



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMINY RAWICZ



Urząd Miejski Gminy Rawicz
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 21
63-900 Rawicz

przy współpracy z :
Fundacją „Partnerzy dla Samorządu”



Poznań, maj 2025

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1.Cel i zakres opracowania	4
1.2.Podstawa formalno-prawna	7
1.3.Powiązania z innymi dokumentami	8
2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego.....	30
2.1.Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym.....	30
2.2.Charakterystyka społeczno-gospodarcza	31
2.3.Analiza interesariuszy	44
2.3.1.Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności	44
2.4.Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego	77
2.5.Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności	115
2.5.1.Infrastruktura transportowa.....	115
2.5.2.Transport publiczny	123
2.5.3.Infrastruktura rowerowa i ruch pieszzy.....	124
2.6.Polityka parkingowa	161
2.7.Ruch pieszzy	168
2.8.Transport towarów	172
2.9.Bezpieczeństwo ruchu drogowego	176
2.10.Intermodalność	179
2.11.Zarządzanie mobilnością.....	183
2.12.Logistyka miejska	188
2.13.Inteligentne systemy transportowe.....	192
2.14.Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego	197
3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego	225
4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Rawicz	251
4.1.Scenariusz zachowawczy - bazowy („utarte ścieżki”).....	252
4.2.Scenariusz stopniowej poprawy systemu mobilności („wyważony rozwój”)	256

4.3.Scenariusz transformacyjny w kierunku zrównoważonej mobilności („Zielony Przełom”)	262
4.4.Wybór scenariusza.....	269
5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej	276
5.1.Wizja transport i mobilności do 2030 roku	276
5.2.Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami	284
5.3.Zadania inwestycyjne	289
6. System wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	293
6.1.Podmioty zaangażowane w realizację PZMM	293
6.2.Zasady realizacji i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	294
6.3.Wdrażanie zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz.....	296
6.4.Monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz.....	296
6.5.Ocena skutków realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz (ewaluacja)	299
6.6.Korekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	300
7. Spis Rysunków.....	301
8. Spis Tabel	303
9. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy	304

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres opracowania

Zrównoważona mobilność - koncepcja dla miasta i gminy Rawicz

Zrównoważona mobilność to współczesne, holistyczne podejście do kształtowania systemów transportowych, które łączy troskę o środowisko naturalne z potrzebami społecznymi i wyzwaniami rozwojowymi. To nie tylko kwestia technicznej organizacji przemieszczania się, ale przede wszystkim nowa kultura planowania - zakładająca, że mobilność powinna wspierać jakość życia, równoważyć interesy różnych grup użytkowników oraz sprzyjać harmonijnemu rozwojowi przestrzennemu.

W centrum idei zrównoważonej mobilności znajduje się człowiek i jego potrzeby - nie tylko jako użytkownika infrastruktury, ale jako obywatela i uczestnika życia społecznego. System transportu powinien być zatem inkluzywny, bezpieczny, dostępny i sprawiedliwy, zapewniając możliwość przemieszczania się wszystkim mieszkańcom - niezależnie od wieku, sprawności czy miejsca zamieszkania. Równocześnie powinien on minimalizować presję na środowisko, ograniczać emisję zanieczyszczeń i hałasu, sprzyjać redukcji emisji gazów cieplarnianych i wspierać procesy adaptacji do zmian klimatu.

Zrównoważona mobilność to także optymalizacja przestrzeni - promowanie takich rozwiązań, które redukują dominację samochodów w centrach miast i mniejszych miejscowościach, zwiększają udział transportu publicznego, rowerowego i pieszego, a także pozwalają efektywnie korzystać z istniejącej infrastruktury. Kluczowe jest tu integrowanie różnych środków transportu w spójny system - umożliwiający wygodne i szybkie przesiadki, dostępność informacyjną i cyfrową, oraz elastyczność dostosowaną do zmieniających się potrzeb mieszkańców.

W praktyce, realizacja idei zrównoważonej mobilności polega na tworzeniu lokalnych i regionalnych polityk transportowych, które promują ekologiczne środki przemieszczania się, wspierają bezpieczeństwo użytkowników dróg, redukują zapotrzebowanie na przemieszczanie się samochodem oraz wzmacniają świadomość społeczną w zakresie odpowiedzialnych wyborów komunikacyjnych. To podejście przyszłościowe, które buduje system mobilności nie tylko dla obecnych, ale i przyszłych pokoleń - bardziej odporny, sprawiedliwy i przyjazny dla ludzi oraz planety.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla Miasta i Gminy Rawicz stanowi kompleksową strategię rozwoju transportu, której celem jest zaspokojenie potrzeb

mobilności mieszkańców w sposób zrównoważony, bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Dokument ten został opracowany z uwzględnieniem specyfiki Rawicza - miasta średniej wielkości (ok. 29 tys. mieszkańców łącznie z terenami wiejskimi gminy) o istotnej roli subregionalnej - oraz w odpowiedzi na wyzwania, przed którymi stoi lokalny system transportowy. W ostatnich latach obserwuje się wzrost natężenia ruchu samochodowego i związane z tym problemy, takie jak okresowe kongestie w centrum miasta, deficyty miejsc parkingowych czy emisja zanieczyszczeń powietrza. Jednocześnie część mieszkańców (zwłaszcza z terenów wiejskich gminy) jest narażona na wykluczenie transportowe z powodu ograniczonej oferty transportu zbiorowego. PZMM Rawicz powstał, aby sprostać tym wyzwaniom poprzez zaplanowanie zintegrowanych działań poprawiających dostępność transportu dla wszystkich grup mieszkańców, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko i jakość życia.

Plan bazuje na analizie obecnego stanu mobilności w Rawiczu i okolicach, uwzględniając m.in. strukturę podróży mieszkańców, infrastrukturę transportową oraz uwarunkowania przestrzenne miasta i gminy. Ważnym elementem prac nad dokumentem były konsultacje społeczne - głosy mieszkańców i interesariuszy lokalnych pozwoliły zidentyfikować kluczowe problemy (np. brak ciągłości tras rowerowych, niewystarczająca częstotliwość kursów komunikacji autobusowej, niebezpieczne miejsca na drogach) oraz wypracować wspólną wizję mobilności Rawicza w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. PZMM Rawicz jest zgodny z metodologią planów zrównoważonej mobilności miejskiej rekomendowaną przez Unię Europejską - integruje różne gałęzie transportu, zakłada partycypacyjne podejście do planowania oraz skupia się na działaniach wdrażanych w horyzoncie średnio- i długoterminowym zamiast doraźnych rozwiązań.

Głównym celem PZMM Rawicz jest stworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego na terenie miasta i gminy. Oznacza to dążenie do takiego modelu mobilności, który z jednej strony zapewni dogodny dojazd do pracy, szkoły, usług i rekreacji dla wszystkich mieszkańców (niezależnie od miejsca zamieszkania czy możliwości ekonomicznych), a z drugiej - będzie minimalizował negatywne skutki transportu dla środowiska i zdrowia.

Plan określa następujące priorytetowe cele strategiczne:

Cel 1: Zapewnienie dostępnej, bezpiecznej i spójnej infrastruktury mobilności dla wszystkich mieszkańców: Celem tym jest stworzenie funkcjonalnego, powiązanego systemu mobilności, który umożliwia wygodne, szybkie i bezpieczne przemieszczanie się - niezależnie od wieku, sprawności, miejsca zamieszkania czy środka transportu. Obejmuje to zarówno budowę i przebudowę infrastruktury drogowej, chodników, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-jezdných, jak i rozbudowę układu dróg lokalnych i powiatowych. Działania te

zmierzają do poprawy dostępności przestrzennej wewnątrz gminy i jej powiązań z otoczeniem, zmniejszenia izolacji transportowej mniejszych miejscowości oraz likwidacji barier w codziennych dojazdach do szkół, pracy, usług czy rekreacji.

Cel 2: Wzmacnianie zrównoważonych form mobilności i integracji środków transportu:

Celem jest promowanie alternatyw dla transportu indywidualnego, poprzez rozwój infrastruktury rowerowej, pieszej oraz nowoczesnego, niskoemisyjnego transportu publicznego. Zakłada się stworzenie systemu zintegrowanych ścieżek rowerowych (w tym pętli i tras gminnych i powiatowych), modernizację i rozbudowę przystanków, zakup niskoemisyjnych autobusów oraz integrację podróży poprzez budowę węzłów przesiadkowych i parkingów rowerowych. Równocześnie plan zakłada wdrażanie ITS oraz rozwiązań pozwalających na wygodne podróże od drzwi do drzwi z uwzględnieniem wszystkich form mobilności.

Cel 3: Ograniczenie wpływu transportu na środowisko i poprawa efektywności energetycznej:

Celem strategicznym jest redukcja negatywnego wpływu transportu na klimat i jakość życia mieszkańców poprzez wspieranie elektromobilności, inwestycje w energooszczędne technologie oraz zieloną transformację infrastruktury transportowej. Obejmuje on budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych (samochodów i rowerów), modernizację oświetlenia ulicznego, rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego oraz działania sprzyjające zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych. W tym celu planowane są również inwestycje ograniczające kongestię i zużycie energii (np. ITS, ronda, reorganizacja ruchu).

Cel 4: Budowanie kultury mobilności przyjaznej człowiekowi i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Celem jest trwała zmiana nawyków transportowych mieszkańców oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach - szczególnie dla pieszych, rowerzystów, dzieci i seniorów. Zakłada się prowadzenie kampanii edukacyjnych, wdrażanie programów bezpieczeństwa, budowę wyniesionych przejść i ich doświetlenie, a także poprawę czytelności i estetyki przestrzeni publicznej. Działania mają na celu wspieranie decyzji mieszkańców na rzecz mobilności aktywnej oraz eliminację zagrożeń w ruchu drogowym.

Przy realizacji powyższych celów szczególny nacisk zostanie położony na spójność podejmowanych działań: interwencje infrastrukturalne będą uzupełniane działaniami organizacyjnymi i miękkimi (promocyjno-edukacyjnymi), tak aby osiągnąć efekt synergii. Plan nie koncentruje się na pojedynczych inwestycjach, lecz przedstawia zintegrowany zestaw kierunków działań, które razem przyczynią się do realizacji wizji zrównoważonej mobilności **Rawicza - miasta bardziej dostępnego, bezpiecznego i zielonego.**

Zakres opracowania PZMM dla Miasta i Gminy Rawicz obejmował szczegółowe działania, takie jak:

- Dokładną analizę istniejącego stanu infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego, wskazując potrzeby modernizacyjne i inwestycyjne.
- Badanie i analizę zachowań komunikacyjnych mieszkańców opartą na szeroko zakrojonych konsultacjach społecznych oraz ankietach mobilności.
- Zidentyfikowanie kluczowych barier rozwoju mobilności zrównoważonej, w tym ograniczeń infrastrukturalnych, organizacyjnych i społecznych.
- Rozbudowane konsultacje społeczne zapewniające włączenie głosu wszystkich grup mieszkańców, w szczególności osób o specjalnych potrzebach transportowych.
- Analizę wpływu istniejącego systemu transportowego na środowisko lokalne, w tym pomiary emisji, hałasu i wpływu na tereny chronione.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz, przygotowany zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej (zalecenia (UE) 2023/550), obejmuje kompleksową wizję rozwoju mobilności do roku 2030. Dokument zawiera precyzyjne cele, jasno zdefiniowane wskaźniki realizacji oraz działania inwestycyjne, organizacyjne, finansowe i promocyjne, które obejmują różne środki transportu, z naciskiem na ich integrację (multimodalność).

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

1.2. Podstawa formalno-prawna

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

- **Prawo lokalne i regionalne:** Statuty i regulacje gminy oraz województwa dotyczące planowania przestrzennego, transportu publicznego i infrastruktury drogowej.
- **Prawo krajowe:** Ustawy i rozporządzenia rządowe dotyczące mobilności miejskiej, ochrony środowiska, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz inwestycji publicznych.
- **Dyrektywy i regulacje Unii Europejskiej:** Przepisy UE dotyczące zrównoważonego rozwoju, redukcji emisji, mobilności miejskiej i finansowania projektów.

- **Standardy międzynarodowe:** Zalecenia międzynarodowych organizacji dotyczące mobilności miejskiej i zrównoważonego rozwoju.
- **Umowy i konwencje międzynarodowe:** Zobowiązania Polski wynikające z umów międzynarodowych w zakresie ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

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

- **Redukcja emisji gazów cieplarnianych** - plan zakłada szereg działań zmierzających do obniżenia emisji CO₂ z sektora transportu, m.in. poprzez promocję transportu publicznego, rozwój elektromobilności, strefy czystego transportu i ścieżki rowerowe. Odpowiada to celom UE w ramach Europejskiego Zielonego Ładu i Porozumienia Paryskiego.
- **Rozwój zrównoważonego transportu** - dokument wspiera wdrażanie transportu nisko- i zeroemisyjnego, ograniczenie ruchu indywidualnego oraz zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w strukturze podróży. Promowana jest integracja środków transportu i planowanie typu „door-to-door”.
- **Poprawa efektywności energetycznej sektora transportu** - poprzez działania na rzecz optymalizacji przepływów ruchu (ITS), modernizację oświetlenia publicznego (LED), wspieranie współdzielenia zasobów (car-pooling, bike-sharing) oraz redukcję strat energetycznych wynikających z kongestii.
- **Cyfryzacja i inteligentna mobilność** - plan zakłada wdrażanie systemów zarządzania ruchem i informacji pasażerskiej, platform do planowania podróży, rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym oraz aplikacji mobilnych integrujących różne formy mobilności w Rawiczu i jego otoczeniu.
- **Integracja mobilności miejskiej z innymi politykami sektorowymi** - m.in. zdrowotną (dostęp do przychodni), edukacyjną (bezpieczne dojścia do szkół), przestrzenną (spójność sieci), społeczną (eliminacja wykluczenia komunikacyjnego) i środowiskową (zielona infrastruktura, retencja przydrogowa).

1.3. Powiązania z innymi dokumentami

Podstawowe dokumenty, do których nawiązuje opracowany dokument, to:

Poziom unijny:

1. Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (2020)

Przyjęta w grudniu 2020 roku Strategia Komisji Europejskiej stanowi jeden z fundamentów europejskiej polityki transportowej na najbliższe dekady. Zakłada ona stworzenie nowoczesnego, zintegrowanego, odpornego i w pełni dostępnego systemu mobilności, który będzie odpowiadać potrzebom wszystkich obywateli Unii Europejskiej - niezależnie od ich

wieku, miejsca zamieszkania czy poziomu dochodów. Wskazuje 82 konkretne działania, których celem jest m.in. zwiększenie roli transportu publicznego, rozwój aktywnych form mobilności, cyfryzacja systemów zarządzania ruchem, rozwój elektromobilności oraz integracja środków transportu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz jest bezpośrednią odpowiedzią na te wyzwania. Dokument przewiduje zróżnicowane działania mające na celu przekształcenie lokalnego systemu transportowego w bardziej efektywny i przyjazny dla użytkowników. Zakłada między innymi rozbudowę infrastruktury pieszo-rowerowej, tworzenie punktów przesiadkowych i hubów mobilności (w tym systemów P&R i B&R), rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego oraz wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), które mają usprawnić zarządzanie ruchem, informację pasażerską i bezpieczeństwo w przestrzeni publicznej.

Istotnym elementem strategii jest zmiana podejścia do kultury mobilności - promowanie nowych postaw społecznych opartych na zrównoważonych wyborach komunikacyjnych. PZMM Rawicza uwzględnia te potrzeby poprzez planowane działania informacyjne, kampanie edukacyjne, programy promujące ruch pieszego i rowerowy, a także rozwiązania zachęcające do rezygnacji z samochodu na rzecz bardziej ekologicznych form transportu. Realizacja tych założeń wspiera nie tylko klimat i środowisko, ale także zdrowie publiczne oraz jakość życia mieszkańców.

2. Europejski Zielony Ład (European Green Deal)

Europejski Zielony Ład, zaprezentowany w 2019 roku jako strategiczna inicjatywa Komisji Europejskiej, zakłada osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku i przekształcenie Unii Europejskiej w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę. W obszarze transportu dokument kładzie nacisk na konieczność transformacji całego sektora - od ograniczenia emisji po szeroką modernizację infrastruktury i zmianę przyzwyczajeń mobilnościowych społeczeństwa.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz harmonizuje się z Zielonym Ładem poprzez wieloaspektowe podejście do problematyki środowiskowej. Uwzględnia potrzebę ograniczenia ruchu samochodowego, poprawy efektywności energetycznej infrastruktury (np. oświetlenie LED, energooszczędne przystanki), rozwoju transportu zbiorowego oraz budowy sieci tras pieszo-rowerowych. PZMM promuje także elektromobilność - zakładając powstanie lokalnych punktów ładowania, rozwój floty zeroemisyjnej i integrację tych działań z przestrzenią publiczną.

Szczególną uwagę poświęcono zasadzie sprawiedliwej transformacji, która stanowi fundament Zielonego Ładu. Oznacza to, że proces przemian nie może odbywać się kosztem

społeczności lokalnych - przeciwnie, powinien im przynosić konkretne korzyści. PZMM Gminy Rawicz wzmacnia mobilność mieszkańców terenów wiejskich i peryferyjnych, planuje działania integrujące infrastrukturę z potrzebami osób o ograniczonej mobilności oraz dąży do poprawy dostępności transportowej całej gminy.

3. NextGenerationEU

NextGenerationEU to największy pakiet wsparcia gospodarczo-społecznego w historii Unii Europejskiej, uruchomiony w odpowiedzi na kryzys wywołany pandemią COVID-19. Jego zasadniczym celem jest odbudowa społeczno-gospodarcza Europy poprzez inwestycje w transformację ekologiczną, cyfrową i społeczną. Fundusz Odbudowy i Zwiększania Odporności, jako jego główny instrument finansowy, premiuje projekty służące zielonej i cyfrowej przyszłości.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz wpisuje się w tę filozofię, oferując szerokie spektrum projektów, które mogą zostać współfinansowane ze środków unijnych. Obejmuje on między innymi:

- rozbudowę infrastruktury niskoemisyjnej i energooszczędnej,
- wdrażanie ITS i cyfrowych narzędzi wspomagających zarządzanie mobilnością,
- promowanie społecznej odpowiedzialności i proekologicznego stylu życia poprzez kampanie promocyjne i programy pilotażowe,
- modernizację przestrzeni publicznych w duchu ekologii, dostępności i inkluzywności.

Dzięki odpowiedniemu przygotowaniu i przejrzystej strukturze PZMM może być skutecznym narzędziem aplikowania o środki z funduszy odbudowy, przyczyniając się nie tylko do rozwoju gminy, ale też do zwiększenia jej odporności na przyszłe kryzysy.

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

Nowa dyrektywa unijna z 2023 roku ustanawia jednolite ramy prawne dla planowania mobilności miejskiej, nakładając na państwa członkowskie obowiązek tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zgodnych z zasadami integracji, partycypacji i zrównoważonego rozwoju. Dokument podkreśla konieczność koordynacji planowania transportowego z polityką przestrzenną i klimatyczną oraz uwzględnienia w procesie planistycznym szerokiego grona interesariuszy.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz jest w pełni zgodny z tymi wytycznymi. Jego struktura opiera się na zintegrowanym podejściu, obejmującym transport pieszy, rowerowy, zbiorowy i indywidualny, z naciskiem na równoważenie ich roli w systemie mobilności. Opracowanie dokumentu poprzedziły konsultacje społeczne, badania ankietowe oraz diagnoza potrzeb mieszkańców i użytkowników transportu. Uwzględniono również kluczowe aspekty

środowiskowe i społeczne, w tym walkę z wykluczeniem transportowym oraz potrzeby osób o ograniczonej sprawności.

Dzięki temu PZMM Rawicza może służyć jako skuteczne narzędzie strategiczne i operacyjne - wspierające planowanie inwestycji, ustalanie ich priorytetów oraz pozyskiwanie finansowania zewnętrznego zgodnie z wymaganiami dyrektywy.

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

Celem Dyrektywy 2008/50/EC jest redukcja poziomu zanieczyszczeń powietrza w Unii Europejskiej, szczególnie w miastach i gminach, gdzie emisje przekraczają dopuszczalne normy. Transport drogowy pozostaje jednym z głównych źródeł emisji tlenków azotu, pyłów zawieszonych oraz gazów cieplarnianych. Dokument wskazuje na potrzebę rozwoju alternatywnych form mobilności jako kluczowego narzędzia poprawy jakości powietrza.

PZMM Gminy Rawicz silnie nawiązuje do postanowień dyrektywy, stawiając na kompleksowe działania wspierające niskoemisyjny transport: rozwój sieci tras pieszo-rowerowych, modernizacja przystanków autobusowych, reorganizacja przestrzeni publicznych na rzecz bardziej zrównoważonego układu ruchu. Ważną rolę odgrywa również wsparcie dla rozwoju elektromobilności oraz zastosowanie energooszczędnych rozwiązań infrastrukturalnych (np. oświetlenia ulicznego).

Plan, w ramach realizacji inwestycji transportowych i mobilnościowych, zakłada także wdrażanie tzw. zielonej infrastruktury - sadzenie drzew przy ciągach komunikacyjnych, tworzenie zielonych korytarzy, zwiększenie powierzchni biologicznie czynnych w rejonach przystanków i parkingów - co nie tylko poprawia jakość powietrza, lecz także wpływa pozytywnie na mikroklimat i estetykę przestrzeni publicznych. Działania te przyczyniają się bezpośrednio do poprawy zdrowia mieszkańców i realizują unijne założenia środowiskowe na poziomie lokalnym.

6. Europejska Polityka Spójności i Fundusze Strukturalne 2021-2027

Europejska Polityka Spójności pozostaje głównym narzędziem Unii Europejskiej wspierającym inwestycje w zrównoważony rozwój regionalny i wyrównywanie różnic terytorialnych. W obecnej perspektywie finansowej (2021-2027) szczególny nacisk położono na zieloną transformację, integrację terytorialną, cyfryzację i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu - w tym także mobilnościowemu.

Plan Mobilności Gminy Rawicz jasno wskazuje obszary możliwej absorpcji funduszy unijnych: budowę punktów przesiadkowych, rozwój infrastruktury rowerowej, modernizację

infrastruktury drogowej o charakterze lokalnym, cyfryzację systemów zarządzania ruchem, a także edukację i promocję zrównoważonych zachowań komunikacyjnych. Dokument tworzy tym samym ramy dla realizacji projektów partnerskich - zarówno wewnątrzgminnych, jak i ponadlokalnych - co zwiększa potencjał aplikacyjny gminy w konkursach regionalnych i krajowych.

Polityka Spójności podkreśla również znaczenie inwestycji na obszarach wiejskich i peryferyjnych - co bezpośrednio znajduje odzwierciedlenie w działaniach PZMM ukierunkowanych na poprawę mobilności w sołectwach, uspołnienie sieci transportowej oraz eliminację barier w dostępie do usług publicznych i rynku pracy.

7. Agenda 2030 i Cele Zrównoważonego Rozwoju (SDGs)

Agenda 2030, przyjęta przez ONZ i aktywnie wdrażana przez Unię Europejską, zawiera 17 globalnych celów zrównoważonego rozwoju (SDGs), których osiągnięcie wymaga wielopoziomowego zaangażowania - od instytucji międzynarodowych po władze lokalne. W kontekście mobilności największe znaczenie mają Cel 11 („Zrównoważone miasta i społeczności”) oraz Cel 13 („Działania na rzecz klimatu”).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz wspiera realizację tych celów, zapewniając mieszkańcom bezpieczny, dostępny i przyjazny środowisku system transportowy. Dokument podkreśla potrzebę likwidacji nierówności w dostępie do infrastruktury komunikacyjnej, promuje aktywne formy przemieszczania się oraz proponuje działania służące ograniczeniu emisji i adaptacji do zmian klimatu. Ujęcie zagadnień mobilności w duchu partycypacji, równości i sprawiedliwości społecznej sprawia, że PZMM nie tylko dostosowuje się do globalnych trendów, ale realnie je współtworzy na poziomie lokalnym.

8. Strategia UE na rzecz Adaptacji do Zmian Klimatu (2021)

Nowa strategia adaptacyjna Unii Europejskiej, przyjęta w 2021 roku, stanowi odpowiedź na narastające skutki globalnego ocieplenia, które coraz wyraźniej wpływają na funkcjonowanie europejskich społeczeństw i gospodarek. Dokument ten zakłada odejście od reaktywnego podejścia do zjawisk klimatycznych na rzecz systemowej i długofalowej adaptacji, której celem jest zwiększenie odporności infrastruktury, usług publicznych i społeczności lokalnych. W kontekście mobilności miejskiej i regionalnej, szczególny nacisk położono na dostosowanie planowania transportowego do rosnącej liczby ekstremalnych zjawisk pogodowych - takich jak fale upałów, intensywne opady, powodzie, susze czy gwałtowne wiatry.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz konsekwentnie integruje wytyczne tej strategii poprzez kompleksowe podejście do odporności infrastrukturalnej i funkcjonalnej systemu transportowego. Dokument przewiduje m.in. zastosowanie materiałów o zwiększonej trwałości w budowie ścieżek rowerowych i chodników, projektowanie ciągów komunikacyjnych z uwzględnieniem naturalnego odwodnienia oraz unikanie utwardzania dużych powierzchni przy nowych inwestycjach drogowych. Uwzględnia się także możliwość lokalnych podtopień - przewidując modernizację systemów kanalizacji deszczowej i infrastruktury przystankowej.

Ważnym aspektem adaptacyjnym jest także zagospodarowanie przestrzeni publicznych w sposób sprzyjający zatrzymywaniu wody oraz obniżaniu temperatury w okresach letnich. Plan zakłada rozwój tzw. błękitno-zielonej infrastruktury, w tym tworzenie terenów zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg, zazielenianie przystanków oraz budowę zadaszonych i zacienionych miejsc odpoczynku dla pieszych i rowerzystów. Przewidziane działania zwiększają nie tylko odporność na zmiany klimatu, ale również poprawiają komfort korzystania z mobilności przez mieszkańców - zwłaszcza osoby starsze i dzieci, szczególnie wrażliwe na skutki upałów.

Włączenie adaptacji do zmian klimatu do planowania mobilności staje się dziś koniecznością, a nie opcją. PZMM Gminy Rawicz podchodzi do tego zagadnienia w sposób świadomy, dążąc do budowy systemu transportowego, który będzie nie tylko niskoemisyjny, ale również odporny, bezpieczny i przyjazny użytkownikom w zmieniającym się środowisku klimatycznym.

9. Strategia „Fit for 55” (2021)

Pakiet legislacyjny „Fit for 55”, przedstawiony przez Komisję Europejską w 2021 roku, jest jednym z kluczowych elementów Zielonego Ładu. Ma on umożliwić osiągnięcie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 roku w porównaniu z poziomami z 1990 roku. W tym ambitnym zestawie propozycji legislacyjnych transport odgrywa kluczową rolę - jako sektor odpowiedzialny za znaczną część emisji, ale jednocześnie posiadający ogromny potencjał transformacyjny.

Fit for 55 przewiduje m.in. zaostrzenie norm emisji dla pojazdów spalinowych, rozszerzenie systemu handlu emisjami ETS na transport drogowy, rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz wzmocnienie roli zrównoważonego transportu zbiorowego. PZMM Gminy Rawicz jest dokumentem, który lokalnie przekłada te kierunki na konkretne działania. W planie znalazły się zapisy dotyczące stopniowego ograniczania ruchu samochodowego w centrum miasta i reorientacji polityki parkingowej w stronę rozwiązań sprzyjających multimodalności. Ujęto także potrzebę rozwijania systemu lokalnych stacji

ładowania, zlokalizowanych zarówno przy punktach P&R, jak i w kluczowych punktach osiedlowych.

Ważnym elementem strategii jest także planowanie tzw. zeroemisyjnych korytarzy transportowych - łączących różne formy niskoemisyjnej mobilności i umożliwiających przemieszczanie się bez konieczności korzystania z pojazdów spalinowych. W Rawiczu planowane są rozwiązania sprzyjające integracji ścieżek rowerowych z przystankami komunikacji publicznej oraz stworzenie mapy ciągów preferencyjnych dla ekologicznych środków transportu. Działania te mają być uzupełnione kampaniami społecznymi zachęcającymi do zmiany nawyków i podejmowania świadomych wyborów mobilnościowych.

PZMM traktuje również Fit for 55 jako szansę inwestycyjną - planowane działania są spójne z kryteriami kwalifikowalności wielu europejskich instrumentów finansowych ukierunkowanych na dekarbonizację transportu. Dzięki temu gmina może nie tylko skutecznie realizować cele środowiskowe, ale również pozyskiwać środki na modernizację systemu mobilności.

10. Europejska Strategia Równości i Włączenia Społecznego (2021-2030)

Przyjęta w 2021 roku Europejska Strategia Równości i Włączenia Społecznego stanowi ramowy dokument polityczny Unii Europejskiej mający na celu eliminację barier w dostępie do usług publicznych, rynku pracy, edukacji i transportu. W strategii podkreślono, że mobilność ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia równego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym - zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów, dzieci, migrantów, a także mieszkańców peryferii i terenów wiejskich.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz traktuje równość i włączenie społeczne jako fundament lokalnej polityki mobilności. W dokumencie zawarto zobowiązanie do systemowego identyfikowania i eliminowania barier w przestrzeni publicznej - zarówno fizycznych, jak i informacyjnych. Plan zakłada wyposażanie przystanków w udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością, projektowanie tras pieszych zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania oraz tworzenie przejrzystych systemów informacji pasażerskiej - dostępnej dla osób starszych i niewidomych.

Jednocześnie dokument przewiduje analizę potrzeb komunikacyjnych grup zagrożonych wykluczeniem - m.in. poprzez wykorzystanie danych z konsultacji społecznych, analiz demograficznych i zgłoszeń mieszkańców do Urzędu Gminy. W oparciu o te dane planowana jest m.in. korekta tras komunikacji zbiorowej, dostosowanie godzin kursowania do rytmu dnia osób starszych oraz rozważane możliwości utworzenia nowego połączenia.

Włączenie społeczne przejawia się również w przyjętym podejściu partycypacyjnym. W opracowanie PZMM zaangażowani zostali przedstawiciele organizacji społecznych, grup nieformalnych i środowisk defaworyzowanych - dzięki czemu plan lepiej odpowiada na realne potrzeby lokalnej społeczności. W efekcie powstał dokument, który nie tylko służy poprawie mobilności, ale również buduje bardziej spójną i inkluzywną wspólnotę mieszkańców.

Poziom krajowy

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

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku to jeden z najważniejszych dokumentów strategicznych w krajowej polityce transportowej, przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury jako kierunkowy plan działań dla sektora transportowego w Polsce. Strategia zakłada fundamentalną zmianę filozofii funkcjonowania transportu - z systemu skoncentrowanego na infrastrukturze drogowej i ruchu samochodowym, w stronę modelu opartego na dostępności, bezpieczeństwie, efektywności energetycznej oraz integracji różnych środków przemieszczania się. Kluczowe cele strategii obejmują m.in. ograniczenie emisyjności transportu, rozwój transportu publicznego, wspieranie mobilności aktywnej oraz poprawę jakości życia obywateli.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz stanowi narzędzie operacjonalizacji tych założeń w kontekście lokalnym. Planowane w dokumencie działania - takie jak rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, zwiększenie dostępności transportu publicznego oraz poprawa jakości przystanków - są bezpośrednim rozwinięciem rekomendacji SRT. Dodatkowo, plan zakłada zastosowanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), co jest zgodne z priorytetem strategii dotyczącym cyfryzacji sektora oraz poprawy efektywności zarządzania ruchem.

Ważnym aspektem SRT jest również przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu - szczególnie w kontekście gmin wiejskich i obszarów peryferyjnych. PZMM Rawicza wpisuje się w ten cel, stawiając na poprawę dostępności transportowej miejscowości oddalonych od głównego układu drogowego czy kolejowego. Planowane działania - takie jak dostosowanie tras transportu publicznego do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, wsparcie dla mobilności na żądanie (DRT), czy rozwój infrastruktury rowerowej łączącej wieś z centrum gminy - przyczyniają się do wyrównywania szans w dostępie do edukacji, pracy i usług publicznych.

SRT silnie podkreśla także potrzebę wdrażania innowacji oraz wykorzystania potencjału nowych technologii. Plan Rawicza, poprzez zaplanowanie wdrożeń ITS, systemów informacji pasażerskiej i cyfrowych narzędzi wspomagających planowanie podróży, stanowi przykład nowoczesnego podejścia do mobilności w gminie wiejsko-miejskiej. Tym samym plan nie tylko odpowiada na wyzwania dnia dzisiejszego, ale też przygotowuje lokalny system transportowy na przyszłe trendy i wymagania.

2. Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM)

Krajowa Polityka Miejska 2030 to ramowy dokument kierunkowy rządu Rzeczypospolitej Polskiej, którego celem jest wspieranie zrównoważonego i spójnego rozwoju miast oraz ich obszarów funkcjonalnych. Choć dokument koncentruje się przede wszystkim na problematyce miejskiej, to w nowej perspektywie coraz większy nacisk kładzie się na współpracę funkcjonalną miast z otaczającymi je gminami wiejskimi i podmiejskimi. Kluczowe założenia KPM obejmują rozwój transportu zbiorowego, poprawę dostępności przestrzennej, integrację planowania przestrzennego z planowaniem mobilności, a także przeciwdziałanie suburbanizacji i wykluczeniu transportowemu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz, mimo że dotyczy gminy wiejsko-miejskiej, bardzo wyraźnie koresponduje z tymi kierunkami. Zawiera działania wzmacniające powiązania z większymi ośrodkami miejskimi (Rawicz-Leszno-Poznań), a także rozwiązania poprawiające integrację obszaru wiejskiego z częścią miejską gminy. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej oraz planowanie punktów przesiadkowych w lokalizacjach skoordynowanych z planami zagospodarowania przestrzennego sprzyjają tworzeniu bardziej uporządkowanego, spójnego i dostępnego układu mobilności.

Plan uwzględnia również konieczność ograniczenia dominacji samochodu w lokalnym systemie transportowym, czego wymaga KPM. Poprzez wprowadzenie rozwiązań ograniczających ruch w newralgicznych punktach (np. przy szkołach i centrach usługowych), promocję transportu zbiorowego i stworzenie dogodnych warunków dla rowerzystów i pieszych, PZMM Rawicza tworzy realne alternatywy dla codziennego korzystania

z samochodu. W efekcie wzmacniana jest jakość życia mieszkańców, ograniczana presja urbanistyczna, a przestrzeń publiczna staje się bardziej funkcjonalna i przyjazna.

KPM zwraca również uwagę na konieczność włączenia mieszkańców w procesy planistyczne i wzmacniania mechanizmów partycypacyjnych. PZMM Gminy Rawicz został opracowany z wykorzystaniem konsultacji społecznych i badań potrzeb transportowych lokalnej społeczności, co stanowi przykład dobrej praktyki w zakresie lokalnego wdrażania polityki miejskiej państwa. Takie podejście zwiększa efektywność planowanych działań oraz ich akceptację społeczną.

3. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju to szeroko zakrojony dokument strategiczny rządu RP, który wyznacza ramy dla długofalowego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski. Główne cele SOR obejmują wyrównywanie szans rozwojowych między regionami, rozwój innowacji, poprawę jakości usług publicznych oraz wspieranie transformacji energetycznej. W kontekście mobilności dokument kładzie szczególny nacisk na rozwój dostępności transportowej, walkę z wykluczeniem komunikacyjnym, poprawę efektywności energetycznej sektora transportowego oraz integrację przestrzenną i cyfrową gmin i regionów.

PZMM Gminy Rawicz doskonale wpisuje się w logikę SOR, traktując mobilność nie tylko jako usługę techniczną, ale jako podstawowe narzędzie wspierania rozwoju lokalnego. Działania zawarte w planie - w tym rozbudowa lokalnej infrastruktury drogowej i rowerowej, poprawa oferty transportu publicznego oraz zwiększenie dostępności mobilności w mniejszych miejscowościach - mają na celu wyrównanie szans w dostępie do rynku pracy, edukacji i usług. Dzięki temu dokument stanowi element większej układanki polityki terytorialnej państwa.

SOR akcentuje również potrzebę zielonej i cyfrowej transformacji sektora transportu. PZMM Rawicza zakłada działania takie jak: wdrażanie ITS, rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, stosowanie energooszczędnego oświetlenia czy planowanie zintegrowanych rozwiązań przestrzennych. Wszystkie te działania wspierają cele środowiskowe SOR, a jednocześnie budują lokalną zdolność do wdrażania innowacyjnych rozwiązań.

Plan nie pomija również aspektu wzmacniania kapitału instytucjonalnego - dzięki jego opracowaniu gmina rozwija kompetencje w zakresie planowania zintegrowanego, współpracy międzywydziałowej oraz strategicznego zarządzania rozwojem. Zgodnie z założeniami SOR, takie kompetencje są kluczowe dla skutecznego wdrażania polityk publicznych na poziomie lokalnym i regionalnym.

4. Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku (PEP2040)

Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku (PEP2040) to kluczowy dokument rządowy definiujący ramy krajowej transformacji energetycznej w kierunku zeroemisyjnej, nowoczesnej i odpornej gospodarki. Strategia ta, zatwierdzona przez Radę Ministrów, opiera się na trzech filarach: sprawiedliwej transformacji, budowie systemu zeroemisyjnego oraz poprawie jakości powietrza. W kontekście transportu szczególną rolę odgrywa postulat zwiększania efektywności energetycznej i promowania elektromobilności jako narzędzi ograniczających zużycie paliw kopalnych i emisję gazów cieplarnianych.

PZMM Gminy Rawicz wspiera realizację tych celów poprzez działania ukierunkowane na rozwój niskoemisyjnych form transportu. W planie przewidziano rozbudowę infrastruktury rowerowej, przystankowej i pieszej, modernizację oświetlenia ulicznego z wykorzystaniem energooszczędnych opraw LED oraz przygotowanie przestrzeni publicznych do obsługi pojazdów elektrycznych (np. miejsca pod przyszłe stacje ładowania). W dłuższej perspektywie planowane są także inwestycje w cyfryzację zarządzania ruchem (ITS), co pozwoli na ograniczenie kongestii i strat energetycznych w transporcie.

PEP2040 wskazuje również na konieczność dostosowania systemów transportowych do wyzwań środowiskowych i klimatycznych - m.in. poprzez rozwój transportu publicznego i promowanie integracji przestrzennej. PZMM Rawicza realizuje te kierunki, oferując mieszkańcom realną alternatywę dla korzystania z transportu indywidualnego, szczególnie na krótkich i średnich dystansach. Dokument wzmacnia również świadomość społeczną dotyczącą transformacji energetycznej - planowane kampanie informacyjne i działania edukacyjne pomagają budować poparcie dla zmian oraz przygotowują mieszkańców do aktywnego uczestnictwa w procesie zielonej transformacji.

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

KPEiK to dokument obowiązkowy dla wszystkich państw członkowskich UE, stanowiący podstawę krajowego wdrażania unijnego pakietu „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”. W odniesieniu do sektora transportu, KPEiK zakłada znaczące ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, wzrost udziału energii odnawialnej, poprawę efektywności energetycznej oraz rozwój zrównoważonych form mobilności w miastach i gminach.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miasta i Gminy Rawicz wpisuje się w te priorytety, oferując działania kompleksowe i systemowe. Obejmuje on zarówno inwestycje infrastrukturalne (ścieżki rowerowe, węzły przesiadkowe, poprawa dostępności transportu publicznego), jak i rozwiązania wspierające redukcję emisji (oświetlenie LED, rozwój elektromobilności). Ważnym elementem planu są również projekty „miękkie” - kampanie edukacyjne, działania

na rzecz zmiany nawyków mobilnościowych oraz wsparcie dla lokalnych inicjatyw z zakresu ekologii.

Zgodnie z KPEiK, gminy wiejskie i miejsko-wiejskie mają szczególną rolę w procesie przejścia na zieloną mobilność - poprzez tworzenie dostępnej infrastruktury, redukcję barier transportowych i eliminację wykluczenia komunikacyjnego. PZMM Miasta i Gminy Rawicz podejmuje to wyzwanie, zapewniając lepsze połączenia pomiędzy centrum gminy a jej sołectwami oraz integrując sieć mobilności z układem funkcjonalno-przestrzennym regionu. Plan ten nie tylko wspiera cele klimatyczne kraju, ale także odpowiada na lokalne potrzeby mieszkańców.

6. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Ustawa z 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych to podstawowy akt prawny określający zasady wspierania rozwoju pojazdów zeroemisyjnych i infrastruktury ich ładowania. Ustawa ustanawia m.in. obowiązki samorządów dotyczące tworzenia planów rozwoju elektromobilności, wprowadzania flot niskoemisyjnych, tworzenia stref czystego transportu oraz zapewnienia infrastruktury dla ładowania pojazdów elektrycznych.

PZMM Gminy Rawicz, choć dotyczy gminy bez obowiązku ustawowego tworzenia SCT, odpowiada na ducha ustawy, podejmując dobrowolnie działania wspierające transformację w kierunku elektromobilności. W planie znalazły się zapisy dotyczące budowy lokalnej infrastruktury ładowania, planowania parkingów przesiadkowych z możliwością ładowania e- rowerów i pojazdów elektrycznych, a także rozważenia elektromobilnych rozwiązań w komunikacji zbiorowej w przyszłości (np. mikrobusów elektrycznych).

Plan zakłada również działania informacyjno-edukacyjne - mające na celu zwiększenie akceptacji mieszkańców dla rozwiązań niskoemisyjnych i przygotowanie społeczności lokalnej do zmian legislacyjnych oraz technologicznych, które będą nieuchronnie postępować. W ten sposób PZMM Rawicza pełni funkcję nie tylko planistyczną, ale również przygotowawczą i adaptacyjną względem kierunków wskazanych w ustawie.

7. Krajowy Program Ochrony Powietrza (KPOP)

Krajowy Program Ochrony Powietrza to dokument strategiczny mający na celu poprawę jakości powietrza w Polsce, szczególnie w kontekście przekraczania dopuszczalnych norm zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym. Choć głównym źródłem zanieczyszczeń pozostaje sektor grzewczy, transport drogowy - zwłaszcza indywidualny - również odgrywa istotną rolę w generowaniu pyłów zawieszonych, tlenków azotu i innych substancji szkodliwych dla zdrowia.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz przyczynia się do realizacji założeń KPOP poprzez działania ukierunkowane na redukcję emisji transportowych. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej, tworzenie atrakcyjnych alternatyw dla samochodu, modernizacja przestrzeni publicznych i wprowadzenie systemów ITS - to tylko niektóre z inicjatyw wpisanych w strategię poprawy jakości powietrza. Dodatkowo plan przewiduje działania promujące świadome wybory transportowe - np. kampanie informacyjne na temat wpływu różnych środków transportu na zdrowie i środowisko.

KPOP kładzie również nacisk na współpracę międzysektorową i integrację działań lokalnych z krajowymi programami ochrony środowiska. PZMM Miasta i Gminy Rawicz został opracowany w ścisłej współpracy z jednostkami odpowiedzialnymi za politykę przestrzenną, środowiskową i edukacyjną, co wzmacnia jego skuteczność jako narzędzia ograniczania zanieczyszczeń i promowania czystszej, bardziej zrównoważonego środowiska życia.

8. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR)

KSRR 2030 to dokument wyznaczający kierunki rozwoju terytorialnego Polski, ze szczególnym uwzględnieniem spójności terytorialnej i przeciwdziałania peryferyzacji. Strategia wskazuje mobilność jako jeden z kluczowych czynników integracji przestrzennej, dostępności usług publicznych oraz aktywizacji społecznej i gospodarczej regionów słabiej rozwiniętych.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz jako dokument o silnym wymiarze terytorialnym, jest doskonałym narzędziem realizacji założeń KSRR. Poprzez zrównoważony rozwój sieci transportowej, integrację planowania przestrzennego z mobilnością oraz tworzenie systemów wspierających funkcjonalne powiązania z sąsiednimi gminami i miastami, plan ten przyczynia się do wyrównywania szans rozwojowych i wzmacniania lokalnych potencjałów.

