w 2025 roku dostarczają bogatego materiału do analiz, który może stanowić solidną podstawę dla planowania działań w zakresie zrównoważonej mobilności. Zdecydowana większość mieszkańców – ponad 70% – codziennie korzysta z samochodu, co potwierdza silną dominację transportu indywidualnego. Równocześnie badania wskazują na potencjał zmiany – blisko 7% ankietowanych chciałoby częściej korzystać z komunikacji publicznej, choć obecnie robi to jedynie niespełna 11%. Sugeruje to, że poprawa dostępności, częstotliwości oraz integracji połączeń mogłaby znacząco podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego.

Analiza wykazała również, że codzienne podróże odbywają się głównie na krótkich dystansach – blisko 60% mieszkańców dociera do pracy w mniej niż 30 minut, a zakupy realizuje w promieniu do 15 minut. Podróże rekreacyjne i do miejsc rozrywki także nie wymagają długiego czasu przejazdu, co oznacza, że gmina nie jest nadmiernie obciążona korkami, choć zjawisko to wciąż występuje. W takim kontekście istnieją duże możliwości promowania alternatywnych form transportu, w tym rowerów, które są popularne – aż 92% mieszkańców posiada więcej niż jeden rower. Jednak poczucie bezpieczeństwa rowerzystów pozostaje na niezadowalającym poziomie, co wyraźnie wskazuje na potrzebę inwestycji w infrastrukturę rowerową, separację ruchu oraz oświetlenie kluczowych odcinków dróg.

Mieszkańcy sygnalizują również niedoskonałości transportu publicznego – szczególnie niską częstotliwość kursów, niedopasowanie rozkładów do potrzeb oraz ograniczoną dostępność w weekendy i wieczorami. Choć pozytywnie oceniają bezpieczeństwo podróży, komfort oraz lokalizację przystanków, wiele elementów wymaga modernizacji i integracji, aby komunikacja publiczna mogła stać się realną alternatywą dla samochodów.

Badanie potwierdziło także duży potencjał rozwoju transportu rowerowego i intermodalnego. Budowa spójnej sieci tras rowerowych, uzupełnionej o infrastrukturę typu Bike&Ride, mogłaby znacząco ograniczyć zależność od samochodów, przyczyniając się jednocześnie do poprawy jakości powietrza i warunków środowiskowych. Ponad połowa ankietowanych wskazała rozbudowę sieci rowerowej jako kluczowy czynnik, który skłoniłby ich do rezygnacji z codziennego korzystania z auta.

Ogólnie rzecz biorąc, wyniki ankiety podkreślają potrzebę szerokich i skoordynowanych działań – od poprawy oferty transportu zbiorowego, poprzez inwestycje w bezpieczną infrastrukturę rowerową, aż po działania edukacyjne i promocyjne na rzecz mobilności zrównoważonej. Realizacja tych działań może znacząco wpłynąć na jakość życia mieszkańców gminy Zaniemyśl, redukując negatywne skutki nadmiernego ruchu samochodowego oraz wspierając cele środowiskowe i zdrowotne.

2.7. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego

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

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

Analiza SWOT przygotowana dla polityki transportowej Zaniemyśla ma przede wszystkim wyznaczyć mocne i słabe strony obecnego układu mobilności, a także wskazać zagrożenia i szanse, które mogą wpłynąć na jego przyszły kształt. Tak uporządkowana diagnoza staje się punktem wyjścia do świadomego planowania strategicznego: pomaga skupić działania na obszarach wymagających korekty, jednocześnie podpowiada, gdzie gmina powinna wykorzystać pojawiające się możliwości finansowe czy technologiczne. W efekcie możliwe jest formułowanie zrównoważonych, skrojonych na lokalne realia rozwiązań, które poprawią codzienną mobilność mieszkańców i wesprą długofalowy rozwój gminy.

Zdiagnozowano następujące silne strony:

1. **Dogodne położenie względem układu regionalnego.** Miejscowość leży 35 km od Poznania przy drodze wojewódzkiej 432 i zaledwie kilkanaście minut jazdy od węzła drogi ekspresowej S11 oraz autostrady A2 w Poznań Krzesiny. Takie usytuowanie

zapewnia szybki dojazd do kluczowych rynków pracy, ośrodków powiatowych (Środa Wielkopolska, Śrem czy Poznań) i zaplecza usługowego aglomeracji, a jednocześnie nie wprowadza na stałe intensywnego tranzytu towarowego przez centrum.

2. **Czyste środowisko i brak dużego przemysłu.** W gminie nie funkcjonują zakłady o wysokiej uciążliwości, co przekłada się na bardzo dobrą jakość powietrza i sprzyja rozwijaniu transportu rowerowego oraz ruchu pieszego. Waler ten jest szczególnie ważny dla atrakcyjności turystycznej Jeziora Raczyńskiego i okolicznych lasów.
3. **Ograniczony ruch ciężarowy w śródmieściu.** Choć DW 432 przenosi sezonowo większe natężenie pojazdów, udział ciężkich zestawów pozostaje niewielki. Mniejsze obciążenie hałasem oraz drganiami podnosi komfort życia mieszkańców i zwiększa bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg.
4. **Rozległe tereny zielone oraz strefa jezior.** Jezioro Raczyńskie, do którego dostęp jest z plaży w Zaniemyślu oraz Zwoli, a także Jezioro Łękno oraz jezioro Jezioro Małe i jezioro Jezioro Wielkie. Łącznie 4 jeziora na terenie gm. Zaniemyśl stanowią naturalne zaplecze rekreacyjne. Sieć istniejących i planowanych szlaków pieszo-rowerowych łatwo powiązać z plażami, kampingami i wąskotorówką, co stwarza idealne warunki do promowania mobilności aktywnej.
5. **Niewielkie odległości do miejsca pracy i usług.** Większość mieszkańców ma do szkoły, urzędu czy sklepu nie więcej niż trzy–cztery kilometry, co w praktyce umożliwia codzienne dojazdy rowerem lub pieszo i zmniejsza zależność od samochodu.
6. **Stosunkowo gęsta, a zarazem niezbyt obciążona sieć drogowa.** Na drogach gminnych i powiatowych natężenie ruchu pozostaje umiarkowane, dzięki czemu łatwiej wyznaczyć trasy rowerowe lub wprowadzić „Tempo 30” bez poważnych perturbacji dla kierowców.
7. **Racjonalnie rozmieszczone przystanki oraz bezpośrednie linie regionalne.** Większość sołectw znajduje się w promieniu 400–600 m od przystanku linii 17, 18, 19, 25, 26 lub kursu szkolnego; Zaniemyśl łączy się z Poznaniem linią 560/561 praktycznie przez cały dzień. Taka sieć daje solidną bazę do dalszych usprawnień rozkładu i integracji taryfowej.
8. **Wysoki potencjał rowerowy i istniejące trasy rekreacyjne.** Pętla wokół Jeziora Raczyńskiego, korytarz Zaniemyśl – Kórnik oraz wariant „Szagi” tworzą ramy przyszłej sieci. Duży odsetek gospodarstw domowych posiada rower, co ułatwia szybkie wdrożenie działań zachęcających do codziennej jazdy.
9. **Regularnie utrzymywane drogi lokalne.** Ciągłe prace modernizacyjne prowadzone wspólnie z powiatem, gwarantują dobrą jakość nawierzchni i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.
10. **Zaangażowana społeczność.** Mieszkańcy aktywnie uczestniczą w konsultacjach planów mobilności, zgłaszając uwagi dotyczące przejść dla pieszych czy rozmieszczenia stojaków rowerowych. Wysoka świadomość ekologiczna daje solidne oparcie dla projektów zrównoważonej mobilności finansowanych z funduszy krajowych i unijnych.

Zidentyfikowane atuty tworzą korzystny punkt wyjścia do dalszego rozwoju transportu publicznego, infrastruktury rowerowej i systemów uspokojenia ruchu, jednocześnie chroniąc wysoką jakość środowiska naturalnego, która jest wizytówką Zaniemyśla.

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

1. **Nierówna jakość dróg lokalnych.** Choć główna trasa – DW 432 – utrzymywana jest w dobrej kondycji, część dróg gminnych i powiatowych (zwłaszcza Jezioro Wielkie, Zwola, Kępa Wielka) wymaga modernizacji. Zużyta nawierzchnia i brak utwardzonych poboczy zmniejszają komfort jazdy, ograniczają bezpieczeństwo pieszych i zniechęcają do codziennej jazdy rowerem.
2. **Fragmentaryczna sieć rowerowa.** Istniejące trasy – pętla jeziorna, łącznik do Kórnik i odcinki „Szagi” – nie tworzą jeszcze ciągłego układu. Brak bezpiecznych połączeń z sołectwami Kępa Wielka, Brzostek czy Śnieciska sprawia, że rower wciąż nie jest realną alternatywą dla auta w dojazdach do szkoły czy pracy.
3. **Nieciągła infrastruktura dla pieszych.** Infrastruktura pieszka nie jest ciągła. W miejscach, w których brakuje chodników, mieszkańcy poruszają się poboczem jezdni, a przejścia dla pieszych w rejonie szkół są słabo doświetlone.
4. **Brak bezpiecznych parkingów rowerowych.** Przy przystankach w centrum Zaniemyśla, plażach i szkołach dominują pojedyncze stojaki na rowery. Brakuje zadaszonych modułów, w których można przypiąć ramę, a w centrum nie ma żadnego zamkniętego boksu Bike & Ride.
5. **Ograniczona oferta autobusowa.** Linie autobusowe 17, 25 i 26 kursują wyłącznie w dni robocze i kończą wieczorem; linie 18 i 19 ze Środy oraz linia 560 kursuje w weekendy ze znacznie niższą częstotliwością; jednak późnym wieczorem, w nocy oraz w weekendy mieszkańcy pozostają bez alternatywy dla samochodu.
6. **Słaba integracja środków transportu.** Główny węzeł przy rynku nie oferuje jeszcze wspólnego biletu, tablic czasu rzeczywistego ani parkingu P&R/B&R. W rezultacie przesiadka między autobusem, rowerem i kolejką wąskotorową jest niewygodna i czasochłonna.
7. **Niedostatek punktów przesiadkowych w sołectwach.** Praktycznie we wszystkich sołectwach brakuje miejsc, gdzie można zostawić rower lub samochód i kontynuować podróż autobusem. To utrudnia mieszkańcom korzystanie z istniejącej oferty przewozowej.
8. **Brak rozwiniętych systemów ITS.** Radarowe wyświetlacze prędkości i kilka kamer monitoringu to za mało, by skutecznie sterować ruchem w sezonie turystycznym. Nie istnieje aplikacja z czasem rzeczywistym autobusów.
9. **Dominacja samochodu w codziennych podróżach.** Łatwa dostępność bezpłatnego

parkowania wokół rynku i przy plażach powoduje, że większość mieszkańców wybiera auto również na krótkich dystansach, co podnosi emisję spalin i poziom hałasu.

10. **Słabe zachęty do zmiany nawyków.** Brak skutecznych kampanii społecznych czy programów „rower do szkoły/pracy” sprawia, że mieszkańcy rzadko dostrzegają korzyści zdrowotne i finansowe jazdy rowerem, spaceru czy korzystania z autobusu.
11. **Niedostateczne oświetlenie poza centrum.** Część dróg powiatowych i ścieżek wokół jezior nie mają nowoczesnego oświetlenia LED, co po zmroku obniża poczucie bezpieczeństwa i zniechęca do ruchu pieszego lub rowerowego.
12. **Brak punktów ładowania e-pojazdów.** Istnieje potrzeba budowy punktów ładowania pojazdów, aby zachęcać mieszkańców do zmiany nawyków i przesiadania się na ekologiczne formy transportu.
13. **Wciąż niski poziom wiedzy o zrównoważonej mobilności.** Choć temat ekologii zyskuje na znaczeniu, wielu mieszkańców kojarzy działania prośrodowiskowe głównie z segregacją odpadów, a nie z wyborem środka transportu. Bez systematycznej edukacji i przykładów „z życia” trudno będzie odwrócić przewagę samochodu w lokalnych podróżach.

