



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

DLA MIEJSKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO **JAROCINA**



Jarocin, maj 2026 r.

**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina**

powstał na zlecenie:

Gminy Jarocin

Al. Niepodległości 10

63-200 Jarocin



Na podstawie porozumienia nr WPR-RPPS.031.1.2025 zawartego pomiędzy Gminą Jarocin, a Powiatem Jarocińskim, Gminą Jaraczewo, Gminą Kotlin, Gminą Nowe Miasto nad Wartą oraz Gminą Żerków.

opracowany przez:

Kompleksowe Usługi Doradcze

Maciej Gabory

ul. Świebodzka 2b

50-046, Wrocław

www.kud-doradztwo.pl



Zespół autorski opracowania:

- ❖ mgr inż. Macieja Gabory – kierownik prac nad SUMP
- ❖ dr inż. Maciej Michnej
- ❖ mgr Anna Rutka
- ❖ oraz inni specjaliści ds. Mobilności Miejskiej firmy Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory

Spis treści

1	Wprowadzenie	4
1.1	Obszar MOF Jarocina	5
2	Proces opracowania dokumentu	7
2.1	Badania ankietowe CAWI	8
2.2	Kroki, jakie zostały wykonane w celu opracowania SUMP – kalendarium	9
3	Analiza stanu mobilności na obszarze MOF Jarocina	10
3.1	Liczba ludności – prognozowane zmiany	11
3.2	Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności	12
3.3	Parkowanie a zrównoważona mobilność	14
3.4	Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach	18
3.5	Transport rowerowy	19
3.6	Transport zbiorowy	21
3.6.1	Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa	21
3.6.2	Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego	21
3.6.3	Wpływ inwestycji CPK/KDP na mobilność MOF Jarocina	23
3.7	Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe	23
3.7.1	Oddziaływanie przystanków	25
3.8	Transport indywidualny – samochodowy	26
3.8.1	Samochody elektryczne	28
3.8.2	Hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO)	29
3.9	Transport towarowy	30
3.10	Bezpieczeństwo w ruchu drogowym	32
3.11	Stan mobilności – podsumowanie	33
4	Analiza SWOT	34
5	Scenariusze rozwoju systemu transportowego	38
5.1	Scenariusz podstawowy (BAU)	40
5.2	Scenariusz rozwojowy	41
5.3	Scenariusz realistyczny	42
5.4	Ocena wrażliwości scenariuszy	44
6	Wizja rozwoju mobilności	47
6.1	Model Mobilności MOF Jarocina 2040	48
7	Cele rozwoju	49
8	Zasady wdrażania planu	52
1.	Działania wspólne dla całego MOF Jarocina	57
	Infrastruktura drogowa i bezpieczeństwo ruchu	57
	Transport zbiorowy	57
2.	Gmina Nowe Miasto nad Wartą	57
	Węzły przesiadkowe i parkingi	57
	Drogi i bezpieczeństwo ruchu	57
	Infrastruktura piesza	57
	Transport publiczny	57
3.	Gmina Kotlin	57
	Parkingi i integracja środków transportu	57
	Obsługa nowych terenów mieszkaniowych	57
	Infrastruktura piesza i bezpieczeństwo ruchu	57
	Elektromobilność	57

4. Gmina Jarocin	57
Parkingi rowerowe.....	57
Elektromobilność	58
Oświetlenie dróg i przestrzeni publicznych	58
Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów	58
Iluminacja obiektów i przestrzeni publicznych	58
5. Gmina Żerków.....	58
Układ drogowy.....	58
6. Gmina Jaraczewo	58
Drogi i chodniki	58
Parkingi przy stacjach i przystankach.....	58
Parkingi rowerowe przy szkołach i obiektach publicznych	58
Parkingi Bike&Ride.....	58
Oświetlenie i bezpieczeństwo	58
1. Działania międzygminne.....	60
2. Gmina Nowe Miasto nad Wartą	60
Infrastruktura piesza i rowerowa.....	60
Rozwój obszarów 15-minutowych.....	60
3. Gmina Kotlin	60
Infrastruktura piesza i rowerowa.....	60
Infrastruktura rowerowa uzupełniająca	60
Transport publiczny i integracja środków transportu	60
4. Gmina Jaraczewo	60
Infrastruktura piesza i rowerowa.....	61
Układ drogowy.....	61
5. Gmina Żerków.....	61
Infrastruktura drogową, pieszą i rowerową.....	61
Transport publiczny	62
6. Gmina Jarocin	62
Główne inwestycje drogowe	62
Drogi lokalne i osiedlowe.....	62
Infrastruktura piesza	62
Transport publiczny i węzły przesiadkowe.....	63
Parkingi	63
7. Powiat jarociński.....	63
Przebudowa i rozbudowa dróg z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego.....	63
Dedykowana infrastruktura piesza i rowerowa	63
9 Sposób realizacji działań.....	67
9.1 Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację planu	68
9.2 Źródła finansowania.....	69
10 Jak planujemy wdrażać PZMM – harmonogram	71
11 Monitorowanie	75
Spis tabeli, wykresów, fotografii, map, rysunków	81
Spis tabel	81
Spis wykresów	81
Spis map	81
Spis rysunków	81

1 Wprowadzenie

Organy Unii Europejskiej, w tym w szczególności Komisja Europejska, kładą coraz większy nacisk na potrzebę opracowywania dokumentów strategicznych wyznaczających główne kierunki rozwoju mobilności na poziomie obszarów funkcjonalnych, obejmujących sąsiadujące jednostki samorządu terytorialnego. Tego rodzaju dokumentem jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP), którego celem jest kompleksowe podejście do potrzeb transportowych mieszkańców oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, z uwzględnieniem poprawy jakości życia mieszkańców.

Plan ten opiera się na uznanych praktykach planistycznych i uwzględnia zasady partycypacji społecznej, integracji sektorowej oraz oceny skutków wdrażanych działań. Dokument przyjmowany jest formalnie na poziomie politycznym i ma na celu zapewnienie spójności działań oraz inwestycji w zakresie mobilności, tak aby system transportowy był bardziej zrównoważony, dostępny i przyjazny dla użytkowników, z uwzględnieniem różnorodnych form przemieszczania się.

W związku z rosnącym znaczeniem zintegrowanego podejścia do planowania mobilności oraz z uwzględniając fakt, że Komisja Europejska uzależnia możliwość pozyskiwania środków unijnych w ramach perspektywy finansowej 2021–2027 od istnienia aktualnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, samorządy tworzące Miejski Obszar Funkcjonalny Jarocina (dalej: „MOF Jarocina”) podjęły decyzję o przygotowaniu takiego dokumentu. Obszar ten został utworzony na podstawie porozumienia nr WPR-RPPS.031.1.2025 w sprawie określenia zasad współpracy przy opracowaniu, realizacji i wdrażaniu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina”. Zarówno wskazane porozumienie, jak i sam Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Jarocina, obowiązywać będą do dnia 31 grudnia 2040 r.

Zgodnie z metodyką planowania mobilności, która za punkt odniesienia przyjmuje funkcjonalny obszar miasta rdzeniowego, Miasto Jarocin pełni rolę koordynatora całego procesu. Działania te wpisują się w długofalową politykę zrównoważonego rozwoju, ukierunkowaną na poprawę jakości życia mieszkańców oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Celem podjętych prac jest stworzenie spójnego dokumentu planistycznego, który nie tylko spełni wymagania Komisji Europejskiej w kontekście obecnej i przyszłych perspektyw finansowych, lecz także określi cele, priorytety i kierunki działań – zarówno inwestycyjnych, jak i organizacyjnych – w zakresie zrównoważonej mobilności. Założenia tego dokumentu będą realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina.

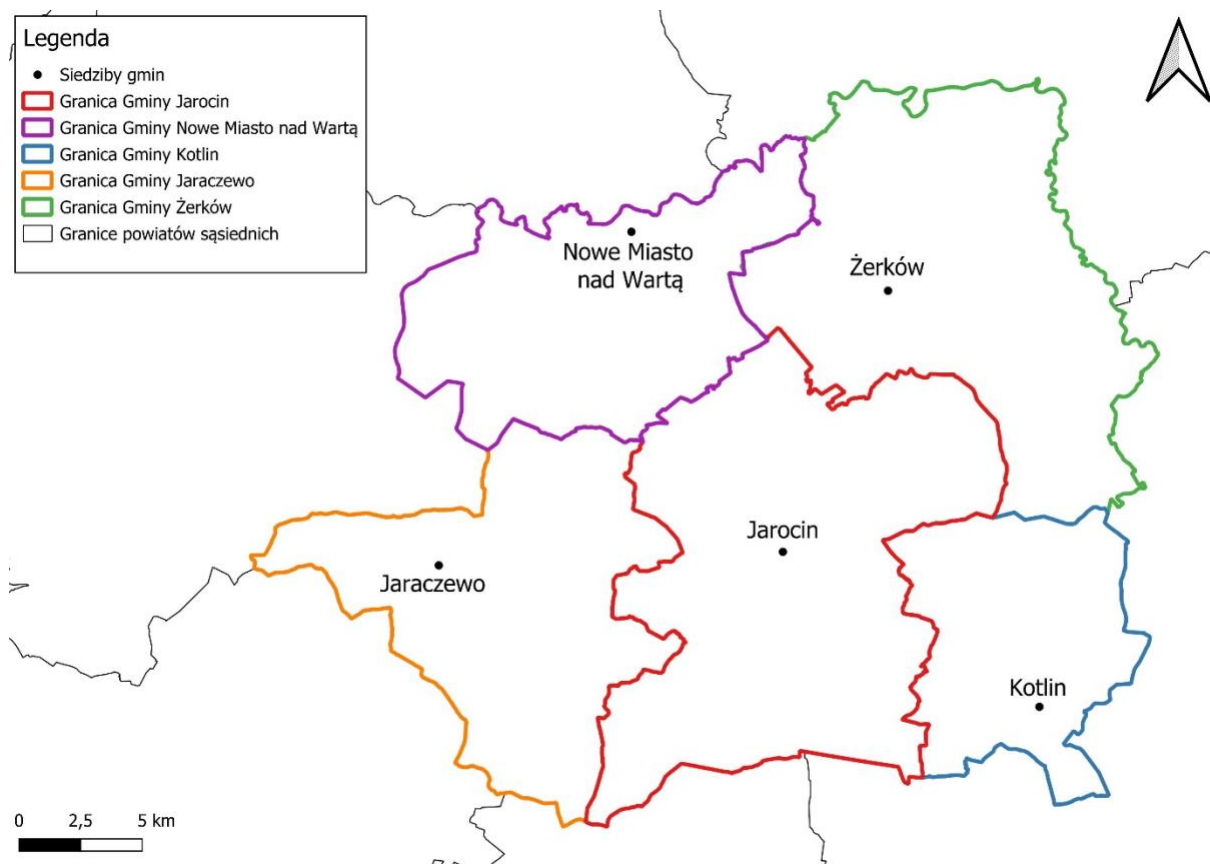
1.1 Obszar MOF Jarocina

Miejski Obszar Funkcjonalny Jarocina zlokalizowany jest w południowej części województwa wielkopolskiego. Największym miastem obszaru jest miasto Jarocin. MOF Jarocina obejmuje łącznie 707,78 km².

Miejski Obszar Funkcjonalny Jarocina tworzą:

- ❖ 3 gminy miejsko-wiejskie: Jarocin, Żerków, Jaraczewo
- ❖ 2 gminy wiejskie: Kotlin, Nowe Miasto nad Wartą,
- ❖ 1 powiat: jarociński.

łącznie 6 podmiotów.



Mapa 1. Jednostki samorządowe objęte Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina

źródło: opracowanie własne na podstawie danych OpenStreetMap

Miasto Jarocin pełni funkcję głównego bieguna aktywności społecznej i gospodarczej MOF. Koncentrują się tu szkoły ponadpodstawowe, administracja publiczna, instytucje kultury, placówki ochrony zdrowia, obiekty sportowe, usługi komercyjne, największe zakłady pracy oraz transport regionalny.

Jednocześnie polityka mobilności nie będzie prowadzić do dalszej koncentracji wszystkich usług wyłącznie w Jarocinie. W większych miejscowościach i sołectwach dąży się do utrzymania lub rozwoju usług podstawowych, w szczególności edukacji podstawowej, wychowania przedszkolnego, usług społecznych, infrastruktury sportowej, terenów rekreacyjnych i lokalnej oferty handlowej. Takie podejście ogranicza konieczność wykonywania części codziennych podróży oraz zmniejsza presję na system transportowy.

2 Proces opracowania dokumentu

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina został przygotowany w oparciu o drugą edycję dokumentu Komisji Europejskiej pt. Wytyczne – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (Bruksela, 2019), a także na podstawie Poradnika opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przygotowanego w ramach programu CIVITAS PROSPERITY.

W procesie tworzenia dokumentu wykorzystano również przykłady dobrych praktyk dostępne na europejskiej platformie dedykowanej planom zrównoważonej mobilności (www.eltis.org/mobility-plans/sump-process) oraz wiedzę ekspertów zaangażowanych w pilotażowe działania wspierające samorządy w opracowywaniu SUMP, realizowane przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Komisją Europejską, Inicjatywą JASPERS oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych. SUMP MOF Jarocina przygotowano zgodnie z cyklem SUMP wskazanym w dokumencie Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, rysunek poniżej.



Rysunek 1. Cykl SUMP

źródło: Wytyczne, opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2), Rupprecht Consult 2019.
http://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_PL.pdf

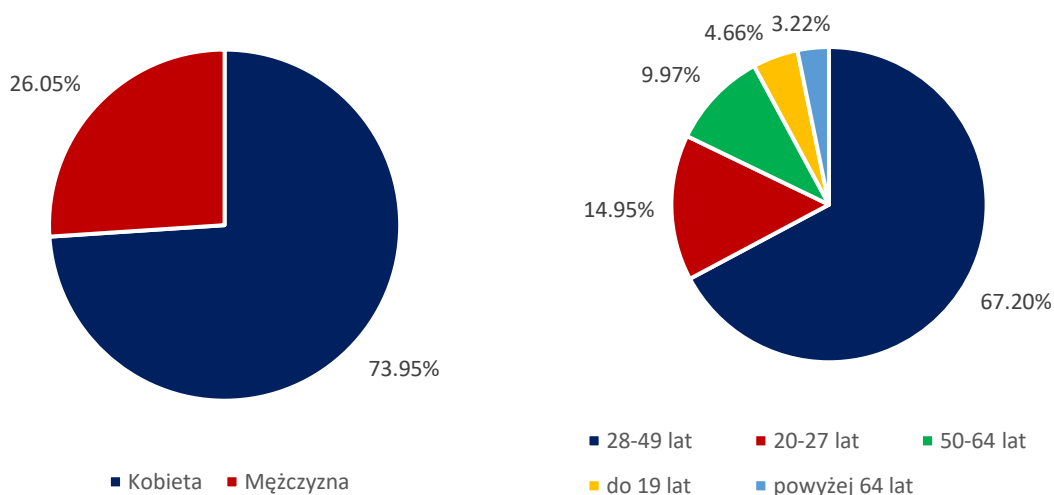
W ramach opracowywania planu zrealizowano 9 etapów prac. Na podstawie prac wykonanych w ramach pierwszych sześciu etapów przygotowano Raport Diagnostyczno-Strategiczny dotyczący mobilności, który pozwolił na identyfikację obszarów wymagających dalszych działań planistycznych.

Cały proces analityczny i planistyczny prowadzono w zgodzie z zasadami zrównoważonej mobilności.

2.1 Badania ankietowe CAWI

Zgodnie z dobrymi praktykami oraz zaleceniami dotyczącymi opracowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), istotnym elementem procesu planistycznego było zaangażowanie społeczeństwa. Oprócz przeprowadzonych analiz statystycznych i przestrzennych, wizji lokalnych oraz innych działań diagnostycznych, szczególne znaczenie miało poznanie opinii mieszkańców na temat ich preferencji i potrzeb transportowych w obrębie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina. W tym celu zrealizowano badanie ankietowe metodą CAWI.

Ankieta skierowana była do mieszkańców oraz osób poruszających się po terenie MOF Jarocina. Respondentów pytano m.in. o sposoby codziennego przemieszczania się, wybierane środki transportu oraz napotykane trudności związane z dostępnością komunikacyjną. Badanie realizowano w dniach od 17 czerwca do 10 lipca 2025 roku, a udział w nim wzięło 622 uczestników, reprezentujących różne grupy wiekowe i społeczne.

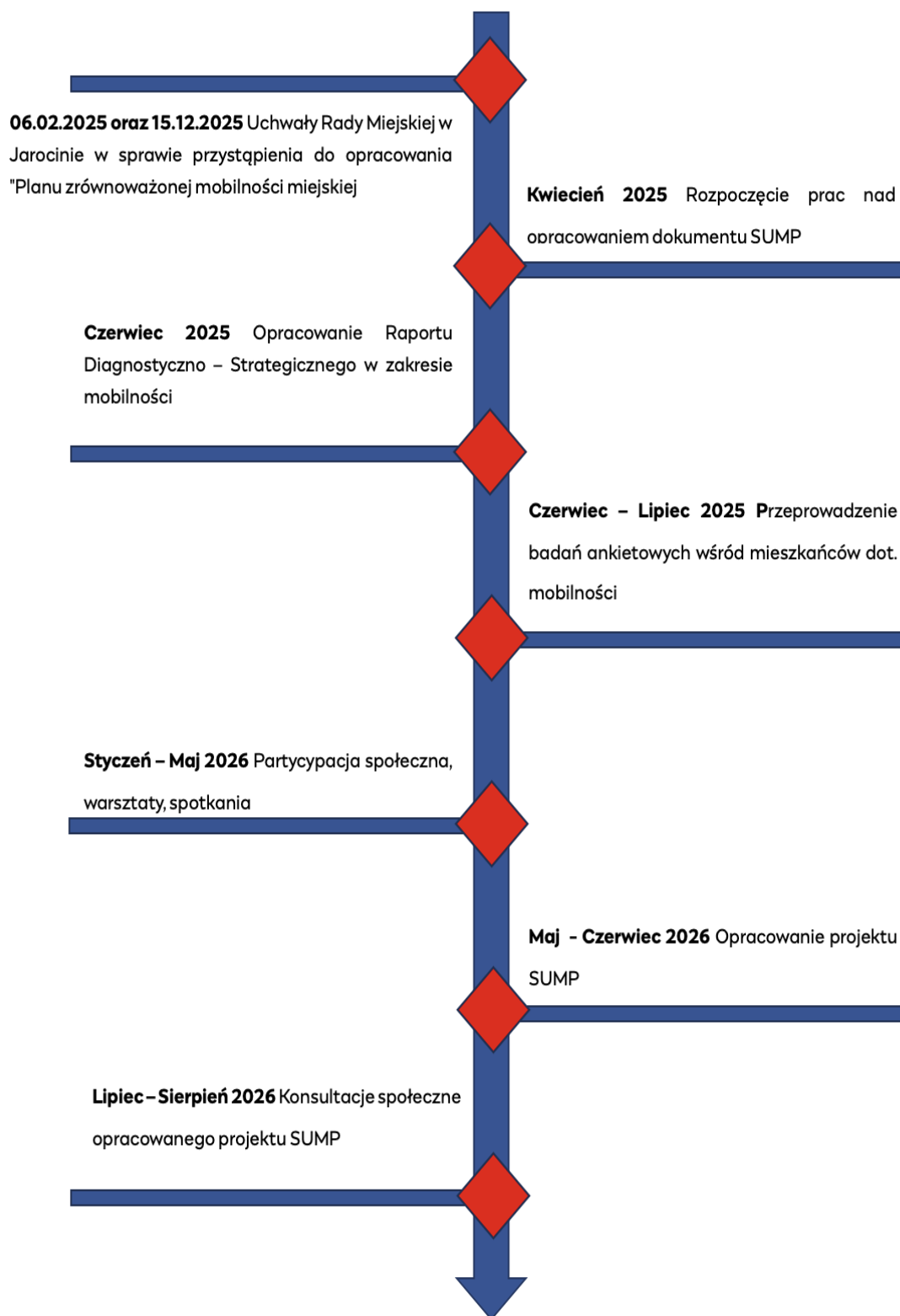


Wykres 1. Struktura respondentów badania ankietowego według płci i wieku (n = 622)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych

Uzyskane wyniki pozwoliły na identyfikację wzorców zachowań transportowych, wskazanie głównych barier i problemów w zakresie mobilności oraz określenie kierunków działań wspierających rozwój zrównoważonego systemu transportowego na obszarze MOF Jarocina w perspektywie kolejnych lat.

Kroki, jakie zostały wykonane w celu opracowania SUMP – kalendarium



DIAGNOZA STANU MOBILNOŚCI



3 Analiza stanu mobilności na obszarze MOF Jarocina

3.1 Liczba ludności – prognozowane zmiany

Cały Miejski Obszar Funkcjonalny Jarocina według danych Głównego Urzędu Statystycznego (dalej także jako GUS) na koniec 2024 roku zamieszkały był przez 78 044 osób. Największą jednostką obszaru jest Gmina Jarocin, która zamieszkała była na koniec 2024 roku przez 45 434 mieszkańców. Stanowiło to 58,1% ludności MOF Jarocina.

Tabela 1. Stan liczby ludności (2014/2024)

JST	2014	2024	Zmiana w %
Gmina Jarocin	45 590	45 434	-0,34
Gmina Żerków	10 480	9 681	-7,62
Gmina Jaraczewo	8 360	7 544	-9,76
Gmina Nowe Miasto nad Wartą	9 101	8 504	-6,32
Gmina Kotlin	7 345	6 881	-3,11
MOF Jarocina	80 876	78 044	-3,50

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

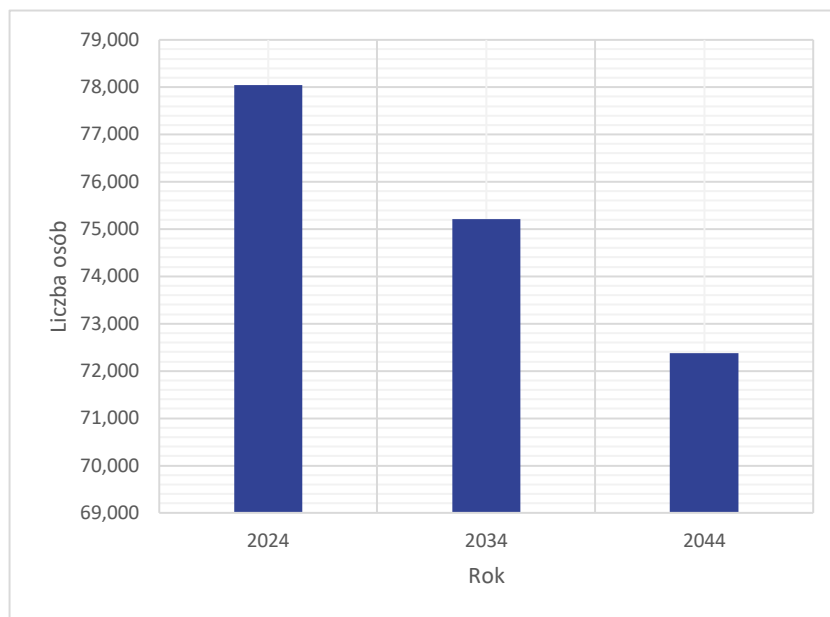
Ogółem w latach 2014-2024 liczba ludności obszaru funkcjonalnego i gmin wchodzących w jego skład zmniejszyła się średnio o ok. 6%. Oprócz zmian liczby mieszkańców obszaru funkcjonalnego Jarocina w aspekcie planowania mobilności istotne są także informacje na temat struktury wiekowej społeczeństwa. W ostatnich latach w Polsce obserwowane były dynamiczne zmiany struktury wiekowej mieszkańców polegające na zwiększeniu się odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. Podobne zjawiska zachodziły na badanym obszarze.