9. Krajowa Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2030 (BRD 2030)

Dokument ten wyznacza cel „wizji zero” - czyli całkowitej eliminacji ofiar śmiertelnych i ciężkich obrażeń w wypadkach drogowych. BRD 2030 podkreśla rolę lokalnych działań w poprawie infrastruktury, organizacji ruchu, edukacji i egzekwowania przepisów.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz wpisuje się w tę strategię poprzez planowanie bezpiecznych przejść dla pieszych, modernizację przystanków, działania ograniczające prędkość w rejonach wrażliwych (szkoły, osiedla), a także wdrożenie systemów monitoringu i informacji pasażerskiej. Edukacja użytkowników dróg oraz kampanie promujące bezpieczne formy mobilności są także częścią strategii PZMM.

Poziom regionalny:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy i Miasta Rawicz powstał jako dokument odpowiadający na realne potrzeby mieszkańców - zarówno miasta, jak i sołectw - ale również jako spójny komponent wielkopolskiej polityki regionalnej. Stanowi narzędzie wdrażania celów rozwojowych województwa w wymiarze lokalnym, uwzględniając zarówno kierunki strategiczne, jak i założenia planistyczne, programowe i operacyjne. PZMM Rawicza nie tylko pozwala planować lokalne inwestycje i działania, lecz także przekłada założenia regionalne na praktykę codziennego życia społeczności lokalnej, odczuwalną na poziomie przystanku, ścieżki, chodnika czy skrzyżowania.

W szczególności, dokument ten koresponduje z poniższymi czterema kluczowymi instrumentami polityki regionalnej:

1. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030 (SRWW 2030)

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku to podstawowy dokument kierunkowy samorządu województwa, stanowiący punkt odniesienia dla polityk lokalnych. Jego wizja zakłada rozwój Wielkopolski jako regionu spójnego, nowoczesnego, odpornego, zrównoważonego i otwartego, który dąży do równoczesnego wzmacniania potencjałów rozwojowych oraz niwelowania barier i nierówności przestrzennych. Mobilność - zarówno jako dostępność przestrzenna, jak i jako czynnik ekologicznej i społecznej transformacji - odgrywa w SRWW rolę przekrojową, wspierając cele gospodarcze, społeczne, środowiskowe i instytucjonalne.

PZMM Gminy Rawicz wpisuje się w założenia SRWW 2030 przede wszystkim w kontekście trzech z czterech celów strategicznych tej strategii:

- **Cel strategiczny 2:** Rozwój społeczny Wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu - Plan wspiera poprawę jakości życia mieszkańców dzięki zapewnieniu równego dostępu do mobilności, niezależnie od wieku, sprawności, lokalizacji czy dochodów. Działania takie jak wzmocnienie roli transportu publicznego, rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej i promowanie kultury mobilności odpowiadają na cele operacyjne 2.2 (przeciwdziałanie marginalizacji i wykluczeniom) oraz 2.3 (rozwój kapitału społecznego i kulturowego regionu).
- **Cel strategiczny 3:** Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski - PZMM Rawicz bezpośrednio realizuje ten cel poprzez działania służące poprawie dostępności komunikacyjnej (cel operacyjny 3.1), ograniczeniu emisji transportowych, poprawie efektywności energetycznej (cel 3.3) oraz dbałości o ochronę krajobrazu i ładu przestrzennego (np. poprzez lokalizowanie inwestycji z uwzględnieniem zasad łagodzenia presji infrastrukturalnej na środowisko - cel 3.2).
- **Cel strategiczny 4:** Wzrost skuteczności wielkopolskich instytucji i sprawności zarządzania regionem - poprzez wdrożenie inteligentnych systemów transportowych,

mechanizmów zarządzania ruchem, cyfrowych narzędzi informacji pasażerskiej oraz partycypacyjnego podejścia do planowania mobilności, plan Rawicza wspiera rozwój nowoczesnych usług publicznych i wzmacnia zdolności zarządcze administracji lokalnej (cele operacyjne 4.1 i 4.2).

Dodatkowo, PZMM Rawicz wpisuje się w szereg kluczowych wyzwań rozwojowych województwa, wskazanych w SRWW 2030:

- **Wyzwanie 5:** Poprawa warunków życia z poszanowaniem środowiska przyrodniczego - poprzez rozwój zielonej i bezpiecznej infrastruktury mobilności.
- **Wyzwanie 6:** Przeciwdziałanie i adaptacja do zmian klimatu - dzięki inwestycjom w transport niskoemisyjny, ITS i redukcję kongestii.
- **Wyzwanie 7:** Przeciwdziałanie i zmniejszenie nierówności terytorialnych - dzięki zwiększeniu dostępności komunikacyjnej peryferyjnych części gminy.
- **Wyzwanie 8:** Zwiększenie efektywności zarządzania regionem - przez wdrożenie narzędzi cyfrowych i systemowego podejścia do mobilności.

PZMM Miasta i Gminy Rawicz nie tylko odczytuje te cele i wyzwania, ale przekłada je na realne działania i inwestycje. Plan pozwala tworzyć funkcjonalne powiązania między Rawiczem a regionem (np. węzły przesiadkowe, trasy rowerowe do sąsiednich gmin), zwiększa spójność terytorialną (np. poprzez poprawę dostępu z miejscowości oddalonych jak Izbice czy Słupia Kapitulna), a także wspiera działania prośrodowiskowe i społeczne (np. rozwój elektromobilności i kampanii edukacyjnych).

W rezultacie PZMM Gminy Rawicz staje się dokumentem operacyjnym nie tylko w skali gminnej, ale i regionalnej - lokalnym narzędziem wdrażania Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030, odpowiadającym na jej cele zarówno w ujęciu infrastrukturalnym, społecznym, jak i środowiskowym.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW)

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW) to dokument wyznaczający długoterminowe ramy dla ładu przestrzennego w regionie. Jego celem jest nie tylko planowanie układu osadniczego czy infrastruktury, ale przede wszystkim zapewnienie równowagi między rozwojem funkcjonalnym a ochroną środowiska i dziedzictwa krajobrazowego. PZPWW szczególny nacisk kładzie na tworzenie zintegrowanej sieci transportowej, ograniczanie rozlewania się zabudowy, wzmacnianie dostępności terenów peryferyjnych oraz przeciwdziałanie nadmiernej presji inwestycyjnej na obszary przyrodniczo cenne.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Rawicz wpisuje się bezpośrednio w te cele jako lokalne narzędzie porządkowania struktury mobilności w powiązaniu z ładem

przestrzennym. Poprzez planowanie infrastruktury w zgodzie z dokumentami planistycznymi (w tym miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego), PZMM:

- eliminuje konflikty lokalizacyjne, np. unika trasowania inwestycji przez obszary o wysokim wskaźniku bioróżnorodności,
- wzmacnia funkcje lokalnych ośrodków usługowych, np. poprzez powiązanie węzłów przesiadkowych z centrami osiedli lub wsi (Rawicz, Sarnowa, Zielona Wieś),
- ułatwia dostęp do funkcji metropolitalnych i regionalnych, tworząc logiczne powiązania między gminą a Leszmem, Krotoszynem, a także aglomeracją poznańską.

Co więcej, PZMM uwzględnia w planowaniu tras pieszo-rowerowych nie tylko aspekt dostępności funkcjonalnej, ale również walory krajobrazowe. Przykładowo: planowana trasa rowerowa wzdłuż drogi S5, poza funkcją komunikacyjną, ma również walor rekreacyjno-krajoznawczy, ponieważ przebiega przez tereny rolnicze, z widokiem na rawicki krajobraz nizinny. Dzięki temu infrastruktura mobilności staje się także narzędziem promocji lokalnej tożsamości przestrzennej i estetyki krajobrazu kulturowego.

PZMM Rawicz jako dokument przekrojowy, nie ogranicza się do projektów liniowych - uwzględnia także strukturę przestrzenną węzłów, stref, placów, parkingów, a więc takich elementów, które wpływają bezpośrednio na jakość przestrzeni publicznej. To podejście idealnie koresponduje z PZPWW, które podkreśla rolę zrównoważonego wykorzystania przestrzeni jako warunku efektywnego zarządzania województwem i przeciwdziałania chaosowi przestrzennemu.

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

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 to kluczowy instrument realizacji polityki spójności w wymiarze regionalnym. W programie tym przewidziano znaczące środki finansowe na cele związane z mobilnością, w tym:

- modernizację i rozwój transportu zbiorowego,
- wsparcie dla elektromobilności,
- rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej,
- wdrażanie rozwiązań cyfrowych w obszarze mobilności (ITS, zarządzanie ruchem),
- poprawę bezpieczeństwa i dostępności transportowej.

PZMM Gminy Rawicz został stworzony z pełną świadomością priorytetów FEW, co czyni go dokumentem:

- **strategicznym** - identyfikuje potrzeby mieszkańców i kierunki interwencji,
- **operacyjnym** - zawiera konkretne propozycje projektów (np. zakup niskoemisyjnych autobusów, przebudowa skrzyżowań, ITS),
- **gotowym do wdrożenia** - wskazuje potencjalne źródła finansowania oraz mierzalne efekty (wskaźniki emisji, długości ścieżek, liczby przystanków itd.).

Dzięki temu Gmina Rawicz dysponuje narzędziem, które umożliwia jej skuteczne aplikowanie o środki z FEW - zarówno w konkursach skierowanych do jednostek samorządu terytorialnego, jak i w partnerstwach z innymi gminami (np. w ramach projektów ponadlokalnych, subregionalnych, stowarzyszeń samorządowych).

Istotnym elementem FEW jest także komponent miękkiej - edukacja, zarządzanie mobilnością, promocja postaw proekologicznych. Plan Rawicza uwzględnia ten aspekt poprzez zaplanowanie:

- kampanii na rzecz aktywnej mobilności,
- programów bezpieczeństwa ruchu drogowego (szczególnie wśród dzieci i seniorów),
- działań informacyjnych o korzyściach z transportu współdzielonego i publicznego.

W efekcie PZMM działa jako kompletny zestaw projektów i polityk, który nie tylko umożliwia absorpcję funduszy, ale też gwarantuje trwałość efektów rozwojowych - zarówno infrastrukturalnych, jak i społecznych.

4. Plan Transportowy Województwa Wielkopolskiego

Plan Transportowy Województwa Wielkopolskiego to dokument określający wizję funkcjonowania regionalnego systemu transportowego, obejmującego transport drogowy, kolejowy, rowerowy i publiczny. Celem dokumentu jest wzmocnienie dostępności i integracji sieci transportowej, poprawa bezpieczeństwa, cyfryzacja usług transportowych oraz zapewnienie mieszkańcom równego dostępu do mobilności - niezależnie od ich lokalizacji.

PZMM Rawicza przekłada te cele na praktykę lokalną - plan:

- rozwija zintegrowane systemy transportowe, łącząc komunikację zbiorową z ruchem pieszym, rowerowym i samochodowym,
- wzmacnia transport publiczny jako realną alternatywę - nowoczesne autobusy, poprawa oferty przystankowej, rozwój P&R i B&R,
- zapewnia interoperacyjność usług - w tym cyfrowych narzędzi dla pasażera (planowanie podróży, informacje o kursach, e-bilety),
- wspiera tzw. transport na żądanie i systemy elastyczne w mniejszych miejscowościach (co odpowiada na potrzeby sołectw o niskiej gęstości zaludnienia),
- włącza mobilność w całość usług publicznych, np. poprzez poprawę dostępności do szkół, przychodni, urzędów i obiektów sportowo-rekreacyjnych.

W kontekście Planu Transportowego WW, PZMM Rawicz spełnia rolę pomostu między poziomem regionalnym a lokalnym. Jest to dokument, który:

- urealnia cele województwa w warunkach miasta powiatowego i otaczających je wsi,
- odpowiada na wyzwania integracji międzygałęziowej (kolej, autobus, rower),
- wspiera budowę sieci powiązań między gminami (Rawicz-Bojanowo, Rawicz-Pakosław, Rawicz-Miejska Górka).

PZMM nie tylko realizuje cele Planu Transportowego, ale też tworzy przestrzeń do jego lokalnej adaptacji. Pokazuje, jak w warunkach gminy miejsko-wiejskiej można wdrażać politykę opartą na nowoczesności, dostępności, bezpieczeństwie i środowiskowej odpowiedzialności.

PZMM Rawicz to dokument, który spina poziom lokalny z regionalnym, pozwalając gminie nie tylko skutecznie planować rozwój mobilności, ale też aktywnie włączać się w realizację polityk regionalnych. Poprzez silne powiązanie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2030, Planem Zagospodarowania Przestrzennego, Funduszami Europejskimi 2021-2027 oraz Planem Transportowym WW, plan staje się narzędziem nie tylko wdrożenia, ale i współtworzenia regionu dostępnego, zielonego, spójnego i zintegrowanego.

Dzięki temu Rawicz może nie tylko odpowiadać na własne potrzeby, ale też wzmacniać swoją rolę jako aktywnego partnera regionalnego - gminy, która nie czeka biernie na wsparcie z zewnątrz, ale sama tworzy nowoczesny model mobilności wpisujący się w cele Wielkopolski 2030.

Poziom lokalny:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz jest nie tylko dokumentem operacyjnym odpowiadającym na aktualne potrzeby transportowe mieszkańców, ale przede wszystkim instrumentem realizacji wizji i celów rozwojowych Gminy Rawicz, określonych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy Rawicz na lata 2021-2027. Oba dokumenty wzajemnie się uzupełniają, tworząc spójną i komplementarną strukturę planowania lokalnego, w której mobilność traktowana jest jako jeden z fundamentów jakości życia, rozwoju przestrzennego, integracji społecznej oraz zielonej transformacji.

Wspólna wizja i spójność celów

Wizja zawarta w Strategii zakłada, że miasto i gmina Rawicz mają być liderem wśród średnich samorządów w południowej Wielkopolsce, cechującym się ponadprzeciętnym poziomem życia mieszkańców oraz silnie rozwiniętą gospodarką lokalną. PZMM Rawicz wpisuje się w tę wizję, traktując mobilność jako podstawową usługę publiczną, która umożliwia mieszkańcom równy i godny dostęp do pracy, edukacji, ochrony zdrowia, rekreacji i kultury - niezależnie od miejsca zamieszkania, wieku czy sytuacji materialnej.

Plan przekłada główne cele strategii rozwoju gminy - w szczególności:

- Cel 1: Funkcjonalna, zrównoważona i przyjazna przestrzeń do życia, nauki, pracy i wypoczynku,
- Cel 2: Rozwinięta i stabilna gospodarka Gminy,

na konkretne interwencje mobilnościowe, zarówno w warstwie infrastrukturalnej (drogi, chodniki, ścieżki, przystanki), jak i organizacyjnej (integracja transportu, ITS, mobilność aktywna) oraz społecznej (kampanie, bezpieczeństwo, partycypacja).

Współzależność celów strategicznych

Cel 1.1 - Sprawny system drogowy i komunikacyjny

To bezpośredni punkt styku PZMM z lokalną strategią. Zawarte w strategii projekty, takie jak:

- przebudowa ulic miejskich,
 - rozbudowa dróg wiejskich,
 - budowa ścieżek rowerowych i chodników we wsiach i w Rawiczu,
 - modernizacja przystanków oraz poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu w centrum,
- znajdują w PZMM rozwinięcie jako kluczowe elementy celu 1 (dostępność), celu 2 (integracja środków transportu) i celu 4 (bezpieczeństwo). Plan dostarcza tym projektom szerszego uzasadnienia oraz integruje je w ramy regionalnych i unijnych kierunków działania.

Cel 1.2 - Czyste środowisko

PZMM Rawicz przyczynia się do realizacji projektów środowiskowych Strategii, takich jak:

- walka z niską emisją (np. poprzez elektromobilność i transport zbiorowy),
- rozwój oświetlenia LED i ITS,
- promowanie transportu rowerowego jako alternatywy dla aut spalinowych,
- poprawa warunków dla mobilności pieszej w centrum.

Plan stawia na interwencje systemowe - integrację ekologicznych środków transportu z przestrzenią i technologią, co odpowiada celowi 3 PZMM („ograniczenie wpływu transportu na środowisko”).

Rozwój i modernizacja komunikacji zbiorowej i rowerowej jako alternatywy dla transportu indywidualnego wynika z Planu Adaptacji do zmian klimatu dla miasta Rawicz. Dokument ten nawiązuje również do technicznych rozwiązań, które powinny być brane pod uwagę w projektowaniu infrastruktury na rzecz mobilności miejskiej:

- modernizacja nawierzchni i sieci drogowych z uwzględnieniem odporności na nawalne deszcze i upały,
- wdrażanie systemów odwodnień i retencji przy ciągach komunikacyjnych, zwłaszcza w strefach centrum i osiedli wielorodzinnych,
- tworzenie stref niskoemisyjnych i OZE dla transportu (np. ładowarki dla e-rowerów i e-busów),
- zielone przystanki, paczkomaty, dachy i fasady - redukcja efektu miejskiej wyspy ciepła i poprawa komfortu pieszych i rowerzystów,

- Bioretencyjne wyspy uliczne, skrzynki rozsączające i ogrody deszczowe - wspierające retencję wód opadowych przy trasach rowerowych i parkingach P&R,
- Kampanie edukacyjne na temat wpływu mobilności na klimat.

Cel 1.3 - Funkcjonalna przestrzeń publiczna

PZMM wspiera działania z zakresu rewitalizacji (np. reorganizacja ruchu w centrum), wdrażania polityki krajobrazowej (strefy Tempo 30, zielone przystanki), projektowania infrastruktury w oparciu o zasady dostępności i estetyki. Przestrzeń przestaje być jedynie miejscem przemieszczania się - staje się pełnoprawną częścią życia społecznego.

Cel 1.5 i 1.6 - Nowoczesna edukacja oraz atrakcyjna oferta kultury i rozrywki

Dzięki poprawie dostępności przestrzennej i bezpiecznych ciągów pieszko-rowerowych, PZMM wspiera dostęp dzieci i młodzieży do edukacji oraz mieszkańców - do wydarzeń kulturalnych i infrastruktury społecznej. Bezpieczeństwo na dojazdach do szkół, modernizacja przystanków, a także działania informacyjno-edukacyjne planowane w ramach PZMM, wspierają funkcje integracyjne i kulturotwórcze Gminy.

Cel 2 - Rozwinięta i stabilna gospodarka Gminy

Mobilność to nie tylko dostępność - to także warunek rozwoju lokalnej przedsiębiorczości i rynku pracy. PZMM wspiera:

- dojazdy pracowników do zakładów w strefie przemysłowej,
- dostęp klientów do usług w Rawiczu i jego otoczeniu,
- eliminację barier w ruchu dla dostawców i inwestorów (np. ronda, układ drogowy, parkingi).

Zrównoważony system transportowy wzmacnia również atrakcyjność inwestycyjną Gminy - zwłaszcza w obszarze logistyki, mobilności last-mile oraz ekologicznego przemieszczania się. Zbieżność wartości, celów i horyzontu czasowego.

PZMM Gminy Rawicz nie jest dokumentem autonomicznym - jest realnym i funkcjonalnym rozwinięciem Strategii Rozwoju Gminy Rawicz, które pozwala zrealizować jej zapisy w obszarze mobilności. Stanowi pomost pomiędzy planowaniem strategicznym a operacyjnym, przekształcając cele strategiczne w konkretne interwencje, projekty i działania, gotowe do wdrożenia.

Dzięki temu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej:

- materializuje wizję gminy Rawicz jako lidera jakości życia w południowej Wielkopolsce,
- integruje mieszkańców z przestrzenią i usługami publicznymi,
- wzmacnia atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną gminy,

- oraz czyni mobilność jednym z głównych filarów rozwoju lokalnego w duchu spójności, odpowiedzialności i nowoczesności.

Podsumowanie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz został osadzony w szerokim kontekście polityk publicznych, odpowiadając na cele i wytyczne strategiczne formułowane na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym. Jego założenia są w pełni zgodne z kierunkiem współczesnych transformacji - społecznych, klimatycznych, przestrzennych i technologicznych - których wspólnym mianownikiem jest dążenie do tworzenia dostępnych, bezpiecznych, zintegrowanych i ekologicznych systemów mobilności.

PZMM Rawicz czerpie ze wspólnych fundamentów strategii rozwoju, polityki transportowej, energetycznej i środowiskowej, w których mobilność nie jest celem sama w sobie, lecz narzędziem poprawy jakości życia, budowania równości społecznej, wzmacniania spójności terytorialnej oraz przeciwdziałania zmianom klimatu. Plan wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju, rozwijając mobilność publiczną i aktywną, wspierając elektromobilność, ograniczając emisję i zużycie energii, a także integrując transport z planowaniem przestrzennym, cyfryzacją usług i edukacją obywatelską.

Dzięki zastosowaniu rozwiązań rekomendowanych przez instytucje europejskie i krajowe - takich jak inteligentne systemy zarządzania ruchem, infrastruktura P&R, zielone przystanki, strefy uspokojonego ruchu czy transport na żądanie - plan przekłada wysokopoziomowe cele strategiczne na konkretne, lokalne działania wdrożeniowe. Uwzględnia jednocześnie wymogi ustawowe, dyrektywy środowiskowe, standardy planowania przestrzennego i kierunki finansowania, tworząc dokument gotowy zarówno do realizacji, jak i do pozyskiwania środków zewnętrznych.

Plan mobilności Rawicza wspiera i rozwija zapisy istniejących strategii - od Agendy 2030 i Europejskiego Zielonego Ładu, przez krajowe programy energetyczno-klimatyczne i transportowe, po Strategię Rozwoju Gminy Rawicz. Wszystkie te dokumenty łączy jedno: przekonanie, że mobilność przyszłości musi być bardziej sprawiedliwa, bezpieczna i niskoemisyjna. PZMM stanowi ich lokalne urzeczywistnienie - nie tylko odpowiadając na obowiązujące kierunki rozwoju, lecz także nadając im konkretne formy w przestrzeni miasta, osiedli i sołectw.

Dzięki temu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej staje się nie tylko spójnym elementem systemu planowania strategicznego, ale również realnym narzędziem zmiany. To dokument, który łączy poziomy i perspektywy, integruje potrzeby

mieszkańców z celami wspólnotowymi i środowiskowymi, oraz pozwala Gminie Rawicz działać odważnie, odpowiedzialnie i z myślą o przyszłości.

2. Diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego

2.1. Podstawowe dane o obszarze funkcjonalnym

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

Rawicz leży w południowo-zachodniej części Wielkopolski. Gmina bardzo dobrze wpisuje się w główne arterie komunikacyjne kraju. W gminie Rawicz krzyżują się S5 z DK 36. Patrząc globalnie, teren gminy znajduje się w strefie oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 6 (Rysunek 1.).

Rysunek 1. Położenie gminy Rawicz w różnych kontekstach geograficznych

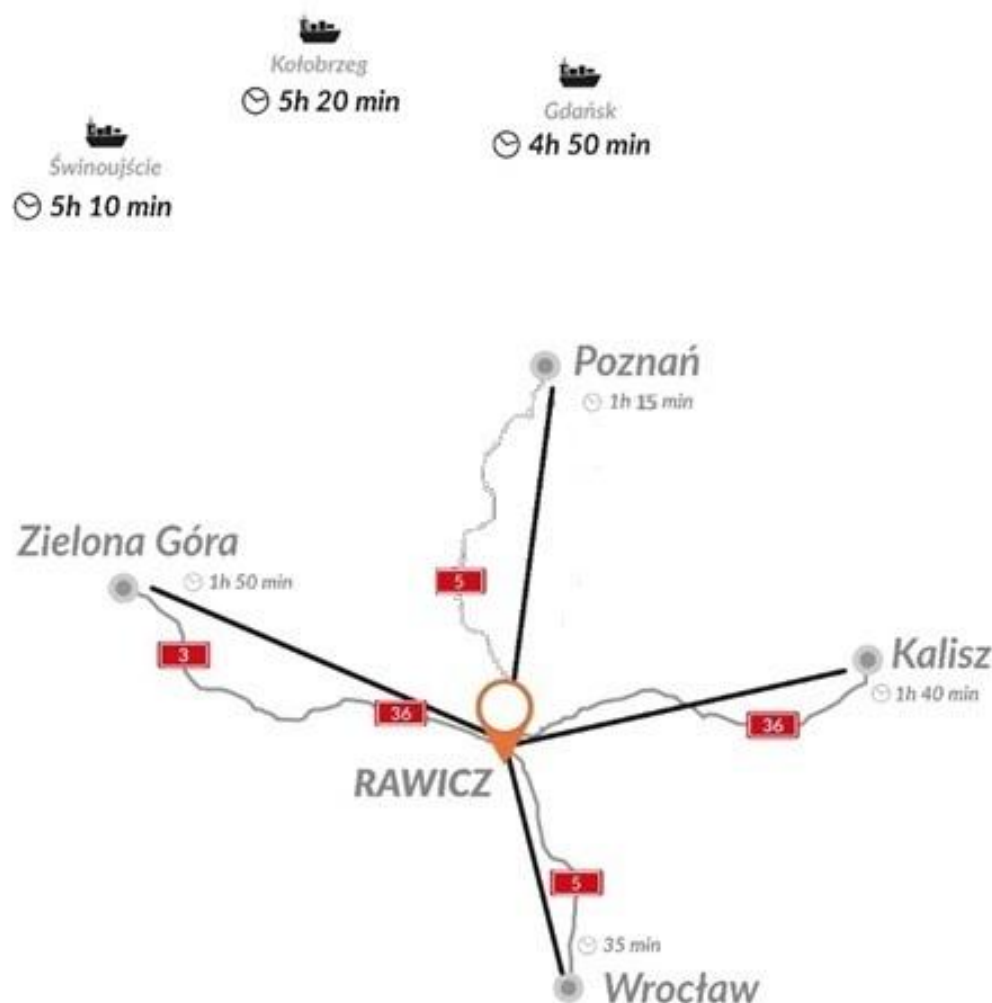


Źródło: <https://rawicz.pl/miasto-i-gmina/o-rawiczu/polozenie-geograficzne>, 2025

Rawicz usytuowany jest w centralnym punkcie w odniesieniu do Berlina, Pragi i Warszawy. Do wszystkich trzech stolic mamy około 300 km. Najbliższym przejściem granicznym z Niemcami jest Zgorzelec - 160 km, natomiast na południu z Czechami przejście w Kudowie Zdrój - 200 km. Rawicz posiada bezpośrednie połączenie kolejowe z Wrocławiem i Poznaniem.

Gmina znajduje się na pograniczu dwóch województw, co sprawia, że nawiązuje dobre powiązania z dwoma dużymi aglomeracjami regiony wielkopolskiego i dolnośląskiego, a do Wrocławia jest bliżej niż do Poznania (Rysunek 2.)

Rysunek 2. Gmina Rawicz w kontekście relacji z dużymi miastami w Polsce



Źródło: <https://rawicz.pl/biznes/invest-in-rawicz/o-rawiczu>, 2025

2.2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza

Miasto i Gmina Rawicz to dynamicznie rozwijający się ośrodek miejsko-wiejski w południowej części województwa wielkopolskiego, położony na ważnym skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych, łączących Dolny Śląsk z Wielkopolską. Bliskość drogi ekspresowej S5, linii kolejowej E59 (Poznań-Wrocław) oraz dostęp do regionalnych lotnisk i centrów metropolitalnych (Wrocław, Poznań) tworzą z Rawicza dogodny punkt wymiany gospodarczej, handlowej i społecznej. Korzystne położenie czyni gminę atrakcyjną zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów.

Gmina liczy blisko 29 tys. mieszkańców, z czego około 18,5 tys. zamieszkuje miasto Rawicz, a pozostała część - 22 sołectwa o zróżnicowanym profilu osadniczym. Struktura

demograficzna gminy ma charakter względnie stabilny - obserwuje się dodatnie saldo migracji, co wskazuje na rosnącą atrakcyjność osiedleńczą, szczególnie wśród młodych rodzin oraz osób powracających z większych ośrodków. Gmina Rawicz jest postrzegana jako miejsce sprzyjające spokojnemu życiu, z dobrze rozwiniętą infrastrukturą edukacyjną, zdrowotną i rekreacyjną, a jednocześnie z dostępem do rynku pracy o ponadlokalnym charakterze.

Spółeczeństwo gminy charakteryzuje się silnym zakorzenieniem lokalnym i wysokim poziomem aktywności obywatelskiej. Rozbudowana sieć organizacji społecznych, sportowych i kulturalnych wzmacnia więzi społeczne i tworzy poczucie tożsamości mieszkańców. Centrum Usług Społecznych, liczne programy integracyjne, działania wspierające seniorów i osoby z niepełnosprawnościami oraz aktywna współpraca z organizacjami pozarządowymi stanowią ważny filar lokalnej polityki społecznej. Oferta edukacyjna - zarówno w szkołach miejskich, jak i wiejskich - jest nowoczesna i oparta na dobrze rozwiniętej infrastrukturze, wspieranej projektami edukacyjnymi i programami wyrównywania szans.

Gospodarka Gminy Rawicz opiera się na silnie zróżnicowanej strukturze branżowej. Wiodącymi sektorami są przemysł przetwórczy - w tym metalowy, drzewny, spożywczy i chemiczny - a także usługi, zwłaszcza z zakresu finansów, logistyki i handlu. Gmina pielęgnuje tradycje przemysłowe - od dawnego centrum sukienniczego i wędliniarskiego, przez słynną fabrykę cygar, aż po dzisiejsze nowoczesne zakłady produkcyjne funkcjonujące w strefach gospodarczych Rawicza. Znajduje się tu również wiele firm rodzinnych i średnich przedsiębiorstw, które ściśle współpracują z lokalnymi instytucjami samorządowymi i biznesowymi, m.in. w ramach Rawickiej Rady Przedsiębiorczości.

Rawicz aktywnie wspiera rozwój przedsiębiorczości poprzez stabilne otoczenie regulacyjne, ulgowy system podatkowy oraz indywidualne podejście do inwestorów - zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Ponad 280 ha terenów inwestycyjnych z uchwalonymi planami miejscowymi oraz szybka obsługa administracyjna (m.in. poprzez Biuro Obsługi Inwestora i Przedsiębiorcy) czynią z Rawicza jedno z najatrakcyjniejszych miejsc do prowadzenia działalności gospodarczej w południowej Wielkopolsce.

Struktura społeczno-gospodarcza gminy jest także silnie powiązana z otaczającym środowiskiem - z jednej strony poprzez tradycje rolnicze i wysoką kulturę agrarną w wielu wsiach, z drugiej zaś przez wzrastające znaczenie ekologicznych standardów w gospodarce lokalnej. Rawicz inwestuje w gospodarkę niskoemisyjną, transport publiczny i odnawialne źródła energii. Lokalna polityka rozwoju łączy cele społeczne, gospodarcze i środowiskowe,

tworząc przestrzeń równowagi między nowoczesnością a dziedzictwem - zarówno materialnym, jak i społecznym.

Demografia

Liczba mieszkańców miasta i gminy Rawicz na dzień 31.12.2024 wynosiła 28.866 osób, w tym 28.509 osób zameldowanych na stałe i 357 tymczasowo (Tabela 1.).

Tabela 1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców (stan na 31.12.2024 roku)

LP	MIEJSCOWOŚĆ	Mieszkańcy stali	Mieszkańcy tymczasowi	OGÓŁEM
1	Dąbrówka (osada)	154	154	154
2	Dębno Polskie (wieś)	1190	4	1194
3	Folwark (wieś)	332	1	333
4	Izbice (wieś)	394	1	395
5	Kąty (wieś)	116	1	117
6	Konarzewo (osada)	74	0	74
7	Krystynki (osada)	2	0	2
8	Łaszczyn (wieś)	497	20	517
9	Łąka (wieś)	130	0	130
10	Mastowo (wieś)	1598	31	1629
11	Rawicz	0	2	2
12	Rawicz (miasto)	18271	220	18491
13	Sarnówka (wieś)	243	5	248
14	Sierakowo (wieś)	1568	31	1599
15	Słupia Kapitulna (wieś)	869	2	871
16	Stwolno (wieś)	193	0	193
17	Szymanowo (wieś)	831	14	845
18	Ugoda	223	0	223
19	Warszewko (osada)	9	0	9
20	Wydawy (wieś)	340	0	340
21	Załęcze (wieś)	126	1	127
22	Zawady (wieś)	224	0	224
23	Zielona Wieś (wieś)	490	8	498
24	Żołędnica (wieś)	381	5	386
25	Żylice (wieś)	208	11	219
	OGÓŁEM:	28509	357	28866

Źródło: dane Gminy Rawicz, 2025

Miasto i Gmina Rawicz liczy obecnie 28 866 mieszkańców - z czego 18 271 osób zameldowanych jest w mieście Rawicz, a 10 595 na terenach wiejskich. W strukturze osadniczej gminy wyraźnie wyróżniają się niektóre wsie o charakterze większych ośrodków lokalnych, takie jak: Sierakowo (1 599 mieszkańców), Mastowo (1 629), Zielona Wieś (493), Słupia Kapitulna (871), Szymanowo (704) czy Dębno Polskie (407). W pozostałych sołectwach

liczba ludności jest niższa i bardziej rozproszona, co wiąże się z odmiennym profilem potrzeb komunikacyjnych, infrastrukturalnych i społecznych.

Podstawowe dane demograficzne (w ujęciu statystyki publicznej) prezentuje Tabela 2.

Tabela 2. Podstawowe dane demograficzne dla miasta i gminy Rawicz pomiędzy 2014 i 2023 rokiem

Kategoria	2014	2023	Zmiana
Liczba ludności w dniu 31 grudnia	30.200	29.928	-272 osoby
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	4.917	4.776	-141 osób
Ludność w wieku produkcyjnym	19.778	18.376	-1.402 osoby
Ludność w wieku poprodukcyjnym	5.505	6.776	+1.271 osób
Odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym	19,3	19,5	+0,2 p.p.
Odsetek osób w wieku produkcyjnym	62,5	57,8	-4,7 p.p.
Odsetek osób w wieku poprodukcyjnym	18,2	22,6	+4,4 p.p.
Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej	14,3	19,4	+5,1 p.p.
Przyrost naturalny na 1000 ludności	0,93	-3,80	-0,88 średnio w latach 2014-2023
Saldo migracji ogółem	-34	15	+69 osób w latach 2014-2023

Źródło: dane GUS, Bank Danych Lokalnych, 2025

Mimo relatywnej stabilności ogólnej liczby mieszkańców, gmina Rawicz notuje ujemny przyrost naturalny, co odzwierciedla ogólnokrajowy trend demograficzny. W latach 2020-2023 wskaźnik przyrostu naturalnego systematycznie utrzymywał się poniżej zera, osiągając w 2023 roku wartość -3,8‰ mieszkańców, przechodząc w ujemne stany w 2019 roku. Tendencja ta wskazuje na postępujący proces starzenia się społeczeństwa, któremu towarzyszy wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym. Jednocześnie obserwowany napływ mieszkańców z innych obszarów - szczególnie z sąsiednich gmin i większych miast - częściowo łagodzi skutki zmian demograficznych, wspierając utrzymanie potencjału ludnościowego i równowagi strukturalnej. W długoterminowej perspektywie będzie jednak konieczne dostosowywanie polityk publicznych - w tym mobilności - do zmieniającej się struktury wiekowej i przestrzennej mieszkańców.

Mieszkańcy Rawicza charakteryzują się wysokim poziomem aktywności społecznej i lokalnym zakorzenieniem. Widoczna jest mobilność społeczna, objawiająca się zarówno dojazdami do pracy i szkół w Lesznie, Wrocławiu czy Poznaniu, jak i coraz częstszymi powrotami mieszkańców z dużych miast do Rawicza. Gmina staje się coraz bardziej atrakcyjna dla rodzin z dziećmi i osób poszukujących spokojniejszych warunków życia z zachowaniem dobrej dostępności usług publicznych, edukacyjnych i komunikacyjnych.

Gmina charakteryzuje się również korzystną sytuacją na rynku pracy - wysoka aktywność lokalnych przedsiębiorców, dynamicznie rozwijające się firmy przemysłowe i usługowe oraz dostępność terenów inwestycyjnych sprzyjają tworzeniu stabilnych miejsc zatrudnienia. W połączeniu z relatywnie niskim poziomem bezrobocia i dobrą dostępnością szkolnictwa, Rawicz może być postrzegany jako przestrzeń o rosnącym potencjale demograficznym i wysokiej jakości życia.

Tendencje migracyjne i demograficzne, w połączeniu z przewidywanym rozwojem przestrzennym i gospodarczym gminy, stawiają przed samorządem nowe wyzwania w zakresie planowania mobilności - w szczególności w kontekście zapewnienia równych szans dostępu do usług i infrastruktury dla mieszkańców terenów wiejskich oraz seniorów. Te potrzeby są bezpośrednio adresowane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta i Gminy Rawicz.

Podmioty gospodarcze i rynek pracy

Rawicz jest naturalnym lokalnym centrum przemysłowo-usługowym o bardzo korzystnym położeniu przy drodze ekspresowej S5. Historycznie miasto znane było z rzemiosła (sukiennictwo, masarnie) i przemysłu tytoniowego, a współcześnie dominują tu zróżnicowane branże przemysłowe. Główne sektory gospodarki gminy Rawicz to m.in.:

- **Przemysł metalowy i maszynowy** - działa tu kilka dużych zakładów, w tym fabryka urządzeń gazowniczych (GAZOMET) oraz obróbki skrawaniem na maszynach CNC i powlekaniem komponentów z żeliwa i stali (FERRPOL). Produkuje się armaturę gazową, komponenty dla motoryzacji (np. filtry w zakładzie HENGST), maszyny rolnicze (TAD-LEN) i wyposażenie taboru kolejowego (RAWAG).
- **Przemysł drzewny i papierniczy** - tradycje tartaczne i papiernicze kontynuuje m.in. spółka Rawibox S.A. (dawna papiernia), a w okolicy funkcjonują tartaki i producenci mebli.
- **Przemysł spożywczy** - w Rawiczu działa Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska oraz zakłady przetwórstwa mięsnego (m.in. duża ubojnia i przetwórnia mięsa końskiego, jedna z największych w Europie). W okolicach aktywne jest także przetwórstwo rolne - np. ферmy drobiu (Woźniak, Lipowczyk), Ubój i Przetwórstwo Indyka Joanna Gizewska - Chrząszcz, cukrownia w pobliskiej Miejskiej Górcie oraz zakłady mięsne Gobarto S.A.
- **Branża paliwowo-energetyczna** - obecna poprzez bazy paliw (firma PHUP Pieprzyk) oraz lokalną ciepłownię Zakładu Energetyki Ciepłej w Rawiczu. W regionie istnieje też potencjał surowcowy (perspektywiczne złoża węgla brunatnego między Rawiczem a Gostyniem) i rozwijana jest energetyka odnawialna (farmy wiatrowe od 2012 r.).

Według danych dla obszaru miasta i gminy Rawicz, w systemie REGON na koniec roku 2024 figurowało 3.596 podmiotów, liczba podmiotów stopniowo rośnie (Tabela 3.).

Tabela 3. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2014-2020-2024

Sekcja	2014	2020	2024
Sekcja A - Rolnictwo, Leśnictwo, Łowiectwo i Rybactwo	84	92	97
Sekcja B - Górnictwo i wydobywanie	7	7	6
Sekcja C - Przetwórstwo przemysłowe	295	320	328
Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	4	4	26
Sekcja E - dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	7	9	8
Sekcja F - Budownictwo	338	465	602
Sekcja G - Handel hurtowy i detaliczny, naprawa samochodów, włączając motocykle	832	761	775
Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa	118	122	143
Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	84	92	86
Sekcja J - Informacja i komunikacja	43	53	84
Sekcja K - Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	75	88	82
Sekcja L - Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	140	183	225
Sekcja M - Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	237	276	323
Sekcja N - Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	64	92	97
Sekcja O - Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	25	23	23
Sekcja P - Edukacja	118	122	130
Sekcja Q - Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	192	204	212
Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	63	62	77
Sekcja S i T - Pozostała działalność usługowa; Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	165	205	264
Sekcja U - Organizacje i zespoły eksterytorialne	0	0	0

RAZEM	2.891	3.182	3.596
-------	-------	-------	-------

Źródło: GUS, BDL, 2025

W strukturze podmiotów gospodarczych dominują podmioty związane z przetwórstwem przemysłowym, budownictwem oraz handlem hurtowym. Lokalna gospodarka opiera się głównie na sektorze MŚP - przeważają mikroprzedsiębiorstwa (ponad 90% podmiotów zatrudnia do 9 osób). Ogólny trend ostatniej dekady to powolny wzrost liczby przedsiębiorstw, świadczący o rozwijającym się lokalnym sektorze prywatnym. Struktura branżowa tych podmiotów wskazuje na przewagę handlu detalicznego i usług motoryzacyjnych oraz budownictwa wśród małych firm, co odzwierciedla zapotrzebowanie lokalnej społeczności na podstawowe usługi. Rawicz pełni rolę ważnego ośrodka rynku pracy w skali subregionu. Na terenie gminy ulokowane są duże zakłady przemysłowe i handlowe przyciągające pracowników z okolicznych miejscowości. Bilans dojazdów do pracy jest dodatni - więcej osób codziennie przyjeżdża do Rawicza za pracą niż z niego wyjeżdża. Potwierdza to znaczenie Rawicza jako lokalnego centrum zatrudnienia dla mieszkańców ościennych gmin. Stopa bezrobocia utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie (poniżej średniej krajowej), a dzięki napływowi inwestycji w sektor magazynowy i produkcyjny (np. nowy park logistyczny Hillwood przy S5, gdzie działa centrum dystrybucyjne DB Schenker), ofert pracy systematycznie przybywa. Gmina dysponuje także znacznymi terenami inwestycyjnymi (łącznie ok. 250 ha) o dobrym skomunikowaniu, co sprzyja dalszemu rozwojowi gospodarczemu. Władze lokalne aktywnie wspierają przedsiębiorczość - funkcjonuje Biuro Obsługi Inwestora, oferujące pomoc inwestorom i obsługę poinwestycyjną. Dzięki temu Rawicz umacnia swoją rolę jako prężny ośrodek przemysłowo-usługowy w południowo-zachodniej Wielkopolsce.

Na dzień 28.02.2025 r. zarejestrowanych było w powiecie rawickim 961 osób bezrobotnych, w tym 537 kobiet oraz 158 osób z prawem do zasiłku (90 kobiet). 318 osób, były to osoby do 30 roku życia (w tym 202 kobiety), 218 osób nie skończyło 25 roku życia (127 kobiet) a 358 osób (227 kobiet) było długotrwale bezrobotnych.

Stopa bezrobocia (liczona jako wskaźnik liczby bezrobotnych do czynnych zawodowo) na koniec 2024 roku wynosiła:

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

Infrastruktura społeczna: edukacja, zdrowie, kultura

Mieszkańcy gminy Rawicz mają zapewniony dostęp do dobrze rozwiniętej infrastruktury społecznej. Edukacja obejmuje pełen cykl kształcenia - od przedszkola po szkoły ponadpodstawowe. Na terenie gminy funkcjonuje łącznie 12 przedszkoli (w tym kilka

w zespołach szkolno-przedszkolnych) oraz 8 publicznych szkół podstawowych (3 samodzielne i 5 w zespołach). Na poziomie średnim ofertę edukacyjną zapewniają liceum ogólnokształcące, zespół szkół zawodowych kształcący w szkołach branżowych i technicznych. Sieć placówek oświatowych jest równomiernie rozłożona - szkoły podstawowe działają nie tylko w mieście, ale i w większych miejscowościach gminy, co ułatwia dzieciom z obszarów wiejskich dostęp do edukacji.

Ponadto gmina we współpracy z organizacjami pozarządowymi organizuje różnorodne zajęcia pozalekcyjne, świetlice środowiskowe i inicjatywy wspierające rozwój dzieci i młodzieży. Dzięki temu młodzi mieszkańcy Rawicza mają możliwość uczestnictwa w dodatkowych aktywnościach edukacyjnych, kulturalnych i sportowych, sprzyjających wyrównywaniu szans rozwojowych. Ochrona zdrowia w gminie opiera się na nowoczesnych placówkach medycznych, z których najważniejszą jest Szpital Powiatowy w Rawiczu. Szpital ten zabezpiecza podstawowe potrzeby lecznicze mieszkańców, posiada sześć głównych oddziałów: pediatryczny, chorób wewnętrznych, chirurgiczny z pododdziałem chirurgii urazowo - ortopedycznej, anestezjologii i intensywnej terapii. Przy szpitalu funkcjonuje także Zakład Opiekuńczo-Leczniczy zapewniający opiekę długoterminową. Placówka dysponuje ambulatoriami specjalistycznymi i diagnostycznymi - pacjenci mogą skorzystać m.in. z poradni chirurgicznej, dermatologicznej, kardiologicznej, leczenia bólu, urazowo - ortopedycznej, otolaryngologicznej i urologicznej. Oprócz szpitala na terenie Rawicza obecne są inne podmioty medyczne: placówka Gminy Rawicz - Centrum Rehabilitacji Medycznej i Ośrodek Osób Niepełnosprawnych w Rawiczu oferujący specjalistyczną rehabilitację dorosłych i dzieci m.in. rehabilitacja dzieci z zaburzeniami wieku rozwojowego, rehabilitacja ogólnoustrojowa w ośrodku dziennym - dla kobiet po mastektomii i rehabilitacja wad postawy u dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym.