Zidentyfikowane słabości pokazują, że mobilność w Zaniemyślu wciąż opiera się na samochodzie, a infrastruktura pieszka, rowerowa i przesiadkowa rozwija się zbyt wolno, by realnie konkurować z autem. Braki w oświetleniu, parkingach rowerowych, połączeniach autobusowych oraz nowoczesnych technologiach zarządzania ruchem ograniczają bezpieczeństwo i komfort podróży, a niska świadomość korzyści ekologicznych utrudnia zmianę nawyków transportowych mieszkańców. Jeśli te luki nie zostaną systematycznie wypełnione, gmina ryzykuje narastające sezonowe przeciążenia dróg, wyższą emisję zanieczyszczeń i utratę części atutów środowiskowych stanowiących o jej atrakcyjności.

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

1. **Szeroki dostęp do środków zewnętrznych.** Perspektywa Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027, KPO i rządowy Fundusz Rozwoju Dróg oferują dotacje na ścieżki rowerowe, niskoemisyjne autobusy czy stacje ładowania EV; gmina może dzięki nim przyspieszyć inwestycje, które sama sfinansowałaby latami.
2. **Silne unijne i krajowe priorytety klimatyczne.** Europejski Zielony Ład oraz „Polityka Energetyczna 2040” premiąją projekty ograniczające emisje – każda inicjatywa rowerowa, elektryfikacja taboru czy modernizacja oświetlenia LED łatwiej zyska akceptację i dofinansowanie.
3. **Rośnie wrażliwość ekologiczna mieszkańców.** Coraz więcej osób łączy ochronę jezior z potrzebą rezygnacji z auta w krótkich przejazdach; konsultacje społeczne pokazują

gotowość do poparcia skoordynowanych działań na rzecz transportu publicznego i rowerowego.

4. **Szybki postęp technologiczny.** Pojazdy elektryczne tanieją, a małe systemy ITS (np. aktywne przejścia, e-papierowe tablice przystankowe) stają się dostępne nawet dla gmin poniżej 10 tys. mieszkańców, umożliwiając skokowy wzrost jakości usług transportowych.
5. **Potencjał oszczędności budżetowych.** Każdy kilometr nowej drogi rowerowej czy dobrze ustawiony rozkład autobusu zmniejsza presję na kosztowną rozbudowę parkingów, a nowoczesne LED-y i sterowanie oświetleniem obniżają rachunki za energię.
6. **Turystyka jeziorna i kolejka wąskotorowa.** Stały napływ gości nad Jezioro Raczyńskie tworzy naturalny rynek dla wypożyczalni rowerów, małej komunikacji elektrycznej i systemów „Bike & Ride”, które równocześnie służą mieszkańcom.
7. **Współpraca międzygminna.** Planowany węzeł S11 „Środa Południe” i możliwy projekt trasy rowerowej Kórnik – Zaniemyśl otwierają pole do wspólnych linii autobusowych, biletów zintegrowanych i parkingów buforowych z sąsiednimi samorządami.
8. **Rozwój transportu współdzielonego.** Car-sharing, ride-sharing i rowery publiczne mogą uzupełnić braki we własnej flocie autobusowej; sieć LTE/5G i mobilne aplikacje ułatwiają wdrożenie nawet w niewielkiej miejscowości.
9. **Rewitalizacja przestrzeni publicznych.** Projekty promenady nad jeziorem, nowych parków czy woonerfów w rynku mogą równolegle wprowadzać strefy Tempo 30 i ciągi pieszo-rowerowe, wspierając zdrowy styl życia i lokalny handel.
10. **Rosnąca siła nabywcza gospodarstw domowych.** Mieszkańcy częściej inwestują w rowery elektryczne, panele fotowoltaiczne i domowe wallboxy; gmina, instalując publiczne ładowarki i stojaki najwyższej jakości, może wykorzystać ten trend do szybszego przejścia w stronę bezemisyjnej mobilności.

Zgromadzone szanse – od szerokiego strumienia funduszy unijnych i krajowych, przez rosnącą świadomość ekologiczną mieszkańców, po rozwój nowych technologii i turystyki jeziornej – tworzą wyjątkowe warunki, by Zaniemyśl w krótkim czasie rozbudował transport publiczny, sieć rowerową i infrastrukturę „smart”, ograniczając dominację samochodu oraz wzmacniając wizerunek gminy jako nowoczesnego, przyjaznego środowiska ośrodka rekreacyjno-mieszkalnego.

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

1. **Ograniczone możliwości finansowe samorządu.** Realizacja nowych chodników, ścieżek rowerowych czy węzłów „Park & Ride” wymaga znacznych nakładów, które przy niewielkim budżecie gminy mogą być odkładane lub etapowane, co wydłuża czas osiągnięcia efektów.

2. **Spółeczny opór wobec zmian komunikacyjnych.** Propozycje wprowadzenia opłat parkingowych w okresach szczególnego wzmożenia ruchu mogą spotkać się z niechęcią mieszkańców i przedsiębiorców przyzwyczajonych do swobodnego dojazdu pod samo wejście.
3. **Silna konkurencja prywatnego samochodu.** Krótkie odległości do Poznania i darmowe parkowanie zachęcają do codziennego korzystania z auta; aby realnie przełamać ten nawyk, transport publiczny musi stać się częstszy, tańszy i pewniejszy, a to wymaga dodatkowych subsydiów.
4. **Skutki zmian klimatu.** Coraz częstsze ulewne deszcze mogą podtapiać odcinki dróg wokół jezior oraz nowo budowane ścieżki, powodując kosztowne remonty i przerwy w funkcjonowaniu tras turystycznych.
5. **Rosnące koszty utrzymania starzejącej się sieci drogowej.** Część dróg wymaga wzmocnienia podbudowy; środki na bieżące łatanie jezdni mogą w praktyce zjadać budżet przeznaczony na nowe inwestycje rowerowe.
6. **Zmiany demograficzne.** Starzenie się ludności w sołectwach zwiększy zapotrzebowanie na transport „od drzwi do drzwi” i infrastrukturę bez barier, co generuje dodatkowe koszty adaptacyjne.
7. **Utrwalone wzorce konsumpcyjne.** Silne przywiązanie do posiadania własnego samochodu i rosnący segment SUV-ów mogą spowolnić przejście na transport współdzielony oraz zwiększyć presję parkingową w sezonie letnim.
8. **Zmienność regulacji i standardów.** Nowe wymogi dotyczące stacji ładowania, norm hałasu czy dostępności mogą wymuszać korekty projektów już po ich przygotowaniu, podnosząc koszty i ryzyko opóźnień.
9. **Niepewność cen energii.** Wzrost taryf za prąd może podnieść koszty eksploatacji planowanych autobusów elektrycznych i miejskiego oświetlenia LED, osłabiając opłacalność inwestycji niskoemisyjnych.

Te zagrożenia, jeśli nie zostaną uwzględnione w harmonogramie i budżecie działań, mogą spowolnić przechodzenie Zaniemyśla od dominacji samochodu do bardziej zrównoważonego i odpornego systemu mobilności.

Podsumowanie analizy SWOT – Gmina i Miasto Zaniemyśl

Mocne strony

Zaniemyśl korzysta z położenia 35 km od Poznania przy DW 432 i w sąsiedztwie węzła przyszłej S11, co ułatwia organizowanie regionalnych linii autobusowych i kształtowanie atrakcyjnych połączeń z rynkiem pracy aglomeracji. Walory przyrodnicze – Jezioro Raczyńskie, rozległe lasy i brak uciążliwego przemysłu – tworzą przyjazne środowisko dla mobilności pieszej

i rowerowej oraz wspierają turystykę weekendową. Umiarkowane natężenie ruchu na drogach gminnych sprzyja wprowadzaniu stref „Tempo 30”, a niewielkie odległości do szkoły, urzędu czy sklepu pozwalają większości mieszkańców pokonywać codzienne trasy bez samochodu. Racjonalnie rozmieszczone przystanki i rosnąca sieć tras rekreacyjnych stanowią solidny fundament pod dalszy rozwój transportu zbiorowego i infrastruktury aktywnej mobilności.

Słabe strony

Fragmentaryczna sieć rowerowa, nieciągłe chodniki poza centrum i brak zadaszonych parkingów Bike & Ride ograniczają wygodę podróży bez auta. Część oferty autobusowej kończy się przed północą i nie obejmuje weekendów, zaś główny węzeł przesiadkowy przy rynku nie ma tablic czasu rzeczywistego ani parkingu P&R. Brak inteligentnych systemów sterowania ruchem oraz niedostateczne oświetlenie części dróg powiatowych obniżają poczucie bezpieczeństwa. Brak publicznych ładowarek EV i niska dostępność bezpiecznych stojaków rowerowych zniechęcają do ekologicznych form transportu.

Szanse

Fundusze europejskie (FEW 2021-2027, KPO) i krajowe programy drogowe umożliwiają budowę ciągłych ścieżek rowerowych, węzłów przesiadkowych i instalację ITS. Rosnąca świadomość ekologiczna mieszkańców oraz popularność turystyczna jezior sprzyjają wdrażaniu usług współdzielonych – ewentualnej wypożyczalni rowerów, car-sharingu czy małych busów dowożących na plażę. Współpraca z Kórnikiem, Środą Wlkp. i Śremem w zakresie wspólnego biletu i rozkładów może znacząco zwiększyć konkurencyjność transportu publicznego. Rozwój technologii (tańsze pojazdy elektryczne, aktywne przejścia dla pieszych, oświetlenie smart) daje szansę na skokowy wzrost jakości usług przy relatywnie niskich kosztach operacyjnych.

Zagrożenia

Niewielki budżet gminy może spowolnić realizację większych projektów infrastrukturalnych, a społeczny opór wobec płatnego parkowania lub ograniczeń tonażu na DW 432 może utrudnić zmianę nawyków. Ekstremalne zjawiska pogodowe grożą uszkodzeniem dróg biegnących wzdłuż jezior, a starzejąca się populacja zwiększy zapotrzebowanie na door-to-door transport o podwyższonych standardach dostępności. Wahanie cen energii mogą podnieść koszty eksploatacji planowanych autobusów elektrycznych i systemów LED, a utrwalone przywiązanie do prywatnego auta może hamować rozwój usług współdzielonych.

Wnioski

Aby w pełni wykorzystać swoje atuty, Zaniemyśl powinien strategicznie kierować środki zewnętrzne na ciągłą sieć rowerowo-pieszą, węzły P&R/B&R i poprawę oferty autobusowej, równolegle prowadząc kampanie informacyjne wspierające zmianę nawyków transportowych. Zintegrowanie rozkładów z sąsiednimi gminami, wdrożenie podstawowego pakietu ITS (tablice czasu rzeczywistego, aktywne przejścia, inteligentne oświetlenie) oraz wprowadzenie pilotażowych usług współdzielenia pozwolą ograniczyć dominację samochodu, zachować wysoką jakość środowiska i podnieść atrakcyjność turystyczną gminy.

3. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Zaniemyśl

Planowanie transportu na kolejną dekadę wymaga od Zaniemyśla uwzględnienia wielu zmiennych: starzejącej się populacji w sołectwach, rosnącej suburbanizacji napędzanej bliskością Poznania, przyspieszonego rozwoju elektromobilności, presji klimatycznej oraz wyższych oczekiwań mieszkańców i turystów wobec jakości przestrzeni publicznych nad Jeziorem Raczyńskim. W tak dynamicznym otoczeniu tradycyjne, liniowe prognozy okazują się niewystarczające. Niezbędne stają się scenariusze – narzędzie strategicznej refleksji pozwalające sprawdzić, jak różne decyzje inwestycyjne, poziom społecznego poparcia czy dostępność funduszy mogą przełożyć się na zupełnie odmienne obrazy mobilności w roku 2030. Dla Zaniemyśla przygotowano trzy porównywalne warianty odpowiadające kluczowym problemom diagnozy – dominacji samochodu na DW 432, ograniczonej ofercie autobusowej późnym wieczorem, nieciągłej sieci rowerowej i słabym powiązaniom między sołectwami.

Przedstawione warianty to:

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

Każdy z wariantów oceniono pod względem: zarządzania i finansowania, infrastruktury, oferty transportu zbiorowego, cyfryzacji, efektów środowiskowych, wpływu na zdrowie i spójność społeczną; wyniki zestawiono w „radarze” porównawczym (patrz dalsza część dokumentu).

Wybór scenariusza jest decyzją rozwojową, a nie wyłącznie inżynierską. Od niego zależy, czy mobilność w Zaniemyślu pozostanie funkcją przemieszczania się, czy stanie się narzędziem poprawy zdrowia mieszkańców, jakości powietrza, atrakcyjności turystycznej i spójności między sołectwami. Zaniemyśl, który w 2025 r. odzyskał prawa miejskie, ma unikalną okazję, by potraktować mobilność jako motor zrównoważonego rozwoju – wybór właściwej ścieżki dziś określi, jak będziemy poruszać się po Zaniemyślu w 2030 roku i później.

3.1. Scenariusz bazowy („business as usual”)

Wariant bazowy zakłada, że do 2030 r. w Zaniemyślu nie powstanie spójna polityka zrównoważonej mobilności, a działania transportowe będą nadal realizowane ad hoc. Układ drogowy – zdominowany przez ciąg DW 432 – pozostanie główną osią komunikacji, a poszczególne interwencje ograniczą się do doraźnych napraw nawierzchni czy pojedynczych chodników wykonywanych pod naporem zgłoszeń mieszkańców. Brak konsekwentnej wizji skutkuje powolnym, lecz systematycznym pogłębianiem uzależnienia od samochodu.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

Nie powstaje żaden wewnętrzny zespół koordynujący przedsięwzięcia transportowe, a plan miejscowy nie jest rewidowany pod kątem ciągłości tras pieszo-rowerowych ani rezerwy na parkingi przesiadkowe. Zabudowa jednorodzinna rozlewa się w wielu sołectwach, lecz nie towarzyszą jej nowe pętle autobusowe czy wydzielone drogi rowerowe. Inwestycje drogowe wciąż dominują w budżecie, podczas gdy projekty typu Bike & Ride lub ITS pozostają na etapie szkiców koncepcyjnych.

Zachowania i nawyki transportowe

Codzienna mobilność kształtuje się w oparciu o samochód. Większość mieszkańców dojeżdża nim do pracy w Poznaniu lub Środzie Wielkopolskiej, a w sezonie turystycznym natężenie ruchu wzrasta dodatkowo wskutek przyjazdów nad Jezioro Raczyńskie. Komunikacja autobusowa funkcjonuje głównie jako usługa szkolna; kursy kończą się wczesnym wieczorem, a w weekendy praktycznie nie kursują. Rower służy głównie rekreacji – brak bezpiecznych połączeń między sołectwami i niedostateczne oświetlenie powodują, że poza latem większość mieszkańców rezygnuje z jazdy.

Rozwój infrastruktury i usług

Nowe chodniki i odcinki drogi dla rowerów pojawiają się wyłącznie przy przebudowach jezdni, co nie rozwiązuje problemu pofragmentowanej sieci. Węzły przesiadkowe typu „Park&Ride” ograniczają się do spontanicznego parkowania na poboczach przy DW 432, a jedyna tablica informacji pasażerskiej zaplanowana jest do instalacji dopiero po 2030 r.

Aspekty środowiskowe i zdrowotne

Rosnąca liczba samochodów spalinowych powoduje coraz większy hałas i wyższe stężenia zanieczyszczeń wzdłuż głównej arterii oraz na ulicach dojazdowych do plaż i ośrodków wypoczynkowych. Brak bezpiecznej i wygodnej infrastruktury dla pieszych ogranicza spontaniczną aktywność mieszkańców, a dominacja samochodu sprzyja biernemu trybowi

życia. Konsekwencją jest wzrost problemów zdrowotnych – otyłości u dzieci i chorób układu krążenia u dorosłych – oraz spadek atrakcyjności krajobrazowej terenów rekreacyjnych.

Skutki przestrzenne i społeczne

Suburbanizacja wokół jeziora postępuje bez odpowiedniego zaplecza transportu zbiorowego; nowe osiedla w Łęknie i Zwoli stają się zależne wyłącznie od auta. Młodzież i seniorzy, którzy nie prowadzą samochodu, ograniczają swoje codzienne aktywności do najbliższego otoczenia, co sprzyja wykluczeniu komunikacyjnemu i osłabia spójność społeczną.

Ryzyka długofalowe

Kontynuacja tego kierunku obniża szanse na pozyskanie funduszy unijnych premiujących projekty niskoemisyjne czy rozwój smart-city. Coraz większa część budżetu pochłaniana jest przez remonty nawierzchni i modernizacje układu drogowego, co redukuje środki na innowacje. Zanieczyszczenia, hałas i chaos parkingowy zniechęcają turystów, którzy zaczynają wybierać spokojniejsze miejscowości nad jeziorem. W rezultacie Zaniemyśl ryzykuje utratę walorów środowiskowych i wizerunku atrakcyjnej, rekreacyjnej gminy, a transport pozostaje przywilejem tych, którzy dysponują prywatnym samochodem

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

W wariantcie **aktywnej mobilności** Zaniemyśl przechodzi świadomą transformację: transport staje się usługą publiczną, zdrowotną i środowiskową, a nie wyłącznie kwestią dróg czy taboru. Samochód traci rolę oczywistego pierwszego wyboru, a codzienne przemieszczanie się nabiera cech aktywnego, niskoemisyjnego stylu życia współtworzonego przez mieszkańców, szkoły, przedsiębiorców i gminny samorząd.

Uwarunkowania instytucjonalne

Proces zmian rozpoczyna utworzenie w urzędzie zespołu do spraw mobilności, który integruje planowanie przestrzenne, inwestycje drogowe, edukację oraz ochronę środowiska. Zespół koordynuje wdrożenie lokalnych standardów projektowania chodników, tras rowerowych i węzłów przesiadkowych, a każdą inwestycję infrastrukturalną poprzedza „ocena mobilnościowa” – procedura sprawdzająca czy nowe rozwiązanie naprawdę ogranicza ruch samochodów i wzmacnia alternatywy. Dokumenty planistyczne są rewidowane pod kątem mobilności kompaktowej: usługom codziennym priorytetowo przyznaje się lokalizacje w centrum Zaniemyśla i na placach w sołectwach, aby skrócić dystanse do szkoły, sklepu czy przychodni.

Zachowania i nawyki mieszkańców

Rytm dnia przestaje być dyktowany kluczykiem do auta. Do przedszkola i szkoły chodzi się pieszo, wczesnym popołudniem wiele osób wsiada na rower, by dojechać do pracy w innych miejscowościach lub do stacji kolejowej w Środzie Wielkopolskiej, a weekendowe wyjazdy nad wodę odbywają się elektryczną linią dowozową do kąpieliska w Zaniemyślu przy ul. Plażowej, i mniejszych plaż położonych w Zwoli, Łęknie, Jeziorach Małych i Jeziorach Wielkich. Coraz większą popularnością cieszą się hulajnogi, rowery cargo, które zastępują samochód w rozwożeniu dzieci na zajęcia czy drobnych dostawach do sklepów. Mieszkańcy akceptują ograniczenia ruchu aut w rynku, ponieważ w zamian otrzymują cichsze, czystsze i bardziej zielone centrum z przestrzenią na kawiarniane ogródki i wydarzenia plenerowe.

Rozwój infrastruktury i usług

Sieć autobusowa ulega pełnej reorganizacji: kursy układają się w takt, który w godzinach szczytu zapewnia połączenia co trzydzieści minut pomiędzy sołectwami a węzłem przesiadkowym przy rynku i w rejonie planowanego węzła S11. Na przystankach pojawiają się wiaty z energooszczędnym oświetleniem, ładowarkami USB, stojakami rowerowymi i kodami QR prowadzącymi do aplikacji z rozkładem w czasie rzeczywistym. W sołectwach uruchomiony zostaje system transportu na żądanie: małe, niskoemisyjne busy można zamówić przez telefon lub aplikację i dojechać nimi do sołectkiego węzła przesiadkowego.

W samym mieście ciągi pieszo-rowerowe pojawiają się wzdłuż ulic Śremskiej, Poznańskiej i na przedłużeniu promenady nad jeziorem. Przy szkołach, domu kultury i w centralnych punktach sołectw gmina urządza „minihuby mobilności”: zadaszone parkingi rowerowe, stacje serwisowe i tablice informacyjne z mapą tras.

Cyfryzacja i ITS

Zaniemyśl uruchamia platformę „Mobilny Zaniemyśl”, która w jednej aplikacji łączy rozkład autobusów, rezerwację busa na żądanie, system roweru publicznego i informację o wolnych miejscach na parkingach Park&Ride. Na kluczowych przystankach montowane są tablice e-papierowe z czasem rzeczywistym i zdalnie aktualizowanymi komunikatami. Wybrane przejścia dla pieszych – na przykład przy szkołach i plażach – otrzymują aktywne oświetlenie LED uruchamiane czujnikiem, co znacząco podnosi bezpieczeństwo po zmroku.

Środowisko, zdrowie, edukacja

Wyprowadzenie części ruchu z obszaru ulicy Poznańskiej od szkoły do ulicy Średzkiej oraz wprowadzenie strefy Tempo 30 w miejscach o dużym natężeniu ruchu samochodowego w mieście pozwalają wyraźnie obniżyć stężenie tlenków azotu i hałas. Mieszkańcy zaczynają pokonywać codziennie więcej kroków, a szkoły we współpracy z gminą prowadzą program „aktywny dojazd” – klasy rywalizują, która przejdzie lub przejedzie więcej kilometrów, zamiast

być dowożoną samochodami. W każdym przedszkolu raz w tygodniu odbywają się spacer edukacyjne, których celem jest przekazanie najmłodszym wzorców zachowań w przestrzeni drogowej.

Zmiany przestrzenne i społeczne

Plac Berwińskiego zyskuje nową tożsamość: miejsca parkingowe ustępują zieleni i małej architekturze, a ruch samochodowy kierowany jest na pierścień ulic jednokierunkowych z priorytetem dla mieszkańców i dostaw. Sołectwa mają lepszy dostęp do usług i kultury, bo dojazd autobusem staje się pewny także wieczorem i w weekendy. Liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów spada, a Zaniemyśl zaczyna być postrzegany jako „jeziorna gmina mobilności ekologicznej”, co dodatkowo wzmacnia jego wizerunek turystyczny.