Podejmując działania związane z rozwojem różnych gałęzi transportu oraz planowaniem zagospodarowania przestrzennego istotna jest analiza prognoz zmian liczby ludności. Poniżej w tabeli oraz na wykresach przedstawiono zmiany liczby ludności dla MOF Jarocina w perspektywie kolejnych lat do 2044 roku.

Tabela 2. Prognoza zmian liczby ludności obszaru funkcjonalnego w perspektywie 2044 roku

Jednostka samorządu	2024	2034	2044
MOF Jarocina	78 044	75 212	72 380

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 2. Prognoza liczby ludności

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

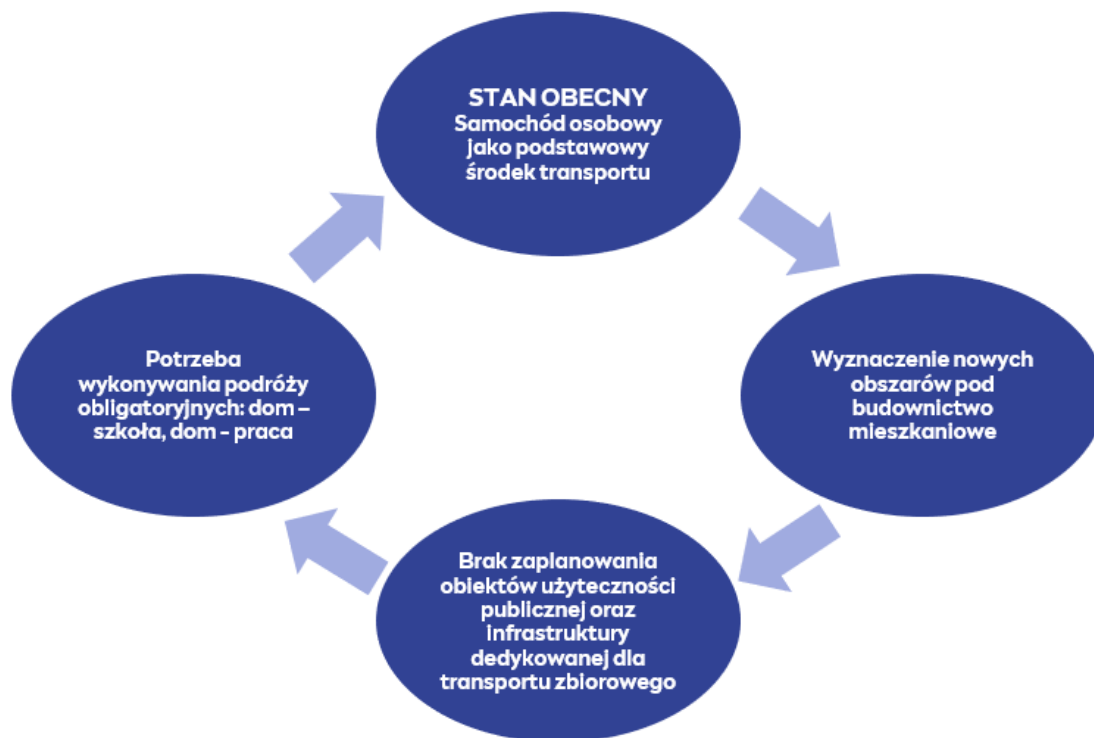
Według prognoz liczba ludności na obszarze funkcjonalnym obejmującym MOF Jarocina do roku 2044 będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym).

Zgodnie z prognozami, na obszarze funkcjonalnym obejmującym MOF Jarocina przewiduje się spadek liczby ludności oraz wzrost średniego wieku, co wiąże się z rosnącą liczbą osób w wieku poprodukcyjnym. Taki trend wpłynie na przyszłe wzorce mobilności i zachowania transportowe w tym regionie. W procesie planowania przestrzennego, infrastrukturalnego oraz transportowego należy uwzględnić proces starzenia się społeczeństwa.

3.2 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności

Proces wdrażania zasad zrównoważonej mobilności rozpoczyna się już na etapie sporządzania dokumentów planistycznych, takich jak Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP), a następnie kontynuowany jest w ramach opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Wszystkie gminy wchodzące w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina, objęte zakresem niniejszego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, posiadają obowiązujące studia uwarunkowań oraz prowadzą sukcesywną politykę uchwalania MPZP.

Poniżej przedstawiono grafikę ilustrującą konsekwencje wynikające z niewłaściwego prowadzenia polityki przestrzennej.



Rysunek 2. Błędne koło nieprawidłowego planowania przestrzennego

źródło: opracowanie własne.

Analiza dokumentów planistycznych wskazuje, że rozwój przestrzenny obszaru Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina odbywa się w sposób zaplanowany i kontrolowany. W dalszym ciągu kluczowe pozostaje jednak ukierunkowanie działań na rozwój i promocję infrastruktury wspierającej transport zbiorowy oraz rowerowy, a także zwiększenie ich dostępności. Obecnie dominującym środkiem przemieszczania się na terenie MOF Jarocina pozostaje samochód osobowy.

Wyznaczanie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową lub działalność przemysłową jest uzasadnione w kontekście rozwoju lokalnego i potrzeb społeczności. Niemniej jednak proces ten powinien być prowadzony w oparciu o koncepcję rozwoju zorientowanego na transport (TOD – Transport Oriented Development). Oznacza to konieczność uprzedniego przeanalizowania możliwości zapewnienia efektywnej obsługi transportem zbiorowym oraz uwzględnienia infrastruktury komunikacyjnej (przystanków, węzłów przesiadkowych) i obiektów użyteczności publicznej (takich jak żłobki, przedszkola, szkoły, lokale usługowe). Takie podejście pozwala ograniczyć konieczność wykonywania codziennych, wymuszonych podróży oraz sprzyja tworzeniu spójnych, funkcjonalnych i przyjaznych do życia przestrzeni.

W kolejnym etapie – po opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności i wskazaniu konkretnych działań – niezbędne będzie przeprowadzenie inwentaryzacji obowiązujących dokumentów planistycznych w celu weryfikacji ich zgodności z przyjętymi kierunkami działań, w tym z zakresem i skalą wyznaczonych obszarów rozwojowych.

Zasady planowania zgodne ze zrównoważoną mobilnością:

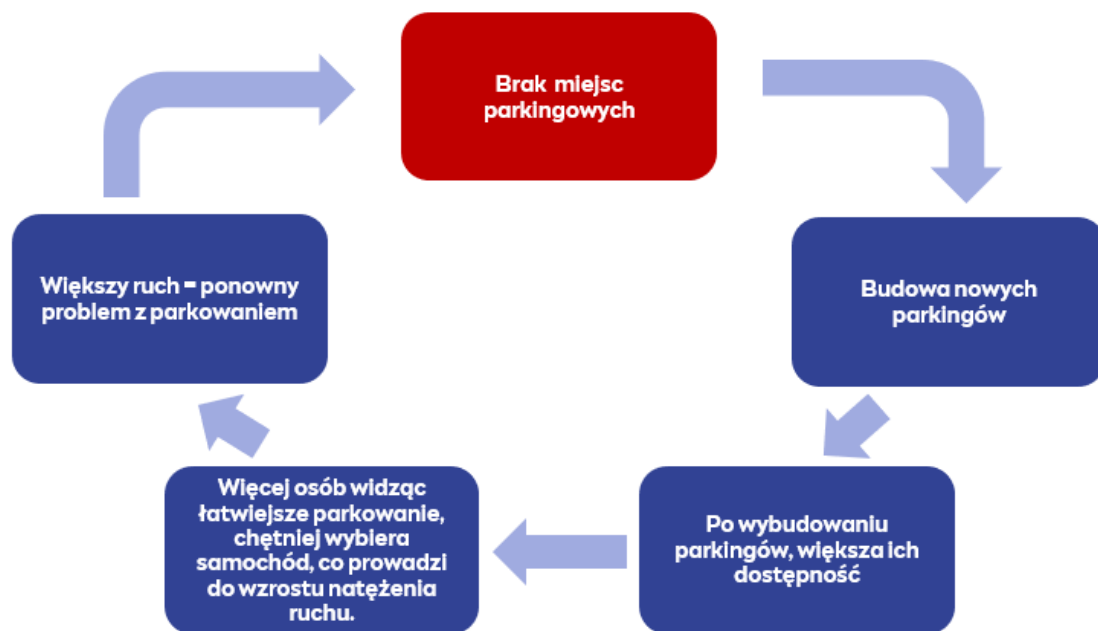
- ❖ w przypadku planowania nowych obszarów należy wyznaczać je na obszarach o najlepszych warunkach do zabudowy mieszkaniowej,
- ❖ w dokumentach strategicznych i planistycznych należy wziąć pod uwagę faktyczne zapotrzebowanie na zabudowę,
- ❖ nową zabudowę mieszkaniową planować w formie kompleksowych osiedli z drogami rowerowymi, chodnikami, usługami, przestrzeniami publicznymi i terenami zielonymi na podstawie planów miejscowych (lub ich odpowiedników w przypadku zmian ustawowych), uwzględniając realne potrzeby wynikające z długo okresowych trendów demograficznych.
- ❖ na obszarach miejskich odległość od przedszkola, szkoły, sklepów nie powinna być większa niż 1 km, a w uzasadnionych przypadkach do max 1,5 km,
- ❖ na obszarach wiejskich odległość od przystanku komunikacji zbiorowej nieprzekraczająca czasu dojścia pieszo – 10 minut. Droga dojścia musi być prowadzona chodnikami i oświetlona,
- ❖ zabudowa przemysłowa (pod kątem obsługi logistycznej) powinna być lokalizowana z dostępem do sieci drogowej wyższych kategorii/klasy oraz linii kolejowych oraz wyposażona w infrastrukturę pieszą, rowerową oraz przystanki dla komunikacji zbiorowej.

3.3 Parkowanie a zrównoważona mobilność

Efektywne planowanie przestrzenne powinno uwzględniać system transportowy jako integralny element struktury funkcjonalnej obszaru. Z kolei sprawnie działający system transportowy opiera się na konsekwentnie realizowanej polityce parkingowej, zwłaszcza w przestrzeniach miejskich. Dobrze zaprojektowana polityka w tym zakresie umożliwia wygodne i efektywne pozostawienie pojazdu w różnych częściach miasta – nie tylko w pobliżu głównych generatorów ruchu, ale także w obrębie węzłów i centrów przesiadkowych, gdzie odbywa się zmiana środka transportu.

Jednym z głównych problemów współczesnych miast, również zauważalnym na obszarze MOF Jarocina, jest deficyt miejsc parkingowych w centralnych częściach miejscowości. Parkowanie pojazdów na pasach drogowych dodatkowo pogarsza płynność ruchu i przyczynia się do powstawania zatorów. Choć intuicyjnym rozwiązaniem wydaje się budowa kolejnych parkingów, doświadczenia europejskich miast wskazują, że takie działanie prowadzi do wzrostu popytu na miejsca postojowe i dalszego zwiększenia zatłoczenia w centrach.

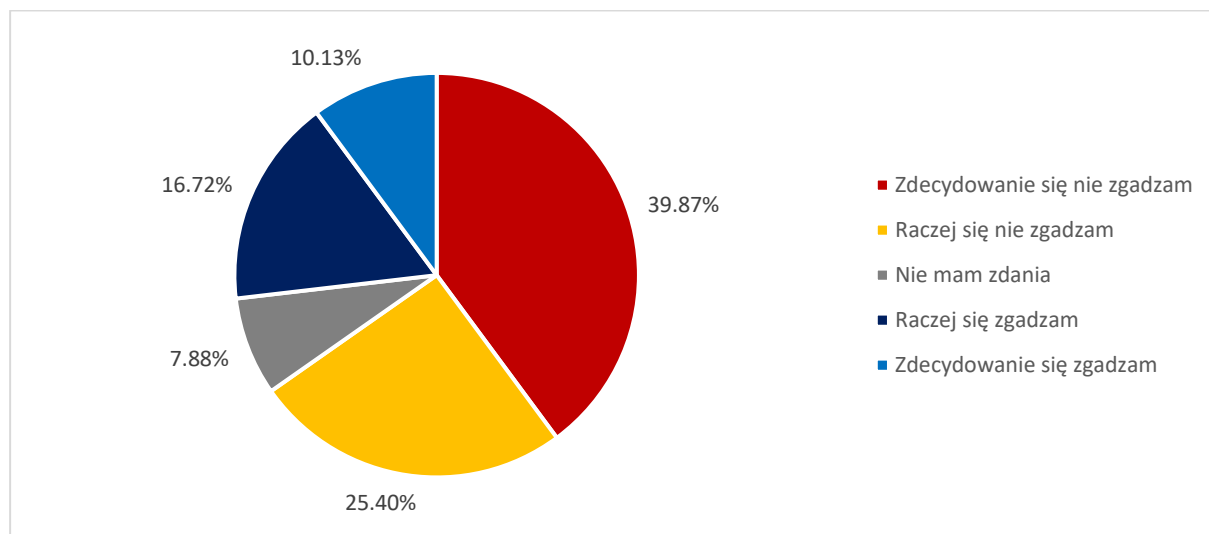
Na grafie przedstawiono błędne koło nieprawidłowo prowadzonej polityki parkingowej.



Rysunek 3. Błędne koło nieprawidłowej polityki parkingowej

źródło: opracowanie własne

Wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Jarocina wskazują, że zdecydowana większość respondentów – 77,28% – dysponuje samochodem na własny użytek w codziennym życiu. Jednocześnie ponad połowa ankietowanych (65,26%) zwraca uwagę na występujące trudności z parkowaniem na analizowanym obszarze. Około 39% respondentów zdecydowanie nie zgodziło się ze stwierdzeniem „w moim mieście/gminie nie występują problemy z parkowaniem”, co potwierdza istnienie wyzwań w tym zakresie. Mimo że obecne trudności nie mają charakteru systemowego, wyniki badania wskazują na potrzebę podjęcia dalszych działań w tym obszarze. Warto jednak podkreślić, że zwiększanie liczby miejsc parkingowych – oczekiwane przez część mieszkańców – nie stanowi trwałego rozwiązania problemu dostępności w atrakcyjnych lokalizacjach docelowych.



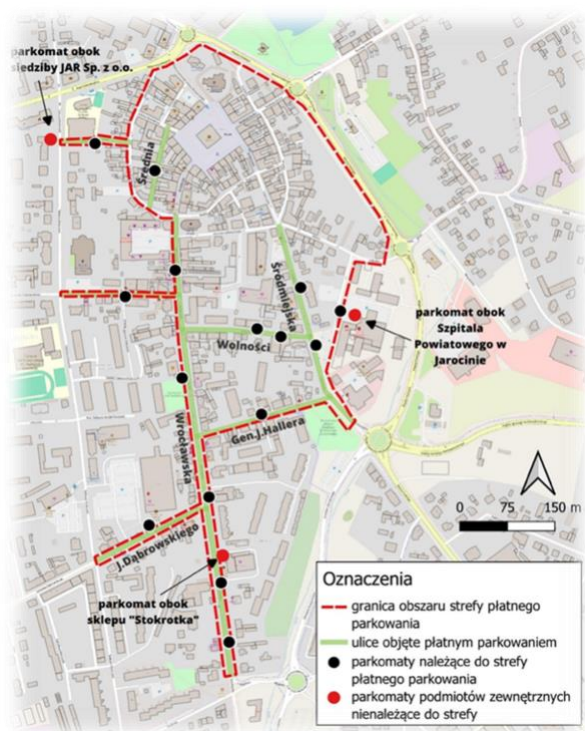
*Wykres 3 Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „W mojej gminie/mieście nie występują istotne problemy z parkowaniem.”?
(n = 622)*

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych

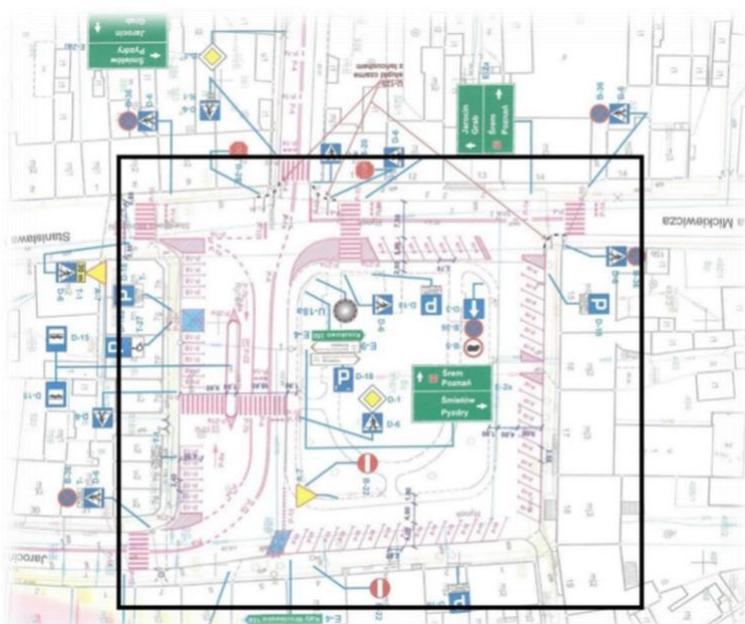
W kontekście wdrażania zasad zrównoważonej mobilności kluczowe jest stosowanie zróżnicowanych i przemyślanych działań, które wspierają ograniczanie parkowania długoterminowego, zwiększają rotację pojazdów oraz umożliwiają uwolnienie przestrzeni publicznej na potrzeby ruchu pieszego i rowerowego. Skutecznie realizowana polityka parkingowa może stanowić efektywne narzędzie służące redukcji natężenia ruchu samochodowego i wspierania alternatywnych form transportu.

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina stanem na 2025 rok system stref płatnego parkowania został oficjalnie wdrożony w miastach Jarocin i Żerków, stanowiąc istotny element lokalnej polityki zarządzania mobilnością i ruchem.

a)



b)



Mapa 2. Obszar płatnego parkowania oraz wykaz lokalizacji parkomatów w mieście Jarocin (a) i Żerków (b)

źródło: materiały udostępnione przez Gminę Jarocin i Gminę Żerków

- ❖ Przestrzeń publiczna, zwłaszcza w miastach, ma dużą wartość, dlatego jej wykorzystanie do określonych funkcji, takich jak parkowanie, powinno być obciążone opłatami.
- ❖ Skuteczne zarządzanie parkowaniem wspiera bardziej zrównoważony wybór środków transportu, co przekłada się na poprawę jakości życia.
- ❖ Optymalne zarządzanie parkowaniem wspomaga rozwój lokalnej gospodarki.
- ❖ Zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w pobliżu miejsc pracy ma znaczący wpływ na wybór środka transportu, często prowadząc do wyboru samochodu osobowego.
- ❖ Zarządzanie parkowaniem zwiększa bezpieczeństwo na drogach, pełniąc kluczową rolę w prawidłowej organizacji ruchu.

3.4 Ruch pieszcy i osoby o szczególnych potrzebach

Ruch pieszcy stanowi podstawowy sposób przemieszczania się na obszarze objętym planem, a zarazem pełni funkcję uzupełniającą względem innych form transportu – umożliwiając dojście do miejsc parkingowych czy przystanków komunikacji zbiorowej i stacji kolejowych. Pomimo że stan techniczny wielu chodników jest zadowalający, istnieje potrzeba ich dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz eliminacji barier infrastrukturalnych, takich jak słupy oświetleniowe, znaki drogowe czy inne przeszkody umieszczone w ciągu pieszcy.

Aby zapewnić komfortowe i bezpieczne warunki poruszania się wszystkim użytkownikom – w tym osobom z ograniczoną mobilnością oraz rodzicom z wózkami dziecięcymi – należy zadbać o odpowiednią szerokość chodników, właściwą nawierzchnię oraz obniżone krawężniki w obrębie przejść. Kluczowe jest również projektowanie infrastruktury pieszej zgodnie z zasadą 8–80, tj. tak, aby była funkcjonalna zarówno dla dzieci, jak i osób starszych. Dodatkowo zaleca się ograniczenie możliwości parkowania pojazdów na chodnikach, poprzez wprowadzenie i egzekwowanie odpowiednich zakazów, co pozwoli na odzyskanie przestrzeni dla pieszych i zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu miejskim.

W ostatnich latach na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina podejmowane są liczne działania inwestycyjne mające na celu rozwój infrastruktury pieszej oraz poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. W ramach projektów realizowanych przez władze powiatowe i gminne systematycznie przebudowywane są chodniki oraz tworzone nowe przejścia dla pieszych. Przykładowo, w Jarocinie oraz w miejscowościach takich jak Nosków, Paruchów, Racendów, Żółków, Strzyżewko, Wyszki czy Mieszków zrealizowano kompleksowe zadania związane z rozbudową ciągów pieszych. W wielu lokalizacjach – m.in. w Kotlinie, Łuszczanowie, Żerkowie, Komorzu Przybysławskim czy na odcinku Wojciechowo–Łobzowiec – modernizacje obejmowały także budowę bezpiecznych przejść i dostosowanie nawierzchni do potrzeb pieszych. Podobne działania prowadzone były również w Gminie Nowe Miasto nad Wartą, gdzie przebudowano m.in. ul. Szkolną. Tego typu inwestycje nie tylko poprawiają komfort i bezpieczeństwo codziennego przemieszczania się, lecz także wspierają realizację celów zrównoważonej mobilności, ograniczając konieczność korzystania z transportu indywidualnego na krótkich dystansach i zwiększając atrakcyjność przestrzeni publicznej dla mieszkańców w każdym wieku.

Zapewnienie bezpiecznej, dostępnej i wygodnej infrastruktury pieszej powinno być priorytetem w planowaniu inwestycji drogowych. Szczególnie ważne jest likwidowanie barier architektonicznych poprzez wynoszenie jezdni do poziomu chodnika na przejściach oraz zachowanie ciągłości nawierzchni. Tworząc infrastrukturę, należy kierować się zasadą projektowania uniwersalnego (8–80), z myślą o użytkownikach w każdym wieku. Dla poprawy bezpieczeństwa warto stosować doświetlenie przejść oraz rozwiązania aktywnego przejścia dla pieszych. Należy także ograniczać parkowanie na chodnikach, które może utrudniać swobodne poruszanie się pieszym, zwłaszcza osobom z niepełnosprawnościami.

3.5 Transport rowerowy

Infrastruktura rowerowa na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina znajduje się na etapie intensywnego planowania i stopniowego rozwoju. Obecnie łączna długość dróg dla rowerów w MOF Jarocina wynosi około 73,3 km, co pozwala na przejazd wybranymi trasami w obrębie obszaru funkcjonalnego.

Pomimo istniejącej sieci, dalszy rozwój ruchu rowerowego uzależniony jest od kontynuacji rozbudowy infrastruktury, zwiększenia popularności tego środka transportu wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu pod kątem tras rowerowych oraz wdrożenia systemu roweru publicznego na terenie miasta i gminy Jarocin. Rozwój ten napotyka jednak również bariery o charakterze finansowym oraz ograniczenia formalno-instytucjonalne, które spowalniają tempo wdrażania planowanych rozwiązań.