Funkcjonują także liczne przychodnie podstawowej opieki zdrowotnej. Mieszkańcy mają dostęp do usług lekarzy rodzinnych w przychodniach takich jak RAWMED czy Center-Med, a także do poradni specjalistycznych - funkcjonuje m.in. poradnia zdrowia psychicznego "Terapia" oraz okulistyczna "Focus". Dzięki tak rozbudowanej infrastrukturze medycznej mieszkańcy Rawicza i okolic mogą korzystać z opieki zdrowotnej na miejscu, bez konieczności wyjazdów do większych miast, co istotnie wpływa na komfort życia, zwłaszcza osób starszych i wymagających stałego leczenia. Kultura i rekreacja stanowią istotny element życia społecznego Rawicza. Główną instytucją animującą życie kulturalne jest Dom Kultury w Rawiczu. Prowadzi on szeroką działalność: organizuje różnorodne sekcje artystyczne (plastyczne, teatralne, muzyczne, taneczne) dla dzieci, młodzieży i dorosłych oraz sprawuje opiekę nad lokalnymi grupami amatorskimi. Z ramienia Domu Kultury działają m.in. zespoły folklorystyczne i chóry, pielęgnujące tradycje regionu. W strukturze Domu Kultury funkcjonuje także kino "Promień". Rawicki Dom Kultury jest organizatorem lub współorganizatorem wielu cyklicznych wydarzeń kulturalnych o zasięgu lokalnym

i ogólnopolskim. Do najbardziej znanych należą m.in.: Ogólnopolski Przegląd Sztuki Współczesnej "FORMA", Festiwal Piosenki Artystycznej „Koniugacje”, Rawicki Festiwal Teatralny im. Krystyny Sienkiewicz oraz konkursy i przeglądy adresowane do różnych grup wiekowych. Wydarzenia te przyciągają uczestników z całego kraju i stały się wizytówką kulturalną Rawicza. Kolejną ważną placówką kultury jest Rawicka Biblioteka Publiczna, z główną siedzibą w centrum miasta oraz czterema filiami na terenie gminy. Biblioteka nie tylko udostępnia bogaty księgozbiór (tradycyjny i cyfrowy) licznej rzeszy czytelników, ale prowadzi także działalność edukacyjno-animacyjną - organizuje spotkania autorskie, kluby dyskusyjne (np. Dyskusyjny Klub Książki), warsztaty tematyczne i akcje promujące czytelnictwo (m.in. ogólnopolskie kampanie typu "Cała Polska czyta dzieciom" czy Tydzień Bibliotek). Dzięki unowocześnieniu przestrzeni bibliotecznej stała się ona miejscem przyjaznym dla wszystkich grup wiekowych, oferując także kąciki zabaw dla dzieci i stanowiska komputerowe dla młodzieży. Działa Strefa Odkrywania Aktywności i Wyobraźni dającą możliwość samodzielnego eksperymentowania oraz wykonywania prac warsztatowych, eksperymentowania i tworzenia własnych projektów związanych z nauką. Rawicka Biblioteka Publiczna pełni również funkcję biblioteki powiatowej, obejmując wsparciem merytorycznym biblioteki w Bojanowie, Jutrosinie, Miejskiej Górze i Pakosławiu.

Rawicz dba również o zachowanie lokalnego dziedzictwa. W zabytkowym ratuszu miejskim mieści się Muzeum Ziemi Rawickiej. Muzeum to gromadzi eksponaty obrazujące historię Rawicza i okolic - od pamiątek cechowych, poprzez dawne narzędzia rzemieślnicze (kowalskie, stolarskie, tkackie), po bogatą kolekcję sztuki (np. szkła secesyjnego) oraz militaria związane z tradycjami Bractwa Kurkowego w Rawiczu. Placówka prowadzi lekcje muzealne i tematyczne spacer historyczny po mieście, popularyzując wiedzę o lokalnych zabytkach i kulturze. Cyklicznie organizuje też wydarzenia historyczno-kulturalne, m.in. Rawicki Jarmark Historyczny czy konkursy sztuki ludowej. Dzięki działalności muzeum społeczność Rawicza ma możliwość pielęgnowania swojej tożsamości i historii. Baza sportowo-rekreacyjna gminy również jest rozbudowana. Zarządza nią Ośrodek Sportu i Rekreacji w Rawiczu (OSiR), który administruje licznymi obiektami oraz organizuje imprezy sportowe. Do najważniejszych obiektów należą: stadion piłkarsko-lekkoatletyczny, kryta pływalnia, duża hala sportowa, a także słynny stadion żużlowy im. Floriana Kapały - Rawicz ma bogate tradycje żużlowe (działa tu klub sportów motorowych). Ponadto OSiR utrzymuje boiska sportowe na Osiedlu Sarnowa, w miejscowościach Dębno Polskie i Słupia Kapitulna; korty tenisowe, siłownie zewnętrzne w parkach miejskich, a także strzelnicę sportowo-kulową wraz z terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi i kąpieliskiem w Sierakowie tzw. „Poligon” na obszarze dawnego, poligonu wojskowego. Oferta zajęć sportowych jest bardzo szeroka - w gminie działają 23 kluby sportowe, zrzeszające łącznie blisko 2000 zarejestrowanych zawodników w różnych dyscyplinach. Mieszkańcy mogą uprawiać

m.in. piłkę nożną, lekkoatletykę, sporty walki, sporty motorowe, pływanie czy strzelectwo. Do najgłośniejszych wydarzeń należy organizowany corocznie 24-godzinny Rawicki Festiwal Sportu (maraton aktywności w wielu dyscyplinach). Dzięki inwestycjom w infrastrukturę (modernizacja stadionu, budowa boisk wielofunkcyjnych i placów zabaw) oraz bogatemu kalendarzowi imprez, Rawicz może poszczycić się aktywnym stylem życia mieszkańców i wieloma sukcesami sportowymi na szczeblu regionalnym. Sport i rekreacja stanowią również istotny element integracji społecznej - wydarzenia sportowe gromadzą mieszkańców we wspólnym kibicowaniu, a obiekty OSIR służą całym rodzinom jako miejsce spędzania wolnego czasu na świeżym powietrzu.

Organizacje społeczne i obywatelskie

W gminie Rawicz aktywnie działa sektor pozarządowy, który uzupełnia działania samorządu w wielu obszarach życia społecznego. Organizacje społeczne i obywatelskie są liczne i zróżnicowane - od stowarzyszeń sportowych, przez kulturalne, ekologiczne, aż po grupy zajmujące się integracją społeczną i pomocą potrzebującym. Szczególną rolę odgrywają inicjatywy związane z mobilnością, środowiskiem oraz kulturą, zgodnie z profilem gminy dążącej do zrównoważonego rozwoju. Na polu zrównoważonej mobilności i transportu od roku 1951 prężnie działa Polskie Towarzystwo Turystyczno - Krajoznawcze Oddział w Rawiczu, skupiające miłośników turystyki rowerowej. Celem tego stowarzyszenia jest m.in. promocja aktywnego trybu życia poprzez jazdę na rowerze, rozwój turystyki rowerowej wśród dzieci, młodzieży i dorosłych, a także wspieranie inicjatyw społecznych na rzecz ekorozwoju. Grupa ta organizuje wspólne rajdy i treningi, uczestniczy w ogólnopolskich maratonach rowerowych oraz współpracuje z samorządem przy planowaniu infrastruktury rowerowej i aktualizacji tras rowerowych. W latach 2017 - 2022 PTTK zorganizowało łącznie 77 imprez turystyczno - krajoznawczych z 4457 uczestnikami, w tym 2088 dzieci i młodzieży.

Dzięki takim działaniom Rawicz posiada aktywną społeczność rowerzystów, która wpływa na poprawę infrastruktury (np. rozbudowę ścieżek rowerowych) oraz popularyzację roweru jako ekologicznego środka transportu. Poza stowarzyszeniem rowerowym istnieją też inne inicjatywy pro-mobilnościowe - samorządy gmin powiatu rawickiego powołały Stowarzyszenie "Rowerowa S5" z siedzibą w Rawiczu, którego celem jest rozwój sieci tras rowerowych równoległych do trasy S5 i łączenie miejscowości regionu bezpiecznymi szlakami dla rowerzystów. Zaangażowanie lokalnych władz i społeczników w projekty mobilnościowe wpisuje się w założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W zakresie ochrony środowiska działają organizacje i grupy nieformalne zajmujące się m.in. edukacją ekologiczną, sprzątaniem terenów zielonych czy nasadzeniami zieleni. Choć brak w Rawiczu dużych ekologicznych NGO o zasięgu krajowym, temat zrównoważonego rozwoju jest obecny

w działaniach istniejących stowarzyszeń. Wspomniane grupy rowerowe promują ekologiczny transport, a np. harcerze oraz uczniowskie kluby wolontariatu często angażują się w akcje sadzenia drzew czy sprzątania lasów w okolicy. Wsparciem dla inicjatyw obywatelskich zajmuje się działające w Rawiczu Centrum Usług Społecznych (CUS). W strukturach CUS działa Lokalne Centrum Wolontariatu (LCW), które od roku 2015 jest członkiem Regionalnej Sieci Wolontariatu. LCW organizuje szkolenia dla wolontariuszy, prowadzi i wspiera ważne inicjatywy na rzecz mieszkańców gminy. CUS realizuje szeroki wachlarz usług społecznych oraz prowadzi działania wspierające na rzecz integracji i wspierania wspólnoty samorządowej z wykorzystaniem potencjału tej wspólnoty, w tym organizowania działań samopomocowych, wolontariackich, sąsiedzkich. W ramach działającego Centrum Wsparcia Ekonomii Społecznej wspiera trzeci sektor oraz liderów i grupy nieformalne. Dzięki temu mieszkańcy mają ułatwione możliwości zakładania stowarzyszeń i realizacji własnych pomysłów na rzecz społeczności lokalnej.

Około piętnastoosobowa grupa seniorów z sekcji rowerowej Domu Dziennego Pobytu (placówki podlegającej CUS) z pasją realizuje swoje zamiłowania do aktywnego wypoczynku w zakresie wycieczek rowerowych: po miejskich ścieżkach rowerowych; pozamiejskich np. na ogródki działkowe „Zielony Fort”, na teren rekreacyjny w Sierakowie „Poligon”, do świetlic wiejskich połączony z aktywnym wypoczynkiem. Rowerzyści korzystają również z bocznych tras rowerowych przy obwodnicach miejskich.

Bogate jest także życie kulturalne i społeczne organizowane oddolnie. Oprócz instytucji publicznych, dużą rolę odgrywają tu stowarzyszenia i grupy pasjonatów. Działają chóry i zespoły artystyczne (np. Chór „Arion”, Koło Śpiewacze im. K. Kurpińskiego w Sarnowie), które formalnie funkcjonują przy Domu Kultury lub parafiach, ale w praktyce są to oddolne wspólnoty pielęgnujące tradycje śpiewacze. Istnieją lokalne stowarzyszenia historyczne i regionalne, wspierające działalność muzeum i organizację wydarzeń historycznych. Przykładem może być grupa rekonstrukcji historycznej współorganizująca Rawicki Jarmark Historyczny. W obszarze animacji młodzieży funkcjonują kluby sportowe (często jako stowarzyszenia), a także harcerskie drużyny ZHP, oferujące dzieciom i młodzieży wartościową formę spędzania czasu i zaangażowania społecznego. W gminie prężnie działają również organizacje zajmujące się integracją społeczną, pomocą i aktywizacją mieszkańców. Od 2018 r. funkcjonuje Gminna Rada Seniorów, będąca organem konsultacyjnym reprezentującym osoby starsze. Seniorzy zrzeszają się też w klubach - w Rawiczu aktywne są Klub Seniora „Jesienny Liść” oraz Klub Seniora „Wrzos”, oferujące spotkania, prelekcje i zajęcia rekreacyjne dla osób starszych. Na wsiach powstały i działają kluby seniora w Kątach i Szymanowie prowadzone przez Centrum Usług Społecznych w Rawiczu. Dla osób z niepełnosprawnościami ważną rolę pełni Środowiskowy Dom Samopomocy, zapewniający dzienną opiekę i terapię, a także stowarzyszenia wspierające

ich rodziny (np. stowarzyszenie "Integracja" na rzecz osób z niepełnosprawnością intelektualną). Istnieją ponadto organizacje charytatywne i prospołeczne - przy parafiach działają koła Caritas, a świeckie inicjatywy reprezentuje np. Stowarzyszenie Rawicz Aktywności Pozytywnej, którego celem jest pomoc rodzinom i osobom w trudnej sytuacji życiowej oraz pobudzanie oddolnej aktywności obywatelskiej. Na obszarach wiejskich prężnie funkcjonują Koła Gospodyń Wiejskich oraz stowarzyszenia kobiet - przykładowo Stowarzyszenie Aktywnych Kobiet "No i Co" w Łaszczynie organizuje działania edukacyjne, kulturalne i charytatywne na rzecz rozwoju lokalnej społeczności, integracji międzypokoleniowej i podnoszenia jakości życia mieszkańców. Tego typu organizacje budują więzi społeczne, angażując zarówno młodsze, jak i starsze pokolenia we wspólne inicjatywy. Generalnie, sektor obywatelski w Rawiczu cechuje duża różnorodność i aktywność. Wspólne przedsięwzięcia - od festynów, poprzez akcje ekologiczne, po konsultacje społeczne w ramach planowania przestrzennego - cieszą się sporym udziałem mieszkańców. Rady osiedlowe w mieście oraz rady sołeckie na wsiach stanowią fora dialogu między mieszkańcami a władzami i również inicjują drobne projekty na swoim terenie. Wysoka aktywność społeczna przekłada się na lepsze dostosowanie oferty gminy do potrzeb różnych grup (np. projekty dla seniorów, infrastruktura dla rowerzystów czy wydarzenia dla rodzin). Sprzyja to także integracji - nowi mieszkańcy (np. osoby, które przeprowadzają się pod Rawicz z większych miast) łatwo mogą włączyć się w lokalne życie poprzez udział w stowarzyszeniach lub inicjatywach sąsiedzkich.

Jakość życia i integracja przestrzenna

Zróżnicowana i bogata infrastruktura społeczna, aktywna gospodarka oraz zaangażowanie obywatelskie przekładają się na wysoką jakość życia w Rawiczu. Mieszkańcy mają na co dzień łatwy dostęp do podstawowych usług - w mieście wszystkie najważniejsze instytucje (urzędowe, edukacyjne, zdrowotne) znajdują się w stosunkowo niewielkiej odległości od siebie, co ułatwia załatwianie spraw pieszo lub rowerem. Samo miasto Rawicz ma kompaktową formę (powierzchnia poniżej 8 km²) i dobrze zaprojektowany układ urbanistyczny oparty na historycznej siatce ulic w obrębie obwarowań miejskich. Dzięki temu poruszanie się po mieście jest wygodne, a poszczególne osiedla są ze sobą dobrze powiązane siecią dróg i chodników. Przestrzenna dostępność usług publicznych stoi na wysokim poziomie - w Rawiczu działają przedszkola i szkoły w różnych częściach miasta, ośrodek zdrowia i szpital są centralnie usytuowane, a tereny rekreacyjne (parki, obiekty sportowe) rozlokowane tak, by mieszkańcy każdej dzielnicy mieli do nich dostęp. Gmina dokłada starań, by także mieszkańcy wsi mogli korzystać z tych udogodnień - funkcjonuje komunikacja podmiejska i szkolna dowożąca uczniów, a także rozwijane są pozamiejskie trasy rowerowe i pieszkie poprawiające połączenie sołectw z miastem. Na jakość życia w Rawiczu pozytywnie wpływa również bezpieczeństwo i ład przestrzenny. Miasto uchodzi

za spokojne i bezpieczne - notuje się tu relatywnie niewielką liczbę przestępstw kryminalnych (ok. 120 zdarzeń rocznie w całym powiecie rawickim, z przewagą drobnych kradzieży). Służby mundurowe (policja powiatowa, straż pożarna) są dobrze zorganizowane i współpracują z samorządem w ramach programów profilaktycznych. Centrum Rawicza jest zadbane i pełne zieleni - średniowieczny układ urbanistyczny wzbogacają planty miejskie utworzone na miejscu dawnych murów. Parki i skwery (np. park przy Domu Kultury, zieleniec na górkach dawnego poligonu) stanowią popularne miejsca wypoczynku dla mieszkańców. Gmina dba o estetykę przestrzeni publicznej - odrestaurowano rynek i elewacje kamienic, a zabytkowy ratusz oraz kościoły podkreślają historyczny charakter miasta. Ważnym czynnikiem jakości życia jest integracja mieszkańców oraz ich identyfikacja z miejscem zamieszkania. W Rawiczu wyraźnie odczuwa się dumę z lokalnej historii i tradycji - organizowane wydarzenia kulturalne i sportowe gromadzą szeroką publiczność, co buduje poczucie wspólnoty. Społeczność jest otwarta i aktywna: działa wiele formalnych i nieformalnych grup sąsiedzkich, które wspólnie podejmują inicjatywy na rzecz poprawy warunków życia (np. sprzątanie osiedli, urządzanie placów zabaw, pomoc sąsiedzka osobom starszym). Tego typu zaangażowanie przekłada się na lepsze relacje społeczne i wysoki kapitał społeczny gminy. Władze Rawicza starają się to wykorzystać - prowadzone są konsultacje społeczne (np. w ramach planowania przestrzennego czy strategii współpracy z NGO), a mieszkańcy mają realny wpływ na decyzje dotyczące ich otoczenia. Przykładem może być coroczny budżet obywatelski lub fundusz sołecki, w ramach których społeczność zgłasza i wybiera projekty do realizacji (place rekreacji, remonty świetlic, wydarzenia integracyjne itp.). Te mechanizmy partycypacyjne dodatkowo wzmacniają identyfikację mieszkańców z gminą i zachęcają do dalszej aktywności obywatelskiej.

Podsumowując, miasto i gmina Rawicz cechują się spójnym rozwojem społeczno-gospodarczym, który tworzy solidne podstawy dla wdrażania zrównoważonych rozwiązań mobilności. Stabilna sytuacja demograficzna (pomimo wyzwań starzenia się ludności), różnorodna gospodarka zapewniająca miejsca pracy na miejscu, dostępna edukacja i opieka zdrowotna, bogata oferta kulturalno-sportowa oraz aktywne społeczeństwo obywatelskie - wszystkie te elementy składają się na pozytywny obraz gminy. Wysoka jakość życia mieszkańców Rawicza przejawia się zarówno w obiektywnych wskaźnikach (dostęp do usług, bezpieczeństwo), jak i w mniej mierzalnych aspektach, takich jak poczucie wspólnoty, zaangażowanie społeczne i zadowolenie z warunków zamieszkania. Taka sytuacja sprzyja realizacji celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - zintegrowana i świadoma swoich potrzeb społeczność łatwiej adaptuje nowe rozwiązania transportowe, a dobra jakość infrastruktury miejskiej i społecznej stanowi fundament do dalszego zrównoważonego rozwoju Rawicza.

2.3. Analiza interesariuszy

2.3.1. Identyfikacja kluczowych interesariuszy w aspekcie mobilności

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) dla Miasta i Gminy Rawicz na lata 2025-2030 wymaga kompleksowego podejścia, uwzględniającego analizę interesariuszy - czyli wszystkich grup i podmiotów, które wpływają na plan mobilności lub odczuwają skutki jego realizacji. Celem niniejszej analizy jest zidentyfikowanie kluczowych interesariuszy, zrozumienie ich potrzeb i oczekiwań oraz określenie ich roli w procesie planowania i wdrażania działań. Analiza interesariuszy stanowi istotny element planowania zrównoważonej mobilności, ponieważ umożliwia dostosowanie działań do lokalnych realiów, zapewnia lepszą współpracę między podmiotami oraz zwiększa akceptację społeczności dla proponowanych rozwiązań. Włączenie różnych grup w proces planistyczny pozwala wcześniej rozpoznać potencjalne konflikty i szanse, a także zapewnia transparentność i partycypację społeczną, co jest zgodne z dobrymi praktykami tworzenia planów mobilności miejskiej.

Analiza interesariuszy ma kluczowe znaczenie dla skutecznego opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności. Pozwala określić, kto powinien być zaangażowany w proces planowania (np. poprzez konsultacje społeczne, warsztaty czy partnerstwa), jakie są priorytetowe oczekiwania poszczególnych grup oraz jak rozdzielić zasoby i komunikację w trakcie wdrażania planu. W podrozdziale przedstawiono główne grupy interesariuszy Rawickiego Planu Mobilności, ich potrzeby i wkład, a także mapę interesariuszy z podziałem na kategorie (kluczowi, strategiczni, wymagający wsparcia, drugoplanowi). Następnie dokonano szczegółowej charakterystyki każdej z grup z uwzględnieniem specyfiki lokalnej Rawicza - od mieszkańców, przez władze samorządowe, sektor biznesu i transportu, po instytucje, organizacje społeczne, inwestorów, media i ekspertów. Taka struktura raportu zapewnia spójną narrację i ułatwia identyfikację działań niezbędnych do stworzenia zrównoważonego systemu mobilności w Rawiczu.

Wyniki analizy kluczowych interesariuszy zestawiono w Tabeli 4.

Tabela 4. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz

Interesariusze	Potrzeby	Wkład do Strategii	Uwagi
Mieszkańcy (społeczność lokalna miasta i wsi)	- Bezpieczne drogi i chodniki w mieście i sołectwach - Sprawna komunikacja publiczna (dogodne połączenia po Rawiczu i z wiosek do miasta)	- Udział w konsultacjach i warsztatach (dzielenie się potrzebami) - Informowanie o problemach (np. zgłaszanie)	Najliczniejsza i zróżnicowana grupa. Obejmuje różne podgrupy: osoby pracujące, młodzież szkolną, seniorów, osoby z niepełnosprawnościami itp. W gminie obserwuje się starzenie społeczeństwa

	- Mniej korków, tranzytu i maszyn rolniczych w centrum, czystsze powietrze - Infrastruktura dla pieszych i rowerzystów (ścieżki, oświetlenie)	niebezpiecznych miejsc) - Współtworzenie popytu: wybory transportowe (korzystanie z komunikacji zbiorowej, roweru) - Budowanie poparcia społecznego dla wdrażanych zmian	i częściowy odpływ młodych do większych miast, co wpływa na potrzeby mobilności (np. transport dla seniorów, atrakcyjne opcje dla młodzieży). Mieszkańcy są bezpośrednimi beneficjentami planu i kluczowym kryterium sukcesu jest poprawa ich jakości życia.
Władze lokalne (Burmistrz, Rada Miejska)	- Realizacja celów strategicznych gminy (zrównoważony rozwój, ograniczenie emisji, poprawa jakości życia) - Sprawne zarządzanie ruchem i infrastrukturą - Wypełnienie wymogów ustawowych i pozyskanie funduszy zewnętrznych (np. UE) na inwestycje transportowe - Wizerunek efektywnego samorządu reagującego na potrzeby mieszkańców	- Liderowanie procesowi planowania (inicjowanie i koordynacja prac nad PZMM) - Podejmowanie decyzji i uchwalanie planu, zapewnienie finansowania - Koordynacja współpracy z innymi samorządami (powiat, województwo, gminy ościenne) i instytucjami - Informowanie społeczeństwa, prowadzenie kampanii edukacyjnych	Władze gminy Rawicz są inicjatorem Planu Mobilności i głównym decydentem co do jego przyjęcia i realizacji. Mają wysoką świadomość atutów i problemów transportowych gminy (np. w Strategii Rozwoju Rawicza odnotowano zarówno korzyści z trasy S5, jak i problemy korków w centrum oraz braku autobusów na wsiach). Samorząd Rawicza słynie ze współpracy z lokalnym biznesem (Rawicka Rada Przedsiębiorczości) i NGO, co sprzyja partnerstwu przy wdrażaniu planu.
Przedsiębiorcy (lokalny biznes)	- Dobry dojazd dla pracowników i klientów (sprawna sieć dróg lokalnych, parkingi) - Efektywny transport towarów (dogodne połączenie z S5 i linią kolejową dla dostaw i wysyłki produktów) - Unikanie strat czasu w korkach miejskich - Otoczenie sprzyjające biznesowi (np. brak uciążliwości transportowych, dostępne tereny inwestycyjne)	- Współpraca przy planowaniu rozwiązań (np. dostosowanie godzin dostaw, udział w konsultacjach dot. stref parkowania) - Możliwe partnerstwo publiczno-prywatne w inwestycjach (np. budowa węzłów komunikacyjnych, infrastruktury w strefach przemysłowych) - Promowanie zrównoważonych dojazdów wśród pracowników (car-pooling, transport pracowniczy, rowery) - Głos doradczy: zgłaszanie potrzeb branżowych (np. logistyka, handel)	Rawicz ma rozwinięty sektor przedsiębiorczości - działa tu wiele firm rodzinnych oraz kilka dużych zakładów (kilkanaście firm zatrudnia powyżej 100 osób, w tym jedna ok. 1500). Tak duzi pracodawcy generują znaczący ruch pracowniczy, często z sąsiednich powiatów, co czyni ich ważnymi interesariuszami planu. Przedsiębiorcy Rawicza są zorganizowani (m.in. Rawicka Rada Przedsiębiorczości), dzięki czemu mogą efektywnie komunikować swoje potrzeby i współpracować z władzami.

Przewoźnicy i operatorzy transportu (publicznego i prywatnego)	- Dogodne warunki świadczenia usług transportowych (infrastruktura: dworce, przystanki, buspasy; stabilne finansowanie komunikacji publicznej) - Wzrost liczby pasażerów dzięki atrakcyjnej ofercie transportu zbiorowego - Spójny system transportowy (koordynacja rozkładów autobusów z pociągami, integracja biletowa) - Bezpieczeństwo ruchu i czytelne zasady (np. priorytet dla komunikacji miejskiej na ulicach)	- Świadczenie usług przewozowych zgodnie z potrzebami społeczności (dostosowanie tras i rozkładów jazdy) - Dane i wiedza ekspercka o ruchu pasażerskim (operatorzy mogą dostarczać dane dot. frekwencji, potoków podróży itp.) - Inwestycje w tabor i technologie (np. nowoczesne autobusy, rozwiązania informatyczne dla pasażerów) - Współpraca przy kampaniach promujących transport publiczny	Rawicka Komunikacja Publiczna (komunikacja miejska) obejmuje obecnie 4 linie autobusowe łączące miasto z okolicznymi miejscowościami gminy (np. Rawicz-Żołędnica, Rawicz-Wydawy). Operatorem jest prywatna firma (wyłoniona w przetargu), co wymaga ścisłej współpracy z gminą w zakresie rozkładów i standardu usług. Ponadto przez Rawicz przebiega linia kolejowa E59 - przewoźnicy kolejowi (Polregio, PKP Intercity) zapewniają połączenia dalekobieżne i regionalne. Wśród przewoźników prywatnych istotne są także firmy transportowe i logistyczne korzystające z drogi S5 (tranzyt towarowy) - dla nich kluczowa jest infrastruktura drogowa i obwodnice omijające centrum. Przewoźnicy jako grupa są żywotnie zainteresowani powodzeniem planu (przekłada się ono na ich zyski i rozwój rynku), choć wymagają wsparcia samorządu (np. dotacje do nierentownych lecz potrzebnych społecznie połączeń).
Instytucje publiczne (sektor publiczny poza władzami gminy)	- Sprawny dojazd do placówek publicznych dla pracowników i klientów (szkoły, szpital, urzędy, policja itp.) - Zwiększenie bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej (szczególnie w okolicach szkół, przedszkoli) - Koordynacja działań inwestycyjnych (np. remonty dróg powiatowych i wojewódzkich zbieżne z planem mobilności) - Dostęp do informacji i udział w planowaniu	- Dostarczanie danych i informacji (np. statystyki wypadków od policji, dane natężenia ruchu od zarządców dróg) - Współorganizacja inicjatyw (np. kampanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w szkołach) - Udostępnianie zasobów (terenów pod inwestycje transportowe, budynków na centra komunikacyjne) - Partnerstwo formalne: uzgadnianie	Do tej kategorii należą m.in. Starostwo Powiatowe Rawickie oraz jednostki mu podległe (zarząd dróg powiatowych, publiczne szkoły średnie, szpital powiatowy w Rawiczu), a także instytucje wojewódzkie i krajowe obecne na terenie gminy (np. zarządca drogi ekspresowej S5 - GDDKiA, zarządca linii kolejowej - PKP PLK). Dla powiatu i sąsiednich gmin Rawicz pełni rolę centrum usługowego - np. młodzież z okolic dojeżdża tu do szkół, mieszkańcy korzystają ze szpitala.

	(możliwość zgłaszania potrzeb instytucji)	planów z planami powiatu i województwa (wspólne projekty, uchwały)	Problemem do rozwiązania jest dowóz uczniów i osób niezmotywowanych z wiosek i ościennych gmin - obecnie w niektórych wsiach brak połączeń autobusowych. Instytucje publiczne (jak szkoły) sygnalizują potrzebę takich połączeń, co gmina zamierza rozwiązać we współpracy z partnerami (placówki oświatowe, przedsiębiorcy, sąsiednie samorządy). Ważnym interesariuszem jest też rawicki szpital - brak szybkiego dojazdu do szpitala został zidentyfikowany jako słabość w infrastrukturze, istotna dla bezpieczeństwa mieszkańców. Koordynacja z powiatem i województwem (odpowiedzialnymi za drogi oraz transport ponadgminny) ma znaczenie strategiczne dla powodzenia planu.
Organizacje pozarządowe (NGO) (stowarzyszenia, fundacje, grupy nieformalne)	- Uwzględnienie potrzeb grup społecznych, którymi się opiekują (np. osób z niepełnosprawnościami, seniorów, rowerzystów) - Możliwość udziału w procesie decyzyjnym (konsultacje, komisje ds. mobilności) - Transparentność działań władz i dostęp do informacji publicznej - Wsparcie dla inicjatyw oddolnych (np. projekty edukacyjne, akcje społeczne promujące zrównoważoną mobilność)	- Reprezentowanie interesów swoich członków/podopiecznych w konsultacjach (głos doradczy, petycje, opinie do planu) - Edukacja i aktywizacja mieszkańców (kampanie na rzecz chodzenia pieszo, jazdy rowerem, bezpieczeństwa ruchu, ekologii transportu) - Współorganizowanie wydarzeń (np. dni bez samochodu, maszy krytyczne na rzecz infrastruktury rowerowej) - Monitorowanie realizacji planu (watchdog - patrzeć władzom na ręce, zgłaszanie uwag)	W Rawiczu i okolicach działa szereg organizacji społecznych, które pośrednio wiążą się z tematyką mobilności. Są to m.in. stowarzyszenia seniorów (dbające o interesy osób starszych - kwestia transportu dla mniej sprawnych ruchowo), organizacje osób z niepełnosprawnościami (walczące o dostępność przestrzeni publicznej i komunikacji), kluby sportowe i rekreacyjne (np. rowerzyści, piesze rajdy) oraz inicjatywy ekologiczne. Przykładem aktywności społecznej jest coroczna Gala NGO i działające w Rawiczu Centrum Wsparcia Organizacji Pozarządowych. Poza tym w mieście działa Rawicka Rada Działalności Pożytku Publicznego, reprezentująca interesy

			trzeciego sektora. Organizacje otrzymują przestrzeń do wymiany doświadczeń i współpracy - m.in. poprzez Piknik Aktywnych Mieszkańców - wydarzenie, podczas którego prowadzone są konsultacje społeczne z różnych dziedzin. Świadczy to o zaangażowaniu lokalnego trzeciego sektora. NGO często nie mają dużej siły przebicia samodzielnie, ale ich wysoki poziom zainteresowania tematyką (np. bezpieczeństwem dzieci na drogach, czystym powietrzem) czyni z nich ważnych partnerów wymagających wsparcia i uwzględnienia w planie.
Inwestorzy i partnerzy zewnętrzni (obecni oraz potencjalni)	- Dogodne warunki inwestowania w gminie: dobra dostępność transportowa terenów inwestycyjnych (drogi do stref przemysłowych, węzły S5), komunikacja publiczna zapewniająca kadrze dojazd do pracy - Przewidywalność planowania (spójność planu mobilności z planami zagospodarowania - np. planowane obwodnice, przebieg nowych dróg) - Wizerunek gminy proinwestycyjnej (infrastruktura na wysokim poziomie, brak uciążliwych zatorów komunikacyjnych)	- Współfinansowanie infrastruktury drogowej i komunikacyjnej przy dużych projektach (np. deweloper budujący osiedle partycypuje w budowie drogi dojazdowej lub ścieżki rowerowej) - Wprowadzanie innowacji (np. inwestorzy mogą wdrażać stacje ładowania pojazdów elektrycznych, systemy rowerów miejskich, nowe technologie transportowe) - Głos doradczy z perspektywy biznesu zewnętrznego: wskazywanie, co decyduje o atrakcyjności transportowej gminy dla nowych przedsięwzięć	Gmina Rawicz aktywnie zabiega o inwestorów zewnętrznych. Silnym atutem jest położenie przy S5 i linii kolejowej - dzięki temu ulokowały się tu np. firmy logistyczne, przemysłowe. Dla inwestorów plan mobilności jest sygnałem, że gmina dba o rozwój infrastruktury. Inwestorzy, zwłaszcza duże przedsiębiorstwa, mogą mieć istotny wpływ na decyzje samorządu (np. lobbować za poprawą konkretnych dróg). Jednocześnie zwykle ich zaangażowanie bezpośrednio jest ograniczone, dopóki nie zdecydują się na inwestycję - dlatego gmina w planie powinna przewidzieć działania zwiększające atrakcyjność transportową i komunikacyjną dla nich.
Media lokalne i regionalne	- Dostęp do rzetelnych informacji o planie i zmianach w organizacji ruchu (transparentność działań władz)	- Informowanie społeczeństwa o założeniach i konsultacjach Planu (artykuły, audycje, reportaże)	W Rawiczu działają aktywne media lokalne - m.in. portal Rawicz24, Gazeta "Życie Rawicza" oraz rozgłośnie regionalne (Radio Elka Leszno)

	- Możliwość kontaktu z rzecznikiem lub osobami kompetentnymi (pytania dot. kontrowersji, postępów prac) - Atrakcyjne tematy dla odbiorców (np. sukcesy w poprawie infrastruktury, nowe inwestycje lub problemy i opóźnienia)	- Kształtowanie opinii publicznej: nagłaśnianie zarówno pozytywnych efektów, jak i krytycznych głosów (funkcja kontrolna wobec władz) - Edukacja przez media: promowanie idei zrównoważonej mobilności (np. cykle porad dla kierowców, pieszych, rowerzystów) - Współpraca przy kampaniach społecznych (media partnerem akcji promujących transport publiczny)	obejmuje Rawicz). Media te regularnie poruszają tematy infrastruktury i komunikacji, informując np. o zmianach rozkładów jazdy czy inwestycjach drogowych. Mają one szeroki zasięg w społeczności lokalnej, dlatego są istotnym kanałem przekazu informacji o Planie Mobilności. Z jednej strony media wpływają na nastawienie mieszkańców (mogą pomóc budować poparcie dla nowych rozwiązań, ale też wywołać krytykę, jeśli nagłośnią negatywne opinie), z drugiej - nie są bezpośrednim decydentem w procesie. Ich interes polega głównie na relacjonowaniu działań (a więc utrzymują umiarkowany dystans), ale transparentność i współpraca ze strony władz może uczynić z mediów sprzymierzeńca we wdrażaniu zmian (np. promowanie kampanii bezpieczeństwa). Rawicki samorząd jest wydawcą "Gazety Rawickiej" o nakładzie 8000 egzemplarzy, ważnego, bezpłatnego nośnika informacji z Urzędu Miejskiego Gminy Rawicz. Poza tym prowadzone są profile w mediach społecznościowych, mające charakter informacyjny, pozwalające na bieżący kontakt z mieszkańcami, m.in. pod kątem istotnych komunikatów.
Eksperci i doradcy (specjaliści ds. transportu, urbaniści, konsultanci)	- Dane i informacje potrzebne do analiz (np. pomiary ruchu, opinie mieszkańców, dokumenty planistyczne) - Wsparcie ze strony władz w realizacji rekomendacji (chęć wdrożenia)	- Przeprowadzenie diagnozy stanu mobilności (badania ruchu, ankiety preferencji mieszkańców) - Propozycja rozwiązań specjalistycznych (np. optymalizacja układu	Przy opracowaniu PZMM Rawicz korzysta z wiedzy ekspertów - mogą to być zewnętrzni konsultanci, firmy projektowe lub instytucje naukowe. Eksperci zwykle nie są mieszkańcami Rawicza, więc nie mają bezpośredniego interesu

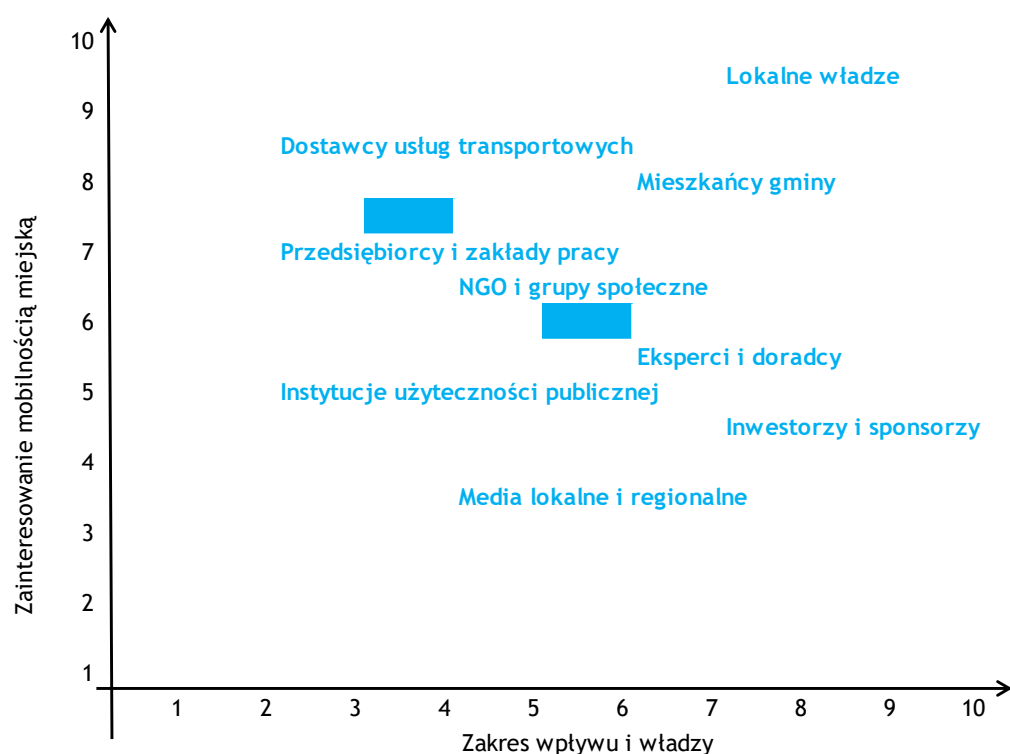
	sugerowanych rozwiązań) - Jasno określone cele i kryteria (aby móc zaproponować odpowiednie wskaźniki i działania) - Możliwość kontynuacji współpracy (implementacja, monitoring - nie tylko przygotowanie dokumentu)	drogowego, plan sieci ścieżek rowerowych, modernizacja transportu publicznego) - Facylitacja warsztatów i konsultacji (eksperti jako moderatorzy między różnymi interesariuszami) - Transfer wiedzy i dobrych praktyk (wdrażanie innowacyjnych, sprawdzonych gdzie indziej koncepcji)	osobistego, ale zależy im na sukcesie projektu (renomie, dobrych referencjach). Ich wpływ jest pośredni - poprzez przekonanie decydentów do swoich rekomendacji. Kluczowe jest zapewnienie im pełnego dostępu do danych i konstruktywnej współpracy ze strony wszystkich powyższych interesariuszy.
--	---	---	---

Źródło: opracowanie własne

Mapa interesariuszy i kategorie zaangażowania

Realizacja planu mobilności wymaga priorytetyzacji interesariuszy - nie wszystkie grupy mają jednakowy wpływ na powodzenie planu ani jednakowy poziom zaangażowania. W celu lepszego zobrazowania relacji zaprojektowano mapę interesariuszy (Rysunek 3), która dzieli zidentyfikowane grupy na cztery kategorie według dwóch kryteriów: siły wpływu (oddziaływania) na plan oraz stopnia zainteresowania (jak bardzo dany interesariusz jest zaangażowany lub dotknięty planem). Taka mapa pomaga określić, komu należy poświęcić najwięcej uwagi i jakie strategie zarządzania relacjami zastosować wobec poszczególnych grup.

Rysunek 3. Mapa interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz



Źródło: opracowanie własne

Na powyższej macierzy każda ćwiartka reprezentuje inny typ interesariuszy. Poniżej przedstawiono interpretację tych segmentów oraz przykłady grup z Rawicza przypisanych do każdej kategorii:

- **Interesariusze kluczowi** - charakteryzują się wysokim wpływem na kształt i wdrożenie planu oraz dużym zainteresowaniem jego powodzeniem. Są to aktorzy, bez których realizacja PZMM nie będzie możliwa lub znacznie utrudniona - wymagają więc największej uwagi i ścisłej współpracy. Należą tu przede wszystkim władze gminy (decydują i wdrażają plan), ale także główni operatorzy transportu (np. miejska komunikacja) czy reprezentacje mieszkańców, które mogą silnie oddziaływać (np. zorganizowane grupy mieszkańców). W Rawiczu za kluczowych uznajemy: samorząd gminny, komórki odpowiedzialne za transport w urzędzie, a także istotnych partnerów wdrożeniowych jak np. operator komunikacji miejskiej Turbo-Trans i jednostki zależne (Zarząd Dróg, itp.). Ich pełne zaangażowanie i zgodna wizja są krytyczne dla sukcesu Planu.
- **Interesariusze strategiczni** - dysponują dużą siłą oddziaływania, choć ich bezpośrednie zainteresowanie szczegółami planu może być umiarkowane (nie angażują się na co dzień w sprawy mobilności miejskiej). Należy ich utrzymywać w satysfakcji

i informować o kluczowych działaniach, gdyż ich wsparcie (lub brak) może znacząco wpłynąć na rezultat. Do tej grupy zaliczamy np. partnerów instytucjonalnych wyższego szczebla: władze powiatu i województwa, zarządców dróg krajowych (S5) i linii kolejowej (PKP PLK) - mają oni wpływ poprzez decyzje inwestycyjne i finansowe, choć mobilność lokalna nie jest ich jedynym priorytetem. Również duzi przedsiębiorcy i inwestorzy mogą być strategicznymi interesariuszami - ich opinia i ewentualne działania (np. inwestycje w infrastrukturę) są ważne, choć sami mogą nie śledzić szczegółów planu. Wreszcie media lokalne można tu umieścić, ponieważ kształtują klimat opinii (duży wpływ), mimo że dla nich plan jest głównie tematem do relacjonowania (zainteresowanie zawodowe, ale nie osobiste). W Rawiczu interesariusze strategiczni to m.in.: Starostwo Powiatowe, samorząd Województwa Wielkopolskiego (departament transportu), duże firmy jak Fermy Woźniak czy Grupa Pieprzyk, a także media typu Rawicz24 czy Radio Elka.