Wyzwania wdrożeniowe

Transformacja wymaga zdecydowanego finansowego i politycznego przywództwa. Gmina musi aktywnie sięgać po fundusze programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski, KPO i rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, a zarazem przekonać mieszkańców, że ograniczenie ruchu aut jest realną inwestycją w ich własny komfort i zdrowie. Kluczowe staje się utrzymanie partnerstw z Kórnikiem i Środą Wielkopolską, by wspólnymi liniami autobusowymi i jednolitą taryfą wzmocnić konkurencyjność transportu zbiorowego względem samochodu. Wspólny wysiłek samorządu, przedsiębiorców i społeczności lokalnej pozwala jednak przełamać dotychczasowy model i stworzyć mobilność, która integruje, leczy i napędza zrównoważony rozwój Zaniemyśla.

Ryzyka i warunki brzegowe scenariusza aktywnej mobilności w Zaniemyślu

Najpoważniejszym zagrożeniem dla powodzenia całej transformacji pozostaje kwestia finansowania. Choć dostęp do funduszy unijnych i KPO jest realny, konkurencja o środki będzie silna, a procedury wymagają nie tylko dobrze przygotowanych wniosków, lecz także wysokiego wkładu własnego. Jeżeli gmina nie zabezpieczy odpowiedniej puli w budżecie wieloletnim, nawet pozytywnie ocenione projekty mogą utknąć na etapie podpisywania umów i przetargów.

Drugą grupę ryzyk tworzą czynniki społeczne. Mieszkańcy przyzwyczajeni do parkowania przy samym rynku czy dojazdu samochodem pod plażę mogą początkowo odbierać strefy Tempo 30, priorytet dla autobusów lub redukcję miejsc parkingowych jako ograniczenie swobody. Jeśli gmina nie zorganizuje szerokiej kampanii informacyjno-edukacyjnej, opór może przełożyć się na spadek poparcia politycznego i blokowanie kolejnych etapów inwestycji.

Ryzyko systemowe wiąże się z koordynacją wielu podmiotów. Utworzenie zespołu ds. mobilności rozwiązuje część problemów, ale powodzenie przedsięwzięcia zależy od współpracy z powiatem, wojewódzkim zarządem dróg, operatorami linii autobusowych oraz

prywatnymi przewoźnikami. W razie rozbieżności priorytetów, na przykład przy planowaniu rozkładów jazdy czy wprowadzaniu wspólnej taryfy, efektem może być fragmentaryzacja systemu i zmniejszenie jego atrakcyjności.

Nie można też pominąć ryzyka technologicznego. Inteligentne tablice informacji pasażerskiej, aktywne przejścia dla pieszych czy aplikacja „Mobilny Zaniemyśl” wymagają niezawodnego zaplecza serwisowego i stałego finansowania utrzymania. Brak środków na aktualizację oprogramowania szybko prowadzi do awarii, a niesprawny system potrafi bardziej zniechęcić niż jego zupełny brak.

Kolejne potencjalne zagrożenie wynika z rosnących kosztów energii. Jeżeli ceny prądu przestaną być stabilne, eksploatacja elektrycznego taboru autobusowego i systemu smart-oświetlenia stanie się droższa, co wymusi korekty w taryfie biletowej albo ograniczenia liczby kursów. Sytuację może skomplikować również niedobór specjalistów od elektromobilności i ITS na lokalnym rynku pracy.

Wreszcie, na scenariusz aktywnej mobilności wpływają czynniki zewnętrzne, na które gmina nie ma pełnego wpływu.. Zmiany w polityce centralnej, opóźnienia w budowie drogi ekspresowej S11, czy też niekorzystne modyfikacje przepisów dotyczących transportu zbiorowego mogą wymagać szybkich korekt projektów, a tym samym powodować przesunięcia harmonogramu i wzrost kosztów.

Podsumowując, transformacja w stronę mobilności aktywnej niesie ze sobą wymierne korzyści, ale żeby je osiągnąć, Zaniemyśl musi równolegle zarządzać ryzykiem: zabezpieczyć długofalowe finansowanie, konsekwentnie prowadzić dialog społeczny, utrzymywać rozbudowaną współpracę instytucjonalną, planować rezerwy budżetowe na koszty energii i utrzymania systemów cyfrowych oraz być przygotowanym na szybkie dostosowanie się do zmieniających się uwarunkowań prawnych i gospodarczych.

3.3. Scenariusz przejściowy (mobilność ewolucyjna i pragmatyczna)

Wariant przejściowy opiera się na filozofii „uczymy się w działaniu”, czyli na świadomym prowadzeniu zmian metodą małych, dobrze zaplanowanych kroków. Nie przewiduje on gwałtownej reorganizacji całego systemu mobilności – zamiast tego zakłada stopniowe, ulepszanie warunków poruszania się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym. Ideą przewodnią jest testowanie rozwiązań, zbieranie danych, a następnie powielanie sprawdzonych modeli w kolejnych lokalizacjach. Taki sposób postępowania pozwala dostosować tempo transformacji do realnych możliwości finansowych samorządu oraz do gotowości mieszkańców na przyjmowanie nowych nawyków transportowych.

Uwarunkowania instytucjonalne i strukturalne

W strukturze urzędu powołuje się niewielki zespół zadaniowy. Jego trzon stanowią

przedstawiciele referatów związanych z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, inwestycjami i gospodarką komunalną, a do rozmów przy stole zapraszani są także sołtysi oraz reprezentanci lokalnych organizacji ekologicznych. Ten skład gwarantuje zarówno sprawczość administracyjną, jak i stały przepływ informacji z mieszkańcami. Zespół utrzymuje interaktywną mapę inwestycji, w której na bieżąco zaznacza planowane remonty dróg, nowe odcinki infrastruktury rowerowej i modernizowane przystanki. Każda większa inwestycja powinna przejść uproszczoną ocenę wpływu na pieszą i rowerową dostępność okolicy. Dzięki temu już na etapie projektowania można skorygować szerokości chodników czy dodać bezpieczny przejazd rowerowy.

Ewolucja zachowań mieszkańców

Zmiany w codziennych przyzwyczajeniach nie zachodzą z dnia na dzień; pojawiają się drobne, ale wymowne przełomy. Po ustawieniu nowoczesnej wiaty z energooszczędnym oświetleniem i elektronicznym rozkładem przy ulicy Poznańskiej liczba pasażerów porannego autobusu do Poznania wzrosła o kilkanaście procent już w pierwszym kwartale. Jeszcze wyraźniejszy efekt wywołało otwarcie asfaltowej drogi dla rowerów łączącej Zaniemyśl z Łęknem, Polwicą i Winną. Dzieci z tych wsi zaczęły regularnie dojeżdżać rowerem do szkoły, a dorośli – do przychodni i punktów handlowych w centrum. Co ważne, część rodzin zauważyła, że połączenie roweru z autobusem skraca podróż do Środy Wielkopolskiej lub Śremu bardziej niż sam samochód w korku. Takie realne, codzienne korzyści przekładają się na wzrost zaufania do projektów gminy i ułatwiają dalsze rozmowy o ograniczaniu ruchu aut w ścisłym centrum.

Rozbudowa infrastruktury i usług

Priorytet otrzymują odcinki, które natychmiast poprawiają bezpieczeństwo i ciągłość sieci. Najpierw więc kończy się wspomnianą drogę rowerową, a w kolejnych latach buduje krótkie łączniki biegnące do szkoły, ośrodka zdrowia, biblioteki i do głównego węzła przesiadkowego.. Równolegle przy każdych robotach drogowych w pasie powiatowym projektanci muszą już uwzględnić minimalne parametry pod przyszły ciąg pieszo-rowerowy: odpowiednią szerokość pobocza, separację od ruchu samochodowego lub przygotowane łuki na skrzyżowaniach, aby uniknąć późniejszej kosztownej przebudowy.

Kręgosłup transportu zbiorowego stanowi linia Zaniemyśl – Środa Wielkopolska. Liczba kursów w godzinach szczytu wzrasta do interwału trzydziestominutowego, a w weekendy pojawiają się autobusy obsługujące strefę rekreacyjną nad jeziorem. W bardziej rozproszonej części gminy testuje się transport na żądanie, uruchamiany przez aplikację i płacony z tej samej taryfy co autobusy liniowe. ITS rozwijany jest w wersji „light” – przy rynku działa pojedyncza tablica pokazująca rzeczywisty czas przyjazdu kursów 560 i 561, przy skrzyżowaniu z DW 432 ustawiono licznik rowerów, a zebrane dane trafiają do panelu online udostępnionego mieszkańcom i radnym. Dzięki transparentności łatwiej uzasadnić kolejne kroki – na przykład

rozbudowę ITS o dodatkowe tablice lub czujniki ruchu.

Efekty środowiskowe, zdrowotne i edukacyjne

Strefa Tempo 30 i nowe nasadzenia zieleni przekładają się na mierzalny spadek hałasu, co potwierdzają wyniki ankiet prowadzonych wśród mieszkańców. W podstawówce i przedszkolu wprowadza się zajęcia o bezpiecznym przechodzeniu przez jezdnię, a wiosną i jesienią trwa konkurs „Aktywny Dojazd” – dzieci zbierają naklejki za każdy dzień, w którym przyszedł pieszo lub przyjechał rowerem. Policja organizuje warsztaty z odblasków i widoczności, skupiając się zwłaszcza na seniorach i najmłodszych. Pierwsze pomiary pokazują, że dzięki uspokojeniu ruchu i wyraźniejszemu oznakowaniu przejść liczba drobnych kolizji w obrębie centrum spadła o kilkanaście procent rok do roku.

Wpływ na przestrzeń i więzi społeczne

Plac Berwińskiego zaczyna znów pełnić rolę miejsca spotkań. Parkowanie jest lepiej uporządkowane, pojawiły się ławki i donice z krzewami. Sołectwa zyskują bezpieczne dojścia do nowych przystanków lub tras rowerowych, co skraca czas dojazdu do szkoły i usług w centrum. W lokalnych mediach mobilność coraz częściej łączy się z tematami zdrowia, jakości powietrza czy atrakcyjności turystycznej, a nie wyłącznie z budową kolejnych kilometrów asfaltu.

Ryzyka i sposoby ich łagodzenia

Przed wszystkim tempo zmian nie jest wszędzie równe. Sołectwa, które nie znalazły się w pierwszej kolejce inwestycji, mogą czuć się pominięte. Zespół zadaniowy stara się temu przeciwdziałać, prezentując jasny harmonogram na kilka lat w przód i organizując objazdowe konsultacje. Spory własnościowe – zwłaszcza na krótkich, lecz kluczowych łącznikach – bywają źródłem opóźnień. Gmina decyduje się więc wcześniej rezerwować pasy pod przyszłe ciągi pieszo-rowerowe w miejscowych planach, a tam, gdzie to możliwe, tworzyć tzw. „trasę etapową” po istniejącym poboczu, aby nie opóźniać ciągłości sieci.

Ograniczony budżet wymusza kompromisy: pierwszy pakiet ITS obejmuje jedynie najważniejsze punkty, a integracja taryfowa z kolejami polega początkowo na honorowaniu biletów autobusowych w pociągu w jednej strefie czasowej. Ryzykiem jest też możliwe osłabienie działań po zakończeniu finansowania zewnętrznego. Aby temu zapobiec, w wieloletniej prognozie finansowej rezerwuje się stały, choć niewielki, fundusz remontowo-utrzymaniowy dla infrastruktury pieszo-rowerowej i tablic informacji pasażerskiej.