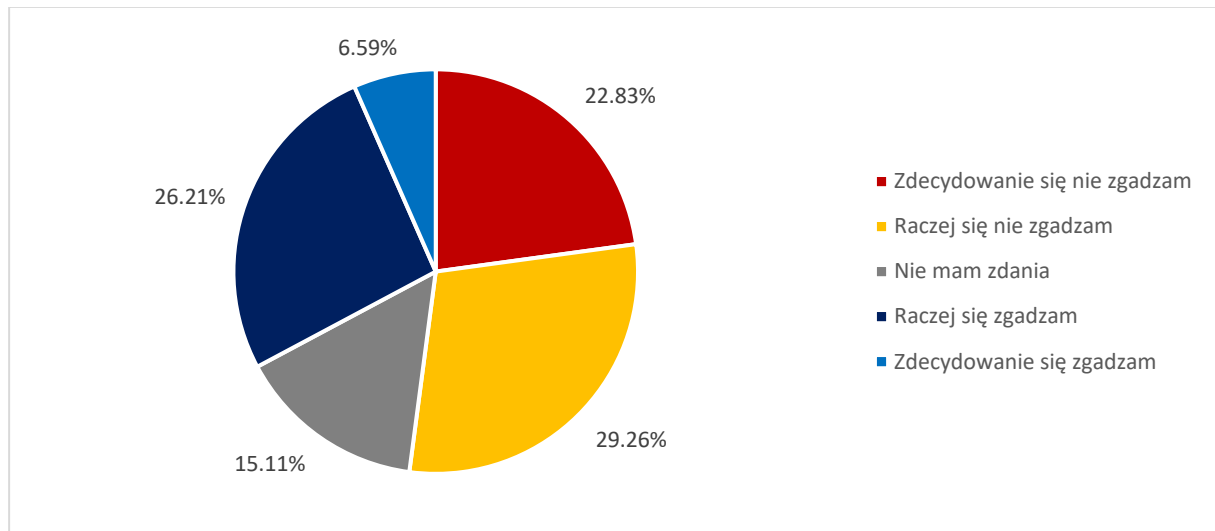
W tabeli poniżej przedstawiono długość dróg rowerowych w poszczególnych gminach wchodzących w Miejski Obszar Funkcjonalny Jarocina w latach 2018 i 2023, z uwzględnieniem dynamiki ich rozwoju w analizowanym okresie.

Tabela 3. Zmiany długości dróg rowerowych w gminach MOF Jarocina w latach 2018–2023 (w km)

JST	2018	2023	Zmiana (km)
Gmina Jarocin	27	54	+ 27
Gmina Żerków	4,3	12,2	+ 7,9
Gmina Jaraczewo	0,2	2,5	+ 2,3
Gmina Kotlin	0	3,6	+ 3,6
Gmina Nowe Miasto nad Wartą	0	0	0
MOF Jarocina	31,5	72,3	+ 40,8

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina wskazują na istotne wyzwania związane z funkcjonowaniem infrastruktury rowerowej. Ponad połowa respondentów (52,09%) dostrzega problemy związane z jakością lub bezpieczeństwem systemu dróg rowerowych na terenie MOF Jarocina. Tylko 32,80% mieszkańców zadeklarowało, że korzystanie z infrastruktury rowerowej na co dzień jest dla nich bezpieczne i komfortowe. Dane te jednoznacznie wskazują na konieczność dalszych działań w zakresie poprawy warunków dla ruchu rowerowego, w tym podniesienia standardów technicznych infrastruktury, zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników oraz zapewnienia spójności i funkcjonalności sieci rowerowej w skali całego obszaru funkcjonalnego.



Wykres 4 Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty; korzystając z niego, czuję się bezpiecznie i komfortowo.”? (n = 622)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych

Długość sieci tras rowerowych w MOF Jarocina wzrosła ponad dwukrotnie w latach 2018–2023 – z 31,5 km do 72,3 km. Mimo postępów, aż 52% mieszkańców wskazuje na problemy z systemem tras rowerowych, a tylko co trzeci respondent ocenia go jako bezpieczny i komfortowy. Dalszy rozwój wymaga zarówno inwestycji infrastrukturalnych, jak i wsparcia instytucjonalnego oraz działań promujących rower jako środek transportu.

3.6 Transport zbiorowy

Transport zbiorowy stanowi kluczowy element zapewniający dostępność przestrzenną na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina. Odgrywa istotną rolę w codziennej mobilności mieszkańców, zwłaszcza tych, którzy nie korzystają z transportu indywidualnego, a jednocześnie wspiera realizację celów polityki zrównoważonej mobilności. Dobrze zorganizowany i spójny system komunikacji publicznej przyczynia się do ograniczenia natężenia ruchu samochodowego, redukcji emisji zanieczyszczeń oraz poprawy spójności terytorialnej w skali całego obszaru funkcjonalnego.

W MOF Jarocina system transportu zbiorowego opiera się głównie na połączeniach kolejowych i autobusowych, które obsługują zarówno relacje lokalne i wewnątrzgminne, jak i powiązania z innymi częściami regionu.

3.6.1 Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa

System transportu zbiorowego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina opiera się głównie na działalności dwóch operatorów: Jarocińskich Linii Autobusowych (JLA) oraz firmy Trans Pegaz. Ofertę przewozową uzupełniają połączenia realizowane przez innych przewoźników, takich jak Kombus (obsługujący linie 10, 16 i 21) oraz Pleszewskie Linie Autobusowe (linia P). Z usług tych operatorów korzystają mieszkańcy różnych gmin wchodzących w skład MOF Jarocina, co istotnie wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej w wymiarze ponadlokalnym.

Na analizowanym obszarze funkcjonuje również komercyjny transport autobusowy, realizowany przez prywatnych przewoźników. Działalność ta stanowi ważne uzupełnienie oferty transportu publicznego, szczególnie na trasach nieobsługiwanych przez regularne linie.

Tabela 4 Liczba linii autobusowych obsługujących obszar MOF Jarocina według przewoźnika

Przewoźnik	Liczba linii
Jarocińskie Linie Autobusowe (JLA)	21
Trans Pegaz	7
Kombus	3
Pleszewskie Linie Autobusowe (PLA)	1
Grzelak	5
MZK Krotoszyn	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na oficjalnych stronach internetowych przewoźników.

Komunikacja regionalna i ponadregionalna częściowo opiera się na rynku przewoźników prywatnych. Na tych połączeniach gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników.

3.6.2 Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego

System kolejowy na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina oparty jest na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących zarówno relacje wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Sieć ta stanowi istotny element układu transportowego, wspierający codzienną mobilność mieszkańców oraz dostępność regionu w skali ponadlokalnej.

Na obszarze MOF Jarocina funkcjonują dwie kluczowe linie kolejowe:

- ❖ Linia kolejowa nr 272 Kluczbork – Poznań Główny. Linia zelektryfikowana, niemal w całości dwutorowa, posiadająca status linii o znaczeniu państwowym;
- ❖ Linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Chojnice. Linia w pełni zelektryfikowana i dwutorowa na terenie MOF Jarocina.

Dodatkowo, na terenie obszaru funkcjonalnego zlokalizowane są linie kolejowe nr 369 i 360, które obecnie nie są wykorzystywane w ruchu pasażerskim. Poniżej przedstawiono mapę ilustrującą przebieg sieci kolejowej na obszarze MOF Jarocina.



Mapa 3. Zasięg sieci kolejowej na terenie MOF Jarocina.

źródło: OpenRailwayMap na podstawie danych OpenStreetMap

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina planowana jest budowa linii Kolei Dużych Prędkości nr 85, stanowiącej część tzw. „igreką” łączącego Łódź, Warszawę, Poznań i Wrocław (wariant W9). W ramach inwestycji przewiduje się budowę nowej stacji w Nowym Mieście nad Wartą oraz łączników z istniejącą infrastrukturą, umożliwiających obsługę stacji Jarocin. Planowane rozwiązania pozwolą na włączenie jej do systemu KDP. Ostateczny kształt inwestycji może ulec zmianie w wyniku analiz technicznych i konsultacji społecznych.

W strukturze kolejowej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina kluczową rolę pełnią cztery stacje: Jarocin, Chocicza, Kotlin oraz Mieszków. Najważniejszą z nich jest stacja Jarocin – węzeł kolejowy, w którym przecinają się linie z Poznania do Kluczborka oraz z Oleśnicy do Gniezna. Obsługuje ona zarówno połączenia regionalne realizowane przez Polregio S.A. i Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., jak i połączenia dalekobieżne obsługiwane przez PKP Intercity S.A. Pozostałe stacje – Chocicza, Kotlin, Mieszków, Witaszyce, Golina, Żerków i Radlin – obsługują przewoźnicy regionalni.

Układ sieci kolejowej MOF Jarocina posiada znaczny potencjał, by pełnić funkcję podstawowego szkieletu systemu transportu zbiorowego w regionie. Realizacja tego celu wymaga jednak rozwoju infrastruktury integrującej kolej z innymi środkami transportu, szczególności poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych, terminali autobusowych, parkingów Park & Ride oraz Bike & Ride.

Dla zwiększenia roli kolei w codziennej mobilności mieszkańców niezbędne jest także prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej. Tereny w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i stacji kolejowych powinny być przekształcane w atrakcyjne przestrzenie publiczne, wspierające rozwój zrównoważonych form transportu. O powodzeniu kolei jako kręgosłupa systemu zdecydują takie czynniki jak konkurencyjny czas przejazdu, częstotliwość kursowania pociągów oraz efektywna organizacja transportu dowozowego do stacji.

3.6.3 Wpływ inwestycji CPK/KDP na mobilność MOF Jarocina

Planowana inwestycja CPK/KDP, obejmująca linię Kolei Dużych Prędkości nr 85 oraz powiązania z istniejącą infrastrukturą kolejową, może stanowić jeden z najważniejszych czynników zmieniających mobilność MOF Jarocina do 2040 r. Jej potencjalny wpływ wykracza poza sam transport kolejowy i obejmuje organizację dojazdów do stacji, rozwój węzłów przesiadkowych, zmianę relacji pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym, a także wzrost znaczenia powiązań pieszych, rowerowych i parkingów typu P+R/B+R.

W związku z tym SUMP powinien zakładać bieżące monitorowanie postępu prac nad inwestycją CPK/KDP oraz aktualizację działań wdrożeniowych po potwierdzeniu ostatecznego przebiegu linii, lokalizacji stacji i zakresu powiązań z istniejącą siecią kolejową. Szczególne znaczenie będzie miało zapewnienie spójnej obsługi planowanej stacji w Nowym Mieście nad Wartą oraz utrzymanie i wzmocnienie roli Jarocina jako głównego węzła transportowego MOF.

3.7 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe

Jednym z kluczowych elementów umożliwiających wprowadzenie pozytywnych zmian w codziennej mobilności mieszkańców jest integracja funkcjonujących systemów transportowych. Najbardziej efektywnym narzędziem w tym zakresie jest tworzenie węzłów i centrów przesiadkowych, które umożliwiają

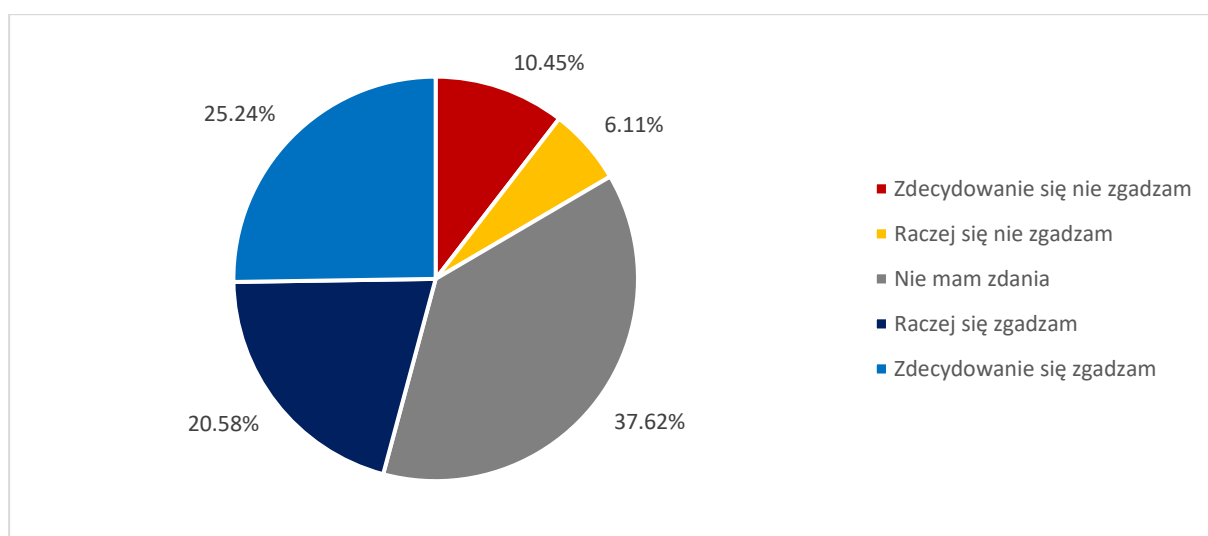
sprawne łączenie różnych form przemieszczania się, a tym samym zwiększają dostępność oraz atrakcyjność alternatywnych środków transportu. W kontekście Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina, szczególny potencjał do pełnienia funkcji węzła lub centrum przesiadkowego posiada miasto Jarocin. Również stacje i przystanki kolejowe zlokalizowane na terenie MOF Jarocina mogą zostać w przyszłości zaadaptowane do pełnienia takiej roli.

Wskazane lokalizacje powinny zostać szczegółowo przeanalizowane pod kątem zgodności z definicją funkcjonalnego węzła przesiadkowego, uwzględniając zarówno parametry infrastrukturalne, jak i kontekst przestrzenny. Węzeł taki powinien spełniać następujące kryteria:

- ❖ zapewniać wygodną i intuicyjną możliwość zmiany środka transportu (np. z autobusu na pociąg lub rower),
- ❖ być wyposażony w niezbędną infrastrukturę obsługującą pasażerów, w tym: miejsca postojowe, zatoki autobusowe, punkty sprzedaży biletów, tablice informacji pasażerskiej, systemy informacji wizualnej i głosowej,
- ❖ gwarantować bezpieczny i dogodny dostęp pieszy oraz rowerowy, w promieniu co najmniej 1 km od węzła, zgodnie z zasadą dostępności aktywnej mobilności.

W ramach przeprowadzonych badań ankietowych dotyczących mobilności mieszkańców oraz osób podróżujących na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, analizie poddano m.in. opinię respondentów na temat zasadności utworzenia centrum przesiadkowego w gminach wchodzących w skład obszaru. Wyniki badania wskazują na wyraźne zapotrzebowanie na tego typu infrastrukturę. Łącznie 45,82% respondentów zadeklarowało, że w ich gminie potrzebne jest centrum przesiadkowe umożliwiające wygodną zmianę środka transportu. Przeciwną opinię wyraziło jedynie 16,56% uczestników badania, natomiast 37,62% nie miało jednoznacznego stanowiska w tej sprawie.

Stosunkowo wysoki odsetek odpowiedzi pozytywnych może świadczyć o niedostatecznym poziomie integracji dostępnych środków transportu w obrębie badanych gmin. Wyniki te mogą również wskazywać na potrzebę rozwoju nowoczesnych węzłów przesiadkowych, które ułatwią mieszkańcom i osobom przyjezdnym sprawną i wygodną zmianę środka transportu, sprzyjając tym samym zrównoważonemu modelowi mobilności.



Wykres 5 Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „W mojej gminie potrzebne jest centrum przesiadkowe umożliwiające wygodną zmianę środka transportu”? (n = 622)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych

W przypadku potencjalnych lokalizacji węzłów i centrów przesiadkowych warto w przyszłości rozważyć budowę parkingów Park & Ride. Parkingi te umożliwią pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta/w większym oddaleniu i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym, rowerem miejskim (w przypadku utworzenia takiego systemu) lub wypożyczoną hulajnogą elektryczną.

3.7.1 Oddziaływanie przystanków

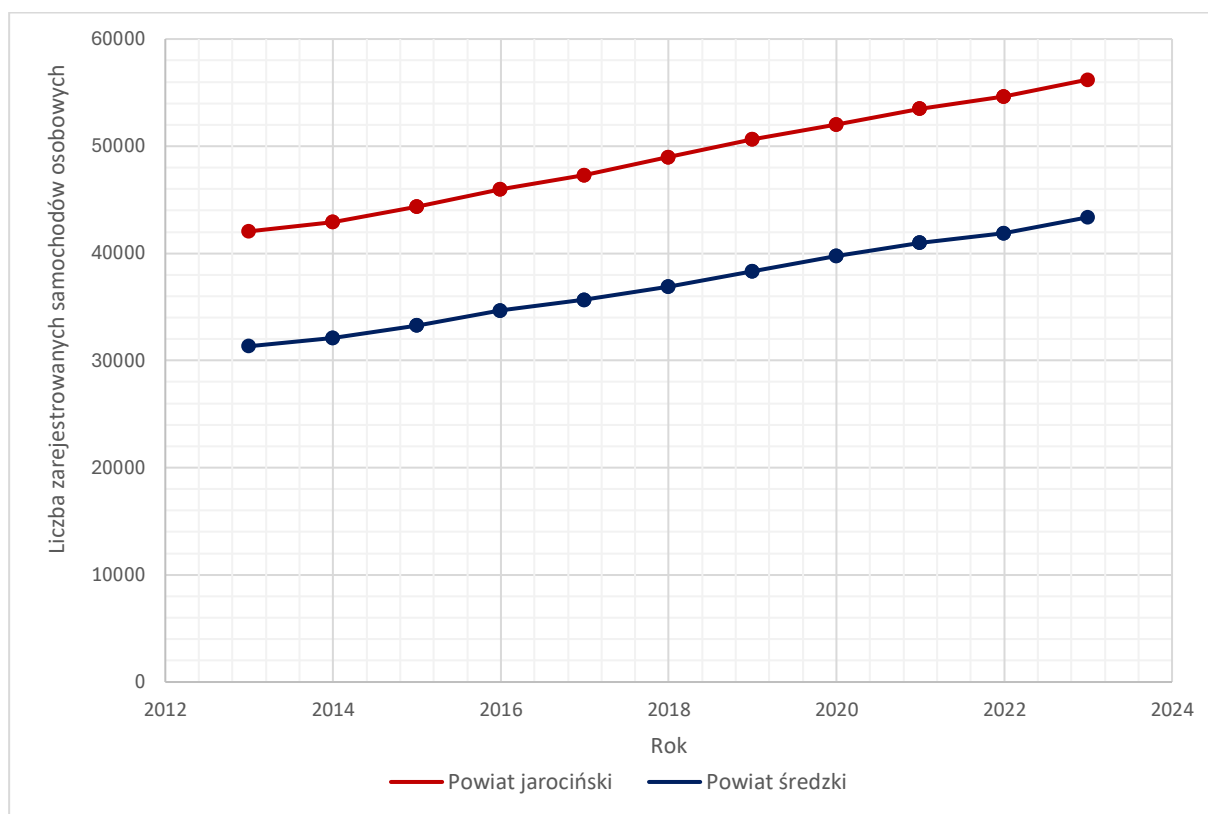
Lokalizacja przystanków stanowi jeden z istotnych czynników wpływających na efektywność i atrakcyjność transportu zbiorowego. Bliskość przystanku przekłada się na dostępność usługi, a tym samym na decyzje mieszkańców dotyczące wyboru środka transportu. W miastach za standard przyjmuje się, że pieszy powinien mieć dostęp do przystanku w promieniu od 300 do 500 metrów, co odpowiada przeciętnemu czasowi dojścia wynoszącemu około 5–6 minut.

W przypadku obszarów wiejskich akceptowalny dystans dojścia do przystanku jest większy i może wynosić nawet do 1,5 km, czyli około 15–20 minut. Tolerancja ta wynika z rzadszego układu zabudowy oraz innego charakteru podróży – częściej realizowanych na większe odległości, co sprawia, że dłuższe dojście jest postrzegane jako mniej problematyczne.

3.8 Transport indywidualny – samochodowy

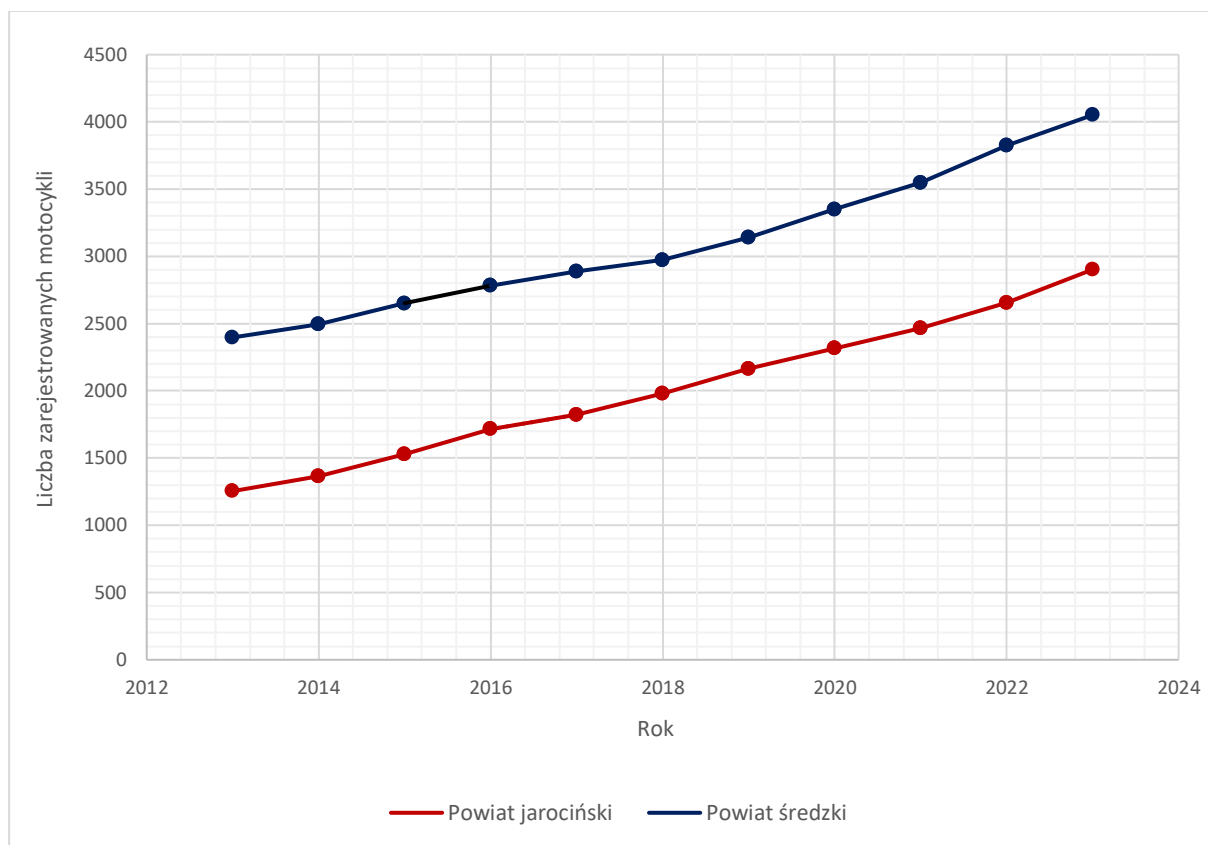
Na przestrzeni ostatnich lat w Polsce zauważalna jest wyraźna tendencja wzrostu liczby samochodów osobowych. Zjawisko to prowadzi m.in. do zwiększenia poziomu zanieczyszczenia środowiska, zatłoczenia dróg oraz nasilenia procesów suburbanizacji.