- **Interesariusze wymagający wsparcia** - są to podmioty o wysokim zainteresowaniu planem (rezultaty bezpośrednio wpływają na ich codzienne życie lub misję), ale o ograniczonej sile przebicia i wpływu na proces decyzyjny. Wobec tych grup konieczne jest aktywnie zabieganie o ich głos, wspieranie ich uczestnictwa i zapewnienie, że ich potrzeby zostaną usłyszane - tak, by relacje były pozytywne. W tej kategorii mieszczą się przede wszystkim mieszkańcy (indywidualnie nie mają dużej władzy, ale są głównymi beneficjentami - należy ich angażować poprzez konsultacje, ankiety, spotkania w sołectwach itp.) oraz organizacje pozarządowe i oddolne inicjatywy (wyspecjalizowane w pewnych kwestiach - np. dostępność dla niepełnosprawnych, bezpieczeństwo dzieci na drodze - mają ogromne zainteresowanie tematem, jednak potrzebują platformy, by skutecznie wpłynąć na decyzje). W Rawiczu do interesariuszy wymagających wsparcia zaliczymy zatem: społeczność lokalną (mieszkańców miasta i wsi, szczególnie grupy wrażliwe jak seniorzy, młodzież, osoby bez samochodu), a także NGO i rady społeczne (młodzieżową, seniorów, itp.). Gmina już teraz dostrzega ich rolę - np. planuje analizować potrzeby komunikacji autobusowej wspólnie z uczniami, pracownikami i sąsiednimi gminami - co potwierdza konieczność wsparcia tych interesariuszy.
- **Interesariusze drugoplanowi** - obejmują te grupy, które mają ograniczony wpływ na realizację planu i jednocześnie niewysoki poziom zaangażowania w jego tematykę. Są to aktorzy znajdujący się niejako na peryferiach projektu - należy ich monitorować, informować o głównych ustaleniach, ale nie wymagają intensywnej współpracy. Często zalicza się tu podmioty, których udział w mobilności jest marginalny lub wpływ pośredni. W przypadku Rawicza mogą to być np.: mieszkańcy dalszych regionów (osoby sporadycznie odwiedzające Rawicz - ich zainteresowanie planem jest niewielkie), drobni przedsiębiorcy nieuczęszczający w dialogu (np. pojedyncze sklepy,

które dostosują się do zmian, ale nie uczestniczą aktywnie w planowaniu), czy też niektóre służby i instytucje, dla których mobilność nie jest kluczowym obszarem (np. instytucje kultury - skorzystają z lepszej mobilności gościnnie, ale nie wpływają na nią). Do tej grupy można zaliczyć także ogół opinii publicznej spoza gminy - np. kierowców przejeżdżających tranzytem przez Rawicz, których interes w planie jest niewielki (byle przejechać sprawnie) i którzy nie będą go współtworzyć. Interesariusze drugoplanowi nie wymagają specjalnych działań angażujących - wystarczy ich bieżąco informować oraz uwzględniać w analizach jako tło funkcjonowania systemu.

Podsumowując, mapa interesariuszy Rawicza pozwoliła przyporządkować każdą z wyróżnionych grup do odpowiedniej kategorii. Interesariusze kluczowi (np. władze gminy, główni operatorzy) będą angażowani najściślej poprzez bezpośrednie spotkania i wspólne decyzje. Interesariusze strategiczni (np. powiat, duże firmy) powinni być utrzymywani w dialogu konsultacyjnym - regularnie informowani i zapraszani do kluczowych ustaleń. Grupy wymagające wsparcia (mieszkańcy, NGO) będą objęte działaniami partycypacyjnymi, ułatwiającymi im wyrażenie potrzeb (ankiety, warsztaty, kampanie informacyjne). Natomiast interesariuszy drugoplanowych wystarczy uwzględnić przy komunikacji publicznej (np. publikacja wyników planu, ogłoszenia o zmianach) i ewentualnie monitorować, czy żadna ważna podgrupa nie wychodzi z ich grona do wyższej kategorii wraz z rozwojem projektu. Takie podejście zapewnia efektywne zarządzanie relacjami z interesariuszami i zwiększa szanse na pomyślne opracowanie oraz wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Rawiczu.

Charakterystyka głównych grup interesariuszy

W kolejnym etapie analizy przedstawiono szczegółową charakterystykę poszczególnych grup interesariuszy. Każda podsekcja koncentruje się na jednej grupie, opisując jej skład i znaczenie w kontekście Rawicza, specyficzne potrzeby związane z mobilnością, potencjalny wkład w plan oraz kluczowe kwestie wymagające uwagi. Opisy te pogłębiają informacje z tabeli, dodając kontekst lokalny i przykłady, co pozwoli lepiej zrozumieć, jak planowane działania mogą być dostosowane do realiów miasta i gminy Rawicz.

Mieszkańcy (społeczność lokalna)

Charakterystyka grupy: Mieszkańcy to najważniejsi odbiorcy planu mobilności - to dla nich i z myślą o nich podejmowane są działania. W gminie Rawicz mieszka blisko 29 tys. osób, z czego dwie trzecie w samym mieście Rawicz, a jedna trzecia w 22 sołectwach wiejskich. Struktura demograficzna wykazuje trendy typowe dla regionu: stosunkowo wysoki odsetek seniorów (powyżej 19% mieszkańców ma 65+ lat) oraz ubytek części młodszych mieszkańców migrujących do większych miast. Jednocześnie Rawicz ma dodatnie saldo migracji -

przyciąga nowych mieszkańców (także powracających z emigracji czy z Wrocławia) dzięki dobrej jakości życia. Mieszkańcy tworzą zróżnicowaną grupę obejmującą: osoby pracujące (zarówno na miejscu, jak i dojeżdżające do Leszna, Poznania czy Wrocławia), dzieci i młodzież uczącą się, studentów, seniorów, osoby z niepełnosprawnościami, rodziny z małymi dziećmi, a także przedsiębiorców prowadzących drobną działalność. Różnorodność ta oznacza, że potrzeby transportowe mieszkańców są wielorakie - od bezpiecznego dojścia do szkoły dla ucznia, przez szybki dojazd do pracy dla pracownika, po dostępność komunikacji dla osoby niemającej samochodu.

Potrzeby i oczekiwania: Priorytetowe oczekiwania mieszkańców Rawicza wobec systemu mobilności to przede wszystkim bezpieczeństwo i wygoda. W mieście ważne jest ograniczenie nadmiernego ruchu tranzytowego, maszyn rolniczych i ciężarowego w centrum - mimo otwarcia obwodnicy S5, centrum Rawicza nadal bywa zatłoczone, a ciężarówki pojawiają się w niektórych miejscach powodując zagrożenia. Mieszkańcy oczekują więc kontynuacji działań uspokajających ruch w śródmieściu, czego przykładem jest strefa tempo 30 wprowadzona w 2022r., czy obwodnice lokalne oraz poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Sprawna komunikacja publiczna to kolejny istotny postulat - dotyczy głównie mieszkańców nieposiadających własnego auta (młodzież, seniorzy, osoby o niższych dochodach), ale też osób, które chętnie przesiadłyby się z samochodu pod warunkiem atrakcyjnej oferty przewozowej. Oczekuje się częstszych i lepiej skomunikowanych kursów autobusów miejskich, zwłaszcza w godzinach szczytu i na obszary dziś słabo obsługiwane (peryferyjne osiedla, połączenia z wioskami). Obecnie pojawia się problem, że w niektórych wsiach brak jest jakiegokolwiek transportu publicznego- co dotyczy szczególnie osoby starsze i młodzież dojeżdżającą do szkół ponadpodstawowych. Plan mobilności powinien odpowiedzieć na te braki np. poprzez rozszerzenie siatki Rawickiej Komunikacji Publicznej lub inne formy transportu (transport na żądanie, współpraca z powiatem). Mieszkańcy oczekują również infrastruktury przyjaznej pieszym i rowerzystom - chodników, przejść z azylami, ścieżek rowerowych łączących kluczowe punkty. Rawicz czyni postępy (powstały nowe ścieżki, planowana jest trasa rowerowa wzdłuż S5), ale nadal „zbyt mało ścieżek rowerowych” jest odczuwane jako bariera. Osoby korzystające z rowerów (zarówno rekreacyjnie, jak i dojazdy do pracy) liczą na spójny system tras i parkingów rowerowych. Inne potrzeby to m.in.: czystsze powietrze i mniej hałasu (ograniczenie emisji z transportu w centrum przyniesie korzyści zdrowotne) oraz dostępność - szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami ruchu (niskopodłogowe autobusy, likwidacja barier architektonicznych na przystankach i chodnikach).

Wkład mieszkańców: Choć indywidualnie mieszkańcy nie podejmują decyzji, ich zbiorowy głos ma ogromne znaczenie. Mieszkańcy Rawicza mogą wnieść wkład poprzez aktywny udział w konsultacjach społecznych - zgłaszając swoje spostrzeżenia o problemach (np. niebezpieczne skrzyżowanie, brak lamp przy drodze w wiosce) i pomysły

na usprawnienia. Gmina planuje wykorzystać opinie mieszkańców, m.in. przeprowadzając analizy potrzeb transportowych uczniów i pracowników z uwzględnieniem zdania społeczności. Mieszkańcy organizują się też w osiedlowe lub sołeckie grupy, rady i poprzez nie mogą zgłaszać postulaty do władz. Dodatkowo, społeczność lokalna odgrywa rolę w kształtowaniu popytu na zrównoważoną mobilność - jeśli mieszkańcy zdecydują się przesiąść na rower czy autobus, plany dotyczące tych środków transportu będą miały rację bytu. Dlatego ważne jest budowanie świadomości i zachęcanie do proekologicznych postaw (np. poprzez edukację w szkołach, kampanie promujące dni bez samochodu, itp.), co jest obustronnym procesem: mieszkańcy reagują na jakość oferty transportowej, a jednocześnie ich zachowanie determinuje sukces tej oferty.

Kluczowe kwestie: Mieszkańcy jako interesariusze należą do kategorii wymagających wsparcia - bardzo zależy im na efektach planu, ale aby mogli wpłynąć na proces, władze muszą stworzyć ku temu warunki. Istotne będzie dotarcie także do tych grup mieszkańców, które są mniej słyszalne (np. osoby z małych wiosek, które rzadziej uczestniczą w spotkaniach w mieście). Plan powinien uwzględnić mechanizmy ciągłej komunikacji z mieszkańcami - nie tylko jednorazowe konsultacje, ale np. punkt informacyjny, platformę internetową do zgłaszania uwag, regularne raportowanie postępów. Dla akceptacji społecznej ważne jest również sprawiedliwe traktowanie różnych części gminy - mieszkańcy wsi powinni dostrzec, że plan dba o ich połączenia z miastem, a mieszkańcy miasta - że rozwiązania nie koncentrują się tylko na tranzycie, ale na poprawie warunków życia w sąsiedztwie (np. ograniczenie ruchu tam, gdzie jest uciążliwy). W Rawiczu szczególną kwestią może być włączenie mieszkańców nowych osiedli (jeśli takie powstają w ramach napływu ludności) oraz wykorzystanie energii drzemącej w lokalnej społeczności - która jest dość aktywna (przejawia się to choćby w przedsięwzięciach typu inicjatywa lokalna, gdzie mieszkańcy lub reprezentujące ich organizacje pozarządowe przychodzą nie tylko z pomysłem na realizację konkretnego przedsięwzięcia, ale deklarują współudział w jego realizacji. Współudział może polegać na świadczeniu pracy społecznej, na świadczeniach pieniężnych lub rzeczowych czy działalności stowarzyszeń). Zaufanie mieszkańców do władz i procesu planistycznego będzie kluczowe - warto je budować poprzez przejrzystość i pokazywanie, że głos mieszkańców faktycznie wpływa na ostateczne decyzje planu.

Władze Miasta i Gminy Rawicz

Charakterystyka grupy: Władze samorządowe Rawicza obejmują przede wszystkim burmistrza i Urząd Miejski Gminy Rawicz (jako organ wykonawczy) oraz Radę Miejską (organ stanowiący i kontrolny). Do tej grupy można zaliczyć także jednostki organizacyjne gminy odpowiedzialne za sprawy transportu, planowania przestrzennego, inwestycji i ochrony środowiska - bo to one będą realizatorami konkretnych zadań Planu Mobilności. Władze gminy są inicjatorem powstania PZMM i formalnym gospodarzem całego procesu.

To interesariusz kluczowy, posiadający największy wpływ na kształt dokumentu (poprzez decyzje polityczne i alokację środków) oraz najwyższy stopień zaangażowania - ponieważ od powodzenia planu zależy realizacja strategicznych celów gminy. Samorząd Rawicza ma już doświadczenie w opracowywaniu i wdrażaniu strategii rozwojowych (np. obowiązująca Strategia Zrównoważonego Rozwoju 2021-2027), a także we współpracy międzysektorowej (np. Rada Przedsiębiorczości, partnerstwa w Subregionie Leszczyńskim). Władze gminy łączą w sobie perspektywę lokalną (dobro mieszkańców Rawicza) z szerszą - muszą brać pod uwagę polityki powiatu, województwa i krajowe, a także dostępne programy finansowania (np. fundusze UE na zrównoważony transport).

Potrzeby i cele: Najważniejszą potrzebą władz jest skuteczne zaplanowanie i wdrożenie działań, które pozwolą osiągnąć założone cele mobilnościowe. Cele te zwykle obejmują: zmniejszenie zatłoczenia i emisji, poprawę bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie udziału transportu zbiorowego i alternatywnych form przemieszczania, integrację transportu z planowaniem przestrzennym, zapewnienie dostępności transportowej całej gminy (miasto+wsie) oraz wspieranie rozwoju gospodarczego dzięki lepszej infrastrukturze. Władze muszą pogodzić różne priorytety - np. inwestycje drogowe vs. ochrona plant i zabytkowego centrum; potrzeby kierowców vs. pieszych. Ważną potrzebą władz jest też utrzymanie poparcia społecznego i politycznego - czyli takie prowadzenie polityki mobilności, by mieszkańcy i radni ją akceptowali. Stąd plan musi być realny finansowo i odpowiadać na realne bolączki (np. włodarze wiedzą, że brak autobusów do wsi czy korki w centrum to palące problemy zgłaszane przez społeczność, więc rozwiązanie ich będzie miarą sukcesu). Ponadto władze dążą do pozyskania zewnętrznych środków - co wymaga, aby plan spełniał kryteria programów krajowych i unijnych (np. wpisywał się w politykę klimatyczną, w strategię wojewódzką itp.). Potrzebują więc profesjonalnego dokumentu, który stanie się podstawą do aplikowania o fundusze. Oczekiwaniem władz jest również, by plan mobilności zintegrował się z innymi działaniami gminy - np. polityką środowiskową (ograniczenie smogu komunikacyjnego), polityką społeczną (transport dla wykluczonych komunikacyjnie), ładem przestrzennym (lokalizacja nowych osiedli przy planowanych trasach komunikacji).

Rola i wkład: Władze gminy pełnią rolę lidera i koordynatora całego procesu. Ich wkład jest wielopłaszczyznowy:

- **Formalno-decyzyjny:** Rada Miejska przyjmie uchwałą Plan Mobilności, co nada mu moc obowiązującą; burmistrz i urząd zapewnią wprowadzenie go w życie (poprzez budżet gminy, zarządzenia, projekty inwestycyjne). Władze zapewniają także zgodność planu z przepisami i powiązanie z dokumentami planistycznymi (studium, budżet, strategia).
- **Organizacyjny:** Samorząd organizuje prace nad planem - powołuje zespół projektowy lub zatrudnia ekspertów, prowadzi konsultacje, zbiera dane. To urząd ma dostęp

do danych wyjściowych (np. ewidencji dróg, statystyk komunikacji) i udostępnia je ekspertom. Koordynuje też współpracę z partnerami: ustala np. z powiatem zakres wspólnych działań, zaprasza sąsiednie gminy do rozmów, itp.

- **Finansowy:** Gmina Rawicz finansuje opracowanie planu, a w przyszłości będzie głównym źródłem finansowania inwestycji tam przewidzianych (z pomocą dotacji). Już na etapie planu władze mogą podejmować decyzje, które inicjatywy ująć priorytetowo ze względu na możliwości budżetu.
- **Komunikacyjny:** Władze pełnią funkcję twarzy planu - komunikują się z mieszkańcami, mediami. Transparentny dialog prowadzony przez burmistrza (np. konsultacje na zebraniach osiedlowych) i rzeczowe informowanie o planie buduje zaufanie. Samorząd odpowiada też na pytania i wątpliwości radnych czy obywateli, reprezentując plan na zewnątrz.

Specyfika lokalna i wyzwania: Rawicki samorząd jest postrzegany jako zaangażowany w sprawy transportu - przejawia się to choćby utworzeniem własnej komunikacji autobusowej, inwestycjami w drogi lokalne czy planami budowy rowerostrady Poznań-Wrocław przez gminę. W Strategii Gminy zidentyfikowano kluczowe wyzwania: zmniejszenie ruchu w centrum, polepszenie dojazdów z wiosek, budowę dróg do szpitala i nowych ścieżek. Oznacza to, że władze mają świadomość problemów i chcą je rozwiązać - Plan Mobilności jest narzędziem do tego. Wyzwaniem będzie skuteczna koordynacja z partnerami zewnętrznymi. Przykładowo: drogi wojewódzkie/krajowe i kolej nie są pod bezpośrednią kontrolą gminy, więc władze muszą negocjować z marszałkiem czy GDDKiA korzystne dla Rawicza rozwiązania (np. dodatkowy zjazd z S5 czy poprawę dostępności stacji kolejowej). Podobnie, ulepszenie transportu międzygminnego wymaga porozumień z ościennymi gminami i powiatem - rola lidera subregionalnego spoczywa tu na Rawiczu jako największym ośrodku w okolicy. Szansą jest, że Rawicz należy do Subregionu Leszczyńskiego - istnieją mechanizmy współpracy samorządów, które gmina może wykorzystać planując np. wspólne linie autobusowe czy projekty drogowe. Kolejnym wyzwaniem jest zapewnienie kontynuacji polityki mobilności mimo potencjalnych zmian politycznych (wybory samorządowe). Dlatego władze muszą starać się o konsensus ponad podziałami - tak, by Plan Mobilności był postrzegany jako wspólne dobro, a nie inicjatywa jednego ugrupowania. Ogólnie, władze Rawicza jako interesariusze stoją przed zadaniem zbilansowania wielu interesów w ramach jednej spójnej wizji mobilności - i mają ku temu silny mandat oraz instrumenty prawne, ale muszą zadbać o partnerskie relacje z innymi aktorami.

Przedsiębiorcy (lokalny biznes)

Charakterystyka grupy: Przedsiębiorcy to szeroka grupa obejmująca zarówno małych przedsiębiorców (właścicieli sklepów, punktów usługowych, warsztatów), jak i średnie oraz duże firmy działające na terenie gminy (zakłady przemysłowe, logistyczne, rolno-spożywcze, firmy budowlane, itp.). W Rawiczu sektor prywatny jest dobrze rozwinięty - gmina szczyci

się rosnącą liczbą podmiotów gospodarczych (w tym wiele firm rodzinnych) i obecnością kilkunastu średnich przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 100 osób. Co więcej, na terenie gminy funkcjonują zakłady o znaczeniu ponadlokalnym, np. Fermy Drobiu Woźniak (jeden z największych producentów jaj w Europie, ~1200 pracowników), Grupa Pieprzyk (biznes paliwowo-energetyczny wywodzący się z Rawicza, ~1500 pracowników), czy nowy zakład należący do TKH Group (otwarty w 2023 roku, ~120 pracowników) składający się z dwóch oddzielnych fabryk: TKF Polska produkująca kable światłowodowe i EEP produkująca kable miedziane. Wokół Rawicza, dzięki S5, rozwinęła się strefa aktywności gospodarczej (np. okolice węzłów na S5, Strefa Aktywności Gospodarczej Rawicz Północ). Lokalni przedsiębiorcy są zorganizowani m.in. w ramach Rawickiej Rady Przedsiębiorczości i innych ciał doradczych, co ułatwia komunikację między biznesem a władzami. Jako interesariusze planu mobilności, przedsiębiorcy są kluczowi dla powodzenia aspektów gospodarczych - ich poparcie może przyspieszyć wdrażanie rozwiązań, natomiast sprzeciw (np. obawy o utrudnienia dla biznesu) może stanowić poważną barierę.

Potrzeby i oczekiwania: Biznes oczekuje przede wszystkim efektywnego i niezawodnego systemu transportowego, który umożliwi prowadzenie działalności bez zbędnych kosztów i opóźnień. Dla przedsiębiorców kluczowe kwestie to:

- **Dojazd pracowników do zakładów pracy:** firmy potrzebują, by ich kadra mogła sprawnie dotrzeć do pracy - dotyczy to zarówno kadry wyższego szczebla (często dojeżdżającej z większych miast, więc zależy im na drożności S5 i dobrym połączeniu kolejowym), jak i pracowników lokalnych czy z sąsiednich gmin (dla nich ważny jest transport publiczny albo dostępny parking, jeśli dojeżdżają samochodem).
- **Transport towarów i logistyka:** przedsiębiorcy z branży produkcyjnej czy handlowej potrzebują dobrych dróg dla dostaw i wysyłki towarów. Oznacza to m.in. utrzymanie w dobrym stanie dróg dojazdowych do stref przemysłowych, odpowiednie oznakowanie tras dla ciężarówek, minimalizowanie utrudnień (np. zbyt niskie wiadukty, ograniczenia tonażu na kluczowych mostach). S5 jest tu wielkim atutem - firmy cenią szybki wyjazd na drogę ekspresową i możliwość obsługi rynku krajowego. Dla producentów korzystna jest też linia kolejowa - potencjalny transport towarowy, choć w Rawiczu to zapewne mniejszy czynnik (nie ma dużego terminala cargo). Planując mobilność, należy jednak uwzględnić np. strefy załadunku i rozładunku w mieście dla lokalnych dostaw (ważne dla sklepów w centrum - by dostawy nie tamowały ruchu).
- **Klienci i dostępność sklepów/usług:** dla sektora handlu i usług w mieście istotne jest, by klienci mogli łatwo do nich dotrzeć. To generuje oczekiwania np. dot. miejsc parkingowych w centrum (handlowcy obawiają się, że ograniczanie ruchu może zmniejszyć liczbę klientów, jeśli nie zostaną zapewnione alternatywy). Równie ważne jest wygodne poruszanie się pieszo - zwłaszcza w okolicach targowisk, marketów - stąd

oczekiwania by poprawiać chodniki, oświetlenie, itp. W dobie e-commerce i dostaw do domu, może rosnąć znaczenie punktów odbioru przesyłek, kurierów - co stawia nowe wymagania infrastrukturalne (strefy postojowe krótkotrwałego).

- **Stabilność i przewidywalność:** biznes potrzebuje wiedzieć z wyprzedzeniem o wszelkich planowanych zmianach organizacji ruchu, inwestycjach wpływających na dojazdy (np. zamknięcie ulicy na czas remontu). Oczekuje dobrej komunikacji ze strony władz i minimalizowania negatywnych skutków dla działalności (np. jeśli deptak - to zapewnione dojazdy alternatywne do sklepów). Przedsiębiorcy chętnie zobaczą w planie mobilności długofalową wizję, z której wynika, że gmina będzie coraz bardziej przyjazna dla biznesu (np. lepsze połączenia między strefami a centrum, plany nowych dróg).
- **Brak nadmiernych obciążeń:** niektórzy przedsiębiorcy mogą obawiać się pewnych pomysłów zrównoważonej mobilności, jeśli te wiążą się z kosztami dla nich - np. opłaty za wjazd do centrum, podatki od parkingów, restrykcje dla samochodów dostawczych. Ich potrzebą jest więc, aby rozwiązania proekologiczne były wprowadzane stopniowo i w konsultacji, by nie zachwiały możliwościami prowadzenia biznesu.

Wkład i zaangażowanie przedsiębiorców: Przedsiębiorcy mogą wnieść cenny wkład w plan mobilności poprzez:

- **Konsultacje i dialog z władzami:** przekazywanie swoich potrzeb, ale też oferowanie pomysłów. Wielu lokalnych przedsiębiorców dobrze zna realia ruchu (np. firma transportowa wie, gdzie są „wąskie gardła” dla ciężarówek, sklepikarz wie, gdzie klientom brakuje parkingów). Ten praktyczny mechanizm informacji zwrotnej jest bezcenny. Rawicka Rada Przedsiębiorczości może być forum, na którym wypracuje się wspólne rozwiązania (np. godziny dostaw do sklepów ustalone tak, by unikać szczytu komunikacyjnego).
- **Partnerstwo w inwestycjach:** Duże firmy często gotowe są partycypować w kosztach infrastruktury, która im służy. Np. jeśli gmina planuje przedłużenie ulicy do strefy przemysłowej, przedsiębiorcy z tej strefy mogą współfinansować projekt lub przekazać grunt. Deweloperzy budujący nowe osiedla również mogą dokładać się do chodników, przystanków itp. W planie mobilności warto zidentyfikować takie możliwości PPP.
- **Promocja zrównoważonej mobilności wśród pracowników:** Firmy mogą zachęcać swoich pracowników do korzystania z carpoolingu (wspólnych dojazdów, co zmniejszy liczbę aut na drogach) albo do jazdy rowerem (poprzez instalację pryszniców, stojaków, premie zdrowotne itp.). Niektóre zakłady (zwłaszcza w Skandynawii, ale i w Polsce coraz częściej) organizują transport pracowniczy - w Rawiczu być może też funkcjonują autobusy dowożące załogi do dużych fabryk z okolicznych miejscowości. Koordynacja takiego transportu z systemem publicznym mogłaby znaleźć się w planie (np. firmy mogłyby udostępnić miejsca w swoich busach lokalnej społeczności, jeśli

są wolne, lub współfinansować dodatkowy kurs autobusu dla pracowników i mieszkańców).

- **Wdrażanie ekologicznych rozwiązań:** Jeśli plan będzie promował np. stacje ładowania EV, to stacje benzynowe (jak lokalna sieć Pieprzyk) mogą instalować ładowarki - co jest wkładem w infrastrukturę. Przedsiębiorcy mogą też udostępnić tereny pod Park&Ride czy centra przesiadkowe, jeśli posiadają działki w strategicznych miejscach.

Nastawienie i interes: Generalnie przedsiębiorcy są zainteresowani planem o tyle, o ile wpływa on na warunki prowadzenia biznesu. Wielu z nich może nie być emocjonalnie zaangażowanych w idee zrównoważonego transportu, jeśli nie widzą korzyści ekonomicznej. Dlatego ważne jest pokazanie im biznesowej wartości działań mobilnościowych: np. więcej osób na deptaku to więcej klientów - nawet jeśli mniej aut; lepszy transport publiczny to punkt dla pracodawcy walczącego o pracowników (łatwiejszy dojazd = atrakcyjniejsze miejsce pracy); mniejszy ruch ciężarówek w centrum to mniejsze koszty opóźnień dostaw itd. W Rawiczu, gdzie bezrobocie jest raczej niskie, a wyzwaniem bywa brak rąk do pracy (silna konkurencja o kadry), argumentem może być: dobra mobilność poszerza rynek pracy - ludzie spoza gminy chętniej podejmą pracę w Rawiczu, jeśli dojazd będzie wygodny. Zatem i duże firmy, i lokalne sklepy mogą zyskać. Relacje z innymi interesariuszami: Przedsiębiorcy w Rawiczu mają dość dobry kanał komunikacji z władzami (wspomniana Rada Przedsiębiorczości), co należy wykorzystać w procesie tworzenia planu - np. organizując osobne spotkanie konsultacyjne dedykowane biznesowi. Ich relacja z mieszkańcami bywa dwuznaczna: z jednej strony są częścią społeczności, z drugiej czasem pojawiają się napięcia (np. mieszkańcy mogą narzekać na ciężarówki dojeżdżające do zakładu przez osiedle). Plan mobilności powinien minimalizować takie konflikty poprzez rozwiązania typu wytyczenie tras ciężarówek z dala od osiedli, regulamin dostaw w określonych godzinach itp. Wreszcie, przedsiębiorcy powinni być sprzymierzeńcem operatorów transportu - np. mogą wspierać działania komunikacji miejskiej (reklama w firmie, dofinansowanie dodatkowych kursów dla pracowników).

Podsumowując, lokalny biznes to interesariusz strategiczny - ma wpływ (gospodarka gminy, miejsca pracy, inwestycje) i jest kluczowym partnerem władz, choć mobilność nie jest ich główną domeną zainteresowania (jest środkiem do celu, którym jest rozwój biznesu). Istotne jest utrzymanie dialogu i kompromisu, by plan wdrożyć rozwiązania korzystne i dla jakości życia, i dla kondycji ekonomicznej Rawicza.

Przewoźnicy i operatorzy transportu

Charakterystyka grupy: Ta grupa obejmuje wszystkie podmioty świadczące usługi transportowe na terenie gminy lub odpowiadające za infrastrukturę transportu. W Rawiczu wyróżnić można kilka kluczowych podmiotów:

- **Przewozy pasażerskie Gminy Rawicz** - system autobusowy uruchomiony przez gminę, obsługujący 4 linie (stan na 2025). Choć właścicielem systemu jest gmina, operatorem wykonawczym jest prywatny przewoźnik (wyłoniony w przetargu). Obecnie obsługę zapewnia firma Turbo-Trans - zewnętrzna względem gminy, co oznacza, że jest to interesariusz o specyficznej roli: działa na zlecenie miasta, ale ma swoje cele biznesowe (rentowność, sprawność operacyjna).
- **Regionalni przewoźnicy autobusowi** - dawniej rolę pełnił PKS, obecnie pewne połączenia zapewniają firmy prywatne jak Milla Spółdzielnia w Lesznie (linie do Leszna, Wąsosz, Kobylna czy inne w powiecie rawickim). Ponadto działają przewozy szkolne firm: Jędrus i Continental Travel. Ci wszyscy przewoźnicy są istotni dla zapewnienia połączeń Rawicz-okolice.
- **Przewoźnicy kolejowi** - Rawicz leży na linii kolejowej nr 271 (E59) Poznań - Wrocław. Jest to linia międzynarodowa, wpisana na listę Transeuropejskich Sieci Transportowych. Pociągi obsługujące Rawicz to zarówno Przewozy Regionalne (PolRegio), Koleje Wielkopolskie i Koleje Dolnośląskie - zapewniające połączenia lokalne (np. Rawicz-Leszno-Poznań, Rawicz-Wrocław), jak i PKP Intercity - pociągi dalekobieżne (bo E59 to magistrała, jeżdżą nią składy IC między Poznaniem a Wrocławiem). Dla planu mobilności kluczowe będą aspekty regionalne - dobre skomunikowanie Rawicza pociągami w ramach aglomeracji Leszno/Poznań/Wrocław. Marszałkowie Województwa Wielkopolskiego i dolnośląskiego, bo Rawicz graniczy z Dolnym Śląskiem, decydują o siatce połączeń regionalnych - są więc też pewnym interesariuszami (choć pośrednio, bo nie uczestniczą w planie gminnym bezpośrednio).
- **Zarządcy infrastruktury** - w przypadku kolei jest to PKP PLK (odpowiada za stan torów, dworców, modernizacje); dla dróg krajowych (S5) - GDDKiA; dla dróg wojewódzkich - Zarząd Wojewódzki; dla powiatowych - Powiat. Ci interesariusze decydują np. o rozkładzie jazdy (PLK planuje przepustowość linii) czy parametrach dróg (np. wprowadzenie sygnalizacji na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej). Gmina musi z nimi współpracować.
- **Taksówki i transport na życzenie** - choć skala taxi w Rawiczu zapewne nie jest wielka, lokalni taksówkarze też stanowią część systemu (zaspokajają potrzeby, gdy brak autobusu). Pojawienie się np. usług typu Uber/Bolt w tak małym mieście to może przyszłość, ale warto wspomnieć, że i takie mikro-usługi to interesariusz (głównie w zakresie przepisów lokalnych, np. wyznaczenie postoju taxi).
- **Firmy spedycyjne i transportowe** - Rawicz, mając strefy przy S5, gości także czysto logistyczne podmioty (magazyny, firmy kurierskie, przewoźnicy ciężarowi). Dla nich kluczowe są drogi i przepisy ruchu (np. zakazy wjazdu w określone strefy). Można ich też zaliczyć do przedsiębiorców, ale w kontekście mobilności akcent ich potrzeb (swobodny przejazd) jest wart wyodrębnienia

- **System Roweru Publicznego** uruchomiony w roku 2022r. we współpracy m.in. z Powiatem Rawickim, obsługiwany przez prywatnego operatora ze stacjami rowerowymi w lokalizacjach: Rawicz: 1) ul. Dworcowa, 2) ul. Sarnowska, 3) Osiedle Sarnowa, 4) Słupia Kapitulna, i planowanymi do wykonania w roku 2025: 5) Dębno Polskie, Rawicz: 6) Rynek, 7) ul. Poznańska przy Rondzie Biały Orzeł. W latach 2025 - 2027 planowane jest uruchomienie kolejnych stacji rowerowych w trzech lokalizacjach: w Rawiczu ul. Poznańska, przy zakładzie TKF Polska sp. z o.o., Stworno - przy skrzyżowaniu dróg powiatowych 5484P i 5485P w kierunku miejscowości Sikorzyn.

Interesy i potrzeby przewoźników:

- **Zapewnienie infrastruktury i priorytetów:** Przewoźnicy drogowi (autobusowi) potrzebują odpowiedniej infrastruktury: przystanków, zatok, dworca/pętli do obsługi linii, miejsca na postoje techniczne. Ponadto przewoźnicy doceniają udogodnienia typu buspasy czy priorytet sygnalizacji dla autobusów w mieście (jeśli będzie uzasadnienie). Również stan dróg wpływa na ich koszty (gorsze drogi - awarie, opóźnienia). Dla kolejowych kluczowa była modernizacja linii kolejowej E59 do prędkości 160km/h, przebudowa stacji Rawicz (perony, parkingi), utworzenie nowych miejsc do parkowania w obrębie dworca PKP przez Gminę Rawicz - to potrzeby, które właściciele infrastruktury starają się zaspokoić.
- **Stabilne finansowanie i popyt:** Operatorzy komunikacji miejskiej potrzebują wsparcia finansowego gminy - dotacji do nierentownych kursów (szczególnie na obszarach wiejskich czy poza szczytem). Ich interesem jest pewność, że gmina utrzyma, a może zwiększy finansowanie, co pozwoli np. wydłużyć linie (przykładowo od stycznia 2025 Rawicz uruchomił nową linię 4 do Żylic- to pokazuje rozwój usługi). Z drugiej strony, zależy im na większej liczbie pasażerów - rosnący popyt zwiększa wpływy z biletów. Dlatego popierają działania zwiększające atrakcyjność transportu (kampanie promocyjne, integracja taryfowa z koleją, poprawa punktualności). Podobnie PKP cieszyłoby się z większej liczby pasażerów z Rawicza - co można osiągnąć np. przez lepszy dowóz ludzi do pociągów.
- **Koordinacja rozkładów:** Ważna potrzeba - synchronizacja między różnymi środkami. Przewoźnicy autobusowi chcą np., by pociągi nie odjeżdżały minutę przed dojazdem autobusu z miasta, a raczej kilka minut po - to wymaga komunikacji między organizatorami (gmina vs. marszałek). W planie można zawrzeć postulat utworzenia wspólnego rozkładu skomunikowanego.
- **Warunki ruchu:** Wszyscy przewoźnicy drogowi pragną płynności ruchu - korki i wypadki zakłócają ich pracę. Dlatego popierają działania usprawniające ruch (np. obwodnice, sygnalizacje akomodacyjne). Ale tu bywa konflikt: transport publiczny chce

preferencji, co czasem oznacza ograniczenia dla aut prywatnych - nie dotyczy to jednak przewoźników, raczej kierowców indywidualnych.

- **Bezpieczeństwo:** Dla przewoźników bezpieczeństwo to mniejsze ryzyko strat i wizerunku (wypadki psują reputację). Więc popierają np. lepszą infrastrukturę przystankową (zatoki, oświetlenie), szkolenia kierowców. Przykład - plan Gminy Rawicz zawiera projekt modernizacji przystanków autobusowych w Rawiczu i wsiach (Zielona Wieś, Żylce itd.), co wychodzi naprzeciw ich potrzebom.

Wkład i rola przewoźników:

- **Realizacja usług:** to oni de facto wykonują plan - można wymyślić nowe linie, ale przewoźnik je obsadzi autobusami i kierowcami. Ich fachowa wiedza jest niezbędna, by plan był wykonalny (np. czy dana ulica nadaje się dla autobusu 12m, czy pętla zmieści autobus). Powinni współpracować od początku, by potem móc wdrożyć zmiany płynnie.
- **Dane przewozowe:** Przewoźnicy dysponują danymi o liczbie pasażerów, opóźnieniach, trasach przejazdu. Te dane, jeśli udostępnione planistom, pozwalają diagnozować problemy (np. gdzie ludzie najczęściej wsiadają, jakie kursy wożą powietrze).
- **Elastyczność i innowacje:** Operator może testować nowe rozwiązania - np. pilotaż linii na żądanie lub mniejszym busem do wioski. Jeśli plan to przewiduje, rola przewoźnika jest kluczowa. Również wprowadzanie e-biletów, aplikacji informujących o przyjeździe autobusu itp. wymaga zaangażowania firm przewozowych.
- **Wspólny marketing:** Przewoźnicy mogą wraz z gminą prowadzić działania promocyjne - np. dzień darmowej jazdy autobusem, wystawienie autobusu elektrycznego na pokazie, itp. To ich wkład w zmianę nawyków transportowych mieszkańców.

Interakcje z innymi interesariuszami: Przewoźnicy są bezpośrednio powiązani z mieszkańcami (pasażerami) - jakość ich usług wpływa na zadowolenie ludzi, a jednocześnie preferencje ludzi wpływają na kondycję przewoźnika. Dlatego istotne jest zbieranie opinii pasażerów (np. poprzez badania satysfakcji) i reagowanie. Relacja przewoźnicy - władze gminy to zleceńodawca-wykonawca w przypadku komunikacji miejskiej: musi być partnerska i oparta na zaufaniu; gmina określa standardy, firma je realizuje. Z kolejną sprawą trudniejszą - to duże państwowe spółki, gdzie gmina jest raczej petentem zabiegającym o dobre dla siebie rozkłady. Niemniej, obecność Rawicza na ważnej linii czyni go dość istotnym węzłem (stacja Rawicz prawdopodobnie obsługuje sporo pasażerów z powiatu). Warto, by plan uwzględniał zachęty do korzystania z kolei (np. integracja biletowa autobus+kolej - co wymaga porozumienia z przewoźnikiem i marszałkiem). Przewoźnicy to interesariusze szczególnie, bo są zarazem partnerami i wykonawcami planu. Sukces PZMM Rawicz będzie mierzony np. wzrostem liczby pasażerów autobusów i pociągów - co jest także sukcesem przewoźników. Dlatego powinni oni aktywnie współtworzyć rozwiązania.

Ich wpływ jest spory (np. mogą odmówić wprowadzenia zbyt kosztownego kursu, jeśli nie dostaną dofinansowania), a zainteresowanie - wysokie, bo ich biznes zależy od polityki transportowej. Zaliczamy ich do kluczowych interesariuszy, wymagających bieżącej koordynacji.

Instytucje publiczne (poza samorządem gminnym)

Charakterystyka grupy: W kategorii tej mieszczą się różne jednostki sektora publicznego działające na terenie Rawicza lub obejmujące Rawicz zakresem swojego działania, inne niż bezpośrednie władze gminne. Możemy tu wyszczególnić:

- **Samorząd powiatowy** - Powiat Rawicki z władzami (starosta, rada powiatu) i administracją (wydziały np. komunikacji, drogownictwa). Powiat odpowiada za sieć dróg powiatowych, prowadzi szkoły średnie, szpital, pewne instytucje kultury itp. Rawicz jest siedzibą powiatu, więc powiat ma silną obecność w mieście.
- **Samorząd województwa** - Województwo Wielkopolskie (w pewnym stopniu także Dolnośląskie, bo sąsiedztwo) - przez gminę przechodzi droga wojewódzka łącząca Rawicz z resztą Wielkopolski oraz liczne linie autobusowe i kolejowe podległe marszałkowi. Urząd Marszałkowski planuje transport regionalny, ma strategię mobilności dla subregionów. Rawicz jest częścią tzw. subregionu leszczyńskiego, co w strategii województwa może nadawać mu rolę ośrodka lokalnego.
- **Służby i inspekcje państwowe** - np. Policja (Komenda Powiatowa Policji w Rawiczu), Straż Pożarna, ewentualnie Inspekcja Transportu Drogowego. Ich interes to bezpieczeństwo i egzekwowanie prawa w ruchu drogowym. Policja odgrywa dużą rolę w opiniowaniu organizacji ruchu, uczestniczy w akcjach BRD.
- **Placówki oświatowe i kulturalne** - np. szkoły (podstawowe - gminne; średnie - powiatowe), przedszkola, Rawicki Dom Kultury, biblioteki. Te instytucje generują ruch (uczniowie, odwiedzający) i mogą mieć szczególne potrzeby (np. bezpieczna droga do szkoły).
- **Placówki opieki zdrowotnej** - przede wszystkim Szpital Powiatowy w Rawiczu oraz przychodnie, apteki. Szpital jest duży (obsługuje cały powiat i okolicę), zlokalizowany na terenie miasta (być może na obrzeżu?). Zwracano uwagę na brak szybkiej drogi dojazdowej do szpitala - to paląca kwestia, bo karetki i pacjenci powinni mieć dobry dojazd. To zmartwienie dla powiatu i gminy.
- **Instytucje państwowe i samorządowe mające oddziały** - np. Urząd Skarbowy, Sąd Rejonowy, Zakład Karny (więzienie w Rawiczu - duży obiekt znany z historii). Więzienie generuje specyficzny ruch: pracownicy dojeżdżają, transporty więźniów, odwiedziny rodzin - to dość odizolowany obiekt, ale np. jego lokalizacja w centrum (Rawicz ma duże więzienie blisko plant) może rodzić potrzebę rozwiązania kwestii parkowania odwiedzających.

- **Sąsiednie gminy** - formalnie odrębne samorządy, ale w kontekście planu Rawicza traktujemy je jako instytucje publiczne zewnętrzne, z którymi należy się komunikować. Wokół Rawicza graniczą gminy: Bojanowo, Miejska Górka, Pakość (w powiecie rawickim), a od południa Żmigród i Milicz (Dolny Śląsk). Rawicz jako miasto powiatowe świadczy usługi dla mieszkańców tych gmin - więc władze tych gmin są zainteresowane np. połączeniami do Rawicza, wspólnymi projektami (mogą podpisać porozumienia międzygminne w sprawie komunikacji).
- **Partnerstwa terytorialne** - np. wspomniany Subregion Leszczyński, stowarzyszenia gmin itp. Mogą być formalnymi strukturami, które dysponują np. funduszami lub platformą wymiany doświadczeń.

Potrzeby i cele instytucji publicznych:

- **Dostępność usług publicznych:** Instytucje (szkoły, urzędy, szpital) chcą, aby ich klienci i pracownicy mogli łatwo dotrzeć. Np. szkoły zależy na tym, by dzieci miały bezpieczną drogę pieszo lub autobusem szkolnym; szpitalowi - by pacjenci z regionu mogli dojechać nawet bez własnego auta (transport sanitarny lub publiczny). Urzędy chcą być osiągalne - np. petenci z gminy mogą przyjechać do starostwa autobusem.
- **Bezpieczeństwo i porządek:** Policja i straż chcą minimalizacji zdarzeń drogowych, co zbiega się z celami planu (BRD). Inspekcja może oczekiwać infrastruktury dla kontroli pojazdów (np. zatoki do ważenia ciężarówek).
- **Koordinacja inwestycji:** Powiat i województwo mają własne plany inwestycyjne. Ważne, by były one zgrane z planem mobilności Rawicza - stąd potrzebują informacji o priorytetach gminy, a gmina - o ich planach. Współpraca przynosi synergię: np. gmina planuje ciąg pieszo-rowerowy, powiat dołoży to do przebudowy swojej drogi, zamiast robić osobno.
- **Współfinansowanie i formalności:** Jeśli gmina Rawicz chce rozszerzyć komunikację miejską na teren gminy sąsiedniej, potrzebuje zgody i finansowego wkładu tamtej gminy. Sąsiednie samorządy oczekują uczciwych warunków współpracy (np. proporcjonalnego podziału kosztów). Podobnie powiat może współfinansować coś w mieście (np. sygnalizację na skrzyżowaniu drogi powiatowej).
- **Cele społeczne i ekologiczne:** Instytucje publiczne (szczególnie powiat i województwo) mają swoje polityki: np. powiat może mieć Program Ochrony Środowiska, gdzie jest mowa o promocji kolei, ścieżek rowerowych. Będą dążyły do ich realizacji. Dla powiatu kluczowa jest integracja transportu w skali powiatu.