Scenariusz przejściowy daje Zaniemyślowi realną, osadzoną w budżecie i możliwościach organizacyjnych ścieżkę do odchodzenia od dominacji samochodu. Jeden dobrze przygotowany, „kotwiczący” projekt – asfaltowa trasa rowerowa Zaniemyśl – Łęknio – Polwica – Winna – nie tylko poprawia ciągłość sieci, lecz także pokazuje mieszkańcom, że

niskoemisyjna infrastruktura natychmiast poprawia komfort życia. Konsekwentne stosowanie minimalnych standardów przy każdej kolejnej inwestycji oraz coroczne, publicznie ogłaszane plany działań czynią transformację przewidywalną i zrozumiałą. Jeśli gmina utrzyma dyscyplinę w koordynacji projektów i będzie sukcesywnie powtarzać model „testuj – oceniaj – powielaj”, może w ciągu dekady osiągnąć system mobilności, w którym rower, spacer i autobus będą równie naturalnym wyborem jak samochód, a przestrzeń publiczna stanie się zdrowsza, cichsza i bardziej przyjazna mieszkańcom.

3.4. Wybór scenariusza

Tabela 3.1 zestawia trzy rozważane ścieżki rozwoju mobilności w Zaniemyślu (kontynuacja dotychczasowych praktyk, wariant przejściowy oraz pełna transformacja) w siedmiu jednakowych kategoriach. W lewej kolumnie wymieniono te kategorie: organizację systemu, infrastrukturę pieszo-rowerową, transport zbiorowy, rozwiązania cyfrowe/ITS, wpływ na środowisko, efekty zdrowotne oraz spójność społeczną. W kolejnych trzech kolumnach znajdują się oceny poszczególnych scenariuszy, wyrażone liczbami od 0 do 5. Zero oznacza, że w danym aspekcie nie przewiduje się praktycznie żadnych działań, natomiast pięć wskazuje pełną realizację celu – na przykład 5 w wierszu „transport zbiorowy” oznacza gęstą, skoordynowaną siatkę połączeń z integracją taryfową, bieżącą informacją dla pasażerów i dobrą częstotliwością kursów.

Poruszając się wzdłuż jednego wiersza można więc szybko porównać, jak każdy z trzech wariantów radzi sobie z daną grupą zagadnień. Im wyższe są liczby przy danym scenariuszu, tym bardziej kompleksowe i zrównoważone będą jego efekty – ma to szczególne znaczenie przy wariantcie przejściowym, którego oceny w większości rubryk mieszczą się dokładnie pośrodku skali. Interpretacja jest zatem intuicyjna: szeroki „pas” czwórek i trójek oznacza wyraźny postęp, lecz bez kosztownej rewolucji, natomiast mozaika jedynek i zer przy scenariuszu bazowym wskazuje, że utrzymanie obecnych rozwiązań nie doprowadzi do zauważalnej poprawy systemu mobilności.

Tabela 3.1. Porównanie scenariuszy rozwoju

Kluczowa kategoria	Scenariusz bazowy (kontynuacja obecných trendów)	Scenariusz przejściowy („krok po kroku”)	Scenariusz aktywny (pełna transformacja)
Organizacja i zarządzanie mobilnością	1	3	5
Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej	1	3	5

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Transport zbiorowy (oferta + integracja)	1	3	5
Cyfryzacja / ITS	0	2	4
Oddziaływanie środowiskowe	1	4	5
Zdrowie i aktywność mieszkańców	1	3	5
Spójność społeczna / równość dostępu	1	3	5
RAZEM	6	21	34

Źródło: opracowanie własne

Porównując trzy rozważane ścieżki rozwoju – prostą kontynuację obecnych praktyk, wariant przejściowy oraz pełną transformację – widać wyraźnie, że opcje te różnią się zarówno tempem zmian, jak i skalą oczekiwanych korzyści. Kontynuacja dzisiejszych działań pozostawia Zaniemyśl z rozproszonym zarządzaniem, szczątkową infrastrukturą rowerową i komunikacją autobusową, która wciąż przegrywa z samochodem. Z kolei scenariusz pełnej transformacji – choć najbardziej ambitny i odpowiadający w stu procentach unijnym celom klimatycznym – wymagałby jednorazowych nakładów, na które gmina prawdopodobnie nie zdołałaby wygospodarować wystarczających środków nawet przy maksymalnym wykorzystaniu funduszy zewnętrznych.

Scenariusz przejściowy plasuje się dokładnie pośrodku. Zakłada powstanie między-referatowego zespołu ds. mobilności, który koordynuje zadania inwestycyjne i wprowadza wspólne standardy projektowe, ale nie wymaga tworzenia nowej dużej jednostki. W infrastrukturze najpierw pojawiają się odcinki priorytetowe: bezpieczne drogi pieszo-rowerowe do szkół, ośrodka zdrowia i głównych przystanków, a modernizacja kolejnych tras rowerowych oraz chodników odbywa się etapami, przy każdej większej przebudowie drogi. Transport zbiorowy opiera się na jednej mocnej linii spinającej Zaniemyśl z najważniejszymi sołectwami, uzupełnianej kursami „na żądanie” tam, gdzie potoki pasażerskie są zbyt małe na regularny rozkład. Cyfryzacja startuje od rzeczy najprostszych: tablic pokazujących czas przyjazdu autobusu przy rynku i aplikacji z rozkładami, połączonej z licznikami ruchu rowerowego w kilku wrażliwych punktach. Zebrane w ten sposób dane pozwalają w kolejnych latach korygować ofertę przewozową, zanim gmina zdecyduje się na droższe rozwiązania typu inteligentne sterowanie ruchem.

W wymiarze środowiskowym i zdrowotnym przejściowy wariant przynosi już zauważalne korzyści. Ograniczenie prędkości do trzydziestu kilometrów na godzinę w centrum, zwięzanie jezdni przy okazji remontów i czytelne oznakowanie przejść powodują, że hałas i emisje stopniowo spadają, a ruch pieszy i rowerowy staje się bezpieczniejszy. Szkoły wykorzystują tę zmianę do prowadzenia programów edukacyjnych: dzieci uczą się planować drogę pod hasłem „odblask i dwa kółka”, a lokalne konkursy zachęcają do rywalizacji na liczbę przejechanych

kilometrów.

Najważniejsze jest jednak to, że gmina nie zamyka sobie drogi do bardziej ambitnych rozwiązań w przyszłości. Każdy odcinek wybudowanej trasy rowerowej jest od początku projektowany w docelowym standardzie szerokości i separacji; każdy nowy przystanek przewiduje miejsce pod automat biletowy, choć na razie korzysta się z taniej wiaty i rozkładu w gablocie. W ten sposób gmina może reagować na tempo pozyskiwania funduszy i na zmieniające się oczekiwania mieszkańców, a jednocześnie unika efektu „niedokończonego obrazu”, jaki groziłby przy scenariuszu czysto minimalistycznym.

Podsumowując, wariant przejściowy daje Zaniemyślowi perspektywę realnej poprawy organizacji ruchu, jakości infrastruktury i dostępności komunikacji zbiorowej już w ciągu kilku najbliższych lat, bez ryzyka nadmiernego zadłużenia czy społecznego oporu. To rozwiązanie łączy rozsądny plan finansowy z widocznymi, stopniowymi sukcesami, tworząc solidny fundament pod ewentualne przejście do modelu w pełni aktywnej, niskoemisyjnej mobilności, kiedy wzrosną zarówno zasoby, jak i poparcie społeczne.

Najważniejsze wnioski

- Przejściowy wariant już w połowie możliwej skali poprawia kluczowe elementy mobilności – bez konieczności natychmiastowej rewolucji organizacyjnej czy finansowej.
- Zapewnia szybkie efekty widoczne dla mieszkańców (ciągi pieszo-rowerowe przy szkołach, lepiej oświetlone przystanki, podstawowa sieć autobusowa), jednocześnie tworząc fundament pod bardziej zaawansowane rozwiązania (pełna integracja taryfowa, rozbudowane ITS) w kolejnych latach.
- Budżet inwestycyjny gminy i dostępne środki z FEW 2021-2027 pozwalają na realizację tego wariantu bez ryzyka przeciążenia finansów samorządu.
- Pozostałe scenariusze są albo zbyt zachowawcze (kontynuacja), co grozi dalszym uzależnieniem od samochodu, albo zbyt kosztowne w obecnych realiach (pełna transformacja).

Rekomendacja:

Przyjąć scenariusz przejściowy jako obowiązujące ramy Planu Mobilności Miejskiej do 2030 r., z możliwością przejścia na rozwiązania „aktywne” w następnym okresie programowania, gdy wzrosną środki zewnętrzne i gotowość społeczna.

4. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

4.1. Wizja transport i mobilności do 2030 roku

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

Zaniemyśl staje się nowoczesnym miastem-ogrodem, w którym codzienna mobilność jest płynna, wygodna i bezpieczna, a jej ślad środowiskowy zredukowany do minimum. Starannie zaprojektowany układ pieszo-rowerowy, cicha komunikacja publiczna i inteligentne rozwiązania transportowe współgrają z wyjątkowym pejzażem jezior i lasów, chroniąc jego wartości na kolejne pokolenia.

Do 2030 r. Zaniemyśl będzie rozpoznawalny w całej Wielkopolsce jako gmina, w której nowoczesny system mobilności służy zarówno ludziom, jak i krajobrazowi jezior oraz lasów. Dzięki zintegrowanym, niskoemisyjnym środkom transportu codzienne przemieszczanie się stanie się wygodne, bezpieczne i przyjazne dla klimatu, a wysoka jakość przestrzeni publicznych podniesie atrakcyjność zamieszkania i inwestowania.

Dlaczego jest to ważne?

Dobrze zaprojektowana mobilność przekłada się na zdrowsze powietrze, krótsze dojazdy i większą aktywność fizyczną mieszkańców, a jednocześnie wzmacnia walory turystyczne gminy. W praktyce oznacza to sieć pieszo-rowerową łączącą wszystkie sołectwa, autobusy niskoemisyjne zsynchronizowane z busami powiatowymi, parkingi typu Park & Ride przy wjazdach do miejscowości oraz narzędzia cyfrowe ułatwiające planowanie podróży. Tak zorganizowany system zmniejszy koszty utrzymania dróg, ograniczy emisję i stworzy równe warunki dostępu do usług niezależnie od miejsca zamieszkania czy wieku.

Filar I – Przyjazna środowisku infrastruktura mobilności

Zaniemyśl rozbuduje spójną sieć dróg, chodników i tras rowerowych według jednolitych „zielonych standardów”. Każda nowa lub modernizowana ulica otrzyma wydzielony pas dla rowerów, bezpieczne skrzyżowania typu „przejście ciągłe” oraz energooszczędne oświetlenie LED. W efekcie spacer do szkoły czy przejażdżka rowerem między sołectwami stanie się szybsza, wygodniejsza i wolna od konfliktów z ruchem samochodowym.

Infrastruktura będzie uzupełniana punktami „mobilności codziennej”: zadaszonymi wiatami, samoobsługowymi stacjami naprawy rowerów, stojakami typu U-rack i stacjami ładowania e-rowerów. Tak zaprojektowany układ ograniczy emisję, a przede wszystkim uwolni przestrzeń publiczną od niepotrzebnych samochodów.

Filar II – Pełna dostępność i integracja usług

Rozkłady jazdy wszystkich przewoźników autobusowych zostaną zsynchronizowane, także z rozkładami pociągów kursujących przez Środę Wielkopolską, dzięki czemu każdy mieszkaniec dojedzie do Poznania czy Środy Wlkp. bez długiego oczekiwania na przesiadkę. System „Mobilny Zaniemyśl” połączy w jednym bilecie przejazdu autobusami, wypożyczenia rowerów publicznych oraz parkowanie, a aplikacja pokaże w czasie rzeczywistym najkrótszą kombinację środków transportu i przewidywany czas dotarcia.