W związku z powyższym, w dalszej części zaprezentowano dane dotyczące liczby zarejestrowanych samochodów osobowych oraz motocykli w latach 2013–2023 na terenie MOF Jarocina. Analiza obejmuje powiat jarociński oraz średzki – uwzględnienie tego drugiego wynika z faktu, że Gmina Nowe Miasto nad Wartą, jako jedyna spośród gmin wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina, znajduje się w granicach administracyjnych powiatu średzkiego.



Wykres 6 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych na terenie powiatu jarocińskiego oraz powiatu średzkiego (2013–2023)

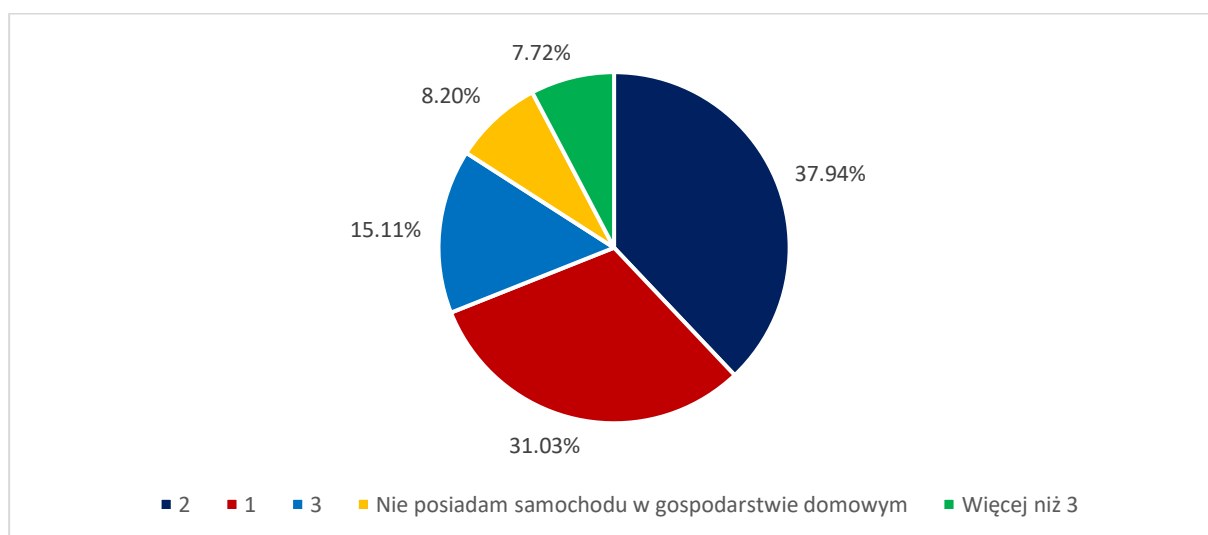
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 7 Dynamika wzrostu liczby motocykli na terenie powiatu jarocińskiego oraz powiatu średzkiego (2013–2023)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W ramach przeprowadzonych badań ankietowych zapytano mieszkańców obszaru: „Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?”.



Wykres 8 Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n = 622)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych

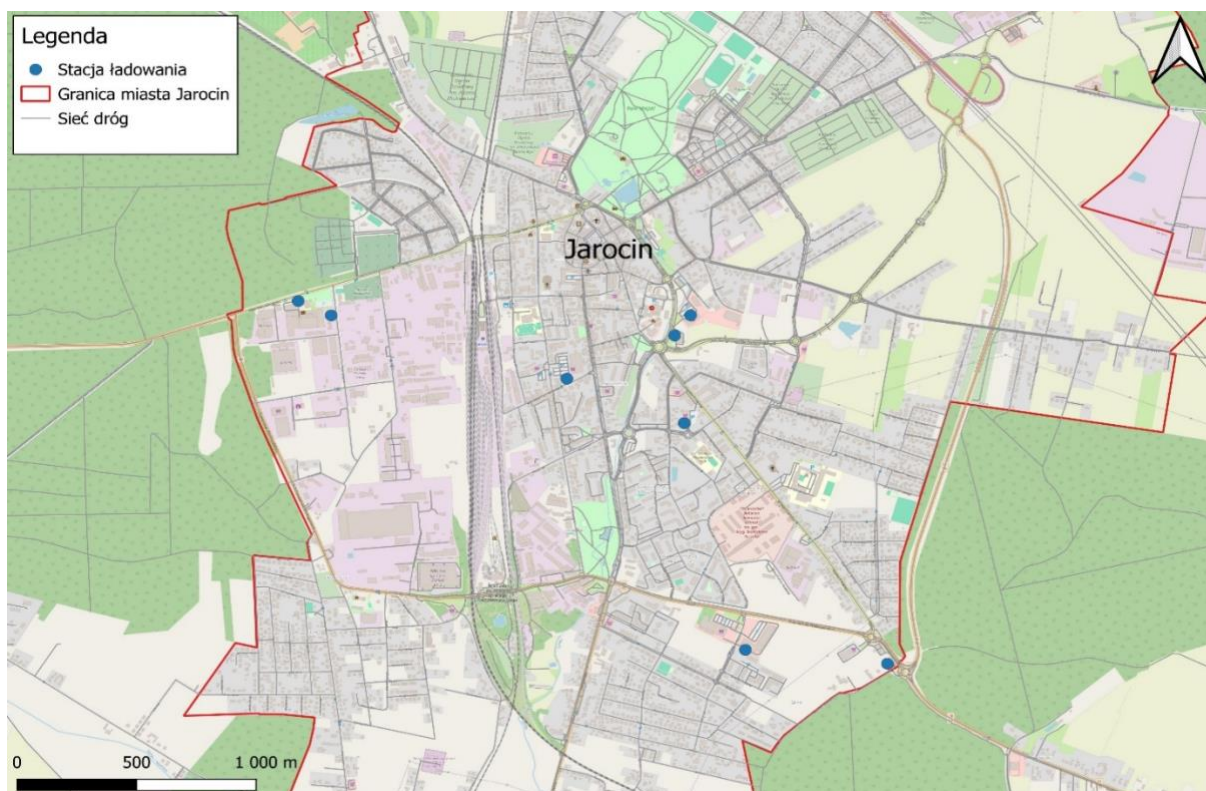
Wśród respondentów 31,03% zadeklarowało posiadanie jednego samochodu w gospodarstwie domowym. Udział osób posiadających dwa pojazdy wyniósł 37,94%, natomiast trzy samochody zadeklarowało 15,11% badanych. Odpowiedzi wskazujące na posiadanie więcej niż trzech pojazdów udzieliło 7,72% respondentów.

Przeprowadzone analizy pokazują, że mieszkańcy traktują własny samochód jako podstawowy środek transportu. Ograniczona dostępność transportu publicznego przyczynia się do pogłębiania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, co sprawia, że posiadanie własnego pojazdu staje się koniecznością, a nie świadomym wyborem. W wielu przypadkach samochód pozostaje jedynym realnym środkiem transportu na obszarze objętym planem.

3.8.1 Samochody elektryczne

Współczesne działania promujące zrównoważony transport koncentrują się w dużej mierze na wspieraniu rozwoju pojazdów elektrycznych. Ze względu na brak emisji zanieczyszczeń podczas jazdy, samochody z napędem elektrycznym uznawane są za bardziej przyjazne środowisku niż pojazdy z silnikami spalinowymi. Należy jednak zaznaczyć, że nie eliminują one innych problemów związanych z transportem indywidualnym, takich jak przeciążenie sieci drogowej czy ograniczona dostępność przestrzeni w miastach. Pojazdy te, mimo że ekologiczne, nadal służą głównie do przewozu niewielkiej liczby osób i zajmują tyle samo miejsca co tradycyjne samochody. Według danych z końca października 2024 roku, w Polsce zarejestrowanych było 76 240 pojazdów całkowicie elektrycznych (Battery Electric Vehicles – BEV), obejmujących samochody osobowe, dostawcze oraz ciężarowe. Oznacza to wzrost o 13,57% w porównaniu do roku poprzedniego. Mimo wyraźnego trendu wzrostowego, udział pojazdów elektrycznych w całkowitym rynku motoryzacyjnym w Polsce pozostaje jednym z najniższych wśród państw członkowskich UE.

Jednym z kluczowych wyzwań rozwoju elektromobilności pozostaje niewystarczająca liczba ogólnodostępnych punktów ładowania. Infrastruktura ta rozwija się nierównomiernie, koncentrując się przede wszystkim w największych miastach. W przypadku mniejszych miejscowości i regionów o niższym natężeniu ruchu, sieć ładowania pojazdów elektrycznych rozwija się w sposób znacznie mniej intensywny. Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych koncentruje się obecnie w Jarocinie, gdzie funkcjonuje osiem ogólnodostępnych punktów ładowania obsługiwanych przez czterech operatorów. Stanowi to istotny krok w kierunku rozwoju elektromobilności w regionie, a dalsza rozbudowa tej sieci może przyczynić się do zwiększenia dostępności i popularyzacji pojazdów elektrycznych również w pozostałych częściach MOF Jarocina.



Mapa 4. Lokalizacja stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie miasta Jarocin

źródło: opracowanie własne na podstawie OpenStreetMap

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina funkcjonują również stacje ładowania pojazdów elektrycznych zlokalizowane przy wybranych obiektach prywatnych oraz instytucjonalnych. Choć nie są one przeznaczone do ogólnodostępnego użytku, stanowią uzupełnienie lokalnej infrastruktury i mogą wspierać rozwój elektromobilności w wybranych sektorach.

3.8.2 Hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO)

Przy analizie transportu indywidualnego zwraca się szczególną uwagę na fakt coraz większej popularności alternatywnych środków transportu jakimi są np. hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego (UTO), do których się zaliczają deskorolki elektryczne, monocykle elektryczne oraz inne pojazdy wyposażone w silnik elektryczny, bez siedzenia i pedałów, przeznaczone do poruszania się jednej osoby – kierowcy.

Pojazdy te pozwalają sprawnie i szybko przemieszczać się nawet na trasach o długości do kilku kilometrów. W przyszłości mogą być bardzo dobrym uzupełnieniem systemu transportu, a także alternatywą dla samochodów osobowych. Obecnie w Jarocinie funkcjonuje komercyjna sezonowa wypożyczalnia hulajnóg elektrycznych. Hulajnogi można wypożyczyć poprzez aplikację i oddać w dowolnym miejscu na określonym obszarze.



Fotografia 1. Hulajnogi elektryczne firmy Quick Wielkopolska w Jarocinie

źródło: Jarocińska.pl

3.9 Transport towarowy

Transport towarów w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Jarocina odbywa się w czterech relacjach:

- przywóz ładunków do obszaru funkcjonalnego MOF Jarocina;
- wywóz ładunków z obszaru funkcjonalnego MOF Jarocina;
- transport ładunków tranzytem przez obszar funkcjonalny MOF Jarocina;
- transport ładunków wewnątrz obszaru funkcjonalnego MOF Jarocina.

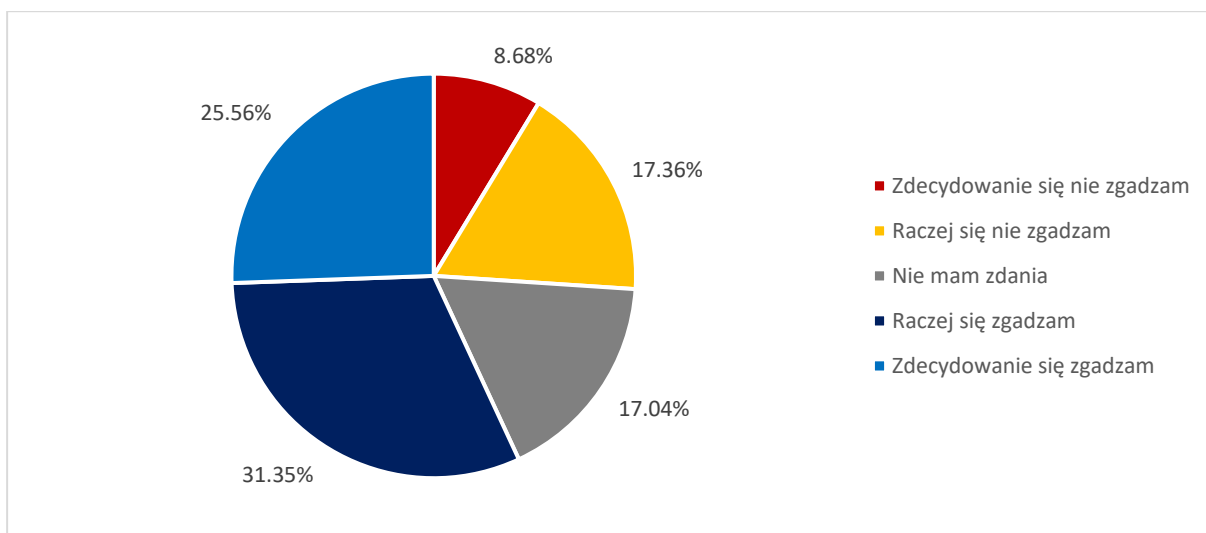
W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Jarocina dominującą formą transportu towarów pozostaje drogowy przewóz ładunków z wykorzystaniem samochodów ciężarowych oraz dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Wzmożony ruch tych pojazdów wpływa negatywnie na płynność ruchu zarówno w miastach, jak i w mniejszych miejscowościach. Z tego względu zagadnienia związane z logistyką miejską powinny być integralnym elementem planowania systemów mobilności w regionie.

Na poziomie krajowym brakuje jednak dokumentów strategicznych odnoszących się bezpośrednio do miejskiej logistyki towarowej. Dotychczas nie opracowano kompleksowych wytycznych, takich jak Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan), który mógłby wyznaczać kierunki działań i stanowić punkt odniesienia dla samorządów i operatorów logistycznych.

Obecnie transport ładunków realizowany jest przez niezależnych przewoźników, którzy działają w oparciu o własne potrzeby i harmonogramy, bez koordynacji z innymi uczestnikami rynku. Taka sytuacja, w połączeniu z ograniczoną przestrzenią dostępną w obszarach zurbanizowanych, może w przyszłości prowadzić do poważnych utrudnień organizacyjnych, wynikających z kolizji interesów pomiędzy użytkownikami infrastruktury drogowej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

Według przeprowadzonych badań ankietowych dotyczących mobilności wśród mieszkańców oraz osób podróżujących na terenie obszaru funkcjonalnego około 56,91% deklaruje, że w ich mieście/gminie

występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Jest to niepokojące, ponieważ ciężarowy ruch tranzytowy wpływa negatywnie na bezpieczeństwo komunikacyjne, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym oraz pogarsza jakość życia mieszkańców oraz stan środowiska.

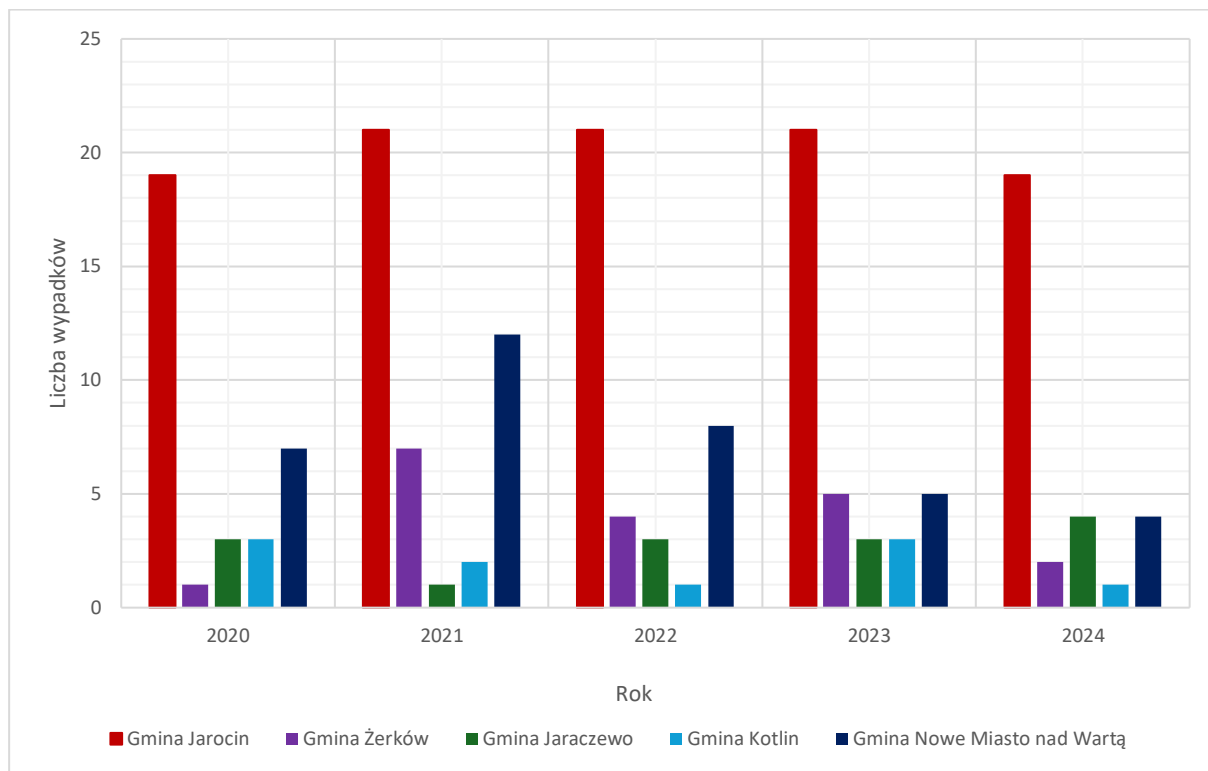


Wykres 9 Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych”? (n = 622)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych

3.10 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

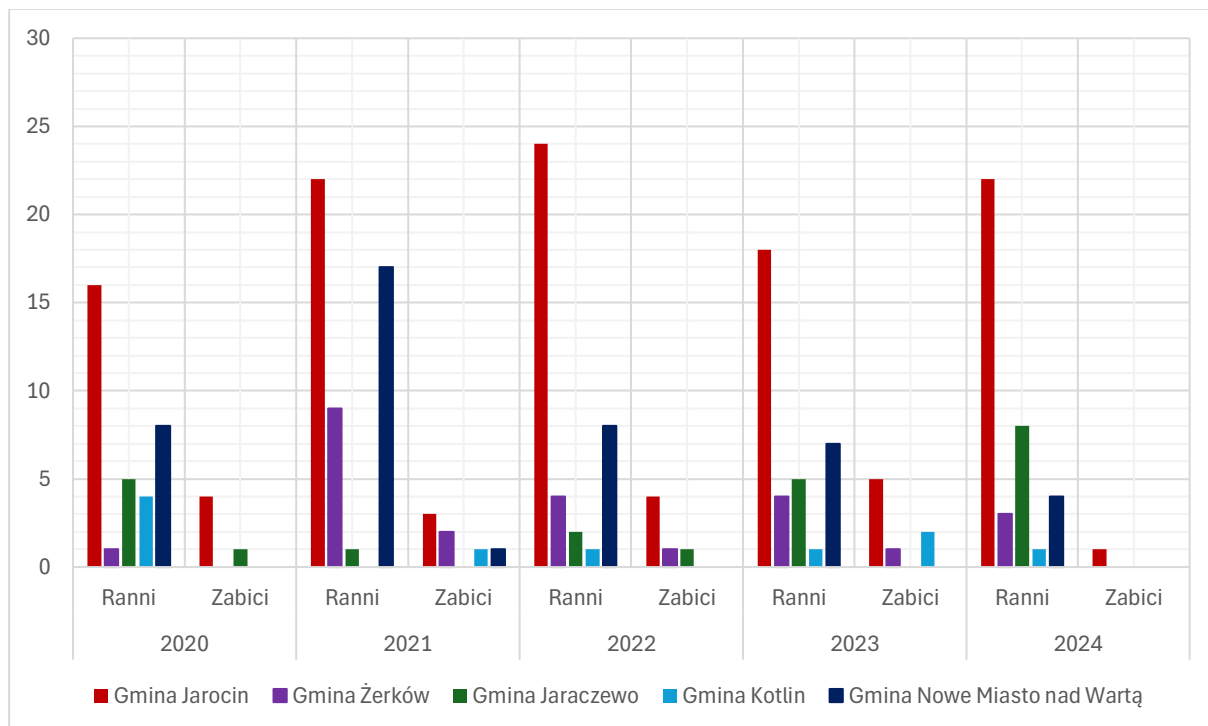
Jednym z podstawowych wskaźników, na podstawie których można ocenić poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na danym obszarze są liczba wypadków i kolizji. Poniżej przedstawiono statystyki liczby wypadków w MOF Jarocina w latach 2020 – 2024.



Wykres 10 Liczba wypadków na obszarze MOF Jarocina

źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK)

Jak wynika z powyższej statystyki i wyznaczonej linii trendu, liczba wypadków drogowych systematycznie spada. Oprócz wypadków na obszarze MOF Jarocina dochodzi do kolizji drogowych, zdarzeń, w których powstały wyłącznie straty materialne (nie było osób poszkodowanych). Trudno określić, jaka jest faktyczna liczba takich sytuacji i gdzie mają one miejsce, ponieważ większość z nich nie jest zgłaszana i rejestrowana w statystykach.



Wykres 11 Ranni i ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych na obszarze MOF Jarocina

źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK)

W analizowanym okresie liczba osób rannych w wypadkach drogowych utrzymywała się na względnie stałym poziomie. Jednocześnie odnotowano systematyczny wzrost liczby rejestrowanych pojazdów, co może wskazywać na skuteczność działań podejmowanych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W odniesieniu do liczby ofiar śmiertelnych, w latach 2020–2024 ich roczna liczba nie przekraczała 10 przypadków. W roku 2024 odnotowano jedną ofiarę śmiertelną, co stanowi najniższy poziom w analizowanym pięcioletnim okresie.

3.11 Stan mobilności – podsumowanie

Aby skutecznie rozwijać zrównoważoną mobilność na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina, konieczne jest przede wszystkim stworzenie lepszych warunków dla ruchu pieszego, dalsza rozbudowa infrastruktury rowerowej, zapewnienie konkurencyjnej oferty transportu zbiorowego oraz modernizacja zarówno jego infrastruktury, jak i lokalnych dróg gminnych i powiatowych. Istotne jest także efektywne zarządzanie systemem transportowym oraz rozwój infrastruktury parkingowej wspierającej elektromobilność – w tym systemów P&R oraz P&B. Pozostałe obszary działań, takie jak planowanie przestrzenne, digitalizacja usług czy logistyka miejska, powinny być realizowane w szerszym horyzoncie czasowym.

Rozwój ten powinien być wspierany przez pogłębianą współpracę instytucjonalną pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz lepszą koordynację inwestycji w zakresie mobilności. Kluczowe jest odejście od jednostkowego podejścia skupionego wyłącznie na budowie dróg i parkingów na rzecz działań, które ograniczają zapotrzebowanie na transport samochodowy oraz zwiększają udział transportu zbiorowego w obsłudze podróży. Takie podejście może w dłuższej perspektywie ograniczyć konieczność dalszej rozbudowy sieci drogowej i infrastruktury parkingowej.