Wkład instytucji publicznych:

- **Dane i ekspertyza:** instytucje mogą dostarczyć informacji - np. policja może wskazać miejsca częstych wypadków, szkoły - listę uczniów dojeżdżających, szpital - statystyki

dojazdu karetek. W powiecie jest wydział komunikacji i dróg - ma dane o ruchu na drogach powiatowych. To wszystko zasila bazę do planu.

- **Decyzje i współpraca formalna:** Rada Powiatu czy Sejmik Województwa mogą podejmować uchwały wspierające plan (np. powiat włączy zadanie z planu gminy do swojego planu inwestycyjnego). Mogą też zawierać porozumienia - np. gmina Rawicz i sąsiednia gmina X uzgadniają, że autobus linii rawickiej wjedzie na teren gminy X i ta będzie uczestniczyć w kosztach jej funkcjonowania. Takie porozumienia międzygminne są prawnie możliwe i stosowane.
- **Projekty wspólne:** Instytucje publiczne mogą być partnerami przy pozyskiwaniu funduszy - np. w ramach projektów partnerskich. Mogą wspólnie złożyć wniosek: np. Powiat Rawicki i Gmina Rawicz na budowę ciągu pieszo-rowerowego do szkoły powiatowej w Rawiczu, itp.
- **Edukacja i kampanie:** Szkoły mogą włączyć się w edukację komunikacyjną dzieci (co buduje przyszłe postawy pro-zrównoważone). Poza tym szkoły podstawowe corocznie przygotowują dzieci szkolne do egzaminów na kartę rowerową, dającą samodzielne uprawnienia do poruszania się tym pojazdem bez nadzoru opiekunów. Policja organizuje spotkania z dziećmi i młodzieżą o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Instytucje typu Sanepid, Szpital mogą promować zdrowy tryb życia (chodzenie piechotą), w ten sposób wspierając cele planu od strony nieinwestycyjnej.

Relacje i sprzeczności: Generalnie instytucje publiczne dążą do wspólnego dobra, ale mogą wystąpić tarcia kompetencyjne. Np. Powiat vs Gmina - czasem bywa tak, że powiat ma inne priorytety (np. więcej inwestuje w drogi poza miastem, a miasto czuje się zaniedbane). W Rawiczu jako mieście powiatowym, współpraca powinna być naturalna, ale wymaga dbałości. Władze powiatu i gminy (tu personalnie może to być nawet ta sama osoba, bo burmistrz nie, ale radni często zasiadają tu i tu) muszą grać do jednej bramki. Plan gminny nie może sprzeczować się z Planem Transportowym Województwa - raczej powinien go uzupełniać (np. deklarując, że Rawicz zapewni dowóz do kolei, co jest zbieżne z celem województwa zwiększenia roli kolei).

Sąsiednie gminy mogą początkowo podchodzić zachowawczo (nie zawsze chcą dokładać do rawickiego autobusu), ale jeśli Rawicz przedstawi dane, że np. sporo mieszkańców gminy X pracuje w Rawiczu i skorzysta, to może przekonać. Tutaj budowanie partnerstwa ponad granicami administracyjnymi jest istotne - Rawicz jako lider subregionu.

Wreszcie, instytucje takie jak policja czy ITD mogą czasem wnieść ograniczenia - np. policja może nie zgodzić się na pewne eksperymenty z organizacją ruchu ze względów bezpieczeństwa. Dlatego trzeba ich wcześniej włączyć w dyskusję, by wypracować akceptowalne rozwiązania. Podsumowując, instytucje publiczne spoza gminy Rawicz to interesariusze głównie strategiczni (powiat, województwo - duży wpływ, ale różny poziom

bezpośredniego zainteresowania) i częściowo wymagający wsparcia (instytucje lokalne jak szkoły czy szpital - bardzo im zależy, ale nie mają władzy decydować o infrastrukturze). Kluczem jest koordynacja międzyinstytucjonalna - PZMM Rawicz powinien stać się częścią szerszych planów (np. powiatowego planu zrównoważonego transportu, jeśli powstanie) i odwrotnie, plan gminny musi uwzględnić działania tych podmiotów, by wszystko zagrało.

Organizacje pozarządowe (NGO) i społeczność obywatelska

Charakterystyka grupy: Organizacje pozarządowe to wszelkie stowarzyszenia, fundacje, grupy mieszkańców formalne i nieformalne, które działają w sferze społecznej niezależnie od administracji publicznej. W Rawiczu funkcjonuje wiele NGO o różnym profilu - od organizacji sportowych, przez kulturalne, po społeczne. W kontekście mobilności szczególnie istotne są te, które:

- Reprezentują **osoby narażone na wykluczenie transportowe** - np. stowarzyszenia seniorów (dbające o potrzeby starszych, często mniej mobilnych osób), organizacje osób z niepełnosprawnościami (walczące o likwidację barier w przestrzeni i transporcie), organizacje pomagające ubogim (dla nich koszt transportu jest barierą).
- Działają na rzecz **bezpieczeństwa i zdrowia** - np. lokalne oddziały stowarzyszeń zajmujących się BRD (jeśli takie istnieją; często przy przedszkolach są „akademie bezpiecznego malucha” prowadzone z NGO), organizacje promujące zdrowy styl życia (tu chodzi o promowanie ruchu pieszego, rowerowego).
- Skupiają miłośników **ruchu aktywnego** - np. kluby rowerowe, grupy biegaczy, nordic walking. Często takie grupy nie są sformalizowane, ale np. działają jako sekcje OSiR czy przy klubach sportowych. Ich członkowie są naturalnymi sprzymierzeńcami polityki pro-rowerowej i pro-pieszej.
- Zajmują się **ekologią i jakością życia** - jeżeli w Rawiczu działa np. koło stowarzyszenia ekologicznego (typowy przykład: Polski Klub Ekologiczny, albo lokalne stowarzyszenie „Czysty Rawicz” - fikcyjna nazwa, ale być może jest coś takiego). Oni będą dopingować rozwiązania ograniczające emisję z transportu, zielen przy drogach itp.
- Prowadzą **działalność gospodarczą społeczną** związaną z transportem - np. spółdzielnia socjalna zajmująca się transportem osób starszych (mało prawdopodobne, ale możliwe), czy organizacje turystyczne promujące np. szlaki rowerowe regionu.

Ponadto, w zakres „społeczności obywatelskiej” można włączyć nieformalne grupy mieszkańców zabierające głos w sprawach transportu - np. grupy na Facebooku, zbierające podpisy pod petycjami (jak chociażby petycja o budowę chodnika w jakiejś wsi). W Rawiczu sektor NGO jest dość aktywny - działa Punkt Wsparcia Organizacji Pozarządowych, odbywają się coroczne Gale NGO, co świadczy o wsparciu samorządu dla trzeciego sektora. Oznacza to, że NGO mają kanał komunikacji z władzami i mogą zgłaszać swoje postulaty.

Potrzeby i oczekiwania NGO: Organizacje te nie tyle mają własne potrzeby mobilności (choć ich członkowie to też mieszkańcy), ile reprezentują cudze potrzeby - swoich członków lub grup, którym pomagają. Dlatego:

- **NGO pro-społeczne** (seniorzy, osoby z niepełnosprawnościami) będą domagać się uwzględnienia tych grup w planie. Np. organizacja seniorów oczekuje poprawy dostępności komunikacji (zniżki, przystanki blisko domów opieki, ławki na przystankach, itp.). Organizacja osób niepełnosprawnych - likwidacji barier (krawężników, schodków do autobusów) i wprowadzenia udogodnień (informacja dźwiękowa na przystankach dla niewidomych itp.).
- **NGO ekologiczne i sportowe** chcą, by plan sprzyjał ruchowi niezmotoryzowanemu i środowisku. Będą postulować więcej tras rowerowych, stref czystego transportu, zieleni przy ulicach, parkingi rowerowe, eventy prozdrowotne. Oczekują, że plan faktycznie obniży emisję i hałas.
- **Inicjatywy lokalne** (np. mieszkańcy jakiejś ulicy) oczekują rozwiązania ich problemu - np. stowarzyszenie mieszkańców osiedla X żąda obwodnicy osiedla, bo teraz tiry im jeżdżą pod oknami.

Ogólnie NGO oczekują wysłuchania i udziału w procesie - liczą na zaproszenia na konsultacje, możliwość opiniowania projektu planu, dialog z decydentami. Chcą też dostępu do informacji - czyli by projekty zmian były udostępniane, by wiedzano z wyprzedzeniem o konsultacjach.

Możliwy wkład NGO:

- **Rzecznictwo i konsultacje:** NGO dostarczają wiedzę o potrzebach konkretnych grup. Np. kto lepiej opowie o trudnościach poruszania się na wózku po Rawiczu niż osoba z niepełnosprawnością i jej opiekun ze stowarzyszenia? Dlatego ich opinie powinny wprost wpływać na plan. NGO mogą opiniować dokumenty.
- **Akcje społeczne i edukacyjne:** Organizacje mogą organizować wydarzenia promujące cele planu. Np. klub rowerowy może zorganizować masę krytyczną ulicami miejskimi, aby zwrócić uwagę decydentów na potrzebę rozbudowy infrastruktury rowerowej. NGO mogą też pełnić rolę tzw. „watchdogów” - monitorować postępy realizacji planu, patrząc władzom na ręce i przypominając publicznie o zobowiązaniach, jakie plan zakłada. Dzięki temu utrzymują presję na konsekwentne wdrażanie działań. W Rawiczu istnieje sprzyjający klimat dla działalności społecznej - władze gminy wspierają organizacje (działa tu Punkt Wsparcia Organizacji Pozarządowych, organizowane są np. coroczne gale NGO), co przekłada się na gotowość władz do dialogu z tym sektorem.

Znaczenie i kategoria: Organizacje pozarządowe i grupy obywatelskie to typowi interesariusze wymagający wsparcia. Ich zainteresowanie zrównoważoną mobilnością jest

na ogół bardzo duże (często wynika to z misji organizacji, np. poprawa warunków dla niepełnosprawnych czy ochrona środowiska), ale ich wpływ na decyzje jest ograniczony, o ile nie występują w zorganizowany sposób i nie zostaną dopuszczeni do procesu. Dlatego tak ważne jest ich aktywne włączenie: zapraszanie na konsultacje, przekazywanie im informacji zwrotnej, traktowanie jak partnerów. W Rawiczu NGO mogą stać się sojusznikiem planu, pomagając w jego popularyzacji i wprowadzaniu (np. stowarzyszenie rowerzystów współorganizujące kampanię „Rowerowy Maj” w szkołach), pod warunkiem, że ich postulaty zostaną potraktowane poważnie. Bagatelizowanie ich głosu mogłoby skutkować konfliktami społecznymi lub krytyką medialną. Podsumowując, organizacje pozarządowe wniosą perspektywę społecznej wrażliwości do planu mobilności Rawicza, zwiększając jego społeczną akceptację i skuteczność.

Inwestorzy i deweloperzy

Charakterystyka grupy: Inwestorzy i deweloperzy to podmioty, które rozważają lub realizują przedsięwzięcia gospodarcze na terenie gminy Rawicz, ale nie są tu na stałe zakorzenieni jak lokalni przedsiębiorcy. Mogą to być duże firmy zewnętrzne planujące budowę zakładu produkcyjnego, centrum logistycznego lub galerii handlowej, a także deweloperzy nieruchomości, zainteresowani stawianiem osiedli mieszkaniowych czy obiektów komercyjnych. Gmina Rawicz, zgodnie ze swoją strategią, stara się przyciągać taki kapitał zewnętrzny - oferuje znaczne, uzbrojone tereny inwestycyjne (łącznie ok. 250 ha terenów pod inwestycje produkcyjne, magazyny i logistykę w objęte planami zagospodarowania, dogodną lokalizację oraz wsparcie administracyjne (m.in. ulgi podatkowe, pomoc w załatwianiu formalności). Położenie Rawicza przy kluczowych szlakach (S5, E59) czyni go atrakcyjnym miejscem dla inwestorów logistycznych i przemysłowych, którzy szukają terenów między Poznaniem a Wrocławiem. Z kolei deweloperzy mieszkaniowi zwrócą uwagę na Rawicz, jeśli będzie postrzegany jako miejsce dogodne do życia i dojazdu (np. dla osób pracujących zdalnie lub dojeżdżających do Leszna/Poznania).

Potrzeby i oczekiwania inwestorów: Kluczowym oczekiwaniem jest dobra dostępność transportowa planowanych inwestycji. Dla przemysłu i logistyki oznacza to:

- **Bliskość sprawnych dróg wysokiej klasy** - tereny inwestycyjne leżą bezpośrednio przy obwodnicy w bliskiej odległości zjazdu na S5. Stąd potrzeba stworzenia ułatwień pod krótkie drogi dojazdowe do nowych zakładów pracy.
- **Sprawny transport pracowników** - duże firmy oceniają rynek pracy. Rawicz jako miasto ~29-tysięczne nie zaspokoi np. 1000 nowych miejsc pracy wyłącznie lokalnie, więc pracownicy muszą dojeżdżać z sąsiednich gmin. Inwestorzy oczekują, że jest to możliwe: albo że ludzie dojadą samochodem bez stania w korkach (czyli drogi o odpowiedniej przepustowości, możliwość zaparkowania), albo że jest dostępna

komunikacja publiczna z okolic (pociąg, autobus). Gdy firma planuje pracę zmianową, ważne są kursy wcześniej rano i późnym wieczorem.

- **Przewidywalność planów infrastruktury** - deweloperzy i inwestorzy chcą wiedzieć, jakie zmiany komunikacyjne planuje samorząd. Np. jeśli w planie mobilności jest przewidziana nowa obwodnica odciążająca centrum, to dla dewelopera budującego osiedle na obrzeżach będzie to wartość dodana (klienci mieszkań będą mieli ciszej i bez korków). Z kolei, gdyby planowano wprowadzenie np. strefy czystego transportu ograniczającej wjazd aut dostawczych do miasta, centrum handlowe może to postrzegać jako utrudnienie - dlatego inwestor będzie monitorował takie zapisy.
- **Wizerunek przyjaznej gminy** - choć trudniej to uchwycić, inwestorzy cenią miejsca, gdzie „dobrze się współpracuje z samorządem”. Plan mobilności jest dokumentem, który może pokazać, że Rawicz myśli przyszłościowo, dba o zrównoważony rozwój i jakość życia. Np. projekt rowerostrady „Rowerowa S5” Poznań-Wrocław przebiegającej przez Rawicz sygnalizuje, że region jest nowoczesny i może przyciągać również inwestycje związane z turystyką, rekreacją czy nową mobilnością (np. usługi dla rowerzystów, miejsca przyjazne pracownikom ceniącym aktywny tryb życia).
- **Brak negatywnych niespodzianek** - inwestorzy oczekują, że wdrażanie planu mobilności nie wpłynie na nich negatywnie. Przykładowo, duży inwestor może obawiać się protestów społecznych przeciw wzmożonemu ruchowi ciężarówek; plan z odpowiednimi rozwiązaniami (np. wytyczonymi trasami omijającymi wrażliwe osiedla) może to ryzyko zmniejszyć.

Możliwy wkład inwestorów i deweloperów: Choć na etapie planowania przyszli inwestorzy nie zawsze są znani, gmina może już teraz prowadzić dialog z tymi, którzy wykazali zainteresowanie Rawiczem. Inwestorzy obecni (jak Hengst czy inne firmy spoza Rawicza, które już zainwestowały) mogą doradzać z własnej perspektywy zewnętrznej: co ułatwiło im decyzję, a co sprawiło trudność (np. czy brakowało jakiegoś połączenia drogowego, czy proces przewozu towarów przebiega dobrze). Deweloperzy budowlani współpracujący z gminą (przy budowie mieszkań) mogą uczestniczyć w planowaniu układu drogowego nowych osiedli tak, by sprzyjał komunikacji publicznej i pieszej. Ważnym wkładem inwestorów może być współfinansowanie infrastruktury: w wielu przypadkach samorządy negocjują z inwestorem, że np. sfinansuje on budowę skrzyżowania w pobliżu swojej inwestycji lub wyłoży środki na przedłużenie linii autobusowej do swojego zakładu (jeśli korzystać z niej będą jego pracownicy). Deweloper budujący duże osiedle może zostać zobowiązany do budowy chodników, dróg wewnętrznych czy zatoki autobusowej. Takie partnerstwo jest korzystne dla obu stron: gmina oszczędza środki, a inwestor zyskuje rozwiązanie komunikacyjne dopasowane do jego potrzeb. Inwestorzy mogą też wносить innowacje: firmy motoryzacyjne mogłyby np. zainicjować w Rawiczu pilotaż pojazdów

elektrycznych czy autonomicznych shuttle busów, jeśli widzą tu sprzyjające warunki. Sieci handlowe czasem finansują miejskie stacje rowerów (jako działanie CSR). Deweloperzy coraz częściej budują stacje ładowania EV na parkingach swoich obiektów - co wpisuje się w zrównoważoną mobilność. Specyfika lokalna: Rawicz już w dokumentach strategicznych podkreśla, że chce być „gminą atrakcyjną dla inwestorów zewnętrznych” - stawia na dobrą obsługę administracyjną i dogodne warunki prowadzenia biznesu. Z punktu widzenia planu mobilności oznacza to, że plan nie może ignorować potrzeb tej grupy, choć jej przedstawiciele nie są tak obecni w życiu lokalnym jak mieszkańcy czy przedsiębiorcy. Kategoria interesariusza: inwestorów i deweloperów można uznać za interesariuszy strategicznych, a niekiedy nawet drugoplanowych (jeśli jeszcze ich nie ma). Mają duży wpływ potencjalny - np. jedna decyzja inwestora o budowie fabryki zmienia układ mobilności, powodując wzrost ruchu ciężarówek i zapotrzebowanie na drogi - ale ich zaangażowanie po stronie planowania jest mniejsze, często ogranicza się do oceny warunków i stawiania warunków brzegowych. Gmina powinna zatem utrzymywać otwartość na sugestie inwestorów i sygnalizować wprost, jakie działania podejmuje, by poprawić infrastrukturę (to też element marketingu inwestycyjnego). Plan mobilności może stać się dla inwestorów sygnałem, że Rawicz planuje np. konkretny układ obwodnic, nowe węzły komunikacyjne czy poprawę połączeń kolejowych, co może zwiększyć zainteresowanie lokowaniem biznesu właśnie tu. Podsumowując, choć inwestorzy zewnętrzni nie uczestniczą w społeczności Rawicza na co dzień, ich wpływ na przyszłość gminy jest znaczny. Plan mobilności powinien być tak opracowany, by jednocześnie zaspokajać potrzeby obecnych mieszkańców i przedsiębiorców, ale też być wizytówką dla przyszłych inwestorów, pokazując, że Rawicz to gmina dobrze zorganizowana komunikacyjnie, z myślą o dalszym rozwoju.

Media lokalne i regionalne

Charakterystyka grupy: Media stanowią pomost informacyjny między podmiotami tworzącymi plan a szeroką opinią publiczną. W Rawiczu i okolicy funkcjonują różne lokalne i regionalne media:

- **Portale internetowe i prasa lokalna:** np. Rawicz24.pl (popularny portal informacyjny obejmujący powiat rawicki), serwis rawicz.naszemiasto.pl oraz lokalne wydania gazet (tygodnik "Życie Rawicza).
- **Prasa samorządowa:** "Gazeta Rawicka" (wydawca: Gmina Rawicz), "Orędownik samorządowy" (wydawca: Powiat Rawicki).
- **Media regionalne** obejmujące Rawicz: np. Radio Elka z Leszna (często nadaje informacje z subregionu leszczyńskiego, w tym z gminy Rawicz), regionalne wydania TVP3 czy TV Wielkopolska, a także portale wojewódzkie, które od czasu do czasu poruszają tematy Rawicza.

- **Media społecznościowe i blogi lokalne:** Gmina Rawicz celem wzmocnienia komunikacji z mieszkańcami prowadzi kilka profili w social mediach: Gmina Rawicz, Rawicz - dzieje się, Zgłoszenia Rawicz.

Media te nie uczestniczą bezpośrednio w podejmowaniu decyzji, ale kształtują narrację wokół planu mobilności. Ich zainteresowanie tematem będzie duże, bo dotyczy on większości mieszkańców (transport, drogi to zawsze gorące kwestie lokalne), a każde działanie - od konsultacji społecznych po oddanie nowej drogi - będzie dla nich okazją do materiału. Potrzeby i perspektywa mediów: Dla mediów kluczowa jest informacja - szybka, rzetelna i atrakcyjna dla odbiorcy. Potrzebują one:

- **Dostępu do danych i rzeczników:** Media oczekują, że władze gminy będą informować o postępach prac nad planem, udzielać wywiadów, dostarczać materiałów (np. wizualizacje planowanych inwestycji). Brak informacji rodzi spekulacje, dlatego profesjonalne podejście zakłada przygotowanie przez gminę strategii komunikacji medialnej (np. komunikaty prasowe po ważnych etapach - diagnozie, projekcie planu, konsultacjach, uchwaleniu).
- **Tematów przyciągających uwagę:** Media działają, by zyskać odbiorców, więc nagłaśniają tematy konfliktowe lub interesujące. W kontekście mobilności mogą to być np. kontrowersje (gdy część mieszkańców protestuje przeciw czemuś w planie - media to opiszą) albo sukcesy/nowości (np. otwarcie nowej ścieżki rowerowej, wprowadzenie autobusów elektrycznych). Lokalni dziennikarze będą śledzić, czy obietnice planu się spełniają - to dla nich materiał do pochwalenia władz lub przeciwnie, do wytykania zaniedbań.
- **Jasnego przekazu i unikania żargonu:** Ponieważ media muszą przekazać treści planu zwykłym ludziom, oczekują, że będzie on komunikowany przystępnym językiem. Zbyt techniczne szczegóły mogą zostać pominięte, a uproszczenia - nie zawsze korzystne - trafią do opinii publicznej. Dlatego ważne jest, by współpracować z mediami edukując je co do założeń zrównoważonej mobilności, aby przekaz nie zniekształcał rzeczywistości.

Rola mediów w procesie: Media lokalne mogą pełnić kilka istotnych ról:

- **Informowanie społeczeństwa:** to podstawowa funkcja - przekazywanie newsów o planie. Np. ogłoszenie o rozpoczęciu prac nad PZMM, zaproszenie na konsultacje, relacja z warsztatów, publikacja wyników ankiet - wszystko to powinno trafić do lokalnej prasy/portali. Dzięki temu więcej mieszkańców dowie się i zaangażuje.
- **Platforma opinii publicznej:** Na łamach mediów mieszkańcy mogą wyrażać swoje zdanie - poprzez listy do redakcji, komentarze pod artykułami, sondy uliczne.
- **Kontrolna (watchdog):** Niezależna prasa patrzy na ręce rządzącym. Będzie więc sprawdzać, czy deklaracje z planu są realizowane, czy pieniądze są wydawane właściwie, czy konsultacje były uczciwe. Jeśli pojawią się opóźnienia lub problemy

(np. remont drogi ciągnie się długo, a objazdy paraliżują ruch), media to skrytykują, wywierając presję na poprawę sytuacji.

- **Edukacja i promocja:** Czasem media angażują się we współorganizowanie akcji społecznych. Lokalna gazeta może np. zainicjować akcję „Bezpieczna droga do szkoły” we współpracy z policją, lub rozgłośnia radiowa - konkurs promujący jazdę rowerem. Poprzez takie działania media stają się aktywnym interesariuszem promującym cele planu.

Specyfika lokalna i wpływ: W Rawiczu media są dość opiniotwórcze na poziomie gminy - wiele osób śledzi wiadomości na portalach czy Facebooku. Artykuły w stylu „Co planuje ratusz w sprawie korków na rynku?” mogą rozbudzać dyskusje. Należy jednak zaznaczyć, że media same nie decydują o kształcie planu, więc ich wpływ jest pośredni, poprzez formowanie poparcia lub sprzeciwu społecznego. Można je zaliczyć do interesariuszy strategicznych: mają potencjał wpływu (dobra lub zła prasa może ułatwić lub utrudnić wdrażanie planu), ale zainteresowanie mediów wynika głównie z misji informacyjnej, nie z osobistych korzyści. Dla mediów ważne jest, by temat mobilności „żył” - będą więc wyciągać na światło dzienne zarówno pozytywy (np. pochwały dla miasta za wyremontowanie przystanków), jak i negatywy (np. wypadek z udziałem pieszego - pytania o bezpieczeństwo na przejściach). Dlatego władze Rawicza powinny prowadzić z mediami transparentną współpracę: szybko reagować na zapytania, prostować nieścisłości, dostarczać sukcesywnie informacji o kolejnych etapach PZMM. To pozwoli uniknąć plotek czy oporu wynikającego z dezinformacji. Jeśli media lokalne zostaną potraktowane jako partner - np. burmistrz udzieli obszernego wywiadu tłumacząc założenia Planu Mobilności i korzyści dla mieszkańców - wówczas mogą one stać się sprzymierzeńcem zmiany, edukując odbiorców i tonując ewentualne napięcia.

Eksperci i doradcy

Charakterystyka grupy: Eksperci i doradcy to specjaliści posiadający fachową wiedzę z zakresu transportu, urbanistyki, inżynierii ruchu, ochrony środowiska, planowania przestrzennego czy socjologii mobilności. Mogą oni działać jako zewnętrznymi konsultanci zatrudnieni przez gminę do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności (np. firma projektowa lub konsorcjum ekspertów), lub jako partnerzy naukowcy (np. pracownicy uczelni wyższych, instytutów badawczych współpracujący przy diagnozach i rekomendacjach). Część wiedzy eksperckiej jest też dostępna w regionie - np. specjaliści od transportu w urzędzie marszałkowskim czy w stowarzyszeniach branżowych (ZDG TOR, PTTK - planowanie turystyki rowerowej itp.), jednak zwykle w mniejszych ośrodkach, takich jak Rawicz, brak rozbudowanych wewnętrznych kadr analitycznych, więc korzysta się z usług zewnętrznych.

Potrzeby ekspertów w procesie: Aby eksperci mogli skutecznie opracować plan mobilności, potrzebują:

- **Kompletnych danych wejściowych:** danych demograficznych, gospodarczych, inwentaryzacji infrastruktury, pomiarów ruchu, wyników badań opinii mieszkańców. Gmina Rawicz powinna zapewnić dostęp do tych informacji, bo od ich jakości zależy trafność analiz. Jeśli pewnych danych brak (np. aktualnych pomiarów natężenia ruchu), eksperci z reguły organizują ich pozyskanie (np. przeprowadzając pomiary, ankiety).
- **Wsparcia organizacyjnego i decyzyjnego ze strony władz:** eksperci doradzają, ale nie mają mocy decyzyjnej - muszą mieć jasno określone, kto podejmuje decyzje strategiczne i jak wygląda proces zatwierdzania planu. Potrzebują też, by władze szybko reagowały na proponowane warianty (dając kierunkowe zgody lub uwagi), tak by praca postępowała.
- **Interakcji z interesariuszami lokalnymi:** dobry Plan powstaje w dialogu. Eksperci organizują warsztaty, spotkania - i liczą na udział interesariuszy (mieszkańców, urzędników, przedsiębiorców). Potrzebują także lokalnego „feedbacku” - bo choć znają rozwiązania z innych miast, to specyfika Rawicza może wymagać korekt (np. eksperci zaproponują buspas, ale lokalni kierowcy wskażą, że ulica jest za wąska - dialog pomoże znaleźć inny sposób uprzywilejowania autobusów).
- **Jasno określonych celów i ram finansowych:** Eksperci muszą wiedzieć, do jakich celów strategicznych dąży gmina (np. redukcja emisji CO₂ o X%, zwiększenie udziału transportu publicznego do Y%). Powinni też znać orientacyjny budżet i horyzont czasowy wdrażania - aby ich propozycje były realne.

Wkład i rola ekspertów: Eksperci są merytorycznym rdzeniem tworzenia planu. Ich rola obejmuje:

- **Analiza stanu obecnego:** przeprowadzenie szczegółowych badań i analiz - np. model ruchu drogowego, audyt infrastruktury, analiza dostępności transportowej sołectw, ankiety podróży mieszkańców. Tworzą oni diagnozę problemów i potrzeb (np. gdzie tworzą się korki, które linie autobusowe są najmniej wydajne, jakie grupy mieszkańców mają najgorszy dostęp do transportu).
- **Projekcja i scenariusze rozwoju:** na podstawie danych eksperci prognozują, jak sytuacja może się zmienić do 2030 r. (przy trendach demograficznych, rozwoju S5/kolei itd.) i opracowują scenariusze działań. To oni formułują konkretne propozycje rozwiązań - np. układ nowych ścieżek rowerowych, reorganizację komunikacji autobusowej, strefy płatnego parkowania, system „Parkuj i Jedź” przy stacji kolejowej, rozbudowę obwodnicy miejskiej, itd.
- **Facylitacja dialogu:** Eksperci często pełnią rolę moderatorów na spotkaniach konsultacyjnych. Jako strona neutralna, mogą łatwiej godzić różne punkty widzenia -

przedstawiając argumenty oparte na danych, a nie na polityce. Np. jeśli mieszkańcy sprzeciwiają się pewnemu rozwiązaniu, eksperci potrafią wyjaśnić jego zalety albo poszukać kompromisu. W ten sposób budują konsensus wokół planu.

- **Zastosowanie dobrych praktyk:** Znając przykłady z innych miast (polskich i europejskich), eksperci potrafią zaproponować innowacyjne, sprawdzone gdzie indziej rozwiązania dostosowane do Rawicza. Czy to inteligentne systemy transportowe, czy nowoczesne pojazdy, czy rozwiązania organizacyjne - ich wiedza poszerza horyzonty lokalnych interesariuszy. Eksperci dbają też o to, by plan wpisywał się w standardy krajowe i UE dla PZMM, co jest ważne przy ocenie wniosków o dofinansowanie.
- **Opracowanie dokumentu finalnego:** Wreszcie, eksperci przygotowują zrozumiały, profesjonalny raport - Plan Mobilności - zawierający diagnozę, cele, zestaw działań, harmonogram i wskaźniki. To na nich spoczywa odpowiedzialność za jakość tego dokumentu. Zgodnie z praktykami PZMM, plan zawiera również plan monitoringu i ewaluacji - tu eksperci określają, jak mierzyć postępy (np. zmiany modal split, redukcję wypadków, satysfakcję użytkowników).

Relacja z gminą i innymi interesariuszami: Eksperci formalnie pracują dla gminy (na zlecenie), ale powinni zachować pewien obiektywizm i kierować się wiedzą naukową. Władze Rawicza muszą stworzyć im warunki do niezależnej analizy - co oznacza unikanie narzucania z góry rozwiązań bez analizy (np. „ma być obwodnica tu i tu, bo tak chcemy”, zamiast „zbadajcie najlepszy przebieg obwodnicy”). Dobra współpraca to taka, gdzie eksperci stają się zaufanymi doradcami, a decydenci - świadomymi słuchaczami ich rekomendacji. W Polsce akcentuje się znaczenie udziału ekspertów: podkreśla się, że *wsparcie eksperckie ma istotne znaczenie przy tworzeniu Planów mobilności, podnosząc jakość planu i pomagając dobrać właściwe metody wdrażania*. Rawicz zdaje się to rozumieć, skoro angażował ekspertów w różne projekty smart city. Trzeba jednak pamiętać, że eksperci z zewnątrz nie znają emocjonalnego i kulturowego kontekstu Rawicza tak dobrze, jak mieszkańcy. Dlatego tak ważne jest sprzężenie wiedzy eksperckiej z wiedzą lokalną (pochodzącą od społeczności, urzędników miejscowych). Tylko wtedy plan będzie zarówno nowatorski, jak i zakorzeniony w realiach. Zaangażowanie ekspertów maleje zwykle po opracowaniu dokumentu - tu pojawia się wyzwanie, by gmina potrafiła samodzielnie kontynuować ich pracę w fazie wdrażania (choć czasem eksperci pozostają jako nadzór autorski czy doradcy przy pierwszych projektach). Warto więc, aby częścią planu było przeszkolenie lokalnych kadr (urzędników) przez ekspertów, transfer kompetencji do Rawicza. Kategoria interesariusza: Ekspertów można uznać za interesariuszy kluczowych na etapie tworzenia planu - bez nich trudno o rzetelny PZMM - lecz ich zainteresowanie wynika z roli zawodowej (po zakończeniu projektu ich bezpośredni wpływ maleje, bo nie są grupą

dotkniętą codziennie skutkami planu). W macierzy wpływ/zainteresowanie można by ich umieścić nieco osobno, bo mają wysoki wpływ merytoryczny, choć decyzje należą do władz. Wartością dodaną jest, gdy eksperci faktycznie „poczują” misję planu dla Rawicza - wielu planistów mobilności to pasjonaci zrównoważonego transportu, więc będą zadowoleni, jeśli ich rozwiązania naprawdę ułatwią życie mieszkańcom. Można więc powiedzieć, że sukces planu będzie również sukcesem ekspertów (w kategoriach profesjonalnych referencji), co zbiega interes obu stron.

Analiza interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności dla Rawicza 2025-2030 ukazuje złożoną sieć zależności i oczekiwań wokół poprawy systemu transportowego w gminie. Każda z opisanych grup wnosi inną perspektywę - mieszkańcy pragną bezpiecznej i wygodnej codzienności, władze dążą do zrównoważonego rozwoju i realizacji celów publicznych, biznes potrzebuje warunków dla ekonomicznej aktywności, przewoźnicy - infrastruktury dla sprawnego ruchu, instytucje - koordynacji i dostępu, NGO - reprezentacji interesów słabszych grup, inwestorzy - zachęt i stabilności, media - informacji i sensu dla opinii publicznej, a eksperci - danych i współpracy, by stworzyć solidny plan. Uwzględnienie tych wszystkich głosów jest wyzwaniem, ale i koniecznością, jeśli Plan Mobilności ma być kompleksowy i akceptowalny. Rawicz jako miejsko-wiejska gmina położona strategicznie między metropoliami, ze swoją aktywną społecznością i ambicjami rozwojowymi, ma szansę wypracować modelowy Plan, który pogodzi interesy różnych stron. Kluczem będzie partycypacja i partnerstwo: otwartość władz na dialog, odpowiedzialność interesariuszy za wspólny cel oraz fachowe wsparcie ekspertów. Tak prowadzony proces zwiększy szanse, że w latach 2025-2030 Rawicz zrealizuje wizję zrównoważonej mobilności - dostosowaną do lokalnych realiów (od zabytkowych plant po wiejskie drogi w Hazach), a jednocześnie spełniającą nowoczesne standardy. Dzięki temu Rawicz umocni swoją rolę ośrodka ponadlokalnego w Subregionie Leszczyńskim, stając się miastem przyjaznym do życia i mobilnym na miarę XXI wieku.

Sposób organizowania konsultacji społecznych

Organizowanie konsultacji społecznych stanowi kluczowy element w procesie planowania mobilności miejskiej. Odpowiednio przeprowadzone konsultacje umożliwiają zrozumienie potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz pozyskanie cennych opinii, które mogą znacząco wpłynąć na jakość i efektywność końcowej strategii. Proces ten polegał na przeprowadzeniu szczegółowego badania nawyków komunikacyjnych mieszkańców. W tym celu został przygotowany kwestionariusz, który zawierał pytania dotyczące różnych aspektów codziennych podróży mieszkańców. Kwestionariusz obejmował tematy takie jak częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, preferencje transportowe, doświadczenia z podróżowaniem w obrębie gminy oraz opinie na temat ewentualnych

ulepszeń w systemie transportowym. Ankieta była dostępna w formie cyfrowej, udostępniana poprzez media społecznościowe i stronę internetową gminy. Dzięki temu zapewniono szeroki dostęp do badania, umożliwiając mieszkańcom wygodny sposób udziału w konsultacjach.

Proces konsultacji społecznych umożliwił aktywny udział mieszkańców w kształtowaniu strategii mobilności miejskiej, co wpłynęło na jego dostosowanie do realnych potrzeb i oczekiwań społeczności lokalnej. Zapisy strategii są efektem rzetelnej analizy opinii mieszkańców, co przyczyniło się zrozumienia potrzeb mieszkańców i skutecznego zaprojektowania sposobów rozwiązania problemów związanych z mobilnością miejską.

2.4. Ocena uwarunkowań transportowych obszaru funkcjonalnego

1. Układ transportowy gminy.

Gmina Rawicz posiada dobrze rozwinięty układ transportowy, obejmujący kluczowe drogi różnych kategorii oraz ważną linię kolejową. W pobliżu granic gminy przebiega droga ekspresowa S5 (Wrocław - Poznań), zapewniając szybkie połączenie z tymi aglomeracjami. Bezpośrednio przez teren gminy prowadzi natomiast fragment drogi krajowej nr 36, która łączy Dolny Śląsk (Prochowice, Lubin) z południową Wielkopolską (m.in. Rawicz, Krotoszyn, Ostrów Wlkp.). Droga ta stanowi jednocześnie północną obwodnicę Rawicza, ułatwiając tranzyt poza centrum miasta. Uzupełnieniem sieci są drogi wojewódzkie: nr 434 (trasa Kórnik-Śrem-Gostyń-Rawicz) zapewniająca połączenie z autostradą A2 w Kleszczewie, oraz nr 309 (dawna droga krajowa nr 5 z Rawicza przez Bojanowo i Leszno do węzła Śmigiel na S5), odciążona obecnie dzięki istnieniu drogi ekspresowej. Na południowy zachód od Rawicza przebiega także droga wojewódzka nr 324 (Szlichtyngowa - Góra - Załęcze), łącząca się z DK36 na zachodniej granicy gminy. Oprócz dróg wyższych kategorii, układ uzupełniają drogi powiatowe i gminne, które tworzą sieć powiązań lokalnych między Rawiczem a okolicznymi miejscowościami. Przez Gminę Rawicz przebiega kilka dróg powiatowych, z których najważniejsze, to: nr 4910P (łącząca Rawicz z kierunkiem Poniec - do granicy powiatu), nr 5484P (łącząca Rawicz przez Słupię Kapitulną z Pakosławiem i Dubinem) oraz nr 5501P (łącząca Rawicz z Dębem Polskim). Sieć drogową uzupełniają dziesiątki kilometrów dróg gminnych, obsługujących ruch lokalny. Ważnym elementem układu transportowego jest również linia kolejowa E59 (Wrocław-Poznań) przebiegająca przez Rawicz - gmina ma własną stację kolejową na tej trasie, co zapewnia dogodne połączenia dalekobieżne (pociągi pociągów pospiesznych i regionalnych). Główne węzły komunikacyjne koncentrują się w Rawiczu - na przykład węzeł drogowy DK36/DW434 na obwodnicy północnej czy ronda łączące drogi powiatowe z krajową. Dzięki tym węzłom i przebiegowi S5 dostępność przestrzenna gminy jest bardzo dobra - dojazd do Wrocławia zajmuje ok. 1 godzinę, a do Poznania ok. 1,5

godziny (koleją podobnie). Lokalnie ważne są także skrzyżowania w sieci dróg powiatowych i gminnych, zapewniające powiązania między wioskami a miastem Rawicz.

Długość i stan dróg. Łączna długość dróg na terenie gminy Rawicz wynosi około 215,453km, z czego największy udział stanowią drogi gminne. Drogi krajowe i ekspresowe obejmują jedynie krótkie odcinki (DK36 liczy na obszarze gminy 10,58 km, S5 o długości 10,44 km przebiega tuż przy wschodniej granicy gminy). Drogi wojewódzkie mają łączną długość 5,89 km - m.in. DW434 przecina gminę południkowo na odcinku Rawicz - Sarnowa - Szymanowo, a DW309 rozpoczyna się w Rawiczu DW309 rozpoczyna się od ronda w Sierakowie (skrzyżowanie z drogą krajową DK36 oraz powiatową 4910P) i biegnie na północ. Drogi powiatowe na terenie gminy mają łączną długość 56,41 km; trzy główne trasy wymienione wyżej stanowią ich trzon, łącząc Rawicz z ościennymi gminami i ważnymi węzłami. Drogi gminne stanowią najgęstsza sieć - według dostępnych danych ich łączna długość to ok. 133 km, z tego na terenie miasta Rawicza: 57,091 km.

Stan techniczny dróg prezentuje się zróżnicowanie w zależności od kategorii. Drogi krajowe i ekspresowe są w przeważającej mierze w bardzo dobrym stanie technicznym - S5 jest nowoczesną trasą oddaną do użytku w ostatnich latach, a DK36 pełniąc funkcję obwodnicy Rawicza ma nawierzchnię utrzymaną przez GDDKiA (choć planowana jest jej dalsza modernizacja). Drogi wojewódzkie znajdują się na ogół w stanie co najmniej zadowalającym - DW434 jest drogą o podwyższonym standardzie (ruch przyspieszony), jednak lokalnie pojawiają się na niej spękania i nierówności. DW309 (dawna "piątka") po oddaniu S5 przejęła głównie ruch lokalny, a jej stan jest przeciętny - odcinek miejski został przebudowany wraz z miejskim układem obwodnicowym, natomiast dalsze fragmenty wymagają remontów po intensywnej eksploatacji w przeszłości. Drogi powiatowe i gminne wykazują najsilniejsze zużycie techniczne: część z nich jest w stanie dobrym, wiele w stanie zadowalającym, ale znaczące odcinki sklasyfikowano jako wymagające uwagi lub modernizacji. Według szczegółowych przeglądów technicznych prowadzonych na zlecenie zarządców dróg, na poszczególnych odcinkach lokalnych dróg stwierdzono zarówno fragmenty o nawierzchni bardzo dobrej, jak i takie, gdzie dominują uszkodzenia kwalifikujące stan jako ostrzegawczy lub zły. Drogi gminne o utwardzonej nawierzchni (asfaltowej lub z kostki) mają zróżnicowany stan - od świeżo wyremontowanych ulic w Rawiczu, po wyeksploatowane asfalty i place wymagające naprawy. Istotna część dróg gminnych to jednak drogi o nawierzchni tłuczniowej lub gruntowej (szczególnie na terenach wiejskich i dojazdy do pól), które choć przejezdne, nie zapewniają wysokiego komfortu jazdy i są wrażliwe na warunki pogodowe.