Na obszarach o rozproszonej zabudowie gmina wprowadzi transport na żądanie działający przez aplikację lub telefonicznie. Mikrobusy o stałych godzinach dowiozą seniorów i młodzież do przychodni, czy urzędu, likwidując problem „ostatniej mili” w najmniejszych sołectwach. Tak zaprojektowana integracja usług zapewni równość szans edukacyjnych, zawodowych i kulturowych bez konieczności posiadania własnego auta.

Filar III – Mobilność chroniąca krajobraz jezior i lasów

W strefach rekreacyjnych wokół Jeziora Raczyńskiego i lasów ruch kołowy będzie uspokajany przy pomocy bram wjazdowych, ograniczeń tonażowych i inteligentnego monitoringu natężenia. Dostawy do pensjonatów i gastronomii zostaną przeniesione na okna czasowe wczesnym rankiem, a turystów zachęci się do pozostawienia samochodu na obrzeżach i skorzystania z cichych busów elektrycznych.

Integralną częścią zarządzania ruchem stanie się „zielona logistyka” – łączone dostawy do sklepów, punkty odbioru paczek w każdym sołectwie mogłyby ograniczyć transport. W ten sposób gmina ochroni swoje najcenniejsze walory krajobrazowe, nie rezygnując z atrakcyjności turystycznej.

Filar IV – Innowacje i partnerskie zarządzanie mobilnością

Gmina utworzy otwartą platformę danych transportowych, dzięki której deweloperzy aplikacji, uczniowie i lokalne start-upy będą mogli tworzyć własne usługi – od map tras spacerowych po systemy współdzielenia przejazdów do pracy. Inteligentne kamery i detektory ruchu pozwolą na adaptacyjną regulację świateł, priorytet dla autobusów i automatyczne raporty o stanie dróg.

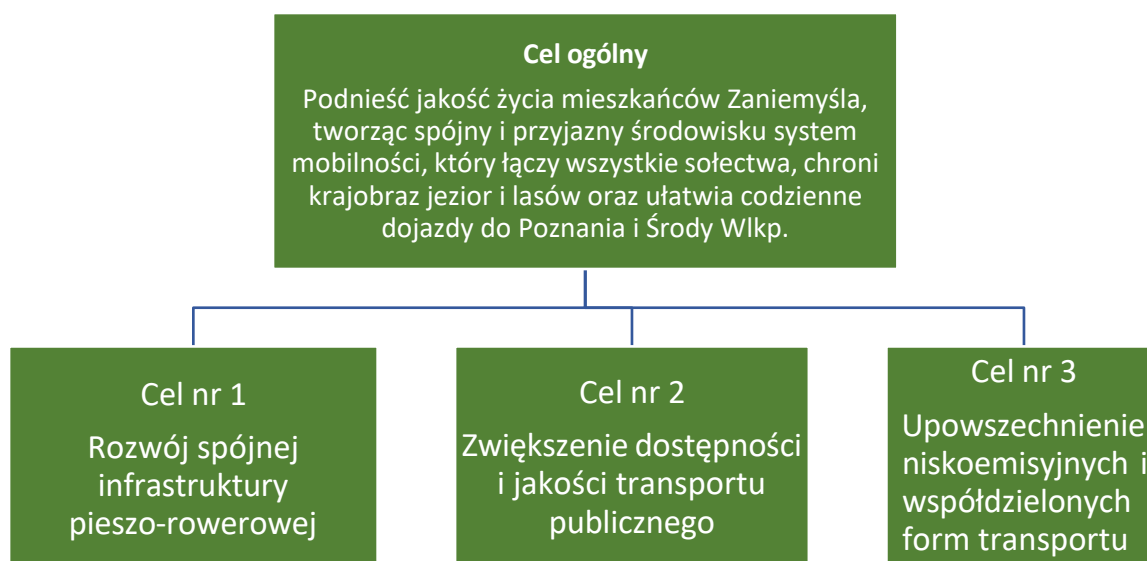
Każde większe przedsięwzięcie – od przebudowy rynku po budowę nowej ścieżki – będzie poprzedzone warsztatami i spacerami badawczymi z mieszkańcami. Szkoły otrzymają program „Mały Planista Mobilności”, a przedsiębiorcy zostaną zaproszeni do programu „Rowerem do

pracy”, w którym gmina częściowo finansuje stojaki. Tak budowane partnerstwo sprawi, że mobilność stanie się wspólnym projektem, a nie wyłącznie zadaniem urzędu.

4.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

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

Rysunek 4.1. Układ celów Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl



Źródło: Opracowanie własne

Tak zdefiniowany układ celów wyznacza drogę do stworzenia spójnego, nowoczesnego i jednocześnie przyjaznego krajobrazowi systemu mobilności w Zaniemyślu. Ambicją gminy jest, aby każdy mieszkaniec – niezależnie od miejsca zamieszkania, wieku czy możliwości fizycznych – miał wygodny wybór środka transportu, a jednocześnie, żeby ów wybór nie pogarszał jakości powietrza ani nie zakłócał ciszy nad jeziorami i w lasach. Integracja sieci pieszo-rowerowych, lepsza oferta autobusowa oraz upowszechnienie niskoemisyjnych technologii mają uczynić z Zaniemyśla punkt odniesienia dla innych gmin miejsko-wiejskich Wielkopolski: miejscowość, w której wzrost jakości życia idzie w parze z odpowiedzialnym korzystaniem z przestrzeni i zasobów naturalnych.

Cel 1: Rozwój spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej

Chodzenie i jazda na rowerze to najczystsze i najbardziej demokratyczne formy przemieszczania się. Zaniemyśl stawia na gęstą, bezpieczną sieć ciągów pieszo-rowerowych łączących miasto z każdym sołectwem, szkołami, plażami nad Jeziorem Raczyńskim oraz trasami regionalnymi w kierunku Kórnik i Środy Wlkp. Priorytet otrzymują inwestycje

poprawiające bezpieczeństwo: doświetlone przejścia, wyniesione skrzyżowania, separacja ruchu od ruchliwych dróg wojewódzkich. Taki układ tras ma ograniczyć codzienne dojazdy samochodem na krótkich dystansach, wspierać zdrowy styl życia i rozwijać ofertę turystyki aktywnej, która napędza lokalną gastronomię oraz usługi rekreacyjne.

Cel 2: Zwiększenie dostępności i jakości transportu publicznego

Linie 560 i 561 do Poznania, połączenia powiatowe do Środy i Śremu oraz szkolne dowozy tworzą dziś szkielet komunikacji zbiorowej, ale ich rozkłady nie zawsze odpowiadają rytmowi pracy i nauki mieszkańców. Gmina planuje uzupełnić je regularnymi kursami dowozowymi pomiędzy sołectwami, wprowadzić system transportu „na żądanie” dla obszarów o rozproszonej zabudowie oraz zintegrowany bilet, który bez dodatkowych opłat pozwoli przesiąść się na kolej aglomeracyjną. Komfort zwiększą odnowione przystanki z wiatami, oświetleniem LED i stojakami rowerowymi. Cel jest prosty: komunikacja publiczna ma stać się realną alternatywą dla codziennej podróży autem, ograniczając korki przy wjeździe na drogę wojewódzką nr 432 i obniżając emisję spalin.

Cel 3: Upowszechnienie niskoemisyjnych i współdzielonych form transportu Zrównoważona mobilność to także zmiana napędu i sposobu korzystania z pojazdów. Zaniemyśl wprowadzi lokalne stacje ładowania pojazdów elektrycznych przy głównych parkingach i na terenie stworzonego węzła przesiadkowego w centrum oraz będzie wspierać tworzenie sąsiedzkich platform car-sharingu. Jednocześnie kampanie informacyjne – od lekcji w szkołach po warsztaty dla seniorów – wyjaśnią korzyści zdrowotne, kosztowe i środowiskowe płynące z wyboru „zielonych” form mobilności. Dzięki temu mieszkańcy łatwiej porzucą krótkie trasy samochodem na rzecz spaceru, roweru lub wspólnego przejazdu bussem, a profil emisji transportu w gminie ulegnie zauważalnej poprawie.

Wspólna realizacja tych trzech celów ma doprowadzić do sytuacji, w której Zaniemyśl oddycha czystszym powietrzem, ruch samochodowy w centrum jest płynny, a dojście lub dojazd rowerem do szkoły, pracy czy na plażę staje się codziennym, wygodnym wyborem – nie kompromisem.

Cele strategiczne w kontekście analizy SWOT

Cel 1 – Rozwój spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej

Świeże powietrze, brak uciążliwego przemysłu i duże rezerwy terenów zielonych (mocne strony 2 i 4) tworzą idealne tło dla sieci tras, które ułatwią dostęp do pl. Berwińskiego i ścieżki przy jeziorze. Cel wykorzystuje też niewielkie odległości do szkół i sklepów (mocna strona 5) – wystarczy zapewnić ciągłość dróg dla rowerów, aby codzienne dojazdy bez auta stały się nawykiem. Jednocześnie realizacja celu bezpośrednio odpowiada na słabości: łata przerwy w

chodnikach i „urwane” odcinki ścieżek (słabe strony 2 i 3) oraz wprowadza bezpieczne, zadaszone parkingi Bike & Ride (słaba strona 4). Finansowanie może pochodzić z programów unijnych, które właśnie premiuje infrastrukturę niskoemisyjną (szansa 1 i 2). Dzięki temu gmina uprzedzi zagrożenia rosnącego ruchu samochodowego w sezonie i kosztów utrzymania nowych parkingów (zagrożenia 2 i 5), a jednocześnie ograniczy ryzyko podtopień, projektując utwardzone ciągi z właściwą retencją w pasie brzegowym (zagrożenie 4).

Cel 2 – Zwiększenie dostępności i jakości transportu publicznego

Gęsta siatka przystanków oraz połączenia 560/561 do Poznania (mocna strona 7) stanowią dobrą bazę, lecz obecne luki rozkładowe i brak weekendowej oferty (słaba strona 5) wymagają korekty. Cel zakłada uruchomienie częstszych kursów na osi Zaniemyśl – Środa Wlkp. Z integracją taryfową, wspartą węzłami „na żądanie”, rozbudową transportu publicznego o kolejne sołectwa. Tym samym neutralizuje barierę słabej integracji środków transportu (słabe strony 6 i 7). Dostęp do KPO i Funduszu Rozwoju Dróg (szansa 1) pozwoli wprowadzić elektryczne mikrobusey, a postęp technologiczny (szansa 4) – tanie tablice e-papierowe z czasem rzeczywistym, przez co transport zbiorowy stanie się konkurencją dla auta (zagrożenie 3). Większa niezawodność autobusów obniży społeczne obawy przed płatnym parkowaniem i ruchem jednokierunkowym w rynku (zagrożenie 2), a lepsza dostępność komunikacyjna pomoże przeciwdziałać możliwej izolacji osób starszych (zagrożenie 6).