4 Analiza SWOT

Etap diagnozy, przeprowadzony na wcześniejszym etapie prac, pozwolił na ocenę sytuacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina w zakresie zrównoważonej mobilności. Analiza ta została przeprowadzona w formie SWOT i dostarczyła pełniejszego obrazu funkcjonowania mobilności na obszarze MOF Jarocina. Ujęcie to umożliwia postrzeganie obszaru funkcjonalnego jako spójnego, lecz złożonego systemu, w którym każda zmiana w jednym sektorze wywołuje skutki w pozostałych. Wiele aspektów funkcjonowania MOF Jarocina pozostaje pod bezpośrednią kontrolą mieszkańców i władz lokalnych, jednak część uwarunkowań pozostaje niezależna od nich. Kluczowe znaczenie ma jednak identyfikacja mocnych i słabych stron, a także szans i zagrożeń, co stanowi podstawę do świadomego kształtowania kierunków rozwoju tego obszaru. Dążenie do poprawy jakości zrównoważonej mobilności odbywa się zgodnie z europejskimi wytycznymi i dokumentami strategicznymi, w sposób partycypacyjny – z zaangażowaniem mieszkańców i interesariuszy. Podejście to sprzyja zwiększaniu efektywności systemów transportowych, przy jednoczesnym zachowaniu dbałości o środowisko naturalne.

Sporządzona analiza SWOT składa się z czterech elementów:

Tabela 5. Elementy analizy SWOT w kontekście systemu zrównoważonej mobilności



źródło: opracowanie własne

Tabela 6. Analiza SWOT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina.

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
▪ Jarocin pełni funkcję rdzeniowego ośrodka miejskiego, koncentrującego kluczowe funkcje publiczne. ▪ Wdrażanie polityki parkingowej w najbardziej zurbanizowanych częściach (Jarocin, Żerków). ▪ Stała rozbudowa infrastruktury rowerowej oraz działania promujące ruch rowerowy. ▪ Funkcjonowanie sezonowej wypożyczalni hulajnóg elektrycznych w Jarocinie. ▪ Dobrze rozwinięta sieć drogowa – DK11, DK12, obwodnica Jarocina (S11), planowana rozbudowa w kierunku Kórnika i Ostrowa. ▪ Realizacja obwodnic ułatwiających wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centra miejscowości. ▪ Poprawa bezpieczeństwa na drogach w skali całego MOF Jarocina. ▪ Współpraca jednostek samorządu w zakresie wspólnego systemu transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności. ▪ Aktywność lokalnych instytucji – wydarzenia kulturalne jako impuls do wzrostu mobilności (np. Jarocin Festiwal). ▪ Niskie bezrobocie w porównaniu do średniej krajowej – sprzyja aktywności zawodowej i transportowej mieszkańców. ▪ Jarocin jako ważny węzeł kolejowy z połączeniami regionalnymi i dalekobieżnymi (PKP Intercity, Polregio, Koleje Wielkopolskie). ▪ Funkcjonowanie komunikacji miejskiej i gminnej – także z dojazdami szkolnymi. ▪ Postępująca cyfryzacja transportu – wdrożenie e-biletów, rozwój aplikacji mobilnych i planowania podróży. ▪ Darmowa komunikacja miejska w mieście Jarocin	▪ Spadek liczby mieszkańców w większości gmin MOF Jarocina (średnio –5,43% w latach 2014–2024) oraz prognozy dalszego wyludniania wpływają na malejące zapotrzebowanie na usługi transportowe. ▪ Starzejące się społeczeństwo zwiększa potrzebę dostępnego, niskoprogowego transportu. ▪ Niewystarczająca jakość i spójność infrastruktury rowerowej – brak ciągłości tras i słabe powiązania międzygminne. ▪ Brak publicznych systemów micromobilności (np. roweru miejskiego), poza komercyjnymi hulajnogami w Jarocinie. ▪ Niedostosowane rozwiązania dla miejskiej logistyki – brak strategii typu Sulp dla transportu towarowego. ▪ Słabo rozwinięta infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych – mała liczba dostępnych punktów. ▪ Ograniczona oferta transportu publicznego poza szczytem i w weekendy, szczególnie w mniejszych gminach. ▪ Duży udział ruchu ciężarowego na drogach lokalnych. ▪ Wysoki odsetek pojazdów niespełniających norm emisji spalin Euro 5 i 6.
SZANSE	ZAGROŻENIA
▪ Coraz większa świadomość mieszkańców w zakresie wpływu zrównoważonego transportu na jakość życia. ▪ Gotowość społeczeństwa do zmiany codziennych nawyków komunikacyjnych, o ile zostaną zapewnione odpowiednie warunki. ▪ Dostępność środków zewnętrznych na inwestycje w infrastrukturę pieszą i rowerową. ▪ Rozwijająca się współpraca między samorządami w zakresie organizacji transportu zbiorowego i planowania sieci rowerowej.	▪ Wysoki poziom motoryzacji i zależność od samochodów prywatnych sprzyjają wykluczeniu osób bez dostępu do auta. ▪ Brak krajowej strategii dla miejskiej logistyki utrudnia rozwój efektywnego transportu towarowego w miastach. ▪ Procesy wyludniania i starzenia się społeczeństwa wpływają na zmniejszenie liczby pasażerów oraz wymagają dostosowania infrastruktury i usług do potrzeb seniorów. ▪ Transport samochodowy przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza i hałasu, szczególnie w centrum Jarocina.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Potencjał rozbudowy dedykowanej infrastruktury dla transportu publicznego (np. buspasy).▪ Szansa na rewitalizację linii kolejowych nr 360 i 369 oraz zwiększenie liczby połączeń pasażerskich.▪ Postęp technologiczny w zakresie smart mobility (ITS, e-bilet, inteligentne systemy zarządzania ruchem).▪ Planowana rozbudowa S11 oraz linia Kolei Dużych Prędkości nr 85 poprawią dostępność regionu na poziomie krajowym i regionalnym. | <ul style="list-style-type: none">▪ Suburbanizacja i rozproszenie zabudowy komplikują efektywne planowanie tras transportu publicznego.▪ Ograniczony wpływ samorządów lokalnych na rozwój kolei osłabia integrację systemów.▪ Rosnące koszty inwestycji, energii i paliw ograniczają liczbę połączeń oraz prowadzą do wzrostu cen biletów.▪ Niewystarczające dostosowanie infrastruktury i taboru do potrzeb osób starszych sprzyja ich wykluczeniu.▪ Potencjalne zagrożenia, takie jak pandemia, mogą znacząco wpłynąć na funkcjonowanie i rozwój systemu transportowego.▪ zależność przedsięwzięć transportowych od pozyskania funduszy zewnętrznych |
|--|---|

źródło: opracowanie własne

W wyniku analizy SWOT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina w zakresie mobilności należy podkreślić, że kierunek dotychczas podejmowanych działań sprzyja popularyzacji idei zrównoważonego transportu wśród mieszkańców. Istotną szansą na kontynuację i rozwój tego trendu jest wyrażane w badaniach preferencji komunikacyjnych oczekiwanie poprawy warunków dla transportu niezmotoryzowanego, a także dążenie do poprawy jakości życia i ochrony środowiska. Raporty o stanie gmin wskazują na dużą aktywność samorządów w zakresie działań promocyjnych i informacyjnych, co przyczynia się do wzrostu świadomości społecznej i może sprzyjać akceptacji również dla działań ograniczających ruch samochodowy. Ma to szczególne znaczenie w kontekście wniosków z diagnozy, zgodnie z którymi działania te są obecnie niewystarczające, mimo że stanowią kluczowy element warunkujący zmianę w strukturze podziału zadań przewozowych.

Dotyczy to zarówno potrzeby wdrażania rozwiązań organizacyjnych (np. stref ograniczonego ruchu, uspokajania ruchu, zarządzania przestrzenią uliczną), jak i kompleksowego wykorzystania narzędzi polityki parkingowej w celu kształtowania popytu na podróże samochodem osobowym. Jednocześnie analiza wyników badań potwierdza dominującą pozycję samochodu jako podstawowego środka transportu – blisko 50% podróży realizowanych jest tym środkiem. Wysoki jest również poziom motoryzacji gospodarstw domowych: 37,94% respondentów posiada dwa pojazdy, 22,83% trzy lub więcej, a 31,03% – jeden samochód. Warto jednak zauważyć relatywnie wysoki, na tle innych form transportu, udział podróży pieszych, który wynosi około 14%. Mieszkańcy różnie oceniają stan infrastruktury pieszej i rowerowej, a 43,47% respondentów wskazuje na brak możliwości codziennego korzystania z transportu publicznego w dojazdach do pracy i szkoły. Dodatkowo 61,25% mieszkańców nie ma możliwości pracy zdalnej, co utrudnia redukcję liczby codziennych podróży.

Rozwój zrównoważonej mobilności w MOF Jarocina wymaga przede wszystkim zapewnienia konkurencyjnej oferty transportu publicznego, dalszej rozbudowy infrastruktury rowerowej, poprawy warunków ruchu pieszego oraz modernizacji dróg gminnych i powiatowych. Istotne jest również rozwijanie infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym budowa parkingów typu Park & Ride. Pozostałe obszary działań – takie jak planowanie przestrzenne, cyfryzacja, innowacje i logistyka miejska – powinny być realizowane w szerszej perspektywie czasowej. Konieczne jest także pogłębienie współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego a interesariuszami zewnętrznymi oraz lepsza koordynacja inwestycji w zakresie mobilności. Działania samorządów nie powinny ograniczać się jedynie do bieżących inwestycji drogowych i parkingowych, lecz uwzględniać również rozwiązania ograniczające popyt na transport indywidualny i zwiększające udział komunikacji zbiorowej. Takie podejście może w dłuższej perspektywie ograniczyć konieczność dalszej rozbudowy sieci drogowej i infrastruktury parkingowej.

5 Scenariusze rozwoju systemu transportowego

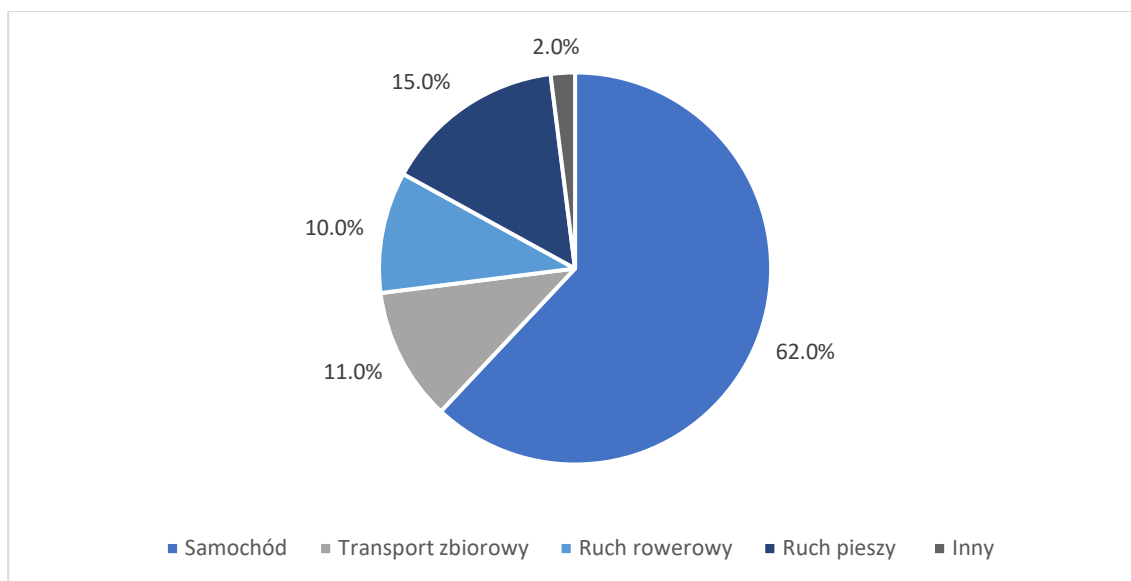
Zgodnie z zaleceniami odnoszącymi się do przygotowania i realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP 2.0), rekomendowanymi przez Komisję Europejską, proces kształtowania strategii powinien rozpocząć się od opracowania scenariuszy możliwych działań w przyszłości. Scenariusze te pozwalają uczestnikom procesu planistycznego lepiej zrozumieć łączne skutki przewidywanych rozwiązań technicznych ujętych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Dzięki przedstawieniu potencjalnych wariantów rozwoju mobilności możliwe jest dokonanie niezależnej oceny konsekwencji obecnych trendów, przedsięwzięć już zaplanowanych oraz nowych kierunków polityki transportowej i działań wdrożeniowych. Analiza skutków różnych wariantów umożliwia następnie wyznaczenie realnych celów odnoszących się m.in. do wskaźników rezultatów. Zastosowanie scenariuszy wspiera samorządy w identyfikacji efektów proponowanych rozwiązań.

Zachowania transportowe mieszkańców, odzwierciedlone w podziale zadań przewozowych, w tym w udziale samochodu osobowego w podróżach wewnątrz Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina, należą do kluczowych determinant funkcjonowania lokalnego systemu transportowego. Kształtowanie struktury podziału zadań przewozowych zależy od wielu czynników, w tym:

- uwarunkowań przestrzennych (np. rzeźby terenu utrudniającej korzystanie z roweru jako środka transportu),
- uwarunkowań ekonomicznych (polityki dotyczącej posiadania samochodów, polityki parkingowej, cen paliw itd.),
- czynników kulturowych, socjologicznych i psychologicznych.

Na zachowania komunikacyjne użytkowników wpływają także czynniki zewnętrzne, powiązane z warunkami transportowymi w gminach i miastach MOF Jarocina. Należą do nich m.in. poziom integracji planowania przestrzennego i transportowego, przyjęta polityka parkingowa, jakość i dostępność transportu publicznego, rozwój infrastruktury dla rowerzystów, pieszych i użytkowników UTO, a także działania edukacyjne, promocyjne i informacyjne.

Za punkt wyjścia dla analiz w całym Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Jarocina przyjęto wyniki badań preferencji komunikacyjnych przeprowadzonych w 2025 roku. Ogólny obraz podziału zadań przewozowych wynikający z tego badania został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 12 Podział zadań przewozowych w MOF Jarocin

Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione w następnych rozdziałach scenariusze rozwoju mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Jarocina zostały opracowane z uwzględnieniem kryteriów wiarygodności, spójności, mierzalności oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji i obejmują perspektywę czasową do roku 2040. W ramach przedstawionych scenariuszy wskazano scenariusz *business as usual* oraz dwa scenariusze kładące nacisk na rozwój ruchu rowerowego i pieszego oraz zwiększenie rozwiązań w zakresie stopniowego zmniejszania udziału samochodu w prywatnych podróżach.

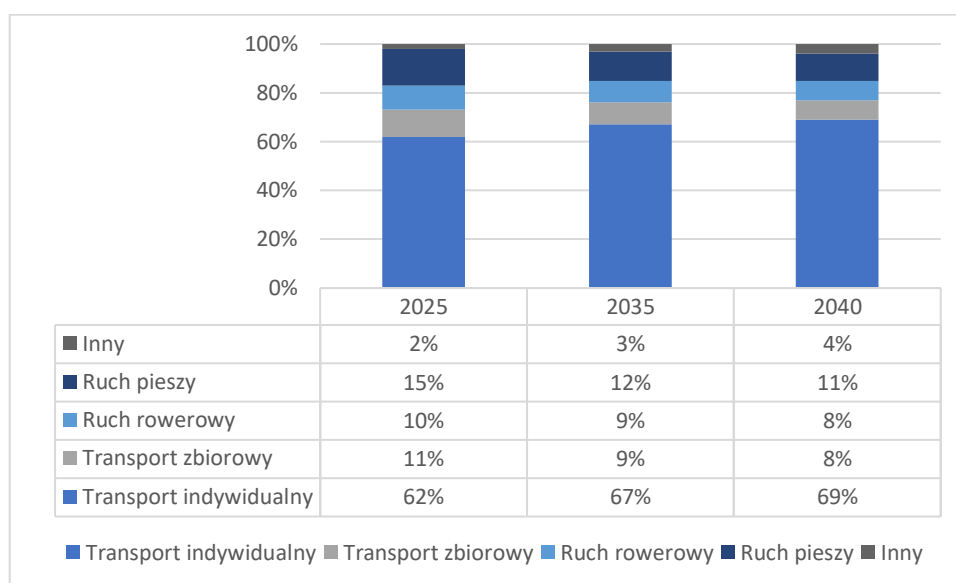
5.1 Scenariusz podstawowy (BAU)

Scenariusz podstawowy (*business as usual* – BAU, bieżące działania) odzwierciedla stan istniejący dla perspektywy całego obszaru funkcjonalnego, stanowi on perspektywę dominującej roli samochodu w prywatnych podróżach oraz niższego udziału środków transportu zbiorowego oraz aktywnych form mobilności.

Wizja stanu mobilności określona w tym scenariuszu utrzyma się w przypadku wystąpienia niepożądanych okoliczności, takich jak rosnące koszty funkcjonowania transportu zbiorowego, redukcja częstotliwości i liczby kursów, zamykanie połączeń, rozbudowa osiedli i miejscowości poza atrakcyjną dostępnością do zrównoważonych form mobilności. Do realizacji tego scenariusza przyczyni się również brak instrumentów ograniczających popyt na podróże prywatnym samochodem.

Scenariusz ten jest najbardziej niekorzystny dla mieszkańców miejscowości obszaru funkcjonalnego, ponieważ spowoduje kilkunastoprocentowe zwiększenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 13 Podział zadań przewozowych – scenariusz podstawowy (BAU)

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

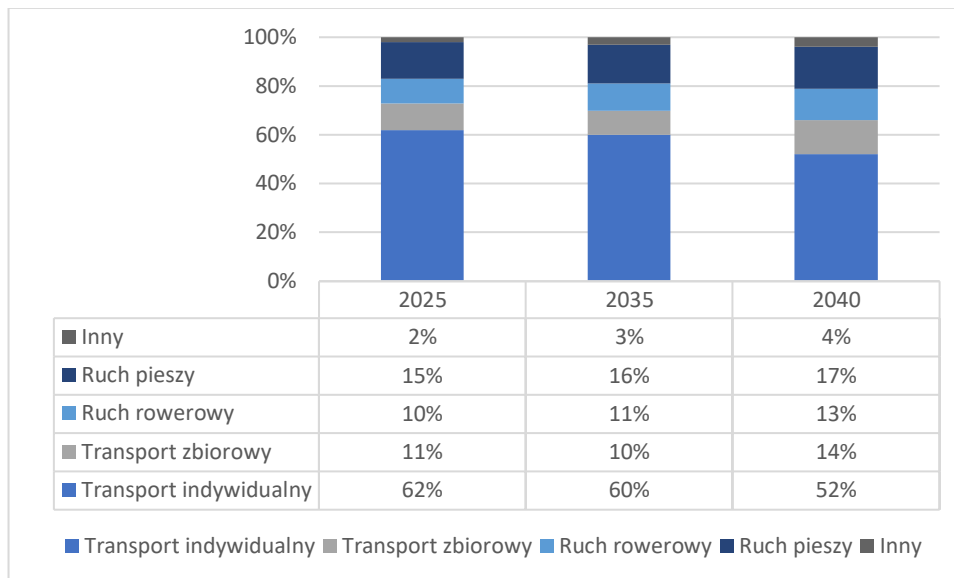
- zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dalszej suburbanizacji,
- wydłużania czasu podróży i wyczerpywania przepustowości układu komunikacyjnego,
- pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów,
- ograniczenia dostępności transportowej,
- kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.2 Scenariusz rozwojowy

Scenariusz rozwojowy (mobilnościowy) zakłada, że mieszkańcy zwrócą się w kierunku alternatywnych dla samochodu prywatnego sposobów podróżowania, co przełoży się na zahamowanie wzrostu wskaźnika motoryzacji. Scenariusz obrazuje sytuację zrównoważonego podziału zadań przewozowych, w którym wiodącą rolę odgrywa mobilność aktywna (podróże piesze, rower, hulajnoga) oraz w równym stopniu transport zbiorowy, a rola samochodu osobowego nie jest dominująca.

W tym scenariuszu dostępność transportowa w obszarze funkcjonalnym nie ulegnie pogorszeniu, ale jednocześnie wdrożone zostaną działania z obszaru zarządzania mobilnością, tj. stymulujące popyt na zrównoważone środki transportu, poprawa warunków podróży dla pieszych i rowerzystów, działania informacyjne, promocyjne, zachęty do korzystania z transportu zbiorowego i urządzeń transportu osobistego. Realizacja tego scenariusza jest dużym wyzwaniem, ponieważ rezultaty przeprowadzonej przez interesariuszy oceny warunków ruchu rowerowego i ruchu pieszego wskazują, że bez poprawy oferty transportu zbiorowego dla mieszkańców nie uda się uzyskać istotnych zmian w zakresie ograniczenia roli samochodu w codziennych podróżach. Mobilność zrównoważona z niską dostępnością spowoduje minimum kilkuprocentowe zmniejszenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 14 Podział zadań przewozowych – scenariusz rozwojowy

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

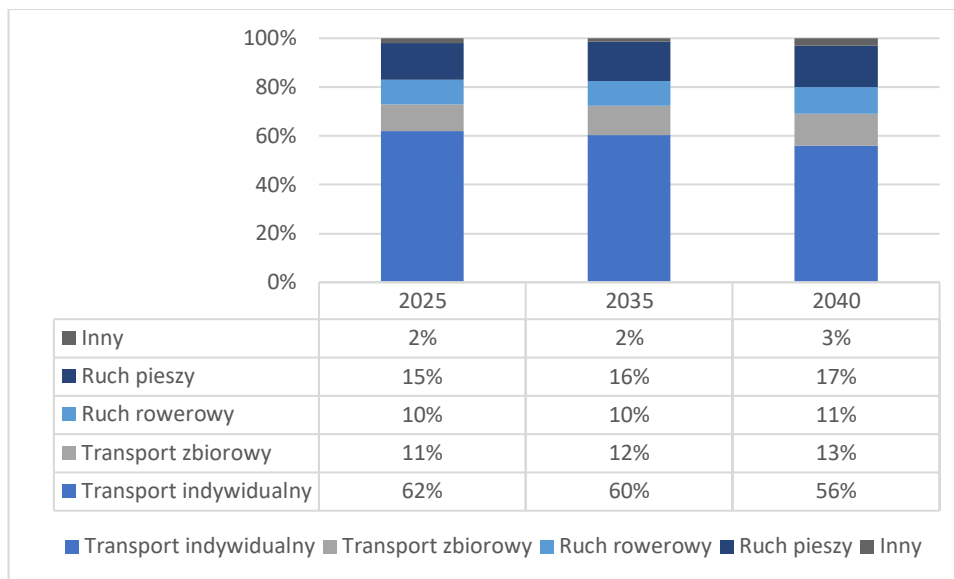
- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.3 Scenariusz realistyczny

Ponieważ obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze dają niewielkie szanse na osiągnięcie efektów scenariusza rozwojowego w założonym horyzoncie czasowym do 2040 roku, należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców, dzięki szerokiej akceptacji społecznej i politycznej Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina.

Scenariusz ten zakłada realizację celów dokumentów strategicznych jednostek samorządu terytorialnego, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni MOF Jarocina oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch samochodowy oraz ograniczających dostępność obszarów dla samochodów w Jarocinie i jego obszarze funkcjonalnym. Równocześnie będą realizowane działania związane z rozbudową sieci dróg dla rowerów w gminach, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych i przestrzeni parkingowej w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 15 Podział zadań przewozowych – scenariusz realistyczny

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.4 Ocena wrażliwości scenariuszy

Przedstawione scenariusze rozwoju systemu transportowego zostały poddane analizie wielokryterialnej, w ramach której oceniono wpływ scenariusza na pięć zasadniczych aspektów (kryteriów oceny) mobilności miejskiej. Każdemu z kryteriów oceny przypisano wartość wagową. W poniższej tabeli przedstawiono kryteria oceny wraz z wartością wagową.