Wyniki przeglądów technicznych i potrzeby modernizacyjne. Regularne przeglądy okresowe stanu technicznego dróg (prowadzone zgodnie z Prawem budowlanym i Ustawą o drogach publicznych) dostarczają szczegółowych informacji o uszkodzeniach nawierzchni

i elementów infrastruktury towarzyszącej. Z protokołów przeglądów wynika, że na części dróg lokalnych występują typowe uszkodzenia: spękania nawierzchni, ubytki w warstwie ścieralnej, koleiny oraz lokalne deformacje. W zależności od stopnia nasilenia tych uszkodzeń nadawane są kategorie stanu: dobry (drobne uszkodzenia nie wpływające znacząco na bezpieczeństwo i komfort - brak zaleceń naprawczych) oraz niższe - ostrzegawczy i zły, które oznaczają istotne ubytki przekładające się na pogorszenie warunków jazdy. Dla odcinków w stanie ostrzegawczym zaleca się zaplanowanie remontu w najbliższym czasie, natomiast odcinki ocenione jako zły muszą mieć wykonany remont możliwie szybko, (co potwierdzają zalecenia pokontrolne w protokołach). Przeglądy wykazały także problemy z odwodnieniem oraz poboczami na drogach gminnych i powiatowych. Częstym zjawiskiem jest niedrożność rowów przydrożnych lub ich brak, co skutkuje zaleganiem wody opadowej na jezdni lub poboczach. Kontrole wskazują, że rowy melioracyjne w wielu miejscach wymagają oczyszczenia - zdarza się, że fragmenty są zamulone lub porośnięte, przez co nie spełniają swojej funkcji odwadniającej (oznaczane są wtedy jako niedrożne zamiast drożne). Ponadto stwierdzono nieprawidłowe profile poboczy - na części dróg gruntowe pobocza są zaniżone względem krawędzi jezdni albo przeciwnie, zawyżone, utrudniając odpływ wody. Według przyjętej skali oceny, pobocza zaniżone lub wyżłobione na głębokość ponad 5 cm uznawane są za niezadowalające lub złe. Zaleceniem pokontrolnym jest ich wyrównanie i uzupełnienie kruszywem, tak aby uzyskać spadek od jezdni (stan dobry). W zakresie infrastruktury dla pieszych przeglądy chodników wykazały stosunkowo niewiele usterek na kontrolowanych odcinkach - na ulicach Rawicza (np. ul. Mikołajewicza) chodniki oceniono na ogół dobrze, bez braków płyt czy zapadnięć. Niemniej, w skali całej gminy część wsi i peryferyjnych ulic miejskich nie posiada w ogóle chodników, co samo w sobie jest problemem infrastrukturalnym. Ścieżki rowerowe stanowią natomiast element prawie nieobecny w bieżących przeglądach - wynika to z faktu, że sieć wydzielonych dróg dla rowerów jest bardzo skąpa. W Gminie Rawicz znajduje się niewiele ścieżek rowerowych, ograniczają się one głównie do tras o charakterze turystycznym poza pasami dróg (np. oznakowane szlaki rowerowe w lasach i między wioskami). Ten stan implikuje potrzebę rozwoju infrastruktury rowerowej od podstaw. Podsumowując wyniki kontroli technicznych, wskazano następujące priorytetowe potrzeby remontowe: naprawa zniszczonych nawierzchni bitumicznych (wykonanie nakładek asfaltowych na odcinkach ze spękaniem i łatami), poprawa odwodnienia (odtworzenie i oczyszczenie rowów, udrożnienie przepustów), wyrównanie poboczy gruntowych, a także uzupełnienie brakujących elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu (m.in. ustawienie brakujących znaków, przycięcie zieleni zasłaniającej widoczność oraz odnowienie oznakowania poziomego). W protokołach zaleca się np. przywrócenie widoczności zasłoniętym znakom drogowym oraz wymianę wyblakłych tablic znaków do konkretnych terminów, co świadczy o dbałości o bieżące bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Funkcje komunikacyjne głównych dróg

Poszczególne elementy sieci drogowej pełnią odmienne funkcje w systemie transportowym gminy i regionu, co przekłada się na rodzaj obsługiwanego ruchu. Droga ekspresowa S5 oraz droga krajowa 36 obsługują przede wszystkim ruch tranzytowy i międzyregionalny - tędy odbywa się przepływ pojazdów ciężarowych przewożących towary między Dolnym Śląskiem a Wielkopolską, a także dalekobieżny ruch samochodowy (osobowy i dostawczy) omijający centra miast. Dzięki S5 ruch tranzytowy w osi północ-południe został wyprowadzony poza drogi lokalne; węzeł S5 w pobliżu Rawicza stanowi kluczowy punkt włączenia gminy w krajowy układ transportowy. Drogi wojewódzkie nr 434 i 309 pełnią rolę łączników regionalnych - zapewniają dojazd z Rawicza do ośrodków subregionalnych (Leszno, Gostyń, Śrem, Poznań) i obsługują ruch o znaczeniu ponadlokalnym. Porusza się nimi zarówno ruch tranzytowy średniego zasięgu (np. ciężarówki omijające autostrady, ruch między powiatami), jak i ruch lokalny i dojazdowy - mieszkańcy korzystają z tych dróg, by dotrzeć do pracy czy załatwić sprawy w sąsiednich miastach. Przykładowo DW434 jest wykorzystywana przez wielu kierowców jadących z Rawicza w kierunku Poznania (do węzła A2), a DW309 po oddaniu ekspresówki obsługuje głównie relacje Rawicz-Bojanowo-Leszno. Drogi powiatowe mają przede wszystkim funkcję obsługi ruchu lokalnego w skali gminy i powiatu. Łączą one poszczególne miejscowości wiejskie z miastem Rawicz (gdzie zlokalizowane są szkoły ponadpodstawowe, usługi, zakłady pracy) oraz zapewniają dojazd do dróg wyższej kategorii. Można je określić jako drogi zbiorcze i dojazdowe: przejmują ruch z mniejszych dróg gminnych i kierują go do dróg wojewódzkich, krajowych lub do Rawicza. Na drogach powiatowych obserwuje się różnorodny skład ruchu - poza samochodami osobowymi mieszkańców i autobusami (komunikacja powiatowa, szkolna) poruszają się nimi pojazdy związane z obsługą rolnictwa (ciągniki, kombajny, transport płodów rolnych) oraz lekkie pojazdy dostawcze obsługujące lokalny biznes i zaopatrzenie wsi. W porze letniej i jesiennej nasilenie ruchu maszyn rolniczych na tych drogach jest znaczne, co wpływa na dynamikę ruchu (wolniejsze kolumny pojazdów). Drogi gminne służą jako dojazdy lokalne - prowadzą bezpośrednio do posesji mieszkańców, pól uprawnych, obiektów publicznych (szkoły, świetlice) i stanowią najniższy szczebel układu komunikacyjnego. Ruch na nich ma charakter wybitnie lokalny: są to głównie przejazdy mieszkańców danej miejscowości, ruch pieszy i rowerowy na krótkim dystansie, a także dojazd służb komunalnych czy pojazdów rolniczych do pól. W centrum Rawicza drogi gminne pełnią funkcję ulic miejskich - oprócz dojazdu do posesji zapewniają rozprowadzanie ruchu po osiedlach i centrum (np. ulice w obrębie rynku i starówki). Podsumowując, główne drogi (S5, DK36, DW434, DW309) obsługują ruch tranzytowy i ponadlokalny (w tym dojazd do pracy między gminami), drogi powiatowe obsługują ruch lokalny między miejscowościami oraz specjalistyczny (rolniczy), a drogi gminne - ruch wewnętrzny i dostępowy na najniższym szczeblu. Taki podział ról

powoduje, że każda kategoria dróg jest istotna dla innego typu użytkowników, od kierowców ciężarówek i dalekobieżnych autobusów po pieszych i rowerzystów poruszających się w obrębie własnej wsi.

2. Natężenie ruchu i pomiary ruchu

Natężenie ruchu na terenie gminy Rawicz zależy od kategorii drogi oraz pory dnia i roku. Największe obciążenie ruchem występuje na trasach tranzytowych. Według obserwacji, drogą ekspresową S5 przejeżdża dziennie kilkanaście tysięcy pojazdów - jest to ruch płynny, skanalizowany w dwóch pasach w każdym kierunku, bez bezpośredniego wpływu na lokalne warunki (hałas jest częściowo tłumiony przez ekrany akustyczne w rejonie zabudowy). Droga krajowa 36 notuje wysokie natężenia zwłaszcza w dni robocze - stanowi ona główną arterię dla ciężarówek omijających Wrocław (jadących np. od strony Leszna w kierunku Ostrów Wlkp. i dalej na wschód) oraz dla ruchu lokalnego między Rawiczem a pobliskimi gminami. W godzinach szczytu na obwodnicy Rawicza (DK36) obserwuje się wzmożony ruch samochodów osobowych z miasta (mieszkańcy dojeżdżający do pracy w strefach przemysłowych przy obwodnicy lub w pobliskich gminach) oraz ruch ciężarowy - mimo wysokiej przepustowości drogi (przebieg głównie poza obszarem zabudowanym, skrzyżowania o dobrej widoczności) sporadycznie mogą tworzyć się wolno poruszające kolumny za wolniejszym pojazdem. Drogi wojewódzkie 434 i 309 mają umiarkowane natężenie. DW434, jako łącznik z Gostyniem i dalej Poznaniem, przyciąga znaczną liczbę aut osobowych pokonujących tę trasę w celach zawodowych i prywatnych; ruch ciężarowy jest obecny, choć w mniejszym natężeniu niż na DK36. Droga ta przebiega przez wieś Załęcze, miasto Rawicz, wieś Sarnówka i rawickie osiedle Sarnowa, gdzie kierowcy muszą ograniczyć prędkość - są to punkty, w których ruch choć liczny, odbywa się dość płynnie poza krótkimi okresami zwiększonego obciążenia (np. dowóz dzieci do szkół rano). DW309 (dawna "piątka") po uruchomieniu S5 stała się drogą rezerwową; natężenie na niej spadło znacząco, ponieważ większość kierowców tranzytowych wybiera szybszą S5. Obecnie DW309 obsługuje głównie ruch lokalny między Rawiczem a Bojanowem i Lesznem - według dostępnych danych lokalnych, jest to ruch rzędu kilku tysięcy pojazdów na dobę, z przewagą aut osobowych. Drogi powiatowe cechują się znacznie niższym natężeniem. Na głównych powiatówkach (4910P Rawicz-Łaszczyn czy 5484P Rawicz-Słupia-Pakość) średni dobowy ruch szacuje się na kilkaset do tysiąca pojazdów, przy czym w godzinach porannych i popołudniowych widoczny jest szczyt związany z dojazdami uczniów i pracowników do Rawicza oraz powrotami. W okresach zbiorów rolnych (lato/jesień) na tych drogach chwilowo pojawia się więcej ciężkich pojazdów wolnobieżnych (traktory z przyczepami), co może powodować spowolnienia ruchu, jednak ze względu na niewielkie natężenie ogólne nie tworzą się korki. Drogi gminne mają niskie natężenia ruchu - zwykle poniżej 100 pojazdów na dobę na drogach gruntowych i niewiele więcej na osiedlowych uliczkach Rawicza czy dojazdach wiejskich.

Ruch na nich ma charakter sporadyczny i rozproszony. W mieście Rawicz największe natężenie notuje się na głównych ulicach miejskich: m.in. ul. Piłsudskiego, ul. 17 Stycznia, oraz Wały Jarosława Dąbrowskiego, Wały Powstańców Wielkopolskich, Wały Ks. Józefa Poniatowskiego i Wały Tadeusza Kościuszki, będących drogami gminnymi w centrum Rawicza. W godzinach szczytu miejskiego (rano ok. 7:00-8:00 i popołudniu 15:00-16:30) może dochodzić do okresowego wzrostu zatorów na skrzyżowaniach w centrum (np. w obrębie Wałów czy na Rondzie Biały Orzeł łączącym obwodnicę z miastem). Ogólnie jednak płynność ruchu w Rawiczu jest dobra, a inwestycje takie jak: oddanie obwodnicy drogi krajowej S5 (2013), budowa nowych rond w obrębie Wałów: Ronda Niepodległości (2019), Ronda im. Bronisława Lachowicza (2021), Ronda im. Ks. Zdzisława Zakrzewskiego (2021), Ronda im. Polskich Olimpijczyków (2022) oraz korekta skrzyżowań ulic: Wały Ks. Józefa Poniatowskiego - ul. Sienkiewicza - ul. Grunwaldzka oraz Wały Ks. Józefa Poniatowskiego - ul. Scherwentkego - ul. Targowa (2024) poprawiły sytuację komunikacyjną w mieście i przyczyniły się do: częściowego wyprowadzenia tranzytu z centrum, likwidacji skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i ułatwienia dojazdu do centrum i osiedli mieszkaniowych. W znaczący sposób zostały ograniczone zatory komunikacyjne i poprawiła się płynność ruchu. Dostępne ogólnodostępne źródła (np. Mapy Google) nie wskazują na stałe punkty kongestii - ewentualne utrudnienia mają charakter incydentalny (wypadki, roboty drogowe, przejazd kolumn rolniczych). Wreszcie, warto zauważyć, że natężenie ruchu pieszego i rowerowego koncentruje się głównie w Rawiczu (centrum miasta, dojścia do szkół, Plant im. Jana Pawła II) oraz między pobliskimi wsiami a miastem. Mieszkańcy w Rawiczu i pozostałych miejscowościach gminy mają możliwość korzystania m.in. z:

- oznakowanych pasów ruchu dla rowerów: ul. Marszałka J. Piłsudskiego oraz ul. Grunwaldzka, ul. 3 Maja i ul. Rolnicza (kontrapasy);
- dróg pieszo - rowerowych: Rawicz - Os. Sarnowa - Miejska Górka (gm. Miejska Górka), Wały Dąbrowskiego, Wały Powstańców Wielkopolskich, ul. Sarnowska, ul. Westerplatte, ul. Rolnicza, ul. Poznańska, ul. Sienkiewicza, ul. Spokojna, ul. Łaszczyńska, Ulice: Wojska Polskiego - 17 Stycznia - Kamińskiego - Szymanowo - Słupia Kapitulna - Żylice, Masłowo, Kąty, Dębno Polskie; Sierakowo;
- chodników z dopuszczonym ruchem rowerowym: ul. Targowa, ul. Broniewskiego, ul. 17 Stycznia. Izbice.

W pozostałych przypadkach brak wydzielonych tras rowerowych poza miastem na terenie gminy sprawia, że ruch ten odbywa się poboczami lub jezdnią, co obniża poczucie bezpieczeństwa, ale natężenie aut na wielu lokalnych drogach jest na tyle niewielkie, że współdzielenie tej przestrzeni przez niezmotoryzowanych użytkowników dróg nie powoduje poważnych konfliktów.

Pomiary ruchu

Źródła danych i metodologia analizy natężenia ruchu

Analiza natężenia ruchu drogowego w Gminie Rawicz została oparta na wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2020/21 oraz uzupełniona lokalnymi obserwacjami terenowymi z wiosny 2025 roku. GPR, prowadzony przez GDDKiA, dostarczył obiektywnych danych o średnim dobowym ruchu rocznym (SDRR) na drogach krajowych i wybranych wojewódzkich. Pozwoliło to określić kluczowe parametry ruchu (liczbę pojazdów na dobę, strukturę rodzajową - udział samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli, autobusów itp.) na głównych trasach przebiegających przez gminę. Lokalne obserwacje z 2025 r. objęły natomiast drogi powiatowe, gminne oraz ulice miejskie Rawicza, które nie są ujęte w GPR lub gdzie od czasu pomiaru zaszły zmiany. Przeprowadzono wizje lokalne w godzinach szczytu oraz konsultacje z mieszkańcami i służbami drogowymi, aby uchwycić aktualne problemy (tworzenie się zatorów, newralgiczne skrzyżowania, wpływ ruchu na otoczenie). Takie połączenie twardych danych z pomiarów i bieżących obserwacji zapewnia kompleksowy obraz natężenia ruchu w gminie oraz jego uwarunkowań sezonowych i lokalnych.

Charakterystyka natężenia ruchu na głównych drogach.

Układ drogowy gminy Rawicz obejmuje kategorie dróg o różnicowanej roli: przebiega tędy droga ekspresowa S5 (węzeł Rawicz), droga krajowa DK36 (obwodnica Rawicza), drogi wojewódzkie DW434 i DW309 (oraz w zachodniej części gminy początek DW324), a także gęsta sieć dróg powiatowych i gminnych. Natężenie ruchu zależy od kategorii drogi oraz pory dnia i roku, przy czym najwyższe wartości notuje się na trasach tranzytowych o znaczeniu ponadlokalnym. Zgodnie z wynikami GPR 2020/21, średni dobowy ruch na odcinkach S5 w rejonie Rawicza wynosił blisko 19-20 tysięcy pojazdów na dobę. Przykładowo, między węzłami Rawicz i Korzeńsko odnotowano 19 294 pojazdy/dobę. Ruch ten ma charakter płynny, skanalizowany dwoma pasami w każdym kierunku; ze względu na parametry drogi ekspresowej nie powoduje on bezpośrednich utrudnień w sieci lokalnej. Tranzyt ciężarowy (jadący m.in. między Dolnym Śląskiem a Wielkopolską) został w osi północ-południe przejęty przez S5, co odciążało lokalne drogi. Uciążliwości hałasowe są częściowo ograniczane przez ekrany akustyczne w pobliżu zabudowy mieszkaniowej przy S5. Szacunkowy udział ruchu ciężkiego na S5 w okolicy Rawicza wynosi około 18-20% (głównie samochody ciężarowe dalekobieżne), resztę stanowią głównie samochody osobowe i dostawcze.

Drugą kluczową arterią jest droga krajowa 36 (DK36) przebiegająca równoleżnikowo przez gminę. Pełni ona rolę obwodnicy Rawicza i głównej trasy łączącej Rawicz z sąsiednimi powiatami na wschód (m.in. z Miejską Górką, Krotoszyńskiem, Ostrowem Wlkp.). Według GPR 2020/21 średni ruch na zachodnim odcinku DK36 (między rondem Załęczne - łączącym

z DW324 - a węzłem S5 Rawicz) wynosi około 7,8 tys. pojazdów/dobę. Największe obciążenie odnotowano na północno-zachodniej obwodnicy miasta (od węzła S5 do ronda WOŚP na drodze 309) - około 9 539 pojazdów na dobę. Odcinek południowo-wschodni obwodnicy Rawicza (od ronda WOŚP do ronda Sarnowskiego im. Jerzego Zelka) cechuje się mniejszym ruchem - średnio 5 322 pojazdy/dobę, gdyż część ruchu rozgąęzia się tam na drogi wojewódzkie i lokalne (Tabela 5.).

Tabela 5. Natężenie ruchu na drogach krajowych (pomiar 2020/2021)

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
90728	36b	0,566	ZALĘCZE /DW324/ - W. RAWICZ /S5/	7829	5939	713
90729	36b	3,921	RAWICZ /OBWODNICA 1: W. RAWICZ (S5) - RONDO WOŚP (DW309)/	9539	6939	1206
90730	36b	3,427	RAWICZ /OBWODNICA 2: RONDO WOŚP (DW309) - RONDO SARNOWSKIE/	5322	3391	1055
90745	36	4,269	RAWICZ /RONDO SARNOWSKIE/ - MIEJSKA GÓRKA	12635	9480	1513

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

DK36 przenosi duży ruch ciężarówek omijających aglomerację wrocławską - szacuje się, że kilkanaście procent pojazdów na tej trasie stanowią ciężarówki (w tym przewóz towarów między Leszmem a Ostrowem Wlkp. i dalej). W godzinach szczytu ruchu (rano, popołudnie) na obwodnicy Rawicza obserwuje się zwiększony przepływ zarówno samochodów osobowych (mieszkańcy dojeżdżający do pracy w podmiejskich strefach przemysłowych lub sąsiednich gminach), jak i pojazdów ciężarowych. Mimo wysokiej przepustowości obwodnicy (trasa omija zwarte zabudowania, ma skrzyżowania o dobrej widoczności), sporadycznie mogą tworzyć się wolniej poruszające kolumny za pojazdami ciężkimi. Niemniej, dzięki istnieniu obwodnicy, ruch tranzytowy nie musi przejeżdżać przez centrum Rawicza, co znacznie zmniejsza lokalne zatory i emisje w mieście.

Drogi wojewódzkie w Rawiczu odgrywają rolę łączników regionalnych. DW434 przebiega południkowo przez wschodnią część gminy, zapewniając połączenie Rawicz-Krobia-Gostyń-Poznań. Natężenie ruchu na DW434 jest umiarkowane - w sąsiednim powiecie (Krobia, pomiar 2021) odnotowano ok. 5,2 tys. pojazdów/dobę. Można szacować, że na odcinku w powiecie rawickim wartości są zbliżone (w 2015 r. notowano ~5,5 tys.). Ruch ciężarowy jest obecny, choć mniejszy niż na DK36, a znaczną część strumienia stanowią samochody osobowe podróżujące w celach zawodowych i prywatnych (np. do Poznania przez węzeł A2). DW434 leży przy skrzyżowaniu z DK36 przy wjeździe do Rawicza od strony wschodniej, gdzie kierowcy muszą ograniczyć prędkość - są to punkty newralgiczne ze względu na bezpieczeństwo, jednak same natężenia, choć niemałe, zwykle nie powodują poważnych korków (poza krótkimi epizodami, jak poranny dowóz dzieci do szkół). DW309 to

dawna trasa drogi krajowej nr 5 (przed oddaniem S5), biegnąca z Rawicza na północ (Bojanowo-Leszno). Po otwarciu S5 ruch na DW309 znacząco spadł - trasa ta stała się drogą rezerwową, z której korzystają głównie użytkownicy lokalni. Według GPR 2020/21 w Gołyszynie (odcinek DW309 koło Bojanowa) średnio przejeżdża 3 957 pojazdów na dobę, co stanowi tylko ok. 1/5 ruchu zarejestrowanego na równoległej ekspresowce S5. Zdecydowaną większość stanowią samochody osobowe (ok. 83% wszystkich pojazdów), natomiast ruch ciężarowy na DW309 ogranicza się do ok. 5-6% (tu: -228 ciężarówek na dobę) - są to głównie pojazdy dostawcze i sporadyczne ciężarówki obsługujące okoliczne firmy, oraz ciągniki rolnicze (-44 dziennie). Tym samym DW309 pełni dziś funkcję drogi dojazdowej Rawicz-Bojanowo-Leszno o znaczeniu lokalnym, z ruchem rzędu kilku tysięcy pojazdów na dobę, w przewadze lekkiego. DW324 rozpoczyna się na rondzie Załącze (skrzyżowanie z DK36 na zachód od Rawicza) i prowadzi na południowy zachód, w kierunku m.in. Góry i Głogowa (woj. dolnośląskie). Jest to również trasa o znaczeniu lokalnym - najbliższy punkt pomiarowy (Wiewierz, tuż za granicą powiatu rawickiego) wskazał natężenie ok. 2 539 pojazdów na dobę. Ruch na DW324 ma w większości charakter lokalny (mieszkańcy dojeżdżający do Rawicza i Dolnego Śląska) i nie generuje dużego obciążenia ciężarowego poza sezonem kampanii rolnej.

Tabela 6. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)

Numer punktu	Numer drogi	Długość	Nazwa	SDRR ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
30313	309	29,176	RAWICZ - LESZNO /GR. MIASTA/	3957	3281	228

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA, 2025

Drogi powiatowe w gminie Rawicz odznaczają się znacznie niższymi natężeniami ruchu w porównaniu z drogami krajowymi i wojewódzkimi. Pełnią one funkcje łączników lokalnych - łączą poszczególne wsie z miastem Rawicz oraz zapewniają dojazd do dróg wyższej kategorii. Ruch na powiatówkach to głównie podróże mieszkańców gminy i powiatu: dojazdy do szkół ponadpodstawowych, ośrodków usługowych i zakładów pracy w Rawiczu, a także przejazdy komunikacji autobusowej (powiatowej, szkolnej). Obserwuje się zróżnicowany skład ruchu: oprócz samochodów osobowych i autobusów, znaczący udział mają pojazdy związane z obsługą rolnictwa (ciągniki, kombajny, transport płodów rolnych) oraz lekkie pojazdy dostawcze obsługujące lokalny biznes i zaopatrzenie wsi. Średnie dobowe natężenia na główniejszych drogach powiatowych szacuje się na kilkaset do około 1 000 pojazdów. Przykładowo, trasy Rawicz-Łaszczyn (4910P) czy Rawicz-Słupia-Pakośław (5484P) obsługują rzędu 500-1000 pojazdów na dobę. W godzinach porannego i popołudniowego szczytu w dni robocze występują tam zauważalne wzrosty ruchu - głównie z uwagi na dojazdy uczniów i pracowników do Rawicza oraz powroty do miejscowości podmiejskich. Jednak poza

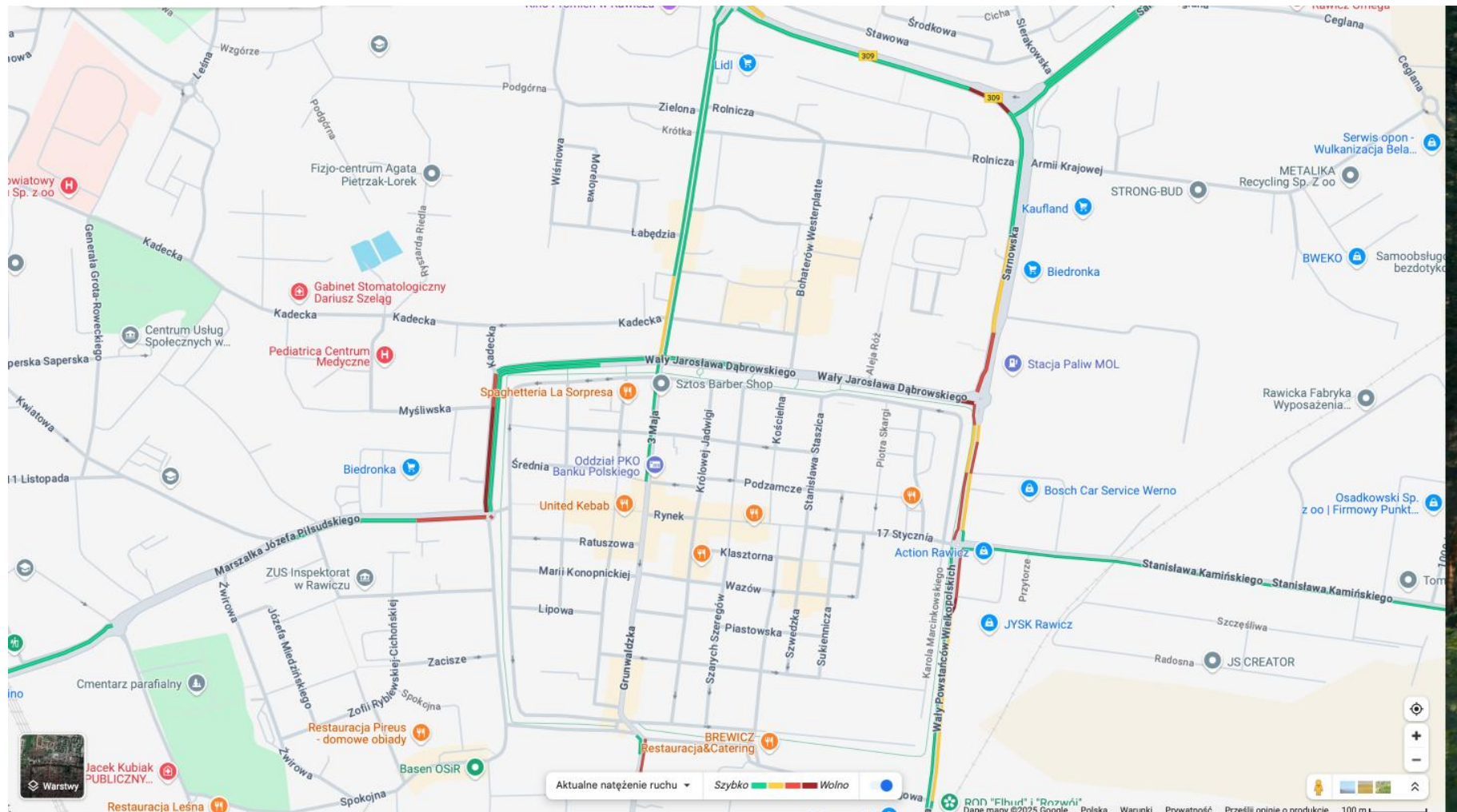
szczytami ruch na drogach powiatowych jest stosunkowo niewielki i rozproszony w ciągu dnia. Sezonowo obserwuje się wzmożony ruch pojazdów wolnobieżnych (maszyny rolnicze) w okresie letnich żniw i jesiennych zbiorów - latem i jesienią kolumny ciągników z przyczepami częściej korzystają z dróg powiatowych, co okresowo spowalnia ruch. Mimo to, z uwagi na niewielkie natężenia ogólne, nawet w sezonie nie dochodzi tu do powstawania dużych korków; utrudnienia mają charakter krótkotrwały (wolniejsza jazda za ciągnikiem na odcinku pozamiejskim). Drogi gminne stanowią najniższy szczebel sieci - są to lokalne dojazdy do posesji, pól uprawnych, obiektów publicznych (szkoły, świetlice wiejskie) oraz ulice osiedlowe w Rawiczu. Natężenia na drogach gminnych są bardzo niskie - często poniżej 100 pojazdów na dobę (zwłaszcza na drogach gruntowych i dojazdach we wsiach), a na najbardziej uczęszczanych uliczkach miejskich czy głównych dojazdach wiejskich rzadko przekraczają kilkaset pojazdów na dobę. Ruch ma tu charakter wybitnie lokalny: generowany przez mieszkańców danej okolicy, okazjonalne przejazdy służb komunalnych, dojazdy rolników do pól itp. Podsumowując, hierarchia drogowa przekłada się na zróżnicowanie natężenia ruchu: drogi krajowe i ekspresowe w gminie obsługują ruch tranzytowy i międzyregionalny (najwyższe SDRR, dominacja ruchu dalekobieżnego), drogi wojewódzkie - ruch regionalny i międzygminny (umiarkowane SDRR), drogi powiatowe - ruch wewnątrz powiatowy i specjalistyczny (rolniczy, dojazdy do szkół), zaś drogi gminne - ruch lokalny o niskim natężeniu. Taki podział ról powoduje, że każda kategoria dróg jest istotna dla innego typu użytkowników - od kierowców ciężarówek i dalekobieżnych autobusów na trasach tranzytowych, po pieszych i rowerzystów poruszających się po drogach osiedlowych we własnej miejscowości.

Obserwacje lokalne natężenia ruchu - wiosna 2025

Lokalne obserwacje przeprowadzone w Rawiczu wiosną 2025 r. pozwalają wskazać konkretne miejsca i okoliczności, w których natężenie ruchu przekłada się na odczuwalne utrudnienia oraz negatywne skutki dla mieszkańców. Mimo iż ogólny poziom ruchu w mieście jest umiarkowany (w dużej mierze dzięki istnieniu obwodnicy DK36 i drogi S5, które przejęły tranzyt), to w godzinach szczytu komunikacyjnego Rawicz doświadcza typowych problemów małego miasta. Poranny szczyt (ok. 7:00-8:00) związany jest z dojazdami do pracy i dowozem dzieci do szkół - wtedy zauważalny jest wzrost ruchu na drogach dojazdowych z okolicznych wsi do Rawicza oraz na głównych ulicach miejskich. Popołudniowy szczyt (ok. 15:00-16:30) wynika z kumulacji powrotów z pracy, rozwoju dzieci po zajęciach szkolnych oraz zakupów popołudniowych. W tych okresach przepustowość niektórych ciągów drogowych w mieście jest okresowo przekraczana, co skutkuje powstawaniem zatorów i wydłużeniem czasu przejazdu przez miasto. Do newralgicznych odcinków komunikacyjnych w Rawiczu należą przede wszystkim główne ulice i skrzyżowania w centralnej i wylotowej części miasta. Obserwacje wskazują na szczególne obciążenie takich ciągów jak ul. Marszałka

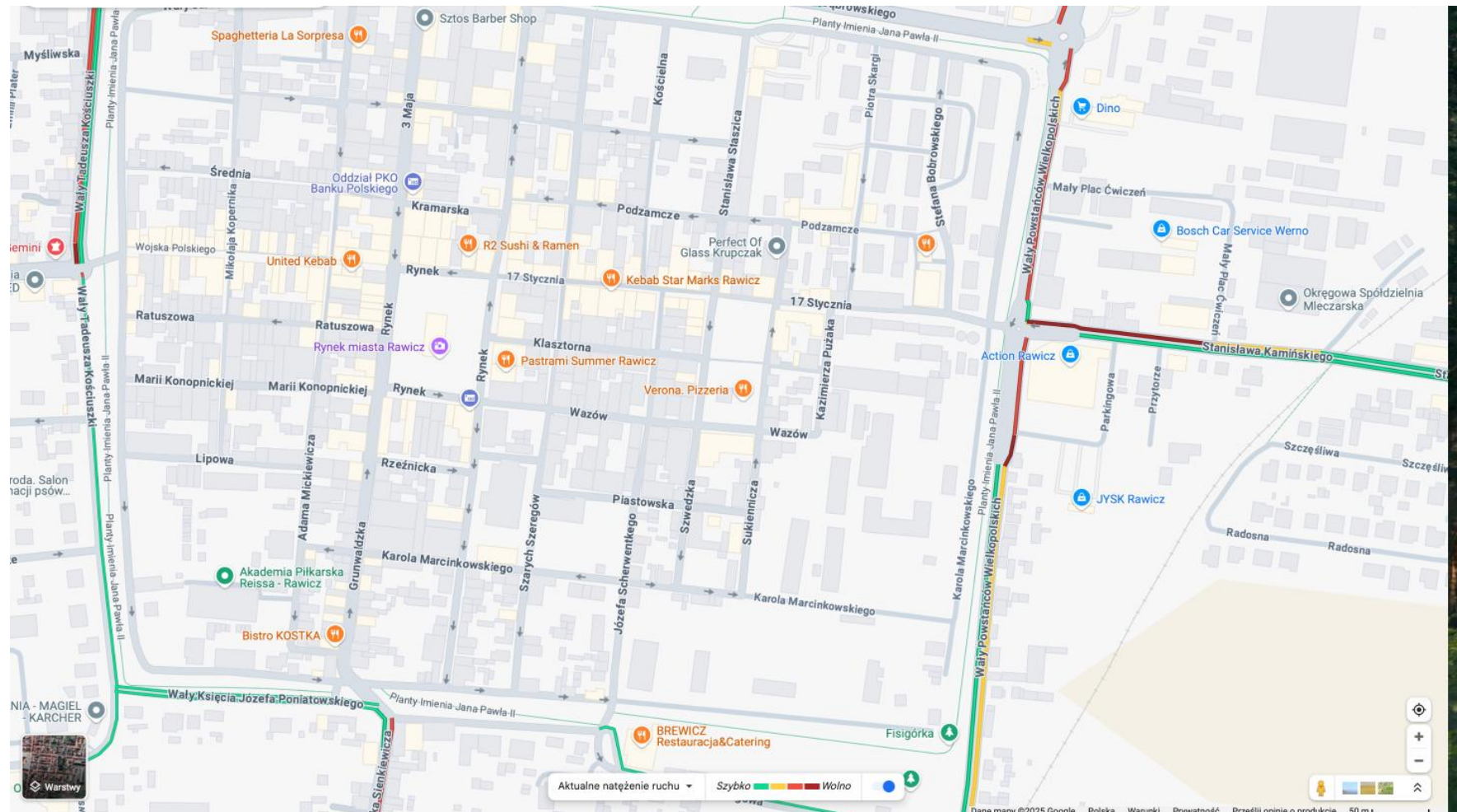
J. Piłsudskiego, ul. 17 Stycznia oraz ulice w ciągu dawnych rawickich wałów miejskich (Wały Tadeusza Kościuszki, Wały Jarosława Dąbrowskiego. Wały Powstańców Wielkopolskich) - czyli drogi okalające ściśle centrum. Tworzą one układ głównych ulic miejskich, który rozprowadza ruch wewnątrz Rawicza i łączy się z obwodnicą DK36. W rejonie śródmieścia, zwłaszcza w okolicy rynku (placu centralnego) i przyległych ulic dojazdowych, w szczytach dochodzi do lokalnych zatorów. Krytycznym punktem jest rondo „Biały Orzeł”. W szczycie na drogach do centrum - ul. Poznańskiej i ul. Adama Olbrachta Przyjmy - Przyjemskiego liczba aut wjeżdżających i zjeżdżających z ronda jest na tyle duża, że pojawiają się krótkotrwałe zatory przed wlotami. Intensywny ruch występuje także na ul. Armii Krajowej, która stanowi jedną z ważniejszych arterii komunikacyjnych Rawicza (łącząc południowe dzielnice i strefy przemysłowe z centrum oraz z drogą S5 przez DK36). W porannym szczycie ul. Armii Krajowej obsługuje wzmożony ruch pracowniczy - wielu mieszkańców kieruje się tą trasą do zakładów pracy zlokalizowanych w południowo-zachodniej części miasta i w sąsiedztwie obwodnicy. Jej skrzyżowanie z obwodnicą (węzeł S5 Rawicz /DK36) jest kluczowym punktem włączenia ruchu lokalnego do sieci ponadlokalnej; zaobserwowano, że o 7:00-7:30 następuje tam zwiększony napływ pojazdów wjeżdżających na S5 w kierunku Leszna i Wrocławia. Może to powodować chwilowe spiętrzenia na łącznicach węzła (np. gdy wiele aut jednocześnie ustawia się do wjazdu na ekspresówkę). Niemniej, ze względu na pojemność węzła i płynność ruchu na S5, ewentualne spowolnienia mają charakter przejściowy i nie prowadzą do poważnych korków na DK36. W okolicy stacji kolejowej koncentruje się ruch związany z dowozem i odbiorem pasażerów pociągów oraz komunikacją autobusową (dworzec PKS/PKP). Obserwacje wskazują, że w godzinach porannych przed odjazdami pociągów do Poznania i Wrocławia wzrasta liczba samochodów podwożących pasażerów pod dworzec (tzw. ruch typu „kiss and ride”). Podobnie popołudniami, gdy przyjeżdżają pociągi z dużą liczbą osób wracających z pracy czy studiów, okolica dworca bywa zakorkowana przez samochody osobowe i busy oczekujące na pasażerów. Brak dużego parkingu buforowego przy dworcu skutkuje tym, że auta zatrzymują się na jezdni lub w zatoczkach, ograniczając płynność ruchu. Ulica Sienkiewicza oraz fragmenty Wałów Dąbrowskiego - tu również w szczycie natężenie ruchu wzrasta na tyle, że tworzą się zatory, zwłaszcza jeśli ruch dodatkowo spowalniają autobusy komunikacji regionalnej manewrujące przy przystankach.

Rysunek 4. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w rejonie Rynku Rawicza



Źródło: Maps Google, dostęp 30.04.2025

Rysunek 5. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w rejonie ulicy Wały Powstańców Wielkopolskich



Źródło: Maps Google, dostęp 30.04.2025

Skutki przeciążeń ruchu w Rawiczu są odczuwalne głównie w postaci: wydłużonego czasu przejazdu, hałasu drogowego i lokalnego wzrostu emisji spalin. Podczas porannych i popołudniowych korków kierowcy muszą częściej zatrzymywać się i ruszać na krótkich odcinkach, co zwiększa emisję spalin w obszarach zabudowanych (zwłaszcza w centrum, gdzie zabudowa jest gęsta, a przewietrzanie ulic ograniczone). Natężony ruch na ulicach takich jak skrzyżowania Piłsudskiego/Wały Kościuszki oraz Kamińskiego/Wały Powstańców Wielkopolskich przekłada się na wyższy poziom hałasu komunikacyjnego, który jest uciążliwy dla mieszkańców budynków przy tych arteriach. Mieszkańcy skarżą się na trudności z wyjazdem z dróg podporządkowanych w szczycie oraz na konieczność objazdów, by uniknąć najbardziej zatłoczonych rejonów centrum. Przeciążenia uwiadcniają się także w okolicach szkół i przedszkoli o godzinie 8:00 oraz 15:00 - zwiększony ruch samochodów odwożących dzieci powoduje lokalne utrudnienia (krótkotrwałe zatoczki przed szkołami wypełniają się, piesi i rowerzyści muszą zachować szczególną ostrożność przy wzmożonym ruchu aut). Na drogach dojazdowych do zakładów pracy zlokalizowanych na obrzeżach Rawicza również obserwuje się okresowe spiętrzenia. Dotyczy to zwłaszcza zakładów w rejonie ulic Armii Krajowej i Sarnowskiej (południowo-zachodnia część miasta, w pobliżu dawnej strefy przemysłowej oraz węzła S5). Około godziny 6:00-7:00 oraz 14:00-15:00, gdy zmieniają się zmiany pracowników, zwiększa się tam ruch pojazdów osobowych i dostawczych dojeżdżających do bram zakładów. Może to powodować chwilowe korki przy wjazdach na teren tych firm oraz na pobliskich skrzyżowaniach, jeśli sygnalizacja świetlna nie jest w stanie rozładować nagłego napływu aut. Niemniej jednak, ze względu na rozproszenie zakładów na kilka stref (a nie jedno ogromne skupisko) i istnienie alternatywnych dróg dojazdu, skutki te nie kumulują się w jednym miejscu. Specyfika ruchu na terenach wiejskich gminy Rawicz jest odmienna - poza miastem dominują niewielkie natężenia i inny profil czasowy ruchu. Wiosną 2025 r. zaobserwowano, że w godzinach szczytu dojazdów do pracy pewien strumień pojazdów osobowych kieruje się z wiosek (np. Sarnowa, Szymanowo, Masłowo) do Rawicza, co pokrywa się z danymi o szczytowym ruchu na drogach powiatowych. Poza tym jednak na obszarach wiejskich ruch ma charakter bardziej równomierny w ciągu dnia, z nieco większym natężeniem w porze porannej i popołudniowej, kiedy mieszkańcy załatwiają codzienne sprawy w mieście lub dojeżdżają do pracy (często indywidualnie, ze względu na ograniczoną ofertę transportu publicznego). Ruch sezonowy związany z pracami polowymi nie był szczególnie nasilony wiosną, ale przygotowania do sezonu (np. transport nawozów, sadzenie) skutkowały wzrostem liczby ciągników na drogach gminnych. Miejscami odnotowano wolno jadące maszyny na drogach łączących wsie z polami uprawnymi, jednak nie wpłynęło to istotnie na płynność ruchu z uwagi na małe natężenie ogólne. Można przewidywać, że latem i jesienią - podobnie jak w latach poprzednich - natężenie ruchu rolniczego wzrośnie (żniwa, zbiory), co okresowo spowolni ruch na wąskich drogach wiejskich, choć dzięki istnieniu alternatywnych tras

i niewielkiej liczbie aut osobowych na tych drogach, nawet wtedy nie dochodzi do krytycznych zatorów. Reasumując, gmina Rawicz doświadcza zróżnicowanego natężenia ruchu: najwyższego na obwodnicy i węzłach S5/DK36, średniego na drogach wojewódzkich i głównych ulicach miasta, oraz niskiego na obszarach wiejskich. Problemy przeciążenia ruchu występują głównie punktowo i czasowo - w określonych miejscach Rawicza podczas porannych i popołudniowych szczytów. Dzięki inwestycjom w infrastrukturę (nowa obwodnica DK36, ekranowanie akustyczne, planowane sygnalizacje na trudnych skrzyżowaniach) sytuacja jest jednak lepsza niż dekadę temu. Oddanie do użytku drogi S5 wyprowadziło większość tranzytu poza miasto, co znacząco poprawiło warunki ruchu w centrum. Mimo okresowych zatorów, ogólna płynność ruchu w Rawiczu jest obecnie oceniana jako dobra - miasto radzi sobie z bieżącym ruchem przy pomocy istniejącej sieci drogowej, a poważniejsze niedogodności mają ograniczony zasięg (kilka ulic) i czas trwania. Monitorowanie natężenia ruchu (zarówno poprzez cykliczne pomiary GPR, jak i lokalne obserwacje) pozwoli na dalsze dostosowywanie organizacji ruchu i inwestycji - tak, by utrzymać względnie płynny ruch drogowy, ograniczać negatywne skutki transportu oraz poprawiać bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg na terenie Gminy Rawicz.