Cel 3 – Upowszechnienie niskoemisyjnych i współdzielonych form transportu

Walory przyrodnicze jezior i lasów (mocne strony 2 i 4) podnoszą motywację do ograniczania emisji, zaś rosnąca świadomość ekologiczna mieszkańców (szansa 3) może przełożyć się na akceptację stacji ładowania EV i car-sharingu. Cel odpowiada bezpośrednio na niedobór publicznych ładowarek oraz brak zachęt do zmiany zachowań (słabe strony 12 i 10). Inwestując w małe huby ładowania przy placach i plażach, gmina wykorzysta dostępne dotacje klimatyczne (szansa 2) oraz postęp technologiczny, który obniża koszty infrastruktury (szansa 4). Równolegle kampanie edukacyjne i wspólne bilety na elektryczne busy pomogą przełamać przywiązanie do auta (zagrożenie 7), a rozwój ekonomii współdzielenia (szansa 8 i 9) częściowo odciąży budżet gminy, zmniejszając presję inwestycyjną (zagrożenie 1) i ryzyko finansowe w razie wahań cen energii (zagrożenie 9).

Podsumowanie

Każdy cel strategiczny odwołuje się do konkretnego zestawu atutów Zaniemyśla, likwiduje najbardziej dotkliwe braki infrastrukturalne i organizacyjne, a zarazem wykorzystuje nadchodzące możliwości finansowe i technologiczne, by zminimalizować zidentyfikowane zagrożenia. Razem tworzą spójny plan, w którym mocne strony stają się trampoliną do zmian, słabości punktami interwencji, szanse źródłem finansowania i nowych usług, a zagrożenia – zestawem ryzyk, którym przeciwdziała się z wyprzedzeniem.

Zaniemyśl dysponuje mocnym zapleczem do wdrażania zrównoważonej mobilności: walory środowiskowe, zwarte układy osadnicze i niezbyt obciążona sieć dróg sprzyjają rozbudowie tras rowerowych i bezpiecznym ciągom pieszym, zaś istniejące linie 560/561 oraz połączenia powiatowe mogą stać się szkieletem powszechnie dostępnej komunikacji publicznej. Priorytetem pozostaje podniesienie jakości już funkcjonującej infrastruktury – uzupełnienie brakujących odcinków chodników i ścieżek, modernizacja przystanków, wprowadzenie zadaszonych parkingów Bike & Ride – oraz zagęszczenie rozkładów autobusów, zwłaszcza w weekendy i godzinach wieczornych. Równolegle gmina powinna konsekwentnie stawiać na flotę niskoemisyjną i instalację stacji ładowania, aby ułatwić przejście na czyste napędy. Skuteczność tych inwestycji zależy jednak od akcji informacyjnych i partnerskich programów z mieszkańcami – bez przekonania do zostawienia auta na krótkim dystansie nawet najlepsza infrastruktura nie spełni swojej roli. Przy umiejętnym wykorzystaniu funduszy unijnych i krajowych, a także aktywnym udziale lokalnej społeczności, Zaniemyśl ma realną szansę stać się modelowym przykładem małej gminy, w której transport wspiera zarówno codzienne potrzeby mieszkańców, jak i długofalową ochronę unikalnego krajobrazu jezior i lasów.

Kierunki planowanych interwencji, przedstawiono w Tabeli: 4.1.

Tabela 4.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2026-2030

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Rozwój spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej	
Połączenie wszystkich sołectw i stref rekreacyjnych z centrum gminy jednolitą siecią tras pieszo-rowerowych klasy podstawowej	odsetek mieszkańców mających < 500 m do bezpiecznego ciągu aktywnej mobilności ↑ do 85 %
Modernizacja i doświetlenie newralgicznych przejść dla pieszych oraz wprowadzenie uspokojenia ruchu w strefach zamieszkania	liczba wypadków z udziałem pieszych/rowerzystów ↓ o 10 %
Budowa zadaszonych punktów Bike & Ride przy głównych węzłach przesiadkowych	średnie wykorzystanie nowych stojaków rowerowych ↑ o 15 %
Cel nr 2 Zwiększenie dostępności i jakości transportu publicznego	
Zwiększenie liczby i częstotliwości połączeń autobusowych	Wzrost liczby mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej – 15%
Budowa nowych przystanków i modernizacja istniejących	Wzrost komfortu i funkcjonalności przystanków; odsetek mieszkańców korzystających z przystanków – 10%

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Integracja różnych środków transportu (publicznego, rowerowego, pieszego)	Wzrost odsetka mieszkańców korzystających ze zintegrowanych rozwiązań transportowych – 10%
Promowanie aplikacji i systemów zarządzania ruchem pasażerskim	Odsetek mieszkańców korzystających z aplikacji pasażerskich – 15%
Rozbudowa infrastruktury przesiadkowej (Park&Ride, Bike&Ride)	Odsetek mieszkańców korzystających z punktów przesiadkowych – 10%
Cel nr 3 Upowszechnienie niskoemisyjnych i współdzielonych form transportu	
Promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych form transportu	Wzrost liczby użytkowników pojazdów elektrycznych – 5%
Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta	Odsetek mieszkańców rezygnujących z samochodów na rzecz zrównoważonych form transportu – 10%
Kampanie promujące transport niskoemisyjny i car-sharing	Wzrost świadomości mieszkańców na temat ekologicznych form transportu – 20%
Edukacja mieszkańców na temat korzyści z korzystania z transportu niskoemisyjnego	Odsetek mieszkańców, którzy zwiększyli swoją świadomość komunikacyjną – 20%

Źródło: Opracowanie własne

4.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 4.2.

Tabela 4.2. Zadania inwestycyjne w Planie Mobilności Miejskiej dla Gminy Zaniemyśl

Nazwa zadania	Lata realizacji i orientacyjna wartość zadania	Wskaźniki, np. liczba, długość, Komentarz
Budowa ścieżek rowerowych (odcinki):		
• Budowa drogi dla rowerów Zaniemyśl- Łękno- Polwica-Winna	2026-2027 5.450.000	4,270 km
• Budowa ciągów pieszo-rowerowych na terenie gminy	2026-2030	Do ustalenia
Budowa i modernizacja dróg		
• Budowa dróg - ulicy Konwaliowej, Fiołkowej, Małwowej i Irysowej w Jeziorach Małych	2025-2029 2.000.000,00	ok. 580 mb
• Budowa dróg dojazdowych na osiedlu Przedwiośnie w miejscowości Łękno	2026-2029 500.000,00	ok. 110 mb
• Budowa i przebudowa drogi od posesji Winna 1A do Bożydar 4	2026-2029 300.000,00	ok. 95 mb

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

• Budowa ul. Letniskowej, Szkolnej i Wakacyjnej w miejscowości Zwola	2026-2029 1.200.000,00	ok. 340 mb
• Budowa ul. Miodowej i Łąkowej w miejscowości Lubonieczek	2026-2029 1.350.000,00	ok. 380 mb
• Budowa ul. Wawrzyniaka w Zaniemyślu	2026-2029 800.000,00	ok. 220 mb
• Przebudowa ulicy Ogrodowej w Zaniemyślu	2026-2029 1.400.000,00	ok. 400 mb
• Przebudowa ul. Działkowej w Zaniemyślu	2026-2029 1.200.000,00	ok. 330 mb
• Przebudowa drogi w miejscowości Luboniec	2026-2029 3.200.000,00	ok. 960 mb
• Budowa ul. Czarneckiej w Zaniemyślu	2026-2030 do ustalenia	ok. 140 mb
• Budowa ul. Nowej w Śnieciskach	2026-2030 do ustalenia	ok. 370 mb
Systemy Bike&Ride:		
• Budowa systemów Bike&Ride na terenie gminy Zaniemyśl (w centrum Zaniemyśla, przy stacji kolejki, w Łęknie i Jeziorach Wielkich)	2026-2030 200.000	Szt. 4
Systemy Park&Ride:		
• Budowa systemów Park&Ride na terenie gminy Zaniemyśl	2026-2030	
Poprawa bezpieczeństwa na terenie gminy Zaniemyśl:		
• Budowa oświetlenia w miejscach niebezpiecznych	2026-2030	
• Budowa przejść dla pieszych	2026-2030	
• Budowa wiat przystankowych	2026-2030	
• Wprowadzenie stref Tempo 30	2026-2030	
Zwiększenie liczby i jakości połączeń komunikacji publicznej		
• Zwiększenie częstotliwości połączeń autobusowych	2027	Więcej kursów na liniach 560 i 561 (po uzgodnieniu z ZTM)
• Poprawa jakości komunikacji publicznej	2025-2030	
Inne:		
Kampanie edukacyjne w zakresie promocji transportu niskoemisyjnego	2026-2030 100.000	5 szt.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gminy

5. System wdrażania Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

5.1. Podmioty zaangażowane w realizację Planu

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

Rysunek 5.1 System instytucjonalny realizacji Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

Ramy prawne	• Rada Miejska w Zaniemyślu • Burmistrz Miasta i Gminy Zaniemyśl • Ustawodawstwo ponadkrajowe, krajowe i regionalne
Zarządzanie operacyjne	• Koordynator PMM • Referaty i jednostki Urzędu Miasta i Gminy Zaniemyśl
Montaż finansowy	• Koordynator PMM • Skarbnik Gminy Zaniemyśl • Partnerzy ponadlokalni i różni interesariusze
Zbieranie i dostarczanie danych	• Referaty Urzędu Miasta i Gminy i pozostałe gminne jednostki organizacyjne • Eksperti zewnętrzni
Monitoring i ewaluacja	• Koordynator PMM • Rada Miejska w Zaniemyślu • Burmistrz Miasta i Gminy Zaniemyśl
Otwarte rządzenie	• Mieszkańcy • Organizacje społeczne • Partnerzy ponadlokalni

Źródło: Opracowanie własne

5.2. Zasady realizacji i wdrażania Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

Proponuje się następujące zasady implementacji Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl:

- **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 Planu do zmieniających się warunków i potrzeb,
- **Monitorowanie i ewaluacja:** Regularna ocena postępów i efektywności wdrożonych działań, umożliwiającą bieżące dostosowania planu,
- **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 Plan będzie realizowany efektywnie, z korzyścią dla mieszkańców i środowiska.

5.3. Wdrażanie zapisów Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

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

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

Aby zaakceptowane przez Radę Miejską w Zaniemyślu zapisy PMM 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 Zaniemyśl organem tym będzie Burmistrz Miasta i Gminy Zaniemyśl, który będzie realizował powyższe zadania w dużej mierze poprzez pracowników referatów Urzędu Miasta i Gminy Zaniemyśl.

Pracownicy odpowiedzialni za wdrażanie PMM będą zgodnie z zapotrzebowaniem przygotowywać sprawozdanie z realizacji Planu w poprzednim okresie, zawierające informacje o zadaniach ukończonych, zadaniach będących w trakcie wykonywania oraz zadaniach nierozpoczętych 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

dotdawaniu określonych zapisów. Prowadzone będą także zbieranie danych w zakresie wskaźników osiągnięcia celów, mierników rezultatów, przeszkód, które napotkano podczas realizacji działań. Sprawozdanie będzie włączane do raportu o stanie Gminy.

5.4. Monitoring Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

Monitoring to proces regularnego zbierania i analizowania informacji, dotyczących wdrażania PMM, prowadzony w trakcie jego 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 odchyłeń będzie dla nas akceptowalna.