Tabela 7. Kryteria oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego MOF Jarocina

Lp.	Kryteria oceny	Waga
1	Wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych.	1,5
2	Wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.	1,0
3	Wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego.	1,5
4	Wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego.	1,5
5	Wpływ na integrację transportu zbiorowego.	1,0
6	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu.	1,5
7	Efektywność kosztowa działań dla scenariusza.	2,0

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono wyniki wielokryterialnej oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina. Do oceny przyjęto pięciostopniową skalę ocen od 1 do 5, gdzie wartość 1 oznacza brak wpływu/brak efektywności kosztowej, a wartość 5 oznacza wpływ znaczący/wysoką efektywność kosztową.

Tabela 8. Wielokryterialna ocena scenariuszy rozwoju systemu transportowego MOF Jarocina

Lp.	Kryteria oceny	Scenariusze		
		Scenariusz BAU	Scenariusz rozwojowy	Scenariusz realistyczny
1	Wpływ na zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych.	2	5	3
2	Wpływ na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.	2	4	3
3	Wpływ na skrócenie czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego.	1	3	4
4	Wpływ na poprawę oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego.	3	3	5
5	Wpływ na integrację transportu zbiorowego.	2	4	5
6	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu.	2	5	4
7	Efektywność kosztowa działań dla scenariusza.	2	3	5
SUMA		40	76	84

Źródło: Opracowanie własne.

Nieprzewidywalne zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym oraz istniejące ryzyka wymagają w pierwszej kolejności koncentracji na działaniach najbardziej oczekiwanych i akceptowanych przez mieszkańców oraz efektywnych pod względem czasu i kosztów wdrożenia. Te założenia zostaną spełnione

dla scenariusza zachowawczego, który uzyskał największą liczbę punktów. Wybrany scenariusz mający charakter zachowawczego skupia się na działaniach najbardziej wymiernych i jest jednocześnie wstępem do scenariusza rozwojowego.

WIZJA I CELE ROZWOJU



6 Wizja rozwoju mobilności

Wizja rozwoju odpowiada na kluczowe pytania dotyczące przyszłości miejscowości, w której chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wizja stanowi punkt wyjściowy dla definicji celów i działań wdrożeniowych. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, powinna zawierać ona opis pożądaney przyszłości miejskiego obszaru funkcjonalnego, definiując transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego i społeczeństwa. Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu.

Proces budowania wizji rozpoczyna się od diagnozy stanu istniejącego oraz identyfikacji podstawowych słabych stron i zagrożeń systemu transportowego. Na podstawie określonych założeń ramowych dla rozwoju mobilności oraz oceny możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego określono wspólną wizję, która umożliwi ustanowienie priorytetów i celów, a w konsekwencji dobór działań do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności.

Uwzględniając zapisy *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina* z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

Wizja została zaplanowana do roku 2026 z perspektywą do roku 2040 i brzmi w następujący sposób:

System mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Jarocina będzie stabilny, zintegrowany i odporny na wyzwania społeczne, gospodarcze i klimatyczne, zapewniający powszechną dostępność do usług i miejsc pracy mieszkańcom wszystkich gmin. Rozwój transportu będzie oparty na ścisłym powiązaniu z planowaniem przestrzennym, współpracy terytorialnej samorządów oraz nowej kulturze mobilności, sprzyjając bezpieczeństwu, efektywności energetycznej, rozwojowi gospodarczemu i wysokiej jakości życia.

6.1 Model Mobilności MOF Jarocina 2040

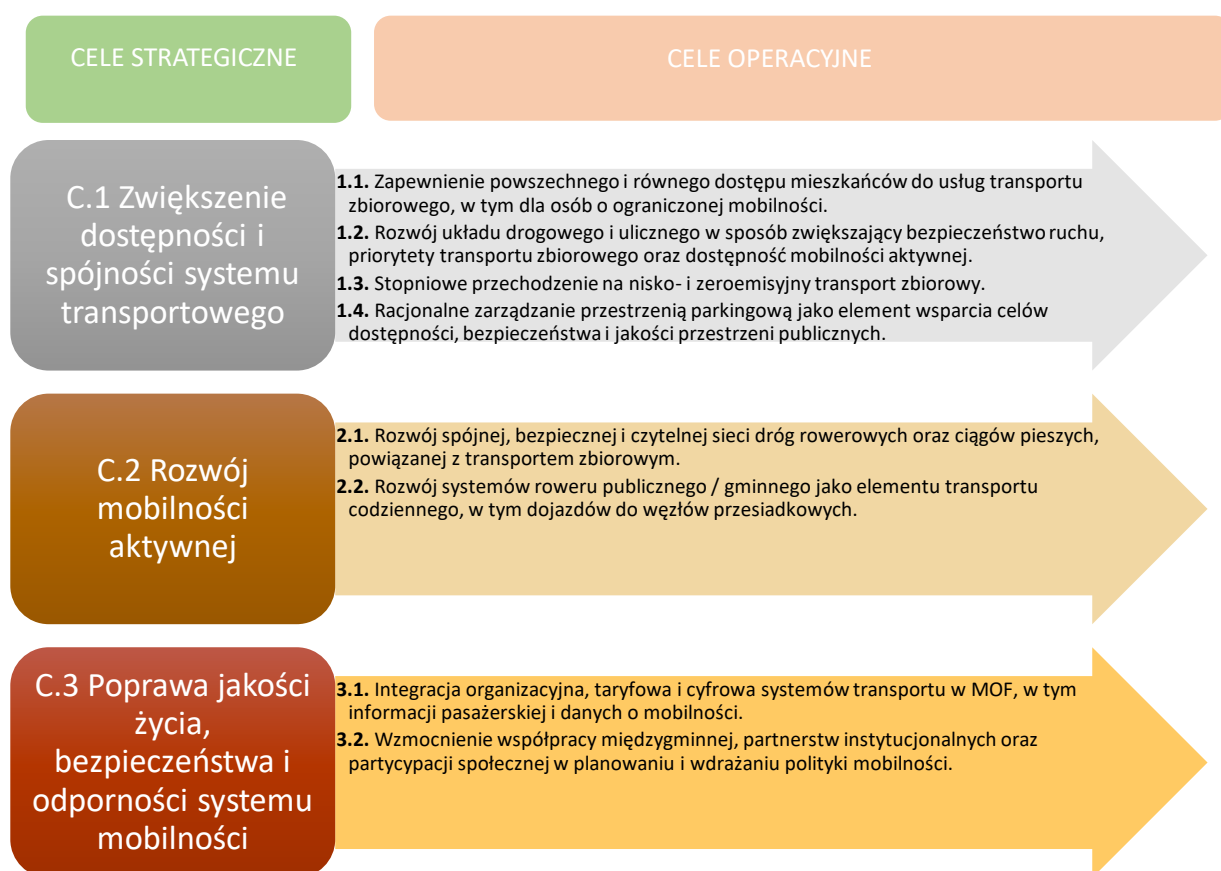
Model Mobilności MOF Jarocina 2040 opiera się na roli Jarocina jako głównego ośrodka miejskiego, usługowego i transportowego całego obszaru funkcjonalnego. Jarocin koncentruje najważniejsze funkcje administracyjne, edukacyjne, zdrowotne, handlowe, kulturalne, sportowe i gospodarcze, a tym samym generuje znaczną część codziennych podróży mieszkańców gmin wchodzących w skład MOF.

Docelowy system mobilności będzie miał charakter promienisty, w którym Jarocin stanowi centralny punkt obsługi ruchu lokalnego, regionalnego i ponadregionalnego. Oznacza to koncentrację działań na poprawie dostępności miasta zarówno dla mieszkańców gmin sąsiednich, jak i dla mieszkańców sołectw Gminy Jarocin.

Celem polityki mobilności nie jest zwiększanie liczby podróży, lecz zapewnienie mieszkańcom możliwości korzystania z usług publicznych, edukacji, pracy i aktywności społeczno-gospodarczej niezależnie od wieku, miejsca zamieszkania oraz posiadania samochodu.

7 Cele rozwoju

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” i które zalecają określić „... działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”.



W oparciu o wybrane scenariusze oraz treść wizji zdefiniowano strategiczne i operacyjne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina

Powyższe cele podkreślają konieczność aktywnego angażowania mieszkańców oraz szerokiego grona interesariuszy w proces planowania i wdrażania polityki mobilności, a także zapewnienia spójnej koordynacji działań pomiędzy różnymi politykami publicznymi, w szczególności w obszarach transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia i bezpieczeństwa. Realizacja celów wymaga ścisłej współpracy pomiędzy różnymi poziomami administracji publicznej oraz pomiędzy gminami tworzącymi Miejski Obszar Funkcjonalny, tak aby system mobilności był zintegrowany, efektywny i odpowiadał na rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

W celu zapewnienia mierzalności celów SUMP przyjmuje się standard dostępności transportowej i usługowej, który powinien być stosowany przy planowaniu oferty transportu zbiorowego, lokalizacji przystanków, inwestycji pieszych i rowerowych oraz rozmieszczenia usług publicznych.

Każdy mieszkaniec powinien mieć dostęp do przystanku komunikacji zbiorowej w odległości:

- do 400 m na obszarze miasta,
- do 1000 m na terenach wiejskich.

Docelowo należy dążyć do zapewnienia następujących maksymalnych czasów podróży:

sołectwo – Jarocin: do 25 minut,

- sołectwo – szkoła podstawowa: do 15 minut,
- sołectwo – przychodnia: do 20 minut,
- sołectwo – urząd: do 20 minut.

Ponadto zakłada się, że 95% mieszkańców powinno mieć możliwość dotarcia do szkoły podstawowej w czasie do 15 minut oraz do szkoły ponadpodstawowej w czasie do 30 minut. Co najmniej 80% mieszkańców powinno mieć możliwość dotarcia do przychodni, szpitala lub apteki w czasie do 20 minut, a 85% mieszkańców – do obiektu sportowego lub terenów rekreacyjnych w czasie do 20 minut.

Ze względu na prognozowane starzenie się społeczeństwa polityka mobilności MOF Jarocina powinna być projektowana z perspektywy osoby starszej. Oznacza to konieczność likwidacji barier architektonicznych, modernizacji przystanków, zapewnienia czytelnej informacji pasażerskiej, rozwoju usług transportu na żądanie oraz poprawy dostępności placówek zdrowotnych. Docelowo każdy senior powinien mieć możliwość samodzielnego dotarcia do podstawowych usług publicznych bez konieczności korzystania z samochodu.

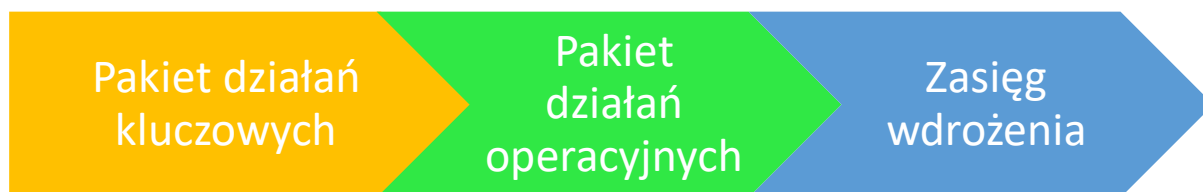
W odniesieniu do dzieci i młodzieży priorytetem jest zapewnienie bezpiecznych podróży do szkół, przedszkoli, obiektów sportowych, bibliotek i instytucji kultury. W tym celu należy rozwijać bezpieczne przejścia dla pieszych, strefy uspokojonego ruchu, ciągi pieszo-rowerowe oraz parkingi rowerowe przy placówkach edukacyjnych.

WDRAŻANIE I MONITOROWANIE



8 Zasady wdrażania planu

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina oraz pozostali interesariusze, w tym przedstawiciele gmin: Jarocin, Żerków, Jaraczewo, Kotlin, Nowe Miasto nad Wartą oraz Powiatu Jarocińskiego - wyselekcjonowali pakiety działań kluczowych oraz działań operacyjnych Planu do roku 2040. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Jarocin. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasto powiatowe - Jarocin;
- Ośrodki gminne - Jaraczewo, Kotlin, Nowe Miasto nad Wartą, Żerków;
- Ośrodki ponadlokalne –Gminy Jarocin, Żerków, Jaraczewo, Kotlin, Nowe Miasto nad Wartą;
- Ośrodki lokalne – sołectwa (jednostki pomocnicze gminy).

Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu. Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Dla zapewnienia czytelnego i efektywnego systemu obsługi transportowej przyjmuje się trzystopniową hierarchię dostępności:

Poziom I – Jarocin – obszar o najwyższym poziomie dostępności, w którym należy zapewnić najwyższą częstotliwość kursowania transportu zbiorowego, pełną dostępność infrastruktury pieszej, rozwiniętą infrastrukturę rowerową oraz integrację różnych środków transportu.

Poziom II – Jaraczewo, Kotlin, Nowe Miasto nad Wartą oraz Żerków - główne ośrodki lokalne, w których należy zapewnić wysoką częstotliwość kursowania transportu zbiorowego, pełną dostępność infrastruktury pieszej, rozwiniętą infrastrukturę rowerową oraz integrację różnych środków transportu, ze względu na skoncentrowanie w nich podstawowych obiektów użyteczności publicznej, czy usługowych. Ośrodki te powinny być dobrze skomunikowane z Jarocinem, jako miastem na szczęblu powiatowym.

Poziom III – miejscowości wspomagające, np. Chrzan, Bieździadów, Dobieszczyzna, Raszewy, Chocicza, Kłęka, Wojciechowo, Góra, Nosków, Sławoszew, Wola Książęca, Magnuszewice– obszary, w których obsługa

transportowa powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, z uwzględnieniem dojazdów do szkół, usług publicznych, przystanków, stacji kolejowych i miejsc pracy.

Poziom IV - miejscowości lokalne i pozostałe sołectwa – obszary, w których obsługa transportowa powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, z uwzględnieniem dojazdów do szkół, usług publicznych, przystanków, stacji kolejowych i miejsc pracy.

W ramach Sieci Mobilności Gminy Jarocin wskazuje się podstawowe osie obsługi transportowej, które powinny być traktowane priorytetowo przy planowaniu oferty transportu zbiorowego, infrastruktury rowerowej, bezpieczeństwa pieszych oraz integracji z koleją:

1. Jarocin – Witaszyce – najsilniejszy korytarz funkcjonalny gminy; priorytety: wysoka częstotliwość połączeń, infrastruktura rowerowa, poprawa bezpieczeństwa pieszych oraz integracja z ruchem kolejowym.
2. Jarocin – Mieszków/Cielcza – korytarz obsługujący znaczną liczbę mieszkańców; priorytety: regularna komunikacja autobusowa, integracja z koleją oraz poprawa dostępności przystanków.
3. Jarocin – Roszków – korytarz wymagający utrzymania regularnej komunikacji autobusowej oraz poprawy warunków dojścia i dojazdu rowerem.
4. Jarocin – Golina – korytarz, w którym priorytetem powinny być bezpieczne połączenia rowerowe oraz regularne kursy autobusowe.
5. Jarocin – Wilkowyja/Łuszczanów – korytarz wymagający integracji obsługi transportowej z ofertą edukacyjną, sportową i rekreacyjną.

Tabela 9. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla MOF Jarocin

				Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla MOF Jarocin			
Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Poziom I	Poziom II	Poziom III	Poziom IV
Cel 1. Zwiększenie dostępności i spójności systemu transportowego							
1.1	Zapewnienie powszechnego i równego dostępu mieszkańców do usług transportu zbiorowego, w tym dla osób o ograniczonej mobilności.	1.1.1	Tworzenie związków międzygminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu.	X	X	X	X
		1.1.2	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Jarocin.	X	X		
		1.1.3	Wdrożenie standardów dostępności transportowej i usługowej, obejmujących dojście do przystanków, maksymalne czasy podróży do Jarocina, szkół, przychodni, urzędów i obiektów rekreacyjnych.	X	X	X	X
		1.1.4	Wyznaczenie i rozwój podstawowych korytarzy autobusowych Jarocin–sołectwa, w szczególności: Jarocin–Witaszyce, Jarocin–Mieszków/Cielcza, Jarocin–Roszków, Jarocin–Golina, Jarocin–Wilkowyja/Łuszczanów.			X	
		1.1.5	Rozwój Zintegrowanego Centrum Mobilności/Przesiadkowego Jarocin, i Nowe Miasto nad Wartą łączącego kolej, autobusy, ruch rowerowy, pieszy, P+R, B+R i K+R.	X			
1.2	Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający	1.2.1	Realizacja ciągów pieszo-rowerowych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw.	X	X	X	

	bezpieczeństwo ruchu, priorytet transportu zbiorowego oraz dostępność mobilności aktywnej.		„ulice-ogrody”, „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach.				
		1.2.2	Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami.	X	X	X	X
		1.2.3	Realizacja inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych i chodników).	X	X	X	X
		1.2.4	Utworzenie Rowerowego Pierścienia MOF Jarocina jako układu tras łączących Jarocin z miejscowościami wspomagającymi i węzłami przesiadkowymi.	X	X	X	X
1.3	Stopniowe przechodzenie na nisko- i zeroemisyjny transport zbiorowy.	1.3.1	Wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania” pojazdów elektrycznych.	X	X	X	X
		1.3.2	Poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej.	X	X	X	X
		1.3.3	Budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego.	X	X	X	X
		1.3.4	Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego nisko- lub zeroemisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego.	X	X		
		1.3.5	Wdrożenie systemu GIS do monitorowania realizacji SUMP, obejmującego dostępność usług,	X	X	X	X

			przystanków, placówek zdrowotnych, infrastrukturę rowerową i bezpieczeństwo ruchu drogowego.				
		1.3.6	Przygotowanie MOF Jarocina do skutków inwestycji CPK/KDP, w tym aktualizacja układu węzłów przesiadkowych, powiązań autobusowych, rowerowych i pieszych z planowaną infrastrukturą kolejową.	X	X	X	
1.4	Racjonalne zarządzanie przestrzenią parkingową i poprawa jakości przestrzeni publicznych.	1.4.1	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	X	X	X	X
		1.4.2	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Jarocin.	X	X	X	
		1.4.3	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R.	X	X	X	
Przykładowe działania							

1. Działania wspólne dla całego MOF Jarocina

Infrastruktura drogowa i bezpieczeństwo ruchu

1. Budowa obwodnic i łączników drogowych wraz z drogami dla rowerów, ciągami pieszo-rowerowymi lub chodnikami.
2. Budowa, przebudowa i remont obiektów mostowych oraz wiaduktów w sposób zapewniający ochronę niechronionych uczestników ruchu, w szczególności poprzez oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego.

Transport zbiorowy

3. Organizacja transportu zbiorowego „na żądanie” na obszarach gmin MOF Jarocina, na których występuje ograniczony popyt na regularne przewozy pasażerskie.

2. Gmina Nowe Miasto nad Wartą

Węzły przesiadkowe i parkingi

1. Budowa węzłów przesiadkowych w Chociczy i Nowym Mieście nad Wartą.
2. Budowa parkingów Park&Ride w Chociczy i Nowym Mieście nad Wartą.
3. Budowa parkingów rowerowych, w tym parkingów Bike&Ride, w Chociczy i Nowym Mieście nad Wartą.
4. Budowa parkingów rowerowych przy szkołach w Kolniczkach, Nowym Mieście nad Wartą, Chociczy, Boguszynie i Klęce.

Drogi i bezpieczeństwo ruchu

5. Przebudowa i modernizacja dróg w miejscowościach: Nowe Miasto nad Wartą, Boguszyń, Boguszynek, Chocicza, Chromiec, Chwałęcín, Dębno, Jadwigów, Klęka, Kolniczki, Kruczyn, Kruczynek, Michałów, Rogusko, Stramnice, Szyplów, Świętomierz, Teresa, Tokarów, Utrata, Wolica Kozia, Wolica Nowa i Wolica Pusta.

Infrastruktura piesza

6. Budowa lub modernizacja chodników w Boguszynie przy ul. Parkowej i ul. Słonecznej.
7. Budowa lub modernizacja chodników w Nowym Mieście nad Wartą przy ul. Słonecznej, ul. Lipowej, pl. 700-lecia i ul. Sosnowej.

Transport publiczny

8. Modernizacja przystanków autobusowych w miejscowościach: Nowe Miasto nad Wartą, Aleksandrów, Boguszyń, Boguszynek, Chocicza, Chromiec, Chwałęcín, Dębno, Jadwigów, Klęka, Kolniczki, Komorze, Kruczyn, Kruczynek, Michałów, Rogusko, Stramnice, Szyplów, Świętomierz, Teresa, Tokarów, Utrata, Wolica Kozia, Wolica Nowa i Wolica Pusta.

3. Gmina Kotlin

Parkingi i integracja środków transportu

1. Budowa parkingu rowerowego, w tym parkingu Bike&Ride, w Kotlinie.
2. Budowa parkingów Park&Ride przy ul. J. Kochanowskiego oraz przy projektowanym parku w rejonie ul. ks. Rymarkiewicza w Kotlinie.

Obsługa nowych terenów mieszkaniowych

3. Budowa nowych dróg osiedlowych w Kotlinie na odcinku od ul. I. Krasickiego do ul. Sławoszewskiej, z uwzględnieniem bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego, dojść do przystanków komunikacji zbiorowej oraz powiązań z istniejącym układem drogowym.
4. Zapewnienie obsługi komunikacyjnej nowych terenów mieszkaniowych w rejonie ul. ks. Rymarkiewicza i ul. Sławoszewskiej poprzez budowę układu drogowego, chodników, oświetlenia, powiązań z infrastrukturą rowerową oraz dojść do transportu zbiorowego.
5. Przebudowa dróg osiedlowych w ciągu ul. M. Skłodowskiej-Curie i ul. S. Staszica, drogi nr 614550P i 614549P, z uwzględnieniem ruchu pieszego, rowerowego oraz obsługi transportem zbiorowym.
6. Budowa łącznika pomiędzy ul. M. Skłodowskiej-Curie a projektowanym parkiem.

Infrastruktura piesza i bezpieczeństwo ruchu

7. Budowa chodnika na odcinku Sławoszew – Nowa Wieś, w ciągu drogi nr 614532P.
8. Doświetlenie istniejących przejść dla pieszych na terenie Gminy Kotlin, szczególnie w miejscach o podwyższonym natężeniu ruchu, w tym przy ul. Dworcowej w Kotlinie.

Elektromobilność

9. Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych na placu przy ul. Powstańców Wielkopolskich w Kotlinie.

4. Gmina Jarocin

Parkingi rowerowe

1. Budowa parkingów rowerowych, w tym parkingów Bike&Ride, w Mieszkowie, Radlinie, Golinie, Witaszycach i Jarocinie.

Elektromobilność

2. Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Jarocinie na parkingach przy ul. Św. Ducha, targowisku i cmentarzu komunalnym.

Oświetlenie dróg i przestrzeni publicznych

3. Budowa oświetlenia ulicznego w technologii LED na terenie Gminy Jarocin, w szczególności w następujących lokalizacjach: ul. Cmentarna w Witaszycach, ul. Ogrodowa w Golinie, droga w Radlinie, droga w Częszczewie, droga Wilkowyja – Łuszczanów, ul. Zakrzewska w Witaszycach, ul. Brandowskiego w Jarocinie, ul. Kolejowa w Witaszycach, droga łącząca ul. Wrocławską z Ciświcą w Jarocinie, ul. Jęczmienna w Jarocinie oraz droga Prusy – Roszkówko.

Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów

4. Budowa lub modernizacja doświetlenia przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na terenie Gminy Jarocin, w szczególności wzdłuż ulic Skarżyńskiego i Wrocławskiej, ul. Św. Ducha, ulic Maratońskiej i Wrzosowej, ul. Żerkowskiej oraz al. Niepodległości.
5. Budowa oświetlenia dróg rowerowych na trasach Jarocin – Roszków, Zakrzew – Golina, Golina – Potarzyca i Jarocin – Golina.

Iluminacja obiektów i przestrzeni publicznych

6. Budowa, przebudowa lub modernizacja iluminacji świetlnej obiektów architektonicznych na terenie Gminy Jarocin, w tym kościoła św. Marcina, kościoła św. Jerzego, kamienic przy Rynku, budynku Starostwa Powiatowego i Urzędu Miejskiego oraz kamienicy przy ul. Wyszyńskiego.

5. Gmina Żerków

Układ drogowy

1. Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Żerkowa wraz z zapewnieniem bezpiecznych powiązań z układem pieszym, rowerowym i transportem zbiorowym.

6. Gmina Jaraczewo

Drogi i chodniki

1. Remont jezdni wraz z budową chodnika przy ul. Spółdzielczej w Górze.
2. Remont jezdni wraz z budową chodnika przy ul. Polnej w Górze.
3. Remont jezdni wraz z budową chodnika przy ul. Kasztanowej w Rusku, w ciągu drogi gminnej nr 611032P.
4. Remont jezdni wraz z budową chodnika w Suchorzewku, w ciągu drogi gminnej nr 611035P, na odcinku od drogi powiatowej nr 4169P do świetlicy wiejskiej.
5. Przebudowa chodnika w Wojciechowie na działkach ewidencyjnych nr 243/1 i 243/2.

Parkingi przy stacjach i przystankach

6. Budowa parkingu przy stacji kolejowej w Wojciechowie na działce ewidencyjnej nr 243/3.
7. Budowa parkingu Park&Ride w Rusku przy przystanku autobusowym, na działkach nr 129 i 131.

Parkingi rowerowe przy szkołach i obiektach publicznych

8. Budowa zadaszonych parkingów rowerowych wyposażonych w sprzężarki przy szkołach w Wojciechowie, Noskowie, Górze, Jaraczewie i Rusku oraz przy Stadionie Miejskim w Jaraczewie.

Parkingi Bike&Ride

9. Budowa zadashowanego parkingu Bike&Ride w Rusku przy przystanku autobusowym, na działkach nr 129 i 131, wyposażonego w sprzężarkę oraz punkty ładowania rowerów elektrycznych.
10. Budowa zadashowanego parkingu Bike&Ride w Jaraczewie, bezpośrednio przy Rynku i dwóch przystankach autobusowych, na działkach nr 710/1 i 710/2, wyposażonego w sprzężarkę oraz punkty ładowania rowerów elektrycznych.
11. Budowa zadashowanego parkingu Bike&Ride na terenie szkolnym w Górze, za przystankiem autobusowym, na działkach nr 187/2 i 184/29, wyposażonego w sprzężarkę oraz punkty ładowania rowerów elektrycznych.

Oświetlenie i bezpieczeństwo

12. Doświetlenie istniejącej drogi rowerowej oraz przystanku autobusowego przy ul. Jabłoniowej w Rusku, w ciągu drogi nr 611033P.

Cel 2. Rozwój mobilności aktywnej

2.1	Rozwój spójnej, bezpiecznej sieci	2.1.1	Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu	X	X	X	X
-----	-----------------------------------	-------	--	---	---	---	---

	dróg rowerowych oraz ciągów pieszych, powiązanej z transportem zbiorowym.		z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi.				
		2.1.2	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych.	X	X	X	X
		2.1.3	Tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych.	X	X	X	X
		2.1.4	Budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych.	X	X	X	X
2.2	Rozwój systemów roweru publicznego / gminnego jako elementu transportu codziennego, w tym dojazdów do węzłów przesiadkowych.	2.2.1	Opracowanie analizy potrzeb oraz uwarunkowań dla wprowadzenia systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Jarocin.	X	X	X	X
		2.2.2	Wdrożenie systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Jarocin (w tym z wykorzystaniem rowerów elektrycznych).	X	X	X	X
Przykładowe działania							

1. Działania międzygminne

1. Budowa drogi pieszo-rowerowej łączącej Gminę Nowe Miasto nad Wartą z Gminą Żerków na trasie Klęka – Wolica Nowa – Chrzan.
2. Budowa drogi pieszo-rowerowej łączącej Gminę Nowe Miasto nad Wartą, Gminę Jarocin i Gminę Kotlin, prowadzonej wzdłuż projektowanej linii kolejowej CPK, z wykorzystaniem projektowanych dróg technicznych.
3. Budowa drogi pieszo-rowerowej łączącej Gminę Nowe Miasto nad Wartą z Gminą Jarocin na trasie Klęka – Radliniec – Wolica Pusta – Mieszków, z wykorzystaniem wiaduktu i powiązaniem z łącznicą Mieszków na odcinku Radliniec – Mieszków.
4. Budowa drogi pieszo-rowerowej łączącej Gminę Nowe Miasto nad Wartą z Gminą Jarocin na trasie Tokarów – rondo w Szyplowie – granica gminy, z powiązaniem z drogą prowadzącą do Mieszkowa.
5. Budowa drogi pieszo-rowerowej łączącej Gminę Nowe Miasto nad Wartą z Gminą Książ Wielkopolski na trasie Nowe Miasto nad Wartą – Komorze – Chocicza – Boguszyń – Świętomierz – granica gminy.

2. Gmina Nowe Miasto nad Wartą

Infrastruktura pieszka i rowerowa

1. Budowa drogi pieszo-rowerowej od skrzyżowania dróg powiatowych nr 3678P i 2907P przy wjeździe do Dębna w kierunku przeprawy promowej.
2. Budowa drogi pieszo-rowerowej na trasie Nowe Miasto nad Wartą – Wolica Kozia – Dębno.
3. Budowa drogi pieszo-rowerowej na trasie Rynek w Nowym Mieście nad Wartą – Klęka.
4. Budowa drogi pieszo-rowerowej na trasie Komorze Nowe – Klęka.
5. Budowa drogi pieszo-rowerowej w ciągu ul. Leśnej w Chociczy, od drogi wojewódzkiej w kierunku Roguska.

Rozwój obszarów 15-minutowych

6. Kształtowanie obszaru 15-minutowego w rejonie planowanego osiedla przy Zespole Szkół w Klęce oraz terenów przeznaczonych pod budowę nowych budynków wielorodzinnych.
7. Kształtowanie obszaru 15-minutowego w rejonie planowanego osiedla przy ul. Jarocińskiej w Nowym Mieście nad Wartą.

3. Gmina Kotlin

Infrastruktura pieszka i rowerowa

1. Budowa drogi rowerowej na trasie Wyszki – Pleszew.
2. Budowa drogi rowerowej na trasie Wola Książęca – Twardów – Wyszki – Magnuszewice, w kierunku Prus.
3. Budowa drogi rowerowej wzdłuż ulic J. Kochanowskiego, 28 Czerwca i 15 Sierpnia, do stawu.
4. Przebudowa drogi gminnej w ciągu ul. J. Kochanowskiego wraz z budową drogi rowerowej.
5. Budowa drogi rowerowej na trasie Kotlin – Fabianów.
6. Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Sławoszewskiej w kierunku Parzewa.
7. Budowa drogi rowerowej na trasie Racendów – Parzew.
8. Budowa drogi rowerowej od ul. ks. Rymarkiewicza w Kotlinie do Racendowa.
9. Budowa drogi rowerowej na trasie Wola Książęca – Wysogotówek.
10. Budowa drogi rowerowej od istniejącej infrastruktury w Woli Książęcej, przez Wysogotówek, Racendów i Sławoszew, do Kurcewa.
11. Budowa drogi rowerowej na trasie Twardów – Kurcew, jako kontynuacji istniejącej drogi rowerowej w Twardowie.
12. Budowa drogi rowerowej na trasie Twardów – Osady.
13. Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Twardowskiej w Kotlinie, w kierunku Twardowa.
14. Budowa drogi rowerowej na trasie Wola Książęca – Witaszyce.
15. Budowa drogi rowerowej na trasie Tarce – Wysogotówek – Wola Książęca.
16. Budowa drogi rowerowej lub chodnika na trasie Wola Książęca – Wysogotówek.

Infrastruktura rowerowa uzupełniająca

17. Wyposażenie planowanych parkingów rowerowych na terenie Gminy Kotlin w punkty ładowania rowerów elektrycznych, preferencyjnie zasilane energią z paneli fotowoltaicznych.

Transport publiczny i integracja środków transportu

18. Budowa punktu przesiadkowego przy stacji kolejowej Kotlin.
19. Modernizacja istniejących parkingów autobusowych lub miejsc postojowych przeznaczonych dla autobusów.

4. Gmina Jaraczewo

Infrastruktura piesza i rowerowa

1. Budowa drogi pieszo-rowerowej wzdłuż drogi krajowej nr 12 na trasie Jaraczewo – Łobez – Góra – Brzostów – Jarocin.
2. Budowa drogi pieszo-rowerowej wzdłuż drogi gminnej nr 611035P w Suchorzewku, łączącej miejscowość z drogą powiatową nr 4169P prowadzącą do Ruska.
3. Budowa drogi pieszo-rowerowej wzdłuż drogi gminnej nr 611063P w Strzyżewku, zapewniającej połączenie z Ruskim.
4. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż dróg gminnych nr 611040P i 611064P, łączących Parzęczew z Noskowem.
5. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi gminnej nr 611044P w Bielejewie, łączącej miejscowość z drogą powiatową nr 3679P prowadzącą do Panienki.
6. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi gminnej nr 611053P na trasie Panienka – Góra, prowadzącej przez rejon zbiornika wodnego w Panience.
7. Budowa trasy turystyczno-rekreacyjnej wokół zbiornika wodnego w Panience.
8. Budowa trasy turystyczno-rekreacyjnej wokół zbiornika wodnego w Jaraczewie wraz z kładką pieszo-rowerową.
9. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi gminnej nr 611059P na odcinku Gola – Łukaszewo oraz na trasie Łukaszewo – Jaraczewo, w ciągu ul. Spacerowej.
10. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4182P na odcinku Gola – Niedźwiady.
11. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4087P na odcinku Niedźwiady – Jeżewo w Gminie Borek Wielkopolski.
12. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4207P na trasie Jaraczewo – Wojciechowo – Łowęcice – Poręba – Cerekwica Nowa – Rusko.
13. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4209P na trasie Cerekwica Nowa – Cerekwica Stara – Nosków.
14. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4205P na trasie Nosków – Dąbrowa – Roszków.
15. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3679P na odcinku Zalesie – granica powiatu, w kierunku Chwałęcina.
16. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4183P na trasie Góra – Nosków.
17. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4208P na trasie Wojciechowo – Łobzowiec – Góra.

Układ drogowy

18. Budowa obwodnicy Jaraczewa w ciągu drogi krajowej nr 12, od skrzyżowania Wojciechowo – Łukaszewo, pomiędzy Jaraczewem a Wojciechowem, przez północną część rejonu zbiornika retencyjnego, do miejscowości Łobez.

5. Gmina Żerków

Infrastruktura drogową, piesza i rowerowa

1. Budowa dróg wraz z chodnikami i oświetleniem na osiedlu pomiędzy ul. Targowisko a ul. Morelową w Żerkowie, z zastosowaniem rozwiązań uspokojenia ruchu w ramach strefy „Tempo 30”.
2. Budowa łącznika pomiędzy ul. Adama Mickiewicza a ul. 700-lecia w Żerkowie wraz z miejscami postojowymi.
3. Modernizacja drogi gminnej nr G620014 na odcinku Przybysław – Kretków.
4. Modernizacja drogi gminnej nr G620040 na odcinku Dobieszczyzna – Lubinia Mała wraz z budową infrastruktury rowerowej.
5. Budowa drogi rowerowej przy drodze gminnej nr G620029 przebiegającej przez miejscowości Ludwinów i Lisew.
6. Budowa drogi rowerowej na odcinku Żerków – Śmiełów – Komorze Przybysławskie – rzeka Proсна, do granicy Gminy Żerków i Powiatu Jarocińskiego.
7. Budowa drogi rowerowej na odcinku Żółków – Ludwinów wraz z przebudową mostu na rzece Lutyni oraz docelowym połączeniem dwóch istniejących tras rowerowych.
8. Budowa drogi rowerowej na odcinku Ludwinów – Dobieszczyzna.
9. Budowa drogi rowerowej na odcinku Przybysław – Komorze Przybysławskie, do skrzyżowania w kierunku Pyzdr.

10. Budowa drogi rowerowej na odcinku Chrzan – Nowe Miasto nad Wartą, do granicy Powiatu Jarocińskiego i Gminy Żerków.
11. Budowa ścieżki rowerowej przy drodze gminnej nr G620008 pomiędzy miejscowościami Brzostków – Lgów.

Transport publiczny

5. Modernizacja przystanków autobusowych na terenie Gminy Żerków.

6. Gmina Jarocin

Główne inwestycje drogowe

1. Przebudowa ulic Zatorze, Okólnej i Roszarniczej w Witaszyczach wraz z budową drogi rowerowej i zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pieszego.
2. Budowa ul. Wielkopolskiej w Jarocinie na odcinku od ul. Powstańców Wielkopolskich do ul. Siedlemińskiej wraz z budową kanalizacji deszczowej, chodników, drogi dla rowerów, zieleni, oświetlenia, elementów bezpieczeństwa ruchu, zatok autobusowych, wiat przystankowych, rond i jezdni.
3. Przebudowa drogi Cielcza – Częszczew – Osiek wraz z budową drogi rowerowej, odwodnienia, zatok autobusowych, wiat przystankowych, oświetlenia i elementów bezpieczeństwa ruchu.
4. Przebudowa ul. Kościuszki i ul. Węglowej w Jarocinie wraz z rozdzieleniem kanalizacji ogólnospławnej i budową drogi rowerowej.
5. Budowa obwodnicy Goliny wraz z rondami, zatokami autobusowymi, drogą rowerową, oświetleniem i odwodnieniem.
6. Przebudowa drogi krajowej w ciągu ul. Powstańców Wielkopolskich w Jarocinie wraz z budową drogi rowerowej.
7. Budowa ścieżki rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego Jarocin-Roszków wraz z budową odwodnienia, zatok autobusowych wraz z wiatami, oświetlenia, elementów bezpieczeństwa ruchu
8. Budowa ścieżki rowerowej na os. Tumidaj w Jarocinie
9. Budowa ścieżki rowerowej do stawu Zdrój
10. Budowa ścieżki rowerowej Golina -Jarocin wzdłuż drogi krajowej nr 15
11. Budowa ścieżki rowerowej Jaraczewo -Jarocin
12. Budowa infrastruktury rowerowej przy szkołach

Drogi lokalne i osiedlowe

7. Budowa ulic Ciświca i Zakrzewskiej na osiedlu Opłotki, z uwzględnieniem bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów.
8. Budowa drogi prowadzącej do przedszkola przy Szkole Podstawowej nr 3 w Jarocinie wraz z parkingami.
9. Przebudowa ul. Polnej w Jarocinie z uwzględnieniem bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów.
10. Przebudowa ul. Warcianej z uwzględnieniem bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów.
11. Budowa drogi pomiędzy ul. Wybudowaną a ul. Folwarczną.
12. Budowa drogi przy osiedlu Rzeczypospolitej.
13. Budowa drogi łączącej ul. Zagonową z ul. Powstańców Wielkopolskich.
14. Budowa dróg osiedlowych w Cielczy.
15. Budowa drogi łączącej ul. Św. Ducha z ul. ks. I. Niedźwiedzińskiego.
16. Budowa drogi łączącej ul. gen. W. Sikorskiego z ul. ks. I. Niedźwiedzińskiego.
17. Budowa drogi łączącej ul. Leszczyce z ul. ks. I. Niedźwiedzińskiego.
18. Budowa drogi łączącej ul. Leszczyce z obwodnicą Jarocina.
19. Przebudowa ul. Św. Ducha w Jarocinie.
20. Budowa ul. Piaskowej w Golinie.
21. Budowa drogi łączącej ul. Zakrzewską z ul. Stefanowską, zapewniającej dojazd do szkół i przedszkola.
22. Budowa ul. Wiatracznej w Witaszyczach.
23. Modernizacja nawierzchni ul. Jarocińskiej w Cielczy wraz z remontem chodnika.
24. Budowa drogi prowadzącej do schroniska w Radlinie.
25. Budowa drogi łączącej ul. Zaciszną z ul. Powstańców Wielkopolskich w Jarocinie.

W przypadku powyższych inwestycji należy uwzględnić bezpieczne warunki ruchu pieszych i rowerowego.

Infrastruktura piesza

26. Budowa chodnika przy ul. Ługi, z uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.
27. Budowa chodnika wzdłuż ul. Do Zdroju w Jarocinie.

Transport publiczny i węzły przesiadkowe

28. Modernizacja przystanków autobusowych oraz wdrożenie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na terenie Gminy Jarocin.
29. Przebudowa przystanku przy ul. Wrocławskiej, w rejonie skrzyżowania z ul. Powstańców Wielkopolskich, na pętlę autobusową.
30. Budowa centrum przesiadkowego przy ul. Moniuszki w Jarocinie.

Parkingi

31. Budowa parkingu przy OSP w Jarocinie.
32. Budowa parkingu przy ul. Św. Ducha w Jarocinie.
33. Zagospodarowanie terenu przy Parku Radolińskich w Jarocinie wraz z budową parkingów.

7. Powiat jarociński

Przebudowa i rozbudowa dróg z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego

1. Przebudowa ulic Jarocińskiej, Rynek, Moniuszki i Mickiewicza w Żerkowie.
2. Przebudowa drogi powiatowej nr 4191P Żerków – Żerniki oraz drogi nr 4192P w miejscowości Żerniki.
3. Przebudowa drogi powiatowej nr 4195P Wola Książęca – Twardów.
4. Przebudowa drogi powiatowej nr 4174P Kotlin – Fabianów.
5. Dobudowa drogi rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4205P na odcinku Dąbrowa – Nosków.
6. Przebudowa drogi powiatowej nr 4193P Wilkowyja – Łuszczanów.
7. Przebudowa dróg powiatowych nr 4206P i 4171P w miejscowości Golina.
8. Przebudowa drogi powiatowej nr 4267P Raszewy – Brzostków.
9. Przebudowa drogi powiatowej nr 4204P Golina – Siedlemin.
10. Przebudowa drogi powiatowej nr 4208P Wojciechowo – Łobzowiec.
11. Przebudowa Alei Niepodległości w Jarocinie.
12. Przebudowa drogi powiatowej nr 4193P Lisew – Łuszczanów.
13. Przebudowa drogi powiatowej nr 4186P Stęgosz – Chrzan.
14. Przebudowa drogi powiatowej nr 4189P Przybysław – Antonin – Paruchów.
15. Przebudowa drogi powiatowej nr 4201P Wyszki – Magnuszewice.
16. Przebudowa drogi powiatowej nr 4194P Wola Książęca – Tarce.
17. Przebudowa ul. Radlinieckiej w Mieszkowie, w ciągu drogi powiatowej nr 2907P.
18. Przebudowa drogi powiatowej nr 3741P Wilkowyja – Radlin.
19. Przebudowa drogi powiatowej nr 4173P Zakrzew – Prusy.
20. Przebudowa drogi powiatowej nr 4203P Jarocin – Siedlemin.
21. Przebudowa drogi powiatowej nr 4204P Roszków – Siedlemin.
22. Przebudowa drogi powiatowej nr 4205P Jarocin – Nosków – Rusko.
23. Przebudowa drogi powiatowej nr 4169P Rusko – Wyrębin.
24. Przebudowa drogi powiatowej nr 4182P Gola – Niedźwiady.
25. Przebudowa drogi powiatowej nr 4208P Góra – Łobzowiec.

Dedykowana infrastruktura piesza i rowerowa

26. Dobudowa drogi rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4192P w Parzewie.
27. Dobudowa drogi rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4207P w Rusku.
28. Dobudowa chodników na trasach Mieszków – Osiek oraz Sławoszew – Parzew.
29. Dobudowa drogi rowerowej wzdłuż drogi powiatowej Żerków – Raszewy.
30. Budowa chodników w Strzyżewku i Racendowie.
31. Przebudowa mostu w Ludwinowie, w ciągu drogi powiatowej nr 3678P, wraz z dobudową drogi rowerowej.
32. Budowa drogi rowerowej Sierszew – Sucha
33. Budowa drogi rowerowej Wilkowyja – Tarce
34. Budowa drogi rowerowej Zalesie - Panienka
35. Budowa drogi rowerowej Żerków – Śmiełów
36. Budowa drogi rowerowej 4181P Żerków – Śmiełów – Paruchów – Ruda Komorska
37. Budowa drogi rowerowej Raszewy – Przybysław 4190P
38. Budowa drogi rowerowej Chrzan – granica powiatu (Kłęka) 3678P
39. Budowa drogi rowerowej Ludwinów – Kamień – Dobieszczyzna 3678P
40. Budowa drogi rowerowej Sucha – Dobieszczyzna 4192P
41. Budowa drogi rowerowej Kotlin – Sławoszew 4192P

- 42. Budowa drogi rowerowej Kotlin – Racendów 4197P
- 43. Budowa drogi rowerowej Twardów – Kurcew 4195P
- 44. Budowa drogi rowerowej Kotlin – Orpiszewek 4174P
- 45. Budowa drogi rowerowej Witaszyce – Wola Książęca 4199P
- 46. Budowa drogi rowerowej Witaszyce – Prusy 4202P
- 47. Budowa drogi rowerowej Potarzyca – Rusko 4206P i 4205P
- 48. Budowa drogi rowerowej Rusko – Suchorzewko 4169P
- 49. Budowa drogi rowerowej Rusko – Cerekwica – Poręba 4207P
- 50. Budowa drogi rowerowej Panienka – granica powiatu (Chwałęcín) 3679P
- 51. Budowa drogi rowerowej Zalesie – Osiek 4184P

Cel 3. Poprawa jakości życia, bezpieczeństwa i odporności systemu mobilności

3.1	Integracja cyfrowa informacji pasażerskiej i danych o mobilności.	3.1.1	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Jarocin	X	X	X	X
		3.1.2	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Jarocin (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	X	X	X	X
		3.1.3	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Jarocin.	X	X	X	X
3.2	Wzmocnienie współpracy międzygminnej, partnerstw instytucjonalnych oraz partycypacji społecznej w planowaniu i wdrażaniu polityki mobilności.	3.2.1	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	X	X	X	X
		3.2.2	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	X	X	X	X
		3.2.3	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	X	X	X	X
		3.2.4	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	X	X	X	X
Przykładowe działania							
1. Utworzenie związku powiatowo-gminnego							

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli dokonano oceny działań kierunkowych pod kątem prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego, wpływu na założone cele klimatyczne i środowiskowe, efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny oraz realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów.

Tabela 10. Macierz oceny działań kierunkowych.