Nowe pomiary 2025:

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

Wnioski końcowe - potrzeby rozwojowe i bezpieczeństwo

Analiza infrastruktury transportowej Gminy Rawicz wskazuje na konieczność kontynuacji działań modernizacyjnych w zakresie sieci drogowej. Priorytetem jest poprawa stanu technicznego dróg lokalnych - zwłaszcza tych odcinków, które obecnie znajdują się w stanie ostrzegawczym lub złym. Niezbędne są remonty nawierzchni (odbudowa lub wzmocnienie konstrukcji) na najbardziej zużytych fragmentach dróg powiatowych i gminnych, co zwiększy bezpieczeństwo i komfort użytkowników. Równolegle warto inwestować w odwodnienie dróg (udrożnienie rowów, budowa brakujących elementów kanalizacji deszczowej) oraz w utrzymanie poboczy, aby zapobiegać degradacji świeżo wyremontowanych nawierzchni. Rozwój infrastruktury dla pieszych i rowerzystów to kolejna kluczowa potrzeba - obecnie gmina ma niedostatek chodników w mniejszych miejscowościach i bardzo ograniczoną sieć ścieżek rowerowych. W związku z tym, planowanie nowych inwestycji drogowych powinno uwzględniać budowę chodników przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich przebiegających przez wsie (tak, aby dzieci i piesi mogli bezpiecznie poruszać się poboczami) oraz tworzenie ciągów pieszo-rowerowych tam, gdzie ruch jest większy. Dobrym przykładem jest już istniejąca w ciągu drogi powiatowej i DK36 ścieżka pieszo-

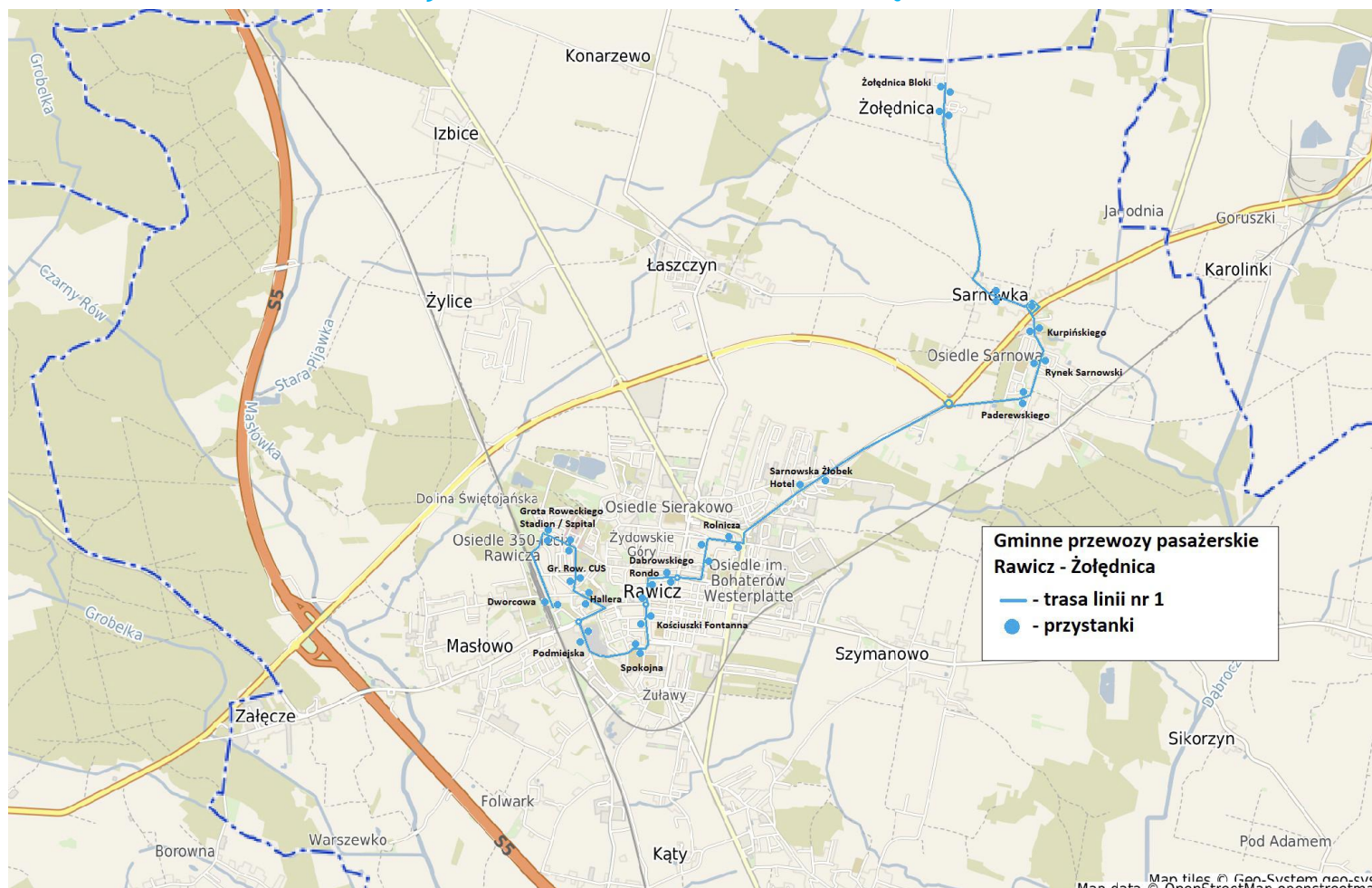
rowerowa na odcinku Rawicz - Miejska Górka. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna objąć również modernizację aktualnie newralgicznych skrzyżowań, poprzez rozważenie budowy rond w miejsce skrzyżowań dróg gminnych: 1) Wały Poniatowskiego - ul. Spokojna - Wały Kościuszki, 2) ul. Sarnowska - ul. Armii Krajowej - ul. Rolnicza oraz 3) skrzyżowań dróg powiatowych: ul. Sarnowskiej z ul. Poznańską. Rozwiązania z zakresu BRD powinny być również zastosowane w miejscach o historycznie większej liczbie kolizji (np. na styku drogi powiatowej z drogą krajową w okolicach granicy Osiedla Sarnowa i w miejscowości Sarnówka), doświetlenie przejść dla pieszych, instalację znaków aktywnych przy szkołach itp. Istotne jest, że mieszkańcy gminy identyfikują infrastrukturę drogową jako obszar szczególnie wymagający uwagi - w badaniach ankietowych rozwój dróg i ścieżek rowerowych wskazywano jako absolutny priorytet działań władz. Odpowiedzią na te oczekiwania społeczności lokalnej musi być konsekwentna realizacja inwestycji drogowych zwiększających spójność i bezpieczeństwo sieci transportowej. Planowane duże przedsięwzięcia, takie jak przebudowa drogi krajowej 36 czy modernizacje głównych dróg (np. ul. Wały Jarosława Dąbrowskiego i inne ulice obwodowe w Rawiczu), gdzie inwestycje powinny być kontynuowane i wspierane środkami zewnętrznymi. Jednocześnie nie można zapominać o drogach niższej kategorii - tu mniejsze, rozproszone inwestycje (remonty cząstkowe, utwardzanie dróg gruntowych, budowa brakujących chodników) znacząco poprawią warunki życia mieszkańców wsi. Podsumowując, główne potrzeby rozwoju i modernizacji sieci drogowej gminy Rawicz obejmują: remonty najbardziej zniszczonych nawierzchni, poprawę odwodnienia i poboczy, rozbudowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu. Realizacja tych działań przyczyni się do podniesienia jakości i funkcjonalności układu transportowego, co bezpośrednio przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i wygody przemieszczania się zarówno zmotoryzowanych, jak i niechronionych uczestników ruchu.

3. Komunikacja publiczna:

Transport autobusowy

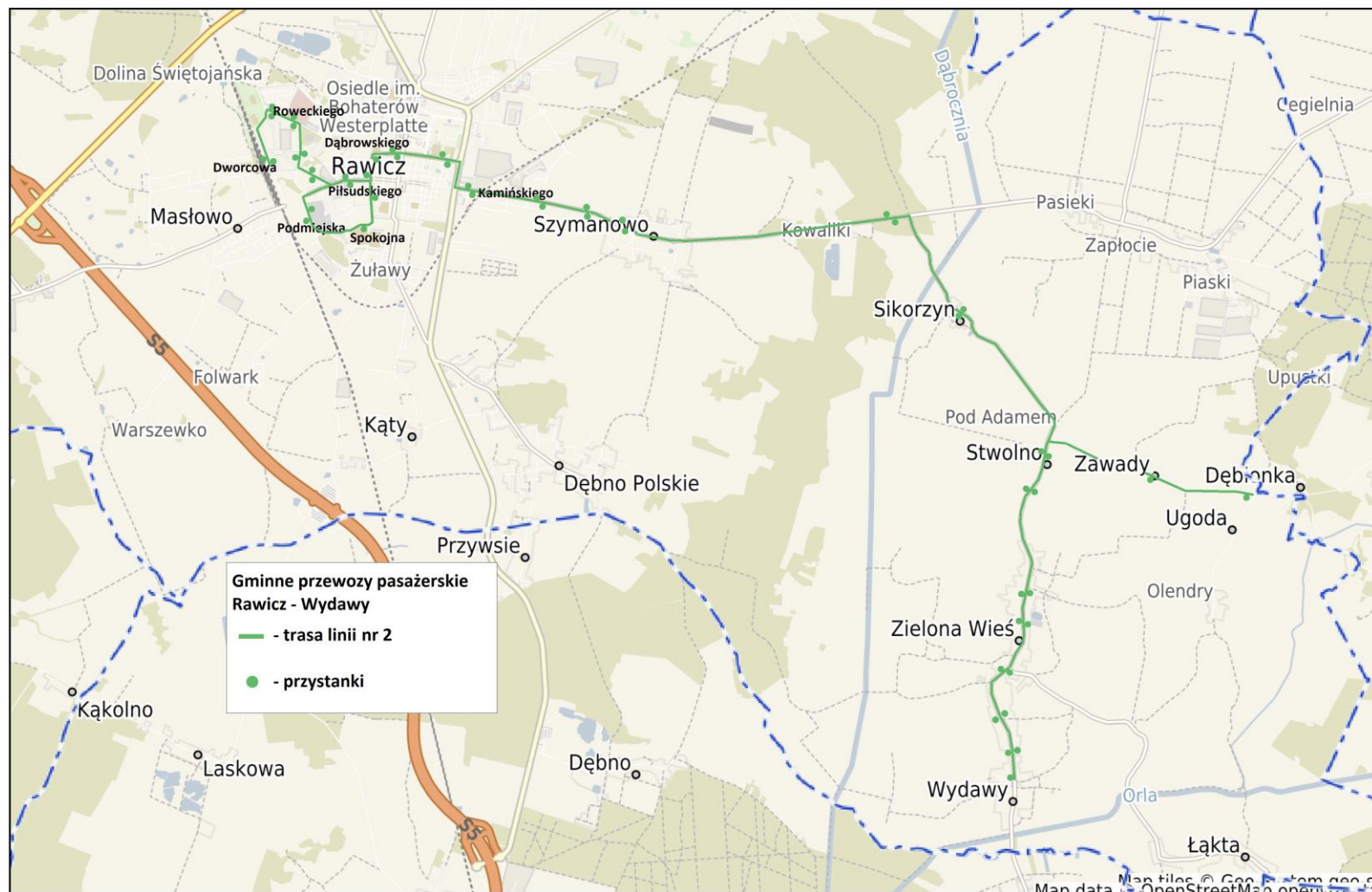
System publicznego transportu zbiorowego w Gminie Rawicz jest obecnie zorganizowany przez gminę i opiera się na czterech liniach autobusowych obsługiwanych przez firmę przewoźową Turbo-Trans. Kursy odbywają się w ramach gminnych przewozów pasażerskich, które funkcjonują od 2018 roku. Trasy przejazdów, przedstawiono na kolejnych Rysunkach 6-9.

Rysunek 6. Trasa linii nr 1 Rawicz-Żołędnica



Źródło: dane Gminy Rawicz, 2025

Rysunek 7. Trasa linii nr 2 Rawicz-Wydawy



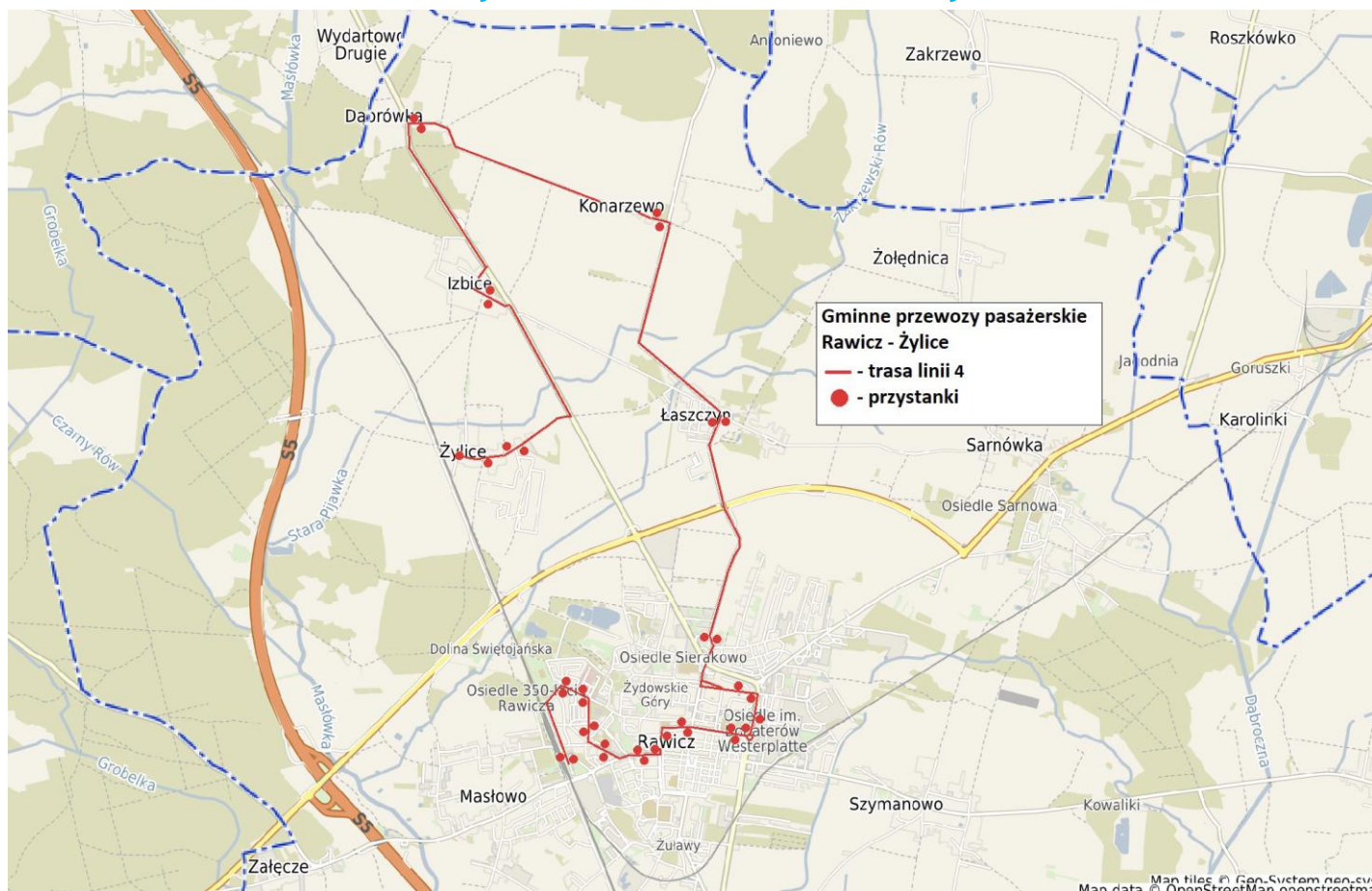
Źródło: dane Gminy Rawicz, 2025

Rysunek 8. Trasa linii nr 3 Rawicz-Kąty



Źródło: dane Gminy Rawicz, 2025

Rysunek 9. Trasa linii nr 1 Rawicz-Żylice



Źródło: dane Gminy Rawicz, 2025

Autobusy kursują tylko w dni robocze, (z wyjątkiem Linii nr 1, która kursuje w dniu 1 listopada (Wszystkich Świętych) co już na wstępie ogranicza ich dostępność w czasie wolnym i w weekendy. Koszt biletu jednorazowego wynosił 2 zł, a bilet miesięczny - 50 zł. Przewidziano również ulgi: 50% m.in. dla uczniów, studentów, emerytów i rencistów oraz 100% dla seniorów powyżej 70. roku życia, inwalidów i honorowych dawców krwi.

Zróżnicowanie przystanków (łącznie ponad 110 lokalizacji) obejmuje zarówno miejsca w ścisłym centrum (ul. Piłsudskiego, Wały T. Kościuszki, Wały J. Dąbrowskiego, ul. Bohaterów Westerplatte), jak i przystanki zlokalizowane przy placówkach oświatowych, urzędach, zakładach pracy czy centrach handlowych. Jednak stan techniczny infrastruktury przystankowej jest nierówny - tylko część przystanków posiada wiaty i ławki (53 sztuki), pozostałe to słupy przystankowe z rozkładami jazdy bez ochrony przed warunkami atmosferycznymi.

Ponadto funkcjonują przewoźnicy prywatni:

- Jan Niedbała JĘDRUŚ Przewozy Autobusowe, ul. M. Wołodyjowskiego 1B/4, 63- 900 Jutrosin - Linia A3 Sikorzyn-Ugoda-Zielona Wieś,
- PHU CONTINENTAL TRAVEL, Paulina Węgrzynowska, Sarnówka 35, 63-900 Rawicz:
 - Linia R1 Sierakowo-Dębno Polskie,
 - Linia R2 Żylice-Konarzewo-Rawicz,
 - Linia R3 Łaszczyn-Sarnówka-Rawicz,
 - Linia R10 Sierakowo-Rawicz-Szymanowo,
 - Linia R11 Żylice-Konarzewo-Rawicz,
 - Linia R12 Kąty-Dębno Polskie-Rawicz,
 - Linia R13 Łąka-Szymanowo-Rawicz.

Respondenci ankiet mieszkańców wskazują wyraźnie na niewystarczającą częstotliwość kursowania i ograniczony zasięg linii - szczególnie w kontekście wsi i osiedli oddalonych od centrum. W wielu odpowiedziach przewijał się postulat uruchomienia połączeń wieczornych oraz weekendowych, których obecnie brakuje. Brak możliwości skorzystania z autobusu w godzinach popołudniowych czy w soboty i niedziele to poważna bariera zwłaszcza dla osób starszych, młodzieży bez prawa jazdy oraz osób niezmotoryzowanych. Mieszkańcy oczekują również zwiększenia liczby przystanków w obszarach peryferyjnych, takich jak Masłowo, Dębno Polskie, Szymanowo czy Przyjemskiego, gdzie obecne połączenia są niewystarczające lub nie istnieją.

Poza liniami organizowanymi przez gminę, istotnym komponentem systemu transportowego są również kursy realizowane przez PKS Leszno i PKS Poznań. W dni robocze PKS Leszno oferuje ok. 72 kursy dziennie w obrębie gminy, łącząc Rawicz m.in. z Miejską Górką, Pakosławiem, Konarami i Gostyniem. Jednak w dni wolne liczba połączeń drastycznie spada

- np. tylko dwa kursy do Leszna w soboty i niedziele. PKS Tarnobrzeg realizuje też zastępcze połączenia autobusowe na trasie Rawicz-Góra Śląska, które są jednak niezintegrowane taryfowo i rozkładowo z resztą oferty.

Transport kolejowy

Rawicz leży przy linii kolejowej E59 (Poznań-Wrocław), jednej z najważniejszych osi komunikacyjnych Polski zachodniej. Stacja PKP Rawicz jest dogodnie zlokalizowana w zachodniej części miasta, w sąsiedztwie dworca autobusowego i w zasięgu dojścia pieszego z centrum. Obsługuje ją kilkudziesięciu przewoźników, m.in. PKP Intercity, POLREGIO oraz Koleje Wielkopolskie i Koleje Dolnośląskie.

Według obowiązującego rozkładu jazdy na okres od 9 marca do 14 czerwca 2025 r., przez Rawicz przejeżdża średnio ponad 20 par pociągów dziennie - w tym m.in. pociągi InterCity relacji Świnoujście-Przemyśl, Gdynia-Wrocław, Poznań-Wrocław, a także kursy regionalne z Poznania i Leszna. Czas przejazdu do Wrocławia to około 60 minut, a do Leszna - około 20 minut. Szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych pociągi kursują co ok. 30-40 minut, co czyni kolej realną alternatywą dla dojazdów do pracy i szkół w regionie. Korzystają z niej zwłaszcza osoby pracujące i młodzież ucząca się w Lesznie, Poznaniu i Wrocławiu.

Rozkłady jazdy są w większości zsynchronizowane, a w pobliżu stacji PKP znajduje się jeden przystanek autobusowy. Dodatkowo, przy stacji PKP funkcjonuje parking typu P&R, B&R, oraz przystanek Systemu Roweru Miejskiego. Nie ma natomiast systemu informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym oraz integracji taryfowej (jeden bilet).

Podsumowanie

Komunikacja publiczna w Gminie Rawicz charakteryzuje się relatywnie dobrym pokryciem przestrzennym w ramach miasta i głównych wsi, jednak wciąż jest niedostatecznie rozwinięta pod względem dostępności czasowej i integracji między różnymi środkami transportu. Mimo potencjału stacji PKP i rozwijającej się oferty kolejowej, dominacja samochodu jako podstawowego środka transportu utrzymuje się. Główne wyzwania to: niska częstotliwość kursów autobusów, brak połączeń wieczornych i weekendowych, niewystarczająca infrastruktura przesiadkowa i słaba koordynacja systemów transportowych.

Dalszy rozwój komunikacji publicznej wymaga strategicznych działań: rozbudowy i integracji siatki połączeń, zwiększenia liczby przystanków, unowocześnienia infrastruktury, wdrożenia elementów ITS i poprawy dostępności rozkładów jazdy w wersji cyfrowej. Kluczowe znaczenie będzie miało również wsparcie finansowe z programów rządowych i unijnych oraz

aktywne włączanie mieszkańców w procesy planowania. Tylko w ten sposób możliwe będzie stworzenie efektywnego, dostępnego i zrównoważonego systemu mobilności w Rawiczu.

Aktualizacja autobusowej komunikacji publicznej w 2025

Gmina Rawicz dysponuje opracowanym wstępnym planem rozwoju sieci transportu zbiorowego, który wskazuje pięć głównych linii autobusowych, planowanych do realizacji lub już funkcjonujących, z możliwością dalszego rozwoju i adaptacji. Plan ten został zaktualizowany w 2025 roku i uwzględnia zarówno potrzeby codziennej mobilności mieszkańców, jak i rozwój infrastruktury technicznej, niezbędnej do pełnej obsługi komunikacyjnej gminy.

- Linia nr 1 (Rawicz - Sarnówka - Żołędnica) została wydłużona do Żołędnicy, z uwzględnieniem planowanej zmiany trasy przez ul. Armii Krajowej - rejon intensywnie rozwijającej się strefy gospodarczej, gdzie zlokalizowane są duże zakłady pracy i centrum handlowe.
- Linia nr 2 (Rawicz - Słupia Kapitulna - Łąka) została skorygowana - rezygnacja z ul. Sarnowskiej i Rolniczej na rzecz Wałów J. Dąbrowskiego, dodanie przystanku w Kowalikach oraz dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb dzieci z Szymanowa dojeżdżających do szkoły. Trwa analiza ewentualnego włączenia Słupi Kapitulnej.
- Linia nr 3 (Załęcze - Rawicz - Dębno Polskie) została wydłużona do Kątów. Skrócono ją na ul. Ogrodniczej ze względu na niskie zainteresowanie mieszkańców. Rozważane jest utworzenie osobnej linii dla mieszkańców Mastowa i Załęcza, co pozwoliłoby na lepszą obsługę tych miejscowości.
- Linia nr 4 (Rawicz - Żylce - Łaszczyn) została uruchomiona w 2025 roku, z głównym celem dowozu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Objęła m.in. Dąbrówkę, Konarzewo i Sierakowo. Aktualnie trwa analiza wydajności tej linii oraz możliwość zwiększenia liczby kursów.
- Linia nr 5 (Rawicz - Kąty - Folwark) pozostaje w fazie planistycznej - warunkiem jej uruchomienia jest zakończenie inwestycji drogowych w Folwarku i Kątach. Alternatywnie rozważa się jej modyfikację i połączenie z Załączem i Mastowem, natomiast ulica Świętojańska oraz rewitalizacja terenów Poligonu umożliwiłyby dowozy do strefy rekreacyjnej „Zielony Fort”.

Plan sieci pokazuje również luki w obecnej ofercie komunikacyjnej - np. brak dojazdu do P.P.H. UBÓJ I PRZETWÓRSTWO INDYKA Joanna Giżewska - zakładu w Słupi Kapitulnej, niedostateczna obsługa terenów Południowej Rawicza czy brak możliwości zawracania autobusu w Ugodzie i przez to ograniczona trasa tej linii.

Na podstawie analiz demograficznych i potrzeb edukacyjnych, określono również liczbę uczniów dojeżdżających z poszczególnych miejscowości do szkół średnich w Rawiczu -

największe grupy pochodzą m.in. z Dębna Polskiego, Szymanowa, Zielonej Wsi i Małowa, co wskazuje kierunki priorytetowe dla rozwoju siatki kursów.

Całkowity koszt funkcjonowania wszystkich pięciu linii oszacowano na niemal 1,9 mln zł rocznie, przy czym gmina planuje ubiegać się o dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Koszty poszczególnych linii są zróżnicowane - najwyższe w przypadku linii nr 2 i nr 1, najniższe dla linii planowanych lub częściowo realizowanych (linie 4 i 5).

Podsumowując, dokument planistyczny z 2025 roku stanowi ważne uzupełnienie systemowego podejścia do rozwoju transportu publicznego w Rawiczu. Obejmuje nie tylko analizę potrzeb i propozycję przebiegów linii, ale także wskazania dotyczące niezbędnych działań infrastrukturalnych (drogi, przystanki, pętle). Jego wdrożenie pozwoli na istotne wzmocnienie dostępności komunikacyjnej gminy i poprawę mobilności grup najbardziej narażonych na wykluczenie transportowe.

4. Transport rowerowy i pieszy:

Transport niezmotoryzowany odgrywa w Gminie Rawicz coraz większą rolę, o czym świadczą badania pokazujące, że aż 10,6% mieszkańców (ok. 3 tys. osób) korzysta z roweru w codziennych podróżach obowiązkowych, co znacząco przewyższa średnią choćby dla powiatu poznańskiego (5,3%). Rower jest także chętnie wybierany do celów rekreacyjnych - 25,8% mieszkańców jeździ nim w czasie wolnym, a 5,4% używa go podczas zakupów. Tak duża popularność przekłada się na potrzebę rozbudowy infrastruktury rowerowej i poprawy warunków ruchu pieszych, aby zapewnić bezpieczeństwo i wygodę tym użytkownikom. Infrastruktura rowerowa w Rawiczu i okolicach rozwija się, lecz nadal występują istotne luki. Obecnie sieć wydzielonych ścieżek rowerowych koncentruje się głównie przy głównych drogach i na nowych ciągach - przykładem jest nowo wybudowana ścieżka pieszo-rowerowa łącząca Rawicz z Osiekiem (gmina Pakość) o długości ok. 20 km, zrealizowana w 2022 r. w partnerstwie z Powiatem Rawickim i Gminą Pakość. W samym Rawiczu długość dróg dla rowerów wciąż jest niewielka - sieć jest niespójna przestrzennie i nie obejmuje wielu istotnych odcinków prowadzących do kluczowych punktów miasta. Konieczna jest rozbudowa tej sieci zwłaszcza na ulicach dojazdowych do dworca kolejowego (kluczowego węzła przesiadkowego) oraz pomiędzy głównymi obszarami rucho-twórczymi miasta. Obecnie funkcjonuje połączenie rowerowe w układzie wschód-zachód spinające osiedla po obu stronach centrum: od ul. 17 Stycznia przez Rynek do ul. Piłsudskiego. Ścieżka rowerowa biegnie również wzdłuż ulicy Stanisława Kamińskiego oraz na fragmencie Wałów Dąbrowskiego. Połączenie wschód - zachód odbywa się. Strategia rozwoju gminy na najbliższe lata przewiduje budowę szeregu nowych tras rowerowych o łącznej długości ok. 40 km, zarówno w samym Rawiczu, jak i łączących miasto z okolicznymi miejscowościami. Obecnie Rawicz jest połączony ścieżkami rowerowymi m.in. z Małowem, Dębem Polskim,

Szymanowem oraz sąsiednią gminą Pakość. Dalsza rozbudowa połączeń rowerowych wypełni obecne braki i stworzy alternatywę dla transportu samochodowego, przyczyniając się do redukcji emisji spalin i hałasu. Ruch pieszzy koncentruje się przede wszystkim w obrębie Rawicza (zwłaszcza ścisłego centrum miasta i osiedli mieszkalnych) oraz w centrach wsi, gdzie zlokalizowane są szkoły, sklepy i przystanki. W centrum Rawicza infrastruktura dla pieszych jest stosunkowo rozwinięta - istnieje rozległa strefa ulic z chodnikami wokół rynku i plant (dawnych wałów miejskich). Jednakże jakość chodników bywa zróżnicowana: na części ulic staromiejskich i osiedlowych nawierzchnie wymagają remontu (nierówności, popękane płytki) i dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Poza miastem głównym problemem jest brak chodników w wielu wsiach i przy drogach wylotowych. Mieszkańcy sołectw takich jak Masłowo, Zielona Wieś, Łąka, zgłaszają potrzebę budowy chodników wzdłuż dróg, którymi chodzą dzieci do szkoły czy dorośli do przystanków autobusowych. Gmina i Powiat przewidują inwestycje w tym zakresie, co znacząco poprawi bezpieczeństwo pieszych na terenach wiejskich. Przejścia dla pieszych i oświetlenie to kolejne istotne elementy wpływające na bezpieczeństwo. W Rawiczu większość przejść w centrum jest odpowiednio oznakowana i doświetlona, a część z nich wyposażono w aktywne pulsatory lub wyniesiono, aby wymusić wolniejszą jazdę kierowców. Po wybudowaniu S5 droga DK36, która prowadziła przez Rawicz obecnie jest drogą gminną (ul. Wawrzyniaka, Wały Powstańców Wlkp., Sarnowska). W ciągu tych dróg wszystkie przejścia są wyposażone w dedykowane oświetlenie.

Uchwalony przez Gminę plan rozbudowy oświetlenia ulicznego zakłada montaż nowych punktów świetlnych w miejscach tego wymagających, w tym przy przejściach dla pieszych oraz doświetlenie ciągów pieszo-rowerowych tam, gdzie dotąd lamp brakowało. Przykładowo, wraz z budową nowych ścieżek rowerowych przewiduje się instalację latarni LED na całej ich długości, co zwiększy komfort użytkowników i poczucie bezpieczeństwa. Pomimo tych działań, nadal występują bariery architektoniczne - część przejść nie ma obniżonych krawężników czy fakturowych płyt dla osób niewidomych, a niektóre przystanki i ciągi pieszo-rowerowe są trudno dostępne dla wózków. Te aspekty wymagają dalszych usprawnień, aby transport pieszzy i rowerowy był w pełni dostępny i bezpieczny dla wszystkich użytkowników.

5. Transport samochodowy i infrastruktura parkingowa

Układ drogowy gminy Rawicz tworzą drogi o różnej kategorii - od krajowych i wojewódzkich, przez powiatowe, po gminne ulice lokalne. Główną osią jest droga krajowa nr 36 (DK36), przebiegająca przez gminę z zachodu na wschód, łącząca Rawicz z drogą ekspresową S5 oraz z pobliskimi ośrodkami (Leszno i Krotoszyn). W ostatnich latach nastąpiły istotne zmiany w obciążeniu ruchem dzięki inwestycjom infrastrukturalnym wyższego szczebla. Otwarcie drogi ekspresowej S5 (Poznań - Wrocław) i powiązanej z nią obwodnicy Rawicza

w ciągu DK36 znacząco odciążało centrum miasta od tranzytu ciężarowego - większość pojazdów ciężkich może teraz omijać śródmieście, korzystając z węzła Rawicz na S5 oraz nowego odcinka obwodnicy o parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego. Mimo to natężenie ruchu samochodowego w granicach miasta wciąż jest wysokie, zwłaszcza w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Duży udział stanowią przejazdy lokalne mieszkańców gminy i powiatu, dojeżdżających do pracy, szkół czy na zakupy w Rawiczu. Szczególną koncentrację ruchu obserwuje się na tzw. plantach (obwiedni centrum miasta) oraz na głównych ulicach wjazdowych: m.in. Piłsudskiego, Wały Powstańców Wlkp. i Sienkiewicza. W tych miejscach pojawiają się okresowe zatory i spowolnienia ruchu, wynikające z ograniczonej przepustowości skrzyżowań i dużej liczby pojazdów na krótkich odcinkach. Ponadto, prędkość pojazdów w obszarze zabudowanym bywa zbyt wysoka - mimo formalnych ograniczeń zdarzają się przypadki nieprzestrzegania limitów, co stwarza zagrożenie dla pieszych przy przejściach oraz innych kierowców. Gmina Rawicz podejmuje działania na rzecz uspokojenia ruchu, jak wprowadzona w **2022r.** strefa ograniczenia prędkości Tempo30 w ścisłym centrum wokół Rynku oraz elementy fizyczne jak wysepki, zwężenia czy progi zwalniające na ulicach osiedlowych. Celem jest poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców, przy jednoczesnym utrzymaniu płynności ruchu. Stan techniczny dróg stanowi wyzwanie, zwłaszcza na drogach niższych kategorii. Główne trasy krajowe i powiatowe mają w większości nawierzchnię asfaltową o dobrym standardzie, jednak wiele odcinków wymaga remontów kapitalnych lub bieżących napraw ze względu na zużycie. Zgodnie z ocenami stanu nawierzchni prowadzonymi przez Powiatowy Zarząd Dróg, część dróg powiatowych w gminie Rawicz znajduje się w stanie niezadowalającym - przykładowo na odcinku drogi powiatowej nr 5486P wykazano, że ponad połowa jego długości (54%) ma stan zły, wymagający pilnej interwencji. Problem dotyczy szczególnie starszych szlaków, które były eksploatowane przez transport ciężki zanim powstała obwodnica, oraz dróg na terenach wiejskich, gdzie przez lata odkładano modernizacje. W ostatnim czasie realizowane są jednak sukcesywnie inwestycje poprawiające jakość nawierzchni - przykładem może być przebudowa ulic w centrum Rawicza (m.in. część ciągu Wałów) czy modernizacje dróg gminnych w Sarnowie. Mimo tych działań, nadal oznakowanie poziome (pasy, przejścia) na wielu drogach jest wytarte, a oznakowanie pionowe bywa niekompletne lub mało widoczne, co obniża bezpieczeństwo. Konieczne jest kontynuowanie systematycznych przeglądów i remontów dróg oraz odnowy oznakowania, aby zapewnić wysoki standard infrastruktury drogowej. Parkowanie w Rawiczu i okolicznych miejscowościach generuje coraz więcej problemów. Historyczny układ urbanistyczny centrum Rawicza - z wąskimi uliczkami i zwartą zabudową - nie był projektowany na obecny poziom zmotoryzowania. Z uwagi na wprowadzoną i rozszerzoną Strefę Płatnego Parkowania w godzinach 8.00-18.00 nie ma problemu z zaparkowaniem w centrum. Kierowcy często parkują w niedozwolonych miejscach (np. na chodnikach

przekraczając dozwoloną szerokość, lub w strefach zamieszkania poza wyznaczonymi miejscami), co utrudnia ruch pieszym i pogarsza estetykę przestrzeni publicznej. Gmina wprowadziła strefę płatnego parkowania wokół rynku i przyległych ulic, jednak dotychczasowy jej zasięg okazał się niewystarczający - w najbliższych latach planowane jest poszerzenie strefy SPP na kolejne ulice w centrum, aby zwiększyć rotację pojazdów i zapobiec długotrwałemu blokowaniu miejsc przez te same samochody. Jednocześnie, część ulic jednokierunkowych będzie projektowana tak, aby wydzielić dodatkowe miejsca postojowe (ukośne lub równoległe), co częściowo złagodzi deficyt parkingowy. Poza ścisłym centrum brakuje natomiast zorganizowanych parkingów „Park & Ride” czy placów postojowych dla osób przesiadających się na transport publiczny. Sytuację tę poprawiła nieco budowa węzła przesiadkowego przy dworcu - powstał tam parking typu Park&Ride na 40 samochodów (w tym 2 miejsca dla osób z niepełnosprawnościami). Parking ten jest chętnie wykorzystywany przez dojeżdżających spoza Rawicza, którzy zostawiają auta i dalej podróżują pociągiem lub autobusem. Nadal jednak brakuje większych, bezpłatnych parkingów na obrzeżach centrum, które mogłyby przejąć część samochodów pozostawianych obecnie w Śródmieściu. W planach jest wyznaczenie takich terenów oraz lepsze oznakowanie kierujące kierowców spoza miasta do tych obszarów. Dodatkowo w wielu osiedlach mieszkalnych obowiązują już strefy zamieszkania lub ograniczenia do 20-30 km/h - dotyczy to zwłaszcza nowych osiedli domów jednorodzinnych i okolic szkół. Uspokojenie ruchu nastąpiło po przeprowadzonej rewitalizacji Rynku poprzez zmianę organizacji ruchu i konwersję głównych dróg dojazdowych i wyjazdowych z Rynku, z dwukierunkowych na jednokierunkowe (ul. Królowej Jadwigi, ul. Grunwaldzka, ul. 3 Maja, ul. Ignacego Buszy) co usprawniło poruszanie się i pozwoliło na wydzielenie szerszych pasów postojowych. Wprowadzaniu stref uspokojonych towarzyszyć będzie monitoring prędkości i egzekwowanie przepisów, aby przyniosły one zamierzony skutek. Ogółem, polityka parkingowa i drogowa Rawicza zmierza w kierunku zrównoważenia ruchu - zapewnienia miejsc postojowych i przejezdności dla aut tam, gdzie to niezbędne, przy jednoczesnym ograniczaniu ruchu tranzytowego i nadmiernego parkowania w miejscach wrażliwych (historyczne centrum, tereny rekreacyjne). Działania te odpowiadają na zidentyfikowane problemy i przygotowują miasto na przyszłość z mniejszą dominacją samochodu w obszarach publicznych.

6. Logistyka i ruch towarowy

Gmina Rawicz, ze względu na swoje położenie komunikacyjne, styka się również z wyzwaniami transportu towarowego. Przez jej teren przebiegają ważne szlaki dla ruchu ciężarowego: wspomniana droga krajowa 36 (łącnik między południową Wielkopolską a węzłem S5) oraz sama droga S5 stanowiąca część międzynarodowego korytarza transportowego północ-południe. Dodatkowo, w Rawiczu krzyżują się drogi powiatowe i wojewódzkie umożliwiające dojazd do pobliskich stref przemysłowych (np. w powiecie

gostyńskim czy leszczyńskim), co sprawia, że pewna część ruchu ciężkiego kieruje się także przez lokalne drogi gminy. Główne ciągi transportu ciężarowego zostały obecnie w dużej mierze ukierunkowane na infrastrukturę wyższej klasy - największe natężenie TIR-ów występuje na S5 oraz na odcinku obwodnicy Rawicza w ciągu DK36.

Transport ciężki ma istotny wpływ na infrastrukturę drogową - duże obciążenia przyspieszają degradację nawierzchni na drogach, które nie zawsze są do tego przystosowane. Dlatego Gmina od wielu lat prowadzi korespondencję z GDDKiA w sprawie dopuszczenia ruchu pojazdów rolniczych na DK36, co zminimalizuje ruch tych pojazdów w centrum miasta i umożliwi wprowadzenie dodatkowych ograniczeń tonażowych w Rawiczu. Wpływ transportu TIR-ów widoczny jest też w samym Rawiczu: choć większość ominęła już miasto, to jednak w strefach przemysłowych w granicach gminy ruch ciężarówek jest codziennością. Ulice takie jak Armii Krajowej (gdzie zlokalizowane są duże zakłady, np. fabryka mebli) czy okolice strefy przemysłowej na południu miasta muszą obsłużyć dojazd pojazdów ciężarowych do firm. Skutkuje to wzmożonym ruchem lokalnym ciężkich pojazdów, co wymaga odpowiedniej organizacji (np. wyznaczenia tras dojazdowych omijających gęsto zamieszkane osiedla) oraz utrzymania infrastruktury (nawierzchnia odporna na duże naciski, brak ograniczeń skrajni). Na szczęście, Rawicz dysponuje dość korzystnym układem - strefy gospodarcze ulokowane są w pobliżu dróg o wyższej kategorii (np. blisko drogi wojewódzkiej lub obwodnicy), więc większość tras dowozowych dla TIR-ów wiedzie peryferiami miasta, minimalizując konflikty z ruchem lokalnym. Potrzeby firm i infrastruktura załadunkowo-rozładunkowa stanowią istotny element planowania mobilności miejskiej w kontekście logistyki. Lokalni przedsiębiorcy - zarówno duże zakłady przemysłowe, jak i centra dystrybucyjne czy składy budowlane - potrzebują sprawnych połączeń drogowych, ale także odpowiednio przygotowanych miejsc do obsługi towarowej. W Rawiczu i okolicach brak jest większego centrum logistycznego czy terminala przeładunkowego (najbliższe duże centra znajdują się w Lesznie i w okolicach Rawicz-S5, gdzie pojawiają się tereny inwestycyjne przy węźle). Większość firm posiada własne zaplecza załadunkowe na swoich posesjach. Problemem staje się jednak dostarczanie towarów do centrum miasta - sklepy i punkty usługowe na starówce często są obsługiwane przez samochody dostawcze, które muszą zatrzymywać się na wąskich ulicach lub bezpośrednio na rynku. Brak wydzielonych zatok dla dostaw powoduje, że dostawczaki chwilowo blokują ruch lub chodniki. Rozwiązaniem mogłoby być wyznaczenie okien czasowych dla dostaw (np. poza godzinami szczytu pieszych) oraz stworzenie kilku punktów „kiss & ride” dla dostaw - krótkiego postoju na czas rozładunku. Ponadto, warto rozważyć współdzielone punkty przeładunku na obrzeżu centrum, skąd mniejsze pojazdy elektryczne lub rowery cargo mogłyby rozwozić towary do sklepów, eliminując konieczność wjazdu cięższych aut w ciasną zabudowę - to jednak perspektywiczny postulat wymagający dalszych analiz potrzeb przedsiębiorców. Jeśli chodzi o relacje infrastruktury gminy z siecią krajową, kluczowe jest utrzymanie sprawnych

powiązań z drogami DK36 i S5. Węzeł Rawicz na S5 stał się strategicznym punktem dla rozwoju gospodarczego - umożliwia szybki transport towarów do aglomeracji Poznania i Wrocławia oraz dalej w kierunku transeuropejskich korytarzy. Dlatego ważne jest zapewnienie, by drogi dojazdowe do tego węzła (zarówno od strony Rawicza, jak i sąsiednich gmin) miały odpowiednią nośność i przepustowość. Strategia powiatu i gminy zakłada dalsze inwestycje we współpracy z administracją krajową, m.in. ewentualną przebudowę skrzyżowań na trasach dowozowych do S5 oraz monitoring ruchu ciężkiego na DK36. Istotne jest także bezpieczeństwo na tych drogach - DK36 w rejonie Rawicza ma duży ruch ciężarowy i dochodziło tam do wypadków z udziałem tirów. Mieszkańcy oraz Gmina Rawicz od lat domagają się od GDDKiA budowy ronda spowalniającego ruch, udrażniającego drogi powiatowe i zwiększającego bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu w tym przede wszystkim pieszych i rowerzystów na skrzyżowaniu DK36 z drogami powiatowym 5502P i 5532Pi w Sarnówce i Osiedlu Sarnowa.

Ruch towarowy dotyczy nie tylko dróg - przez Rawicz przebiega również ważna linia kolejowa E59 (Poznań-Wrocław), którą regularnie kursują pociągi towarowe, zaopatrując m.in. Dolny Śląsk w surowce i produkty rolne. Choć gmina nie posiada własnej bocznicy towarowej czy terminala intermodalnego, bliskość magistrali kolejowej stanowi potencjał na przyszłość - np. firmy mogłyby korzystać z przewozów kolejowych, jeśli powstałby publiczny punkt załadunku (choćby w sąsiednim powiecie). Na razie jednak transport towarów w Rawiczu opiera się na drogach i wyzwaniem jest zminimalizowanie jego uciążliwości przy jednoczesnym wspieraniu lokalnej gospodarki. Podsumowując, logistyka w gminie Rawicz koncentruje się na utrzymaniu płynnego i bezpiecznego ruchu ciężarowego na wyznaczonych korytarzach (S5, DK36, główne drogi powiatowe) oraz na obsłudze potrzeb firm poprzez poprawę dojazdów do stref przemysłowych i racjonalne zarządzanie dostawami w mieście. W następnych latach planuje się dalsze działania, aby transport towarowy był bardziej przyjazny środowisku i mieszkańcom - np. promocję pojazdów niskoemisyjnych w flocie firm, rozwój koncepcji miejskiej logistyki ostatniej mili oraz ścisłą współpracę z sąsiednimi samorządami w zakresie kierowania ruchu ciężkiego optymalnymi trasami.

7. Wyzwania i problemy obecnego systemu mobilności

Analiza poszczególnych środków transportu ujawnia szereg barier i luk w systemie komunikacyjnym gminy Rawicz, które należy przezwyciężyć, aby osiągnąć cele zrównoważonej mobilności. Do najpoważniejszych wyzwań należą:

- **Brak pełnej spójności i integracji transportu publicznego.** Dotychczasowy system opiera się na autobusach lokalnych (kilka linii gminnych oraz kursy regionalne operatorów zewnętrznych) oraz kolei dalekobieżnej. Niestety, oferta transportu zbiorowego w wielu przypadkach nie jest wystarczająco dopasowana do potrzeb mieszkańców - częstotliwość kursów autobusów bywa niska, zwłaszcza poza godzinami

szczytu i w weekendy, a niektóre miejscowości gminy w ogóle nie mają bezpośredniego połączenia komunikacją publiczną. Powoduje to zjawisko wykluczenia transportowego części mieszkańców, szczególnie osób starszych, młodzieży i niezmotoryzowanych rodzin na terenach wiejskich. Dodatkowym problemem jest niewystarczająca integracja rozkładów jazdy - autobusy nie zawsze są skomunikowane z pociągami na stacji Rawicz, utrudniając podróże łączone. Mankamentem jest również jakość taboru i infrastruktury przystankowej: część autobusów używanych przez przewoźników ma wysoki wiek i niski standard ekologiczny.

- **Niekompletna infrastruktura dla pieszych i rowerzystów.** Mimo postępów w ostatnich latach, nadal występują luki infrastrukturalne utrudniające poruszanie się pieszo lub na rowerze w sposób komfortowy i bezpieczny. Przykładowo, brak chodnika ciągu pieszo - rowerowego na odcinku Rawicz - Dąbrówka, który zmusza pieszych do korzystania z pobocza ruchliwej drogi, co stanowi istotną barierę bezpieczeństwa. Podobnie rowerzyści często muszą poruszać się jezdnią wraz z samochodami, ponieważ sieć ścieżek jest fragmentaryczna i urywa się - dotyczy to np. dojazdu do stref przemysłowych czy atrakcyjnych przyrodniczo terenów rekreacyjnych pod Rawiczem. Ograniczona liczba przejść dla pieszych poza centrum oznacza, że mieszkańcy niektórych osiedli muszą nadrabiać drogi, by przekroczyć bezpiecznie ulicę, co może zniechęcać do chodzenia pieszo. Z kolei brak oświetlenia na wielu wiejskich drogach i ciągach pieszych sprawia, że po zmroku ludzie obawiają się poruszać na własnych nogach czy rowerach. Te bariery infrastrukturalne szczególnie dotyczą osoby z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności - wysokie krawężniki, nierówne chodniki czy brak podjazdów ograniczają ich niezależność w poruszaniu się. Wyzwaniem jest zatem zniwelowanie tych barier dostępności, aby ruch pieszy i rowerowy był realnie dostępną alternatywą dla wszystkich grup społecznych.
- **Problemy bezpieczeństwa ruchu.** Mimo podejmowanych działań, statystyki zdarzeń drogowych wskazują na wciąż obecne zagrożenia. Na terenie gminy dochodziło do wypadków z udziałem pieszych na źle oświetlonych przejściach, a także kolizji spowodowanych nadmierną prędkością w obszarze zabudowanym. W centrum Rawicza zanotowano incydenty potrąceń na plantach, co uwidacznia konieczność dalszego uspokojenia ruchu wokół śródmieścia. Na drogach wiejskich z kolei problemem są niechronieni uczestnicy ruchu - rowerzyści i piesi poruszający się poboczami są narażeni na wypadki z winy szybko jadących samochodów. Bezpieczeństwu nie sprzyja także mieszany ruch ciężarowy z lokalnym: choć tranzyt częściowo wyprowadzono na obwodnice, wciąż zdarzają się ciężkie pojazdy zapuszczające się w wąskie drogi (np. kierowcy TIR skracający drogę z nawigacji), stwarzając zagrożenie dla konstrukcji drogi i mijanych pojazdów. Wyzwaniem jest poprawa nadzoru i infrastruktury bezpieczeństwa - więcej azylów dla pieszych, sygnalizacji

ostrzegawczej, ograniczników prędkości oraz kampanii edukacyjnych dla kierowców i pieszych.

- **Kongestia i koszty środowiskowe transportu indywidualnego.** Pomimo istnienia alternatyw, samochód osobowy pozostaje dominującym środkiem transportu dla wielu mieszkańców. Skutkuje to zatłoczeniem ulic w godzinach szczytu i trudnościami z parkowaniem, jak również negatywnie wpływa na środowisko. Emisje spalin z rosnącej liczby aut przyczyniają się do pogorszenia jakości powietrza, zwłaszcza w okresach bezwietrznych. Hałas drogowy wzdłuż głównych arterii przekracza momentami dopuszczalne normy, szczególnie dokuczając mieszkańcom budynków przyulicznych. Wzrost ruchu samochodowego oznacza również większe zużycie energii i emisję gazów cieplarnianych, co stoi w sprzeczności z celami klimatycznymi i polityką niskoemisyjną. W raporcie dla gminy wskazano, że do głównych problemów należą m.in. dominacja transportu indywidualnego opartego na paliwach konwencjonalnych oraz wynikające z tego wysokie koszty środowiskowe (emisje spalin, hałas). Niski stopień świadomości ekologicznej i przyzwyczajenie do korzystania z własnego auta sprawiają, że zmiana tych nawyków jest trudna. Wyzwaniem staje się więc zachęcenie mieszkańców do zmiany modalnej - przesiadki na transport publiczny, rower lub chodzenia pieszo - poprzez poprawę oferty tych alternatyw oraz akcje promujące korzyści (zdrowotne, finansowe) rezygnacji z samochodu na krótkich dystansach.
- **Ograniczenia finansowe i instytucjonalne.** Realizacja ambitnych planów mobilności napotyka na typowe bariery związane z finansowaniem i koordynacją działań. Budżet gminy i powiatu ma ograniczone możliwości, przez co tempo modernizacji infrastruktury nie zawsze nadąża za potrzebami. Pozyskiwanie środków zewnętrznych (unijnych, rządowych) jest konieczne, ale wiąże się z wymogami formalnymi i konkurencją z innymi samorządami. Ponadto mobilność to zagadnienie przekraczające granice administracyjne - np. skuteczny transport publiczny wymaga współpracy z sąsiednimi gminami i powiatem (koordynacja linii, wzajemne honorowanie biletów), a infrastruktura rowerowa czy drogowa musi być spójna w skali ponadgminnej. Zarządzanie mobilnością wymaga więc integracji międzyinstytucjonalnej, co bywa wyzwaniem organizacyjnym. Również kwestia świadomości mieszkańców jest istotna - wprowadzanie stref ograniczonego ruchu czy opłat parkingowych może napotykać opór społeczny, jeśli nie będzie poprzedzone dialogiem i odpowiednią kampanią informacyjną.

Podsumowując, gmina Rawicz stoi przed szeregiem problemów typowych dla rozwijających się systemów mobilności w średnich miastach. Bariery infrastrukturalne, nie w pełni zintegrowany transport publiczny, kwestie bezpieczeństwa oraz przyzwyczajenia

komunikacyjne mieszkańców tworzą złożony obraz wyzwań. Identyfikacja tych problemów jest punktem wyjścia do formułowania działań zaradczych i wytyczenia kierunków zrównoważonego rozwoju mobilności w kolejnych latach.

8. Potencjał rozwoju i wnioski końcowe

Pomimo zdiagnozowanych trudności, Gmina Rawicz dysponuje znacznym potencjałem do wdrożenia zasad zrównoważonej mobilności. Dotychczas zrealizowane projekty - takie jak budowa węzła przesiadkowego z parkingami P&R/B&R czy uruchomienie systemu roweru publicznego - stworzyły solidne podstawy, które można dalej rozwijać. W oparciu o przeprowadzone analizy sformułowano następujące kierunki działań i rekomendacje, spójne zarówno z potrzebami lokalnej społeczności, jak i nadrzędnymi dokumentami strategicznymi. Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej: Kontynuacja i przyspieszenie budowy zaplanowanych tras rowerowych oraz chodników powinna stanowić priorytet. Gmina dysponuje już gotowymi planami w tym zakresie - zgodnie ze Strategią Rozwoju Gminy Rawicz 2021-2027 przewidziano m.in. budowę ścieżek rowerowych łączących Rawicz z ościennymi miejscowościami oraz z sąsiednimi gminami. Ich realizacja stworzy spójną sieć umożliwiającą dojazd rowerem zarówno do centrum Rawicza, jak i do atrakcji turystycznych czy siedzib gmin ościennych. Równolegle, plan obejmuje rozbudowę chodników we wsiach Ugoda, Zielona Wieś, Masłowo, Izbice, Dębno Polskie, co zlikwiduje najbardziej dokuczliwe braki w infrastrukturze pieszej. Istotnym elementem jest także zapewnienie odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej - w szczególności oświetlenia i bezpieczeństwa. Zgodnie z założeniami, nowe i istniejące ścieżki rowerowe będą wyposażane w energooszczędne oświetlenie LED, a przejścia dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych zostaną doświetlone i oznakowane zgodnie z najlepszymi praktykami. Planowane jest również zwiększenie liczby stojaków rowerowych (w tym bezpiecznych parkingów typu B&R) w kluczowych punktach - przy szkołach, obiektach użyteczności publicznej i w centrum miasta - aby zachęcić mieszkańców do korzystania z jednośladów. Potencjał rozwoju mobilności aktywnej w Rawiczu jest duży, co potwierdzają już teraz wskaźniki jej wykorzystania (wysoki odsetek podróży rowerowych). Realizacja powyższych działań nie tylko wyjdzie naprzeciw istniejącemu zapotrzebowaniu, ale wręcz dodatkowo je pobudzi, czyniąc z Rawicza miasto przyjazne rowerzystom i pieszym.

Planuje się przebudowę kluczowych skrzyżowań w Rawiczu na ronda zwiększające przepustowość ruchu okrężnego wokół starówki. Pozwoli to upłynnić ruch pojazdów i jednocześnie skrócić czas przejazdu dookoła centrum o zakładane ~15%, zmniejszając emisję z postojów w korkach. W skali całej gminy istotne jest również dalsze unowocześnianie sieci drogowej - w tym kontynuacja remontów nawierzchni najgorszych odcinków oraz poprawa oznakowania. Rekomenduje się, by władze gminy i powiatu wspólnie zabiegały o środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz programów UE na kompleksową

modernizację dróg lokalnych, co pozwoli osiągnąć trwałą poprawę ich stanu technicznego. Poprawa infrastruktury drogowej powinna iść w parze z działaniami na rzecz bezpieczeństwa: więcej przejść dla pieszych z azylami, odseparowanie ruchu rowerowego od aut na najbardziej ruchliwych ulicach (np. malowanie pasów rowerowych lub oddzielenie ich separatorami), a także montaż systemów monitoringu prędkości i odcinkowych pomiarów tam, gdzie często dochodzi do wykroczeń. W sferze zarządzania, wskazane jest również wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) na miarę lokalnych potrzeb - np. tablic informujących o zajętości parkingów lub o zalecanych objazdach podczas zdarzeń drogowych. Podsumowując, celem działań w sektorze drogowym jest osiągnięcie stanu, w którym ruch samochodowy nie dominuje nad innymi formami mobilności, lecz harmonijnie się z nimi uzupełnia, służąc przede wszystkim tym podróżom, których nie da się łatwo zastąpić innymi środkami. Efektywna i dostępna komunikacja publiczna: Poprawa transportu zbiorowego to klucz do ograniczenia nadmiernej roli samochodu i zapewnienia mobilności inkluzywnej dla wszystkich mieszkańców. Gmina Rawicz powinna kontynuować wysiłki rozpoczęte w ostatnich latach - integrując rozproszone usługi przewozowe w spójny system. Rekomenduje się utworzenie zintegrowanego organizatora transportu na szczeblu gminy lub powiatu (np. w formie związku komunikacyjnego lub porozumienia międzygminnego), który koordynowałby rozkłady jazdy autobusów gminnych, linii powiatowych i kolejowych. Dzięki temu możliwe będzie lepsze dopasowanie godzin odjazdów do potrzeb (np. skomunikowanie porannych autobusów dowożących z wiosek z odjazdami pociągów do Wrocławia/Poznania). Warto również rozważyć rozszerzenie oferty przewozowej - np. wprowadzenie kursów weekendowych na głównych liniach gminnych, aby mieszkańcy wsi mogli dostać się do miasta w sobotę czy niedzielę bez własnego auta. Uzupełnieniem mogłyby być elastyczne formy transportu na żądanie dla obszarów o rozproszonej zabudowie, co zapobiegłoby wykluczeniu komunikacyjnemu. Jednym z zaleceń jest także stopniowa modernizacja taboru autobusowego - stawianie w przetargach wymogu niskoemisyjnych pojazdów (np. z silnikiem Euro 6, hybrydowych lub elektrycznych) oraz dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowych, z platformą dla wózków). Nowoczesny tabor poprawi komfort podróży i zmniejszy negatywny wpływ na środowisko. Ponadto należy kontynuować unowocześnianie infrastruktury przystankowej - zgodnie z planem do 2027 ma zostać zmodernizowanych kilkanaście przystanków (w Rawiczu i wsiach Żylce, Konarzewo, Zielona Wieś, Izbice) wraz z instalacją zielonych wiat i elementów małej architektury. Takie działania, choć pojedynczo wydają się drobne, łącznie podniosą atrakcyjność komunikacji publicznej. Rekomenduje się także rozwój systemu informacji pasażerskiej - np. montaż tablic elektronicznych na głównych przystankach (co zresztą przewidywał Plan Gospodarki Niskoemisyjnej, wskazując implementację dynamicznej informacji pasażerskiej w Rawiczu). Dzięki nim podróżni byłiby

na bieżąco informowani o odjazdach i ewentualnych opóźnieniach, co zwiększa zaufanie do transportu zbiorowego.

Podsumowując, potencjał leży w lepszej organizacji i jakości usług - Rawicz jako gmina miejsko-wiejska może stać się przykładem, jak zbudować efektywny system komunikacji publicznej integrujący miasto z okolicą. Zarządzanie logistyką i ruchem towarowym: Mając na uwadze znaczenie transportu ciężarowego dla lokalnej gospodarki, plan mobilności proponuje rozwiązania godzące interesy firm z potrzebami mieszkańców w zakresie jakości życia. Wśród rekomendacji znajduje się ukierunkowanie ruchu ciężarowego na wyznaczone trasy oraz ograniczanie go w miejscach wrażliwych. Gmina powinna we współpracy z powiatem i GDDKiA dążyć do utrzymania aktualnych ograniczeń tranzytu przez centrum Rawicza i monitorować sytuację na DK36 w obszarach zabudowanych, występując o dalsze regulacje do GDDKiA w sprawie dopuszczenia ruchu pojazdów rolniczych na DK36 co zminimalizuje ruch tych pojazdów w centrum miasta i umożliwi wprowadzenie dodatkowych ograniczeń tonażowych w centrum miasta.

Na poziomie miasta Rawicza rekomenduje się wdrożenie zasad logistyki last-mile - utworzenie stref i godzin dostaw na obszarze starówki, preferencje dla dostawców używających pojazdów ekologicznych np. roweru cargo). Dzięki temu handel detaliczny w centrum będzie zaopatrywany sprawnie, ale z mniejszą uciążliwością dla ruchu ulicznego i mieszkańców. Społeczny i środowiskowy wymiar mobilności: Ważnym elementem potencjału Rawicza są ludzie - ich nawyki oraz postawy. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zakłada nie tylko twarde inwestycje, ale również działania miękkie: kampanie informacyjno-edukacyjne, konsultacje społeczne i programy pilotażowe, które pomogą kształtować pro-mobilną kulturę wśród mieszkańców. Już realizowany projekt powiatowy przewidział jedną kampanię promocyjną dotyczącą ekologicznego transportu, jednak potrzebne są kolejne inicjatywy zwiększające świadomość.

Wnioski końcowe:

Gmina Rawicz posiada duży potencjał poprawy swojego systemu transportowego w duchu zrównoważonej mobilności. Kluczowe wyzwania - od brakującej infrastruktury pieszo-rowerowej, przez problemy z parkowaniem i bezpieczeństwem, po ograniczenia transportu publicznego - są możliwe do przewyciężenia dzięki skoordynowanej realizacji opisanych powyżej działań. Istniejące już elementy (nowe ścieżki, węzeł przesiadkowy, rower publiczny) stanowią dobrą bazę, którą należy rozbudować i lepiej zintegrować. Najważniejsze jest utrzymanie użytkownika transportu w centrum uwagi - planowanie z myślą o potrzebach mieszkańców wszystkich grup (dzieci, osób pracujących, seniorów, niepełnosprawnych) oraz o poprawie jakości ich życia. Dzięki temu efektem PZMM będzie nie tylko sprawniejszy system komunikacyjny, ale też bardziej przyjazna, bezpieczna przestrzeń miejska. Realizacja założonych celów przyczyni się do podniesienia atrakcyjności

Rawicza jako miejsca do życia i inwestowania, jednocześnie wpisując gminę w szerszy nurt miast stawiających na ekologiczną i zrównoważoną przyszłość transportu. Wszystkie te działania razem wzięte pozwolą Gminie Rawicz osiągnąć wizję mobilności dostępną dla każdego - mobilności, która łączy, a nie dzieli społeczność, wspierając zrównoważony rozwój całego regionu.

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

1. Główni pracodawcy:

- Grupa Pieprzyk - 1500 pracowników, ul. Hallera 2a, 63-900 Rawicz,
- RFWW RAWAG Sp. z o.o. - ponad 620 pracowników, ul. Tysiąclecia 5, 63-900 Rawicz
- Hengst Filter Polska Sp. z o.o. - 250 pracowników, ul. Przemysłowa 1, 63-900 Rawicz,
- ZPB Kaczmarek Sp. z o.o. Sp. k. - 200 pracowników, Folwark 1, 63-900 Rawicz,
- Rawbud-Rawicz Sp. z o.o. - 180 pracowników, ul. Śląska 88, 63-900 Mastowo,
- FERRPOL Bracia Matuszewscy Sp. z o.o. - 170 pracowników, ul. Poznańska 3, Sierakowo 63-900 Rawicz,
- Fermy Drobiu Woźniak Sp. z o.o. - ponad 160 pracowników, Żylce 35a, 63-900 Rawicz,
- Fritz Hansen Sp. z o.o. - 150 pracowników, ul. Armii Krajowej 17, 63-900 Rawicz,
- Rawibox S.A. - 140 pracowników, ul. Podmiejska 14, 63-900 Rawicz,
- Gazomet Sp. z o.o. - 130 pracowników, ul. Sarnowska 2, 63-900 Rawicz,
- TKF Polska Sp. z o.o. i EEP Sp. z o.o. - ponad 120 pracowników, ul. Poznańska 32, Sierakowo 63-900 Rawicz.

2. Stacje paliw i obiekty wielkopowierzchniowe:

- Action ul. Stanisława Kamińskiego 2a, Rawicz,
- Jysk, ul. Stanisława Kamińskiego 2, Rawicz,
- Stacja Paliw MOL ul. Sarnowska 2, Rawicz,
- Biedronka, PEPCO ul. Sarnowska 4a; Rawicz,
- Kaufland, ul. Armii Krajowej 2; Rawicz,
- SINSAY, Decathlon, Rossman, PEPCO, KIK, Szachownica, SMYK, Martes, ul. Armii Krajowej 4a; Rawicz,
- Stacja paliw Pieprzyk, ul. Transportowców 2; Rawicz,
- DINO: Wały Powstańców Wielkopolskich 1A; Miodowa 3, Sarnowska 12, Kurpińskiego 17; Rawicz,
- Lidl, ul. Adama Olbrachta Przyjmy - Przyjemskiego 38; Rawicz,
- Stacja Paliw Orlen, ul. Poznańska 2, Rawicz;
- Skład Materiałów Budowlanych Twardy, ul. Poznańska 9; Rawicz,
- PSB Mrówka, Poznańska 15A,
- Biedronka Os. Westerplatte 1; Rawicz,

- Biedronka ul. Marszałka J. Piłsudskiego 8; Rawicz,
- Dino, ul. Matejki 1D; Małowo,
- Biedronka; ul. Sienkiewicza 22; Rawicz,
- Intermarche i Bricomarche ul. Targowa 11a; Rawicz,
- Stacja Paliw Pieprzyk, ul. Kurpińskiego 15; Rawicz,
- Euro RTV AGD, CCC Sarnowska 6, Rawicz.

3. Główne urzędy i instytucje:

- Urząd Miejski Gminy Rawicz, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 21, 63-900 Rawicz,
- Ośrodek Sportu i Rekreacji w Rawiczu, ul. Spokojna 1A, 63-900 Rawicz,
- Zakład Usług Komunalnych w Rawiczu, ul. Winiary 4B, 63-900 Rawicz,
- Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Rawiczu sp. z o.o., Folwark, ul. Półwiejska 20, 63-900 Rawicz,
- Komenda Powiatowa Policji w Rawiczu, ul. Sienkiewicza 23, 63-900 Rawicz,
- Komenda Powiatowa Straży Pożarnej w Rawiczu, ul. Scherwentkego 13, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Rawiczu, ul. Scherwentkego 13, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Słupi Kapitulnej, Słupia Kapitulna 133, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Szymanowie, Szymanowo 70, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Ugodzie, Ugoda 11A, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Dębnie Polskim, Dębno Polskie, ul. Wrocławska 4, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Zawadach, Zawady 22, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Izbicach, Izbice 61, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Zielonej Wsi, Zielona Wieś 51, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Łaszczynie, Łaszczyn 70, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Sarnowie, ul. Strażacka 4, 63-900 Rawicz,
- Ochotnicza Straż Pożarna w Żołędniczy, ul. Żołędnica 42, 63-900 Rawicz,
- Poczta Polska UP1 Rawicz, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 9, 63-900 Rawicz.

4. Wykaz publicznych placówek oświatowych:

- Szkoła Podstawowa nr 3 im. Kornela Makuszyńskiego, ul. Wały J. Dąbrowskiego 1, 63-900 Rawicz,
- Szkoła Podstawowa nr 4 im. Władysława Broniewskiego w Rawiczu, ul. Broniewskiego 5, 63-900 Rawicz,
- Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Sierakowie, Sierakowo, ul. Przyjemskiego 35, 63-900 Rawicz,

- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1 w Rawiczu, Szkoła Podstawowa nr 1 im. Adama Mickiewicza w Rawiczu, Przedszkole nr 2 w Rawiczu, ul. Mickiewicza 16, 63-900 Rawicz,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 2 w Rawiczu, Szkoła Podstawowa nr 5 im. Karola Kurpińskiego w Rawiczu, Przedszkole nr 4 w Rawiczu, ul. Szkolna 3, 63-900 Rawicz,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Masłowie, Szkoła Podstawowa w Masłowie, Przedszkole w Masłowie, Masłowo ul. Śląska 58, 63-900 Rawicz,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Słupi Kapitulnej, Szkoła Podstawowa w Słupi Kapitulnej, Przedszkole w Słupi Kapitulnej, Słupia Kapitulna 117, 63-900 Rawicz,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Zielonej Wsi, Szkoła Podstawowa im. Powstańców Wielkopolskich w Zielonej Wsi, Zielona Wieś 72, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole w Ugodzie, Ugoda 40, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole nr 1 im. Akademia Króla Stasia w Rawiczu, Wały Powstańców Wielkopolskich 2, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole nr 3 im. Krasnala Hałabały w Rawiczu, Armii Krajowej 7, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole nr 5 "Pod Grzybkiem" w Rawiczu, ul. Sarnowska 9A, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole nr 6 im. Przyjaciół Kubusia Puchatka w Rawiczu, Lecha i Marii Kaczyńskich 2, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole w Dębnie Polskim, Dębno Polskie, ul. Rawicka 27, 63-900 Rawicz,
- Zespół Przedszkolny w Szymanowie, Szymanowo 5, 63-900 Rawicz.

5. Wykaz niepublicznych placówek oświatowych:

- Przedszkole nr 13 Niepubliczne, Żwirowa 11, 63-900 Rawicz,
- Przedszkole Niepubliczne „Słoneczny Poranek”, Masłowo, ul. Jana Matejki 26, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczne Przedszkole „Sarenka”, Nowowiejskiego 5, 63-900 Rawicz - Sarnowa,
- Niepubliczne Przedszkole „Małych Odkrywców”, Długa 29, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczne Przedszkole „Kraina Radości”, Sierakowo, ul. Cechowa 12, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczne Przedszkole „EUREKA” z Oddziałami Integracyjnymi, Sierakowo, ul. Podgórna 5, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczne Przedszkole „Chatka Wesołego Skrzatka”, Różana 11, 63-900 Rawicz.

6. Wykaz placówek ochrony zdrowia

- Ambulatorium, ul. 17 Stycznia 28, 63-900 Rawicz,
- Center-Med., ul. 11 Listopada 1, 63-900 Rawicz,
- Centrum Pielęgniarsko-Opiekuńcze, ul. Gen. Grota Roweckiego 9K, 63-900 Rawicz,
- Centrum Rehabilitacji, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,

- Dział Pomocy Doraźnej, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Gabinet Stomatologiczny Szkoła Podstawowa nr 4, ul. Władysława Broniewskiego 5, 63-900 Rawicz,
- MEDIM Sp.j., ul. Józefa Miedzińskiego 6d, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ZDROWIE", ul. Dworcowa 2, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Leczenia i Rehabilitacji "Zdrówko", ul. Podmiejska 8, 63-900 Rawicz,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Pielęgniarstwa i Rehabilitacji Sp. z o.o. - filia Rawiczu, ul. Dworcowa 2, 23-900 Rawicz,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Specjalistyczno-Diagnostyczna "JATRA" s.c., Dworcowa 2, 63-900 Rawicz,
- NZOZ "RAWMED" Sp. z o.o. Przychodnia Rawicz, ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 3, 63-900 Rawicz,
- NZOZ Poradnie Specjalistyczne ESKULAP, ul. Podmiejska 8, 63-900 Rawicz,
- NZOZ Specjalistyczna Poradnia Okulistyczna "FOCUS" w Rawiczu, ul. Wały Jarosława Dąbrowskiego 3, 63-900 Rawicz,
- Nzpoz "Promedica", ul. 3 Maja 34, 63-900 Rawicz,
- Ośrodek Dializ nr 68 w Rawiczu, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Poradnia Terapia -Sp.j., ul. Królowej Jadwigi 13b/20, 63-900 Rawicz,
- Poradnie Specjalistyczne, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Rawiczu, Wały J. Dąbrowskiego 2, 63- 900 Rawicz,
- Pracownia Diagnostyki Obrazowej SIKORA DRĘŻEK Sp.j., ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Pracownia TOMMA Diagnostyka Obrazowa w Rawiczu, ul. Gen. Grota Roweckiego 8, 62- 200 Rawicz,
- Pracownie Diagnostyczne, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Rehabilitacji Medycznej i Ośrodek Osób Niepełnosprawnych, ul. Przyjmy Przyjemskiego 22, 63-900 Rawicz,
- Szpital, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Tardent, ul. 3 Maja 38, 63-900 Rawicz,
- Zakład Opiekuńczo-Leczniczy, ul. Gen. Grota Roweckiego 6, 63-900 Rawicz,
- Zespół Poradni Specjalistycznych "Medis", ul. Królowej Jadwigi 13B/1, 63-900 Rawicz,
- Zps "Medis", ul. Królowej Jadwigi 13b/1, 63-900 Rawicz,
- Gabinet Stomatologiczny Gimnazjum nr 2 Sierakowo, ul. Przyjmy Przyjemskiego 35, 63-900 Sierakowo,
- NZOZ "RAWMED" Sp. z o.o. Przychodnia Zielona Wieś, Zielona Wieś 91, 63-903 Zielona Wieś.

2.5. Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

2.5.1. Infrastruktura transportowa

Układ transportowy Gminy Rawicz cechuje się bardzo dobrą dostępnością przestrzenną i dobrze rozwiniętą strukturą hierarchiczną, która łączy obszar gminy z głównymi węzłami komunikacyjnymi regionu. Kluczowym atutem Rawicza jest położenie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S5 (Poznań - Wrocław) oraz przecięcie gminy przez drogę krajową nr 36 (Lubin - Krotoszyn - Ostrów Wielkopolski), co zapewnia ponadregionalną dostępność dla ruchu osobowego i towarowego. Gęsta sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych umożliwia ponadto sprawne przemieszczanie się w obrębie gminy i powiatu rawickiego.

Zestawienie dróg:

- Droga ekspresowa nr 5(S5) - przebieg: Ostróda - Nowe Marzy - Świecie - Bydgoszcz - Białe Błota - Szubin - Żnin - Gniezno - Poznań - Stęszew - Kościan - Śmigiel - Leszno - Rawicz - Żmigród - Prusice - Trzebnica - Wrocław, długość ok. 10.440 m,
- Droga krajowa nr 36 obwodnica Rawicza, przebieg: Prochowice - Lubin - Ścinawa - Wińsko - Załęczce - Rawicz - Krotoszyn - Ostrów Wielkopolski, długość ok. 10.582 m,
- Drogi wojewódzkie:
 - Nr 434 - Kleszczowo - Kórnik - Śrem - Kunowo - Gostyń - Rawicz o długości 761 m,
 - Nr 309, Rawicz (droga krajowa nr 36) - Bojanowo - Kaczkowo - Leszno o długości 5.130 m,
- Drogi powiatowe o długości łącznej 52.307 m (zgodnie z zestawieniem),
- Drogi gminne o długości łącznej ok. 130 km (zgodnie z zestawieniem), w tym około 107 km o nawierzchni twardej (ok. 87,5 km o nawierzchni twardej ulepszonej) i 22 km o nawierzchni gruntowej (GUS, BDL).

Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych w mieście i gminie Rawicz

Numer drogi	Opis	Długość w m	Kategoria
4910P	Rawicz - obszar wiejski	8068	powiatowa
5478P	Rawicz - obszar wiejski	1073	powiatowa
5484P	Rawicz - obszar wiejski	8030	powiatowa
5485P	Rawicz - obszar wiejski	2558	powiatowa
5486P	Rawicz - obszar wiejski	8613	powiatowa
5487P	Rawicz - obszar wiejski	2175	powiatowa
5488P	Rawicz - obszar wiejski	4322	powiatowa
5501P	Rawicz - obszar wiejski	2807	powiatowa
5502P	Rawicz - obszar wiejski	5592	powiatowa
5503P	Rawicz - obszar wiejski	2280	powiatowa
5505P	Rawicz - obszar wiejski	418	powiatowa
5484P	Rawicz - miasto	839	powiatowa
5501P	Rawicz - miasto	805	powiatowa
5505P	Rawicz - miasto	225	powiatowa
5532P	Rawicz - miasto	4502	powiatowa
		Razem	52,307

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Powiatu Rawickiego, 2025

Tabela 8. Wykaz dróg gminnych - ulic na terenie miasta Rawicz

Lp.	Nr drogi	Nazwa ulicy	Przebieg	Długość
1	810528P	Akaczowa	od Sportowej do Grota Roweckiego	488
2	810529P	Piłsudskiego	od granicy miasta (Śląska) do Wały Kościuszki	950
3	810530P	Asnyka	od Reymonta do Orzeszkowej	118
4	810531P	Kalickiego	od Rondo im. Rotmistrza Witolda Pileckiego i od Simoniego do Kadeckiej	401
5	810532P	Bobrowskiego	od Wały Dąbrowskiego do 17 Stycznia	236
6	810533P	Boczna	od Sienkiewicza do Półwiejskiej	155
7	810534P	Bractwa Kurkowego	od Strzeleckiej do torów Kolejowych	150
8	810535P	Broniewskiego	od Spokojnej do Winiary	426
9	810536P	Brzozowa	od Grota Roweckiego do Grota Roweckiego	129
10	810537P	Ceglana	od Sarnowskiej do Ronda Żołnierzy Wyklętych	535
11	810538P	Cepurskiego	od Kadeckiej do Myśliwskiej	172
12	810539P	Cicha	ślepa uliczka do ul. Sierakowskiej	122
13	810540P	Długa	od Bocznej do drogi powiatowej 5505P	503
14	810541P	Dzieciuchowicza	od Kadeckiej do Grota Roweckiego	392
15	810542P	Englerta	od Dzieciuchowicza do Dzieciuchowicza	242
16	810543P	Gajowa	od Strzeleckiej do granicy miasta	260
17	810544P	Glinki	od Południowej do Długiej i do granicy miasta	240
18	810545P	Głowackiego	od Podzamcze do 17 Stycznia	71
19	810546P	Jasna	od XXX Lecia do Tęczowej	68
20	810547P	Jesienna	od Miłej - ślepa uliczka	53
21	810548P	Kadecka	od Grota Roweckiego do Przyjemskiego i do Wały Dąbrowskiego	1158
24	810550P	Kilińskiego	od Kurpińskiego do Placu Sarnowskiego	196
25	810551P	Klasztorna	od Rynku do Placu Wolności i od Placu Wolności do Pużaka	244
26	810552P	Kmicica	od Sienkiewicza do Wawrzyniaka	489

27	810553P	Kopernika	od Wały Dąbrowskiego do Lipowej	404
28	810554P	Kosynierów Gdyńskich	od Przyjemskiego do Westerplatte	224
29	810555P	Kościelna	od Dąbrowskiego do 17 Stycznia	235
30	810556P	Kowalskiego Plac	od Simoniego do Kalickiego i ślepa uliczka	226
31	810557P	Kramarska	od Mickiewicza do Królowej Jadwigi	150
32	810558P	Kwiatowa	od Saperskiej do Grota Roweckiego	245
33	810559P	Letnia	od Miłej - ślepa uliczka	96
34	810560P	XXX Lecia	od Łaszczyńskiej do Miłej	717
35	810561P	700 Lecia	od Kolejowej do granicy miasta i do granicy gminy.	1170
36	810562P	Lipowa	od Wały Kościuszki do Mickiewicza	164
37	810564P	Mały Plac Ćwiczeń	ślepa uliczka do Kamińskiego	211
38	810565P	Marcinkowskiego	od Mickiewicza do Wałów Powstańców Wlkp.	574
39	810566P	Miedzińskiego	od Żwirowej do Ryblewskiej - Cichońskiej	289
40	810567P	Mikołajewicza	od Piłsudskiego do Wały Kościuszki	393
41	810568P	Miła	od Ogrodniczej do Sierakowskiej	468
42	810569P	Młyńska	od Englerta do Piłsudskiego	115
43	810570P	Nowa	ślepa uliczka do Rolniczej	372
44	810571P	Myśliwska	od drogi wewnętrznej Myśliwskiej do Wały Kościuszki	216
45	810572P	Nowowiejskiego	od Spychalskiego do 700 Lecia	412
46	810573P	Ogrodnicza	od Łaszczyńskiej do Sarnowskiej	1186
47	810574P	Orzeszkowej	od Prusa do Paderewskiego	248
48	810575P	Piaskowa	od XXX Lecia do Miłej	126
49	810576P	Piastowska	od Szarych Szeregów do Sukienniczej	188
50	810577P	Piekarska	od Paderewskiego do Chopina	94
51	810578P	Plater Emilii	ślepa uliczka do Myśliwskiej	276
52	810579P	Piłsudskiego	od 11 Listopada do Piłsudskiego	950
53	810580P	Podzamcze	od Królowej Jadwigi do 17 Stycznia	431
54	810581P	Polna	od Ogrodniczej do XXX Lecia	115
55	810582P	Południowa	od Długiej do Półwiejskiej	391
56	810583P	Półwiejska	od Bocznej do granicy miasta	381
57	810584P	Prusa	od tzw.Łącznik Prusa-Żeromskiego do Paderewskiego	663
58	810585P	Sarnowska	od Poznańskiej do Ronda Solidarności	500
59	810586P	Ratuszowa	od Wały Kościuszki do Rynku	236
60	810587P	Reymonta	od Prusa do Orzeszkowej	213
61	810588P	Różana	od Miłej do Miłej	235
62	810589P	Ryblewskiej - Cichońskiej	od Mikołajewicza do Żwirowej	386
63	810591P	Rynek Plac w Sarnowie	Rynek Plac w Sarnowie	280
64	810592P	Rzeźnicka	od Grunwaldzkiej do Buszy	91
65	810593P	Saperska	od Sportowej do Grota Roweckiego	349
66	810594P	Scherwentkego	od 17 Stycznia do Wały Poniatowskiego	366
67	810595P	Sierakowska	od Ogrodniczej do Sarnowskiej	373

68	810596P	Sikorskiego	od Kopernika do Staszica	442
69	810597P	Simoniego	od Ronda Rotmistrza Pileckiego do Placu Kowalskiego	166
70	810598P	P. Skargi	od Wały Dąbrowskiego do 17 Stycznia	238
71	810599P	Skromna	od Ogrodniczej do XXX Lecia	99
72	810600P	Słoneczna	od Sportowej do 11 Listopada	561
73	810601P	Sosnowa	od Świętojańskiej do Akacjowej	293
74	810602P	Spacerowa	od Wspólnej - ślepa uliczka	128
75	810603P	Spokojna	od Spokojnej do Winiary	216
76	810604P	Sportowa	od Grota Roweckiego do Sportowej	213
77	810605P	Stawowa	od Łaszczyńskiej do Sierakowskiej	545
78	810606P	Staszica	od Wały Dąbrowskiego do 17 Stycznia	234
79	810608P	Strażacka	od Kurpińskiego do Szkolnej	213
80	810609P	Sukiennicza	od Placu Wolności do Marcinkowskiego	145
81	810610P	Szarych Szeregów	od 17 Stycznia do Wały Poniatowskiego	367
82	810611P	Szczanieckich	od Ryblewskiej - Cichońskiej do Spokojnej	149
83	810612P	Szkolna	od Prusa do Paderewskiego	236
84	810613P	Szwedzka	od Placu Wolności do Marcinkowskiego	140
85	810614P	Średnia	od Wały Kościuszki do Mickiewicza	192
86	810615P	Środkowa	od XXX Lecia do Sierakowskiej i do Stawowej	432
87	810616P	Świerkowa	ślepa uliczka do Sosnowej	218
88	810617P	17 Stycznia	od Rynku do Wały Powstańców Wlkp.	461
89	810618P	Tęczowa	od XXX Lecia do Piskowej	186
90	810619P	Topolowa	od Świerkowej do Akacjowej	115
91	810620P	Transportowców	od Sarnowskiej - ślepa uliczka	130
92	810621P	Tysiąclecia	Od Ronda żołnierzy Wyklętych do Kamińskiego	977
93	810622P	Wąska	od Strażackiej do Kurpińskiego	78
94	810623P	Wiatraczna	od Paderewskiego do granicy miasta	1327
95	810624P	Widna	od XXX Lecia do Tęczowej	74
96	810625P	Winiary	od Podmiejskiej do Spokojnej	452
97	810626P	Wiosenna	od Miłej - ślepa uliczka	55
98	810627P	Witosa	od Ogrodniczej do XXX Lecia	122
99	810628P	Wojska Polskiego	od Wały Kościuszki do Rynku	243
100	810629P	Wspólna	od Ogrodniczej do XXX Lecia	122
101	810630P	Wyspiańskiego	od Prusa do Zapolskiej	124
102	810631P	Wyszyńskiego	od Wały Dąbrowskiego do 17 Stycznia	237
103	810632P	Zacisze	od Ryblewskiej - Cichońskiej do Wały Kościuszki	179
104	810633P	Zapolskiej	od Szkolnej - brak przejazdu - do Reymonta	237
105	810634P	Zimowa	od Ogrodniczej do Sarnowskiej	131
106	810635P	Żeromskiego	od tzw. Łącznik Prusa-Żeromskiego do Szkolnej	211
107	810636P	Żwirowa	od Piłsudskiego do Spokojnej	491

108	810637P	Koźlakowa	od Wiatracznej do Strzeleckiej	354
109	810639P	Zwierzyniecka	od Sarnowskiej - ślepa uliczka (do składowiska odp. i schroniska dla zwierząt)	321
110	810640P	Spychalskiego	od Rynku Sarnowskiego do Chopina	135
111	810641P	Fiołkowa	od Podmiejska - Winiary do granicy miasta	343
112	810642P	Pużaka	od 17 Stycznia do Wazów	114
113	810719P	Rynek	od 3 Maja do Grunwaldzkiej - strona południowa, wschodnia, zachodnia i północna	401
114	810720P	Królowej Jadwigi	od Wały Dąbrowskiego do Rynku	244
115	810721P	Wazów	od Rynku do Placu Wolności i od Placu Wolności do Pużaka	239
116	810722P	Buszy	od Rynku do Wałów Poniatowskiego	251
117	810723P	Konopnickiej	od Wałów Kościuszki do Rynku	228
118	810724P	Mickiewicza	od Wałów Dąbrowskiego do Grunwaldzkiej	621
119	810725P	Wały Poniatowskiego	od Wałów Kościuszki wew. i zew. strona Plant do Targowej i do ciągu pieszego Plant	964
120	810726P	Wały Kościuszki	od Wałów Dąbrowskiego do Wałów Poniatowskiego zew. i wew. strona Plant	1227
121	810727P	Wały Dąbrowskiego	od Wałów Kościuszki do Wałów Powstańców Wlkp. zewn. i wew. strona Plant	1632
122	810728P	Wały Powstańców Wlkp.	od Wały Dąbrowskiego do ul. Targowej zew. I do ul. Marcinkowskiego wew. str. plant	1190
123	810729P	Plac Wolności	od 17 Stycznia do 17 Stycznia	287
124	810730P	Targowa	od Wałów Poniatowskiego do Wałów Powstańców Wlkp.	351
125	810731P	Spokojna	od Podmiejskiej do Wałów Poniatowskiego	648
126	810732P	Podmiejska	od Piłsudskiego do Winiary	811
127	810733P	Dworcowa	od Sportowej do Piłsudskiego	350
128	810734P	11 Listopada	od Dworcowej do Hallera	303
129	810735P	Sportowa	od granicy miasta (Świętojańska) do Dworcowej	903
130	810736P	Grota Roweckiego	od Sportowej do 11 Listopada	848
131	810737P	Hallera	od Grota Roweckiego do Piłsudskiego	366
132	810738P	Rolnicza	od Przyjemskiego do Sarnowskiej	793
133	810739P	Westerplatte	od Rolniczej do Wałów Dąbrowskiego	401
134	810740P	Armii Krajowej	od Sarnowskiej do Ronda Żołnierzy Wyklętych	746
135	810741P	Rynek Sarnowski	od Kurpińskiego - wokół Ratusza - do Paderewskiego	336
136	810742P	Kolejowa	od Paderewskiego do granicy miasta	500
137	810743P	Strzelecka	od ul. Kolejowej do drogi powiatowej nr 5485P	345
138	810744P	Chopina	od Rynek Sarnowski do Kolejowej	105
139	810745P	Plac Rawickiej Synagogi	od Wały Kościuszki do Kopernika	87

140	810746P	bez nazwy - nr 5	od Broniewskiego do Wołodyjowskiego	304
141	810747P	bez nazwy - nr 6	od drogi krajowej nr 36 do Paderewskiego	594
142	810753P	3-maja	od Wały Dąbrowskiego do Rynek	273
143	810754P	Grunwaldzka	od Rynek do Wały Poniatowskiego	291
144	810750P	Wawrzyniaka	od Targowej do Kmicica	369
145	810755P	Aleja Spacerowa	od Dworcowej do Piłsudskiego	281

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Gminy Rawicz, 2025

Tabela 9. Wykaz dróg gminnych w mieście Rawicz

Numer drogi	Opis	Długość w m
810643P	Dąbrówka (droga wojewódzka nr 309) - Konarzewo - Sarnówka (droga powiatowa nr 5503P)	6561
810644P	Izbice (droga gminna nr 810652P) - Żylce - do drogi wojewódzkiej nr 309	2794
810645P	Masłowo (Śląska) - Warszewo	2187
810646P	Dębno Polskie (Rawicka) - Zielona Wieś (droga powiatowa nr 5486P)	5056
810647P	Rawicz (Wiatraczna) - Szymanowo - Dębno Polskie (droga powiatowa nr 5501P)	4811
810648P	Rawicz (Kolejowa) - granica gminy (Niemarzyn)	866
810649P	Słupia Kapitulna (droga gminna nr 810653P) - granica gminy (Sworowo)	1135
810650P	Rawicz (Półwiejska) - Kąty - granica gminy (Korzeńsko)	2181
810651P	Rawicz (Fiołkowa) - Folwark - Kąty - Dębno Polskie (droga gminna nr 810749P)	4366
810652P	Od S5 - Izbice - do drogi wojewódzkiej nr 309	2838
810660P	granica gminy (Wydartowo Drugie) do drogi wojewódzkiej nr 309	3304
810653P	Słupia Kapitulna (droga powiatowa nr 5484P) - granica gminy - granica gminy - Ugoda	370
810654P	Łąka - od drogi powiatowej nr 5488P do końca zabudowy	1199
810656P	Łaszczyn (droga powiatowa nr 5502P) - do drogi gminnej nr 810643P	919
810657P	Folwark