Zasady monitorowania

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

- **Wiarygodność** – Informacja musi być bardzo wiarygodna i musi opierać się na niepodważalnych danych. Niedokładne dane systemu monitorowania mogą spowodować podjęcie niewłaściwych działań korygujących,
- **Aktualność** – Informacje muszą być zbierane, przekazywane i oceniane w sposób ciągły, który umożliwi podjęcie na czas działań korygujących oraz stosownych korekt w momencie aktualizacji Planu,
- **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 odchyleń, mogących wywoływać zahamowania w realizacji danego projektu lub jego zatrzymanie,
- **Realizm** – Monitorowanie musi być zgodne z realiami projektu. Wdrażający PMM 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 PMM, 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 odchyleń 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 Zaniemyśl zajmować się będą pracownicy Urzędu Miasta i Gminy Zaniemyśl. W przypadku identyfikacji poważnych problemów w realizacji któregoś z projektów (mogących skutkować całkowitym lub częściowym niezrealizowaniem, albo opóźnieniem), pracownicy będą zgłaszali ten fakt Burmistrzowi Miasta i Gminy Zaniemyśl w celu omówienia zaistniałej sytuacji i podjęcia środków zaradczych.

Po to, aby niniejszy dokument pełnił faktyczną rolę podstawowego narzędzia zarządzania ograniczeniem emisji, powinien on być zaopatrzony w mierniki, za pomocą których będzie można śledzić, czy realizowane zadania faktycznie przyczyniają się do osiągnięcia pożądanego docelowego stanu.

5.5. Ocena skutków realizacji Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl (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 jego realizacji, ale może skutkować nowymi projektami w Planie na dalsze lata. Służy ona zbieraniu doświadczeń i wyciąganiu wniosków na przyszłość.

W trakcie dokonywania oceny należy odpowiedzieć na poniższe pytania:

1. Czy poszczególne zadania zostały wdrożone na czas, w ramach założonego budżetu i czy zostały osiągnięte zaplanowane efekty? Jeżeli nie, to:
 - dlaczego tak się stało?
 - co można zrobić w przyszłości, aby uniknąć błędów?
2. Czy osiągnięto zaplanowane rezultaty (skuteczność)? Czy założony poziom redukcji emisji został osiągnięty? Jeżeli nie, to:
 - dlaczego tak się stało?
 - co można zrobić, aby zapewnić lepszą realizację w przyszłości?
 - co można zrobić, aby zwiększyć skuteczność naszych działań?
3. Czy rezultaty zostały osiągnięte przy założonych kosztach (efektywność działań)? Czy zasoby użyte do realizacji działania nie przekroczyły założonych poziomów? Jeżeli nie, to:
 - dlaczego tak się stało?
 - co można coś zrobić, aby działania były bardziej efektywne?
4. Czy realizacja PMM 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 mobilności miejskiej będą odpowiadać pracownicy Urzędu Miasta i Gminy, uwzględniając wyniki w raporcie o stanie Gminy.

5.6. Korekty Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl

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

6. Spis Rysunków

Rysunek 2.1. Gmina Zaniemyśl wraz z głównymi miejscowościami	19
Rysunek 2.2. Gmina Zaniemyśl na tle powiatu średzkiego	20
Rysunek 2.3. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w Zaniemyślu	33
Rysunek 2.4. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych na DK11 (w pobliżu gminy Zaniemyśl – w kierunku Środy Wielkopolskiej)	34
Rysunek 2.5. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w kierunku Śremu (skrzyżowanie DW432 z DW 434 – w pobliżu gminy Zaniemyśl)	34
Rysunek 2.6. Wykaz infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Zaniemyśl	50
Rysunek 2.7. Drogi rowerowe istniejące, budowane i planowane do budowy na terenie powiatu średzkiego	52
Rysunek 2.8. Powiat średzki koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych	54
Rysunek 2.9. Sieć dróg rowerowych w gminie Zaniemyśl	55
Rysunek 2.10. Układ komunikacyjny powiatu średzkiego	56
Rysunek 2.11. Proponowane przez WBPP lokalizacje infrastruktury B&R	57
Rysunek 2.12. Potencjał powiązań rowerowych dla powiatu średzkiego	58
Rysunek 2.13. Największe generatory ruchu rowerowego dla powiatu średzkiego	58
Rysunek 2.14. Wykaz powiązań ponadlokalnych powiatu średzkiego	59
Rysunek 2.15. Trasy turystyczne przebiegające przez obszar gminy Zaniemyśl	61
Rysunek 2.16. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej	71
Rysunek 2.17. Czynniki wpływające na wybór środka transportu	73
Rysunek 2.18. Środek transportu w czasie wolnym	73
Rysunek 2.19. Czas dotarcia do przystanku w gminie Zaniemyśl	74
Rysunek 2.20. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych	76
Rysunek 4.1. Układ celów Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Zaniemyśl	100
Rysunek 5.1 System instytucjonalny realizacji Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy	

7. Spis Tabel

Tabela 2.1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców w 2024 roku (ewidencja gminna)	21
Tabela 2.2. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2020-2024	23
Tabela 2.3. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu mobilności miejskiej dla miasta i gminy Zaniemyśl	24
Tabela 2.4. Natężenie ruchu na drodze krajowej DK11 w pobliżu Środy Wielkopolskiej (pomiar 2020/2021)	31
Tabela 2.5. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)	31
Tabela 2.6. Wykaz dróg w mieście i gminie Zaniemyśl	41
Tabela 2.7. Wykaz przystanków na terenie gminy Zaniemyśl	47
Tabela 2.8. Wykaz tras spacerowych na terenie gminy Zaniemyśl	49
Tabela 2.9. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie gminy Zaniemyśl	70
Tabela 2.10. Czas dotarcia do różnych destynacji	71
Tabela 2.11. Środek transportu mieszkańców gminy Zaniemyśl	72
Tabela 2.12. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców Zaniemyśla	74
Tabela 2.13. Ocena komunikacji publicznej	75
Tabela 2.14. Ocena stanu infrastruktury	75
Tabela 2.15. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców gminy Zaniemyśl	76
Tabela 2.16. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	77
Tabela 3.1. Porównanie scenariuszy rozwoju	95
Tabela 4.1. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030	103

8. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy

ANKIETA

dla mieszkańców gminy Zaniemyśl

Szanowni Państwo,

zwracam się z uprzejmą prośbą o wypełnienie ankiety, której wyniki pozwolą na opracowanie „Planu Mobilności Miejskiej dla Gminy Zaniemyśl 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.

Z poważaniem

Grzegorz Grała

Burmistrz Miasta i Gminy
Zaniemyśl

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						

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Skuterem/ motocyklem						
Rowerem						
Hulajnogą elektryczną						
Pieszo						
Autobusem						
Koleją						
W inny sposób						

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

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

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

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

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

Wyszczególnienie	Pieszo	Rowerem	Hulajnogą elektryczną	Skuterem/ Motocyklem	Autobusem	Koleją	Samochodem	Nie korzystam
Praca	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsce nauki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA I GMINY ZANIEMYŚL

Urzędy i administracja	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zakupy	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ośrodki zdrowia	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tereny rekreacyjne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Miejsca rozrywki	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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

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

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

- ☐ Samochodem jako kierowca
- ☐ Samochodem jako pasażer
- ☐ Rowerem
- ☐ Piesz
- ☐ Autobusem,
- ☐ 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 Zaniemyśl 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					

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

.....

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

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

Dostępność informacji o przejazdach					
-------------------------------------	--	--	--	--	--

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

	Bardzo dobry	Dobry	Zadowalający	Zły	Bardzo zły
Drogowej					
Rowerowej					
Pieszkiej					
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	
Wybudowanie parkingów typu Park&Ride (Park & Ride (P&R) to system parkingów przy węzłach transportu publicznego, umożliwiający kierowcom zostawienie samochodu i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową, co zmniejsza korki i emisję spalin)	
Zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej	
Bezpłatna komunikacja publiczna	
Wzrost kosztów eksploatacji samochodu	
Większa integracja środków komunikacji publicznej	
Nic nie skłoni mnie do rezygnacji z podróżowania samochodem	
Nie podróżuję samochodem	
Inne (jakie?)	

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

Rozbudowa dróg rowerowych w mieście	
Rozbudowa dróg rowerowych poza miastem	
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej	
Montaż licznych stojaków rowerowych	
Udostępnienie systemu Roweru Miejskiego	

Wybudowanie parkingów Bike & Ride (Bike & Ride (B&R) to system łączący jazdę rowerem z transportem publicznym poprzez parkingi rowerowe przy stacjach i przystankach, ułatwiający ekologiczne podróżowanie)	
Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki	
Inne (jakie?)	

14. Czy stworzenie spójnego systemu dróg rowerowych w Gminie Zaniemyśl 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 dróg 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 Zaniemyśl? (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 Zaniemyśl? (Proszę zaznaczyć tylko jedną pozycję w wierszu)

	Bardzo duże	Duże	Średnie	Małe	Bardzo małe
zintegrowany system zarządzania ruchem miejskim (zmniejszenie zatłoczenia na drogach, bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej oraz nadzór nad funkcjonowaniem					
Poszczególnych elementów systemu transportowego)					
zintegrowany system informacji transportowej (przekazywanie informacji pasażerom komunikacji miejskiej na temat rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdu za pomocą elektronicznych tablic zmiennej treści umieszczonych przy przystankach)					
zintegrowany system zarządzania transportem zbiorowym (poprawa warunków podróżowania, sterowanie ruchem ulicznym z priorytetem dla komunikacji zbiorowej – tzw. „zielona fala” dla autobusów, buspasy)					
zintegrowany system zarządzania służbami ratowniczymi (zintegrowany system obsługi wywołań alarmowych, który pozwala na natychmiastowe i równoczesne powiadomienie wszystkich służb, zarządzanie taborem pojazdów uprzywilejowanych)					

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 Zaniemyśl powinny być w pierwszej kolejności zmodernizowane? (Proszę wpisać 3 propozycje)

21. Na jakich odcinkach (w których miejscach) na terenie gminy Zaniemyśl w pierwszej kolejności powinny być wybudowane ścieżki rowerowe? (Proszę wpisać 3 propozycje)

22. Gdzie na terenie Gminy Zaniemyśl powinny być wybudowane nowe parkingi Bike&Ride? (Proszę wpisać 3 propozycje)

23. Gdzie na terenie Gminy Zaniemyśl powinny być wybudowane nowe miejsca parkingowe dla samochodów? (Proszę wpisać 3 propozycje)

24. Gdzie na terenie Gminy Zaniemyśl powinny być wybudowane nowe przystanki? (Proszę wpisać 3 propozycje)

25. Jakie zmiany należy wprowadzić w funkcjonującym obecnie systemie transportu publicznego Gminy Zaniemyśl, aby był bardziej efektywny? (Proszę wpisać 3 propozycje)

26.

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

Metryczka

1	Płeć		
☐	Kobieta	☐	Mężczyzna
☐	Nie chcę podawać		

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

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

4	Miejsce zamieszkania	
☐	Miasto	☐
☐	Obszar wiejski	

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

Uzasadnienie
do Uchwały Nr XXVIII/219/2026 Rady Miejskiej w Zaniemyślu
z dnia 25 maja 2026 r.
w sprawie przyjęcia „Planu mobilności miejskiej dla miasta i gminy
Zaniemyśl na lata 2026-2030”

„Plan mobilności miejskiej dla miasta i gminy Zaniemyśl na lata 2026-2030” to dokument o charakterze strategicznym, określający długofalowe cele oraz kierunki działań zmierzających do poprawy systemu mobilności na terenie Gminy Zaniemyśl. Dokument ten formułuje zintegrowaną koncepcję rozwoju zrównoważonego transportu, uwzględniającą w szczególności potrzeby społeczności lokalnej, wyzwania infrastrukturalne oraz konieczność ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Dodatkowo plan jest niezbędnym dokumentem strategicznym w ubieganiu się o środki zewnętrzne. Mając na względzie powyższe, podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.

Przewodniczący Rady Miejskiej
/-/ Michał Maliński
(dokument podpisany elektronicznie)