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
Cel 1. Zwiększenie dostępności i spójności systemu transportowego					
Tworzenie związków międzygminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu.	↑	↑	↑	↑	→
Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Jarocin.	↑	↑	↑	↑	→
Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. „ulice-ogrody”, „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach .	→	→	↑	→	↑
Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami.	↑	↑	↑	→	↑
Realizacja inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych i chodników).	↑	↑	↑	↑	→
Wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania” pojazdów elektrycznych.	↑	↑	↑	↑	↑
Poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego.	↑	↑	↑	↑	→
Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego nisko- lub zeroemisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego.	↑	↑	↑	↑	↑
Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	↑	↑	↑	→	→
Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Jarocin.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R.	↑	↑	↑	↑	→
Cel 2. Rozwój mobilności aktywnej					
Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi.	↑	↑	↑	↑	↑
Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych.	↑	↑	↑	↑	↑
Tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych.	↑	↑	↑	↑	→

Budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych.	↑	↑	↑	↑	→
Opracowanie analizy potrzeb oraz uwarunkowań dla wprowadzenia systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Jarocin.	↑	↑	→	↑	→
Wdrożenie systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Jarocin (w tym z wykorzystaniem rowerów elektrycznych).	↑	↑	→	↑	→
Cel 3. Poprawa jakości życia, bezpieczeństwa i odporności systemu mobilności					
Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Jarocin	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Jarocin (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	↑	↑	→	↑	↑
Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Jarocin.	↑	↑	↑	↑	→
Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	↑	↑	↑	↑	→
Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	↑	↑	↑	↑	↑
Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	↑	↑	↑	↑	↑
Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	↑	↑	↑	↑	↑

↑ - wysoki wpływ , → neutralny wpływ

Źródło: Opracowanie własne.

9 Sposób realizacji działań

Realizacja wskazanych działań pozwoli w możliwie najbardziej efektywny sposób odpowiedzieć na kluczowe potrzeby mieszkańców MOF Jarocin w obszarze zrównoważonej mobilności. W konsekwencji przyczyni się to do harmonijnego i długofalowego rozwoju całego obszaru funkcjonalnego. Działania te wpłyną również na zwiększenie komfortu korzystania z transportu zbiorowego, poprawę warunków przemieszczania się wszystkich użytkowników dróg oraz wzrost poczucia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

Aby skutecznie docierać do poszczególnych grup odbiorców i właściwie ukierunkować wdrażane zmiany, niezbędne jest systematyczne rozpoznawanie potrzeb i oczekiwań społecznych w zakresie mobilności. Kluczową rolę odgrywa tu analiza wyników regularnie prowadzonych badań, które stanowią podstawę do projektowania i realizacji działań informacyjnych oraz edukacyjnych promujących zrównoważone formy transportu w MOF Jarocin. Kampanie te, adresowane do różnych grup mieszkańców, sprzyjają kształtowaniu odpowiedzialnych postaw komunikacyjnych i zwiększają świadomość wpływu codziennych wyborów transportowych na środowisko. Należy przy tym podkreślić, że planowanie zrównoważonej mobilności ma charakter procesu ciągłego, w którym istotne znaczenie mają etapy monitorowania, ewaluacji oraz formułowania wniosków na potrzeby dalszych działań – zgodnie z logiką cyklu SUMP.

Dobór instrumentów i przedsięwzięć powinien uwzględniać dostępne zasoby kadrowe, finansowe i infrastrukturę, tak aby zapewnić ich maksymalną skuteczność. Wdrożenie działań w odpowiednio zaplanowanych pakietach – wzmacnianych elementami komunikacji i promocji – a następnie ich ocena zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym, umożliwią rzetelne określenie ich realnego oddziaływania na danym obszarze.

Każde przedsięwzięcie z zakresu zrównoważonej mobilności powinno również prowadzić do poprawy jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego, w tym poprzez rozwój i ochronę terenów zielonych oraz przestrzeni publicznych. Planowanie inwestycji, zwłaszcza transportowych, powinno już na etapie dokumentów planistycznych uwzględniać zasadę równowagi środowiskowej i dążenie do minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

9.1 Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację planu

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego, tj., samorządów gmin i powiatów funkcjonują wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Koordynatorem głównym realizacji Planu jest Gmina Jarocin, natomiast za realizację *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocin* w zakresie działań i projektów realizowanych w granicach danej gminy odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały, stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które są, zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną, właściwe do spraw:

- urbanistyki i architektury,
- organizowania i nadzoru publicznego transportu zbiorowego,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji i/lub budownictwa,
- infrastruktury drogowej,

lecz także te niezwiązane bezpośrednio z kompetencjami ds. transportu i mobilności jak:

- współpracy zewnętrznej (samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itd.),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji oraz turystyki,
- strategii rozwoju,
- funduszy krajowych oraz europejskich,
- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

Każda z Gmin MOF Jarocin zobligowana jest do przekazywania informacji i danych dotyczących realizacji *Planu* do Gminy Jarocin, które prezentować je będzie cyklicznie w formie monitoringu realizacji *Planu*. W aspekcie zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi niezbędna będzie współpraca z odpowiednimi oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg.

Dodatkowo partnerami przy realizacji działań ujętych w *Planie* mogą być także graniczące z MOF Jarocin jednostki samorządu terytorialnego – powiaty i gminy. Natomiast w przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym niezbędnym partnerem przy ich realizacji jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Spółka Centralny Port Komunikacyjny.

Ideą wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest kombinacja działań infrastrukturalnych z rozwiązaniami w zakresie zarządzania, organizacji, promocji, informacji i finansowania w dziedzinie mobilności. Dla usprawnienia realizacji *Planu* może okazać się pożądane dokonanie zmian, modyfikacji lub całkiem nowego podejścia w strukturze zarządzania i podejmowania decyzji na obszarze MOF Jarocin na przykład poprzez:

- nowe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością,

- wyspecjalizowane jednostki organizacyjne lub osoby-stanowiska (pełnomocnik, koordynator, oficer zrównoważonej mobilności),
- zmiany zakresu kompetencji istniejących jednostek organizacyjnych,
- inne poziome struktury zarządcze (grupy robocze, zespoły zadaniowe, zespoły koordynujące itp.).

9.2 Źródła finansowania

Do realizacji działań przyjętych w ramach *Planu* wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania są środki własne oraz zewnętrzne. Środki własne, którymi w ramach uchwalanego budżetu dysponują poszczególne gminy, pochodzą z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (w tym np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego) nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gmin.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo niskooprocentowanych pożyczek dla miast i gmin wiejskich. (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego) sprawiają, że miasta i gminy w mniejszym stopniu muszą posilkować się środkami np. z emisji własnych obligacji. Obecnie głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są środki pomocowe z Unii Europejskiej możliwe do pozyskania w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS),
- programu regionalnego na lata 2021–2027 Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021–2027, w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru MOF Jarocin,
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

Podobnie jak w latach 2014–2020 trwająca już perspektywa finansowa na lata 2021–2027 przynosi ustalony dla województwa wielkopolskiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska dalej jest jednak jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.

Przyjęcie na poziomie europejskim Krajowego Planu Odbudowy uruchomiło także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowią element programu modernizacji kraju pn. Polski Ład.

Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa (BP), możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
- Urzędy Wojewódzkie lub poszczególne ministerstwa, np. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Centralizacja państwa w rzeczywistości postpandemicznej jest także celem programu Polski Ład, w ramach którego możliwe jest pozyskanie przez gminy dodatkowych środków, m.in. na inwestycje czy wsparcie zrównoważonego rozwoju.

Źródłem finansowania, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością, są również środki prywatne (ŚP), możliwe do pozyskania w ramach projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych, takich jak, np. udostępnienie hulajnóg elektrycznych modelu współdzielonym. Szczegółowy podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych zadań zostanie określony w ramach odrębnego dokumentu.

10 Jak planujemy wdrażać PZMM – harmonogram

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocin będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2026–2040, który został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 11. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2026–2040

Rok	Działanie kierunkowe	Pakiet działań
2026–2040	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Jarocin.	1.1.
2027–2040	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. „ulice-ogrody”, „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach.	1.2.
2026–2040	Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami.	1.2.
2026–2040	Realizacja inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych i chodników).	1.2.
2027–2040	Wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania” pojazdów elektrycznych.	1.3.
2026–2032	Poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej.	1.3.
2027–2040	Budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego.	1.3.
2026–2040	Zakup co najmniej 5 szt. taboru autobusowego lub zeroemisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego.	1.3.
2026–2030	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	1.4.
2027–2040	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Jarocin.	1.4.
2027–2040	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R.	1.4.
2026–2040	Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi.	2.1.
2027–2030	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych.	2.1.
2027–2040	Tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych.	2.1.
2027–2040	Budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych.	2.1.
2028–2029	Opracowanie analizy potrzeb oraz uwarunkowań dla wprowadzenia systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Jarocin.	2.2.
2027–2032	Wdrożenie systemu roweru miejskiego na obszarze MOF Jarocin (w tym z wykorzystaniem rowerów elektrycznych).	2.2.
2027–2028	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Jarocin.	3.1.

2027–2028	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy MOF Jarocin (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	3.1.
2027–2028	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie MOF Jarocin.	3.1.
2026–2040	Tworzenie związków międzygminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu.	3.1.
2026–2030	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania.	3.2.
2026–2030	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności.	3.2.
2026–2030	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO.	3.2.
2026–2030	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.	3.2.
2029–2040	Kontynuacja działań już realizowanych, ew. uzupełnienie planu o działania wynikające z analizy wyników monitoringu.	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych
2040	Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników. Aktualizacja SUMP.	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych

Źródło: Opracowanie własne.

Dla zwiększenia czytelności wdrażania SUMP wskazuje się cztery projekty flagowe, które integrują działania inwestycyjne, organizacyjne i promocyjne:

Projekt flagowy 1: Zintegrowane Centrum Mobilności/Przesiadkowe Jarocin – projekt obejmujący integrację transportu kolejowego, autobusowego, rowerowego i pieszego oraz rozwój parkingów P+R, B+Ri K+R.

Projekt flagowy 2: Rowerowy Pierścień MOF Jarocina – projekt obejmujący rozwój spójnej sieci tras rowerowych łączących Jarocin, miejscowości wspomagające, stacje kolejowe, szkoły, obiekty sportowej tereny rekreacyjne.

Projekt flagowy 3: Transport autobusowy jako kręgosłup mobilności MOF Jarocina – projekt obejmujący poprawę częstotliwości, regularności, dostępności i integracji komunikacji autobusowej, zwłaszcza w relacjach Jarocin–sołectwa oraz Jarocin–gminy MOF.

Projekt flagowy 4: Bezpieczna Droga do Szkoły – projekt obejmujący poprawę bezpieczeństwa dojść i dojazdów do szkół, rozwój stref uspokojonego ruchu, doświetlenie przejść, ciągi pieszo-rowerowe oraz parkingi rowerowe przy placówkach edukacyjnych.

W kolejnej tabeli określono harmonogram realizacji poszczególnych działań w formie wykresu Gantta.

Tabela 12. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantta

Harmonogram realizacji działań kierunkowych SUMP MOF Jarocin 2026–2040															
Działania kierunkowe	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
PRZESTRZEŃ															
1.1.2 Centra wielofunkcyjne przy węzłach	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.2.1 Ciągi pieszo-jezdne, woonerfy i place zabaw		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
INFRASTRUKTURA															
1.2.2 Poprawa jakości dróg lokalnych	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.2.3 Inwestycje BRD w pasie drogowym	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
INTEGRACJA I CYFRYZACJA															
1.1.1 Porozumienia dla organizacji transportu	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.1.1 System informacji pasażerskiej		■	■												
3.1.2 Interaktywna mapa transportowa MOF		■	■												
3.1.3 Planowanie podróży i zakup biletów		■	■												
PARKOWANIE															
1.4.1 Mobilne opłaty parkingowe	■	■	■	■	■										
1.4.2 Parkingi P+R, B+R i K+R		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.4.3 Ładowarki EV przy parkingach		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MOBILNOŚĆ AKTYWNA															
1.3.1 Redukcja emisji i szybkie ładowanie EV		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.3.2 Rozwój oferty transportu zbiorowego	■	■	■	■	■	■									
1.3.3 Niskoemisyjny transport miejski i podmiejski		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1.3.4 Zakup min. 5 autobusów nisko-/zeroemisyjnych	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.1.1 Infrastruktura piesza i rowerowa przy obiektach	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.1.2 Ujednolicone oznakowanie tras		■	■	■	■										
2.1.3 Budowa i przebudowa sieci tras rowerowych		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.1.4 Bezpieczne parkingi rowerowe		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.2.1 Analiza systemu roweru miejskiego			■	■											
2.2.2 Wdrożenie systemu roweru miejskiego		■	■	■	■	■	■								
WSPÓŁPRACA I PROMOCJA															

3.2.1 Projekty edukacyjne dot. mobilności	■	■	■	■	■											
3.2.2 Promocja i informacja o mobilności	■	■	■	■	■											
3.2.3 Współpraca z organizacjami NGO	■	■	■	■	■											
3.2.4 Współpraca samorządowa i instytucjonalna	■	■	■	■	■											
MONITORING I AKTUALIZACJA																
P.1 Kontynuacja i uzupełnienie działań				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
M.1 Monitoring i aktualizacja SUMP					■					■						◆

Źródło: Opracowanie własne.

11 Monitorowanie

Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej są użytecznym narzędziem dla miast i obszarów miejskich, pozwalającym określić mocne i słabe strony ich systemu mobilności oraz skupić się na obszarach wymagających poprawy. W miarę jak miasta i obszary miejskie kontynuują opracowywanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) i pracują nad osiągnięciem celów polityki UE, ważne jest, aby ten postęp był udokumentowany, ażeby takie osiągnięcia stały się widoczne. Jakość procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki monitorowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej pozwalają na ciągłe monitorowanie statusu działań wdrożeniowych oraz umożliwiają śledzenie postępów w realizacji działań i strategicznych celów SUMP.

Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 określiła rekomendacje dotyczące pomiarów, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

W ramach pierwszej, bazowej edycji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Jarocin rekomenduje się przyjęcie minimalnego wymaganego zestawu wskaźników rezultatu. Ponadto w zakresie monitorowania i oceny przyjęto zestaw wskaźników produktu, na bazie dotychczas gromadzonych danych i prowadzonych analiz.

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocin.

Tabela 13. Wybrane wskaźniki rezultatu dla MOF Jarocin

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	25	28	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze MOF Jarocin	11,23	5,00	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	23450	22 000	CO ₂ w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	7 500	6 800	kg PM 2,5 (ekw.)	Spadkowy 

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw wskaźników monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF Jarocin.

Tabela 14. Wybrane wskaźniki monitorowania realizacji MOF Jarocin

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2025	Wartość docelowa dla roku 2040*	Jedn.	Przewidywany trend
Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	0	2	szt.	Wzrostowy 
	udział sołectw obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym w liczbie wszystkich sołectw	15	25	%	Wzrostowy 
Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający dostępność do transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę ciągów rowerowych w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Jarocin	50	75	%	Wzrostowy 
	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę chodników w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Jarocin	50	75	%	Wzrostowy 

Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	liczba parkingów B+R i P+R	0	2	szt.	Wzrostowy 
	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie MOF Jarocin	0	2	szt.	Wzrostowy 
Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	łączna długość ciągów rowerowych w MOF Jarocin	73,3	90,0	km	Wzrostowy 
Zeroemisyjny transport zbiorowy	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	0	12	%	Wzrostowy 
Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	liczba przyjętych wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej	0	2	szt.	Wzrostowy 

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring realizacji Planu do 2040 r. powinien zostać przeprowadzony trzykrotnie: w 2030 r. za okres 2026–2030, w 2035 r. za okres 2031–2035 oraz w 2040 r. za okres 2036–2040. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Jarocina, każda w zakresie swojego obszaru administracyjnego. Zebrane dane powinny być przekazywane koordynatorowi wdrażania SUMP w celu ich zbiorczego zestawienia, analizy oraz przygotowania raportów z postępu realizacji Planu na obszarze MOF Jarocina. Monitoring realizacji Planu do 2040 r. powinien zostać przeprowadzony trzykrotnie: w 2030 r. za okres 2026–2030, w 2035 r. za okres 2031–2035 oraz w 2040 r. za okres 2036–2040. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF Jarocina, każda w zakresie swojego obszaru administracyjnego. Zebrane dane powinny być przekazywane koordynatorowi wdrażania SUMP w celu ich zbiorczego zestawienia, analizy oraz przygotowania raportów z postępu realizacji Planu na obszarze MOF Jarocina.

Poniżej w tabeli przedstawiono metodologię pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Tabela 15. Definicje wskaźników monitorowania realizacji MOF Jarocin

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki rezultatu			
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców MOF Jarocin, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP. Dla miast MOF Jarocin dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 6 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla Gmin MOF Jarocin dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 18:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.	Pomiary własne JST
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w MOF Jarocin	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku / 100 tys. Mieszkańców.	Policja/BDL GUS
3	Cykl emisji CO ₂	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. Mieszkańców.	Wyniki pomiarów JST MOF Jarocin lub wyniki publikowane przez GIOŚ
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM _{2,5}) w miastach MOF Jarocin	Wskaźnik emisji (kg PM _{2,5} ekw. w skali roku na 100 tys. Mieszkańców.	Wyniki pomiarów JST MOF Jarocin lub wyniki publikowane przez GIOŚ
Wskaźniki produktu			
1	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych – przystanków komunikacyjnych różnych rodzajów transportu publicznego (np. komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, kolejowej, autobusowej) zlokalizowanych w MOF Jarocin. Wskaźnik prezentowany łączną liczbą obiektów w MOF Jarocin.	JST MOF Jarocin

2	udział nowych inwestycji drogowych uwzględniających budowę lub przebudowę ciągów rowerowych w liczbie wszystkich nowych inwestycji drogowych na terenie całego MOF Jarocin	Długość w km zmodernizowanych, wyremontowanych dróg, ulic, w ramach, których przebudowano/ wybudowano dodatkowo drogę rowerową, których realizacja zakończyła nie wcześniej niż 1 stycznia 2026 r. Wskaźnik prezentowany w liczbie kilometrów nowych/ zmodernizowanych/ wyremontowanych dróg ulic w ramach, których przebudowano/ wyremontowano/ wybudowano drogę rowerową np. 10 kilometrów.	JST MOF Jarocin
3	liczba parkingów B+R i P+R	Liczba parkingów P+R oraz parkingów B+R wybudowanych w JST MOF Jarocin łącznie. W przypadku, kiedy inwestycja w danej lokalizacji obejmuje parking P+R oraz B+R, należy liczyć je osobno jako dwa parkingi. Wynik podawany jest łącznie dla całego OF i obejmuje sumę wszystkich parkingów P+R oraz B+R w danym roku	JST MOF Jarocin
4	liczba stref uspokojonego ruchu na terenie MOF Jarocin	Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST MOF Jarocin prezentowana łącznie dla MOF Jarocin. Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę – nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref Wskaźnik prezentowany w liczbie funkcjonujących stref uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego np. 5 stref uspokojonego ruchu.	JST MOF Jarocin
5	łączna długość ciągów rowerowych w MOF Jarocin	łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS). Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych). Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 100 km dróg dla rowerów w MOF Jarocin.	JST MOF Jarocin
6	liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach operatorów łącznie wykorzystywanych do świadczenia usług transportu	Liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych (autobusy z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6, autobusy z silnikami elektrycznymi, silnikami napędzanymi wodorem oraz z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6D i wyższą) we flotach wszystkich operatorów obsługujących linie	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Organizatorów publicznego transportu

		komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w MOF Jarocin.	zbiorowego w MOF Jarocin
7	liczba przyjętych wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej	Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla MOF Jarocin, należy także zliczać porozumienia zawarte z gminami nie wchodzącymi w skład MOF Jarocin. Wskaźnik prezentowany jako liczba ogólna zawartych porozumień dot. organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy MOF Jarocin np. 2 porozumienia.	JST MOF Jarocin

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku stwierdzenia, że wartość wybranego wskaźnika uległa pogorszeniu, właściwe jednostki podejmą działania naprawcze lub w uzgodnieniu z interesariuszami *Planu* zaktualizują obowiązujący *Plan*.

Miejski Obszar Funkcjonalny Jarocin rozwija się w zmieniających się uwarunkowaniach. Po zakończeniu cyklu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy wymienić się doświadczeniami i opiniami z mieszkańcami, aby ocenić, co poszło dobrze, a co nie oraz zidentyfikować i rozważyć nowe problemy i wyzwania. Należy mieć świadomość tego, że koniec procesu planowania jest jednocześnie jego **początkiem**, a **proces Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest cyklem, którego siłą napędową jest dążenie do ciągłego rozwoju**.

Spis tabeli, wykresów, fotografii, map, rysunków

Spis tabel

Tabela 1. Stan liczby ludności (2014/2024)	11
Tabela 2. Prognoza zmian liczby ludności obszaru funkcjonalnego w perspektywie 2044 roku	11
Tabela 3. Zmiany długości dróg rowerowych w gminach MOF Jarocina w latach 2018–2023 (w km)	19
Tabela 4. Liczba linii autobusowych obsługujących obszar MOF Jarocina według przewoźnika	21
Tabela 5. Elementy analizy SWOT w kontekście systemu zrównoważonej mobilności	34
Tabela 6. Analiza SWOT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina.	35
Tabela 7. Kryteria oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego MOF Jarocina	44
Tabela 8. Wielokryterialna ocena scenariuszy rozwoju systemu transportowego MOF Jarocina	44
Tabela 9. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla MOF Jarocin	54
Tabela 10. Macierz oceny działań kierunkowych	65
Tabela 11. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2026–2040	71
Tabela 12. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantta	73
Tabela 13. Wybrane wskaźniki rezultatu dla MOF Jarocin	76
Tabela 14. Wybrane wskaźniki monitorowania realizacji MOF Jarocin	76
Tabela 15. Definicje wskaźników monitorowania realizacji MOF Jarocin	78

Spis wykresów

Wykres 1. Struktura respondentów badania ankietowego według płci i wieku (n = 622)	8
Wykres 2. Prognoza liczby ludności	12
Wykres 3. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „W mojej gminie/mieście nie występują istotne problemy z parkowaniem.”? (n = 622)	16
Wykres 4. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty; korzystając z niego, czuję się bezpiecznie i komfortowo.”? (n = 622)	20
Wykres 5. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „W mojej gminie potrzebne jest centrum przesiadkowe umożliwiające wygodną zmianę środka transportu”? (n = 622)	24
Wykres 6. Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych na terenie powiatu jarocińskiego oraz powiatu średzkiego (2013–2023)	26
Wykres 7. Dynamika wzrostu liczby motocykli na terenie powiatu jarocińskiego oraz powiatu średzkiego (2013–2023)	27
Wykres 8. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n = 622)	27
Wykres 9. Na ile zgadza się Pan/i ze stwierdzeniem: „Na drogach w mojej gminie/mieście występuje duży ruch pojazdów ciężarowych”? (n = 622)	31
Wykres 10. Liczba wypadków na obszarze MOF Jarocina	32
Wykres 11. Ranni i ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych na obszarze MOF Jarocina	33
Wykres 12. Podział zadań przewozowych w MOF Jarocin	39
Wykres 13. Podział zadań przewozowych – scenariusz podstawowy (BAU)	40
Wykres 14. Podział zadań przewozowych – scenariusz rozwojowy	42
Wykres 15. Podział zadań przewozowych – scenariusz realistyczny	43

Spis map

Mapa 1. Jednostki samorządowe objęte Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Jarocina	5
Mapa 2. Obszar płatnego parkowania oraz wykaz lokalizacji parkomatów w mieście Jarocin (a) i Żerków (b)	17
Mapa 3. Zasięg sieci kolejowej na terenie MOF Jarocina	22
Mapa 4. Lokalizacja stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie miasta Jarocin	29

Spis rysunków

Rysunek 1. Cykl SUMP	7
----------------------------	---

Rysunek 2. Błędne koło nieprawidłowego planowania przestrzennego	13
Rysunek 3. Błędne koło nieprawidłowej polityki parkingowej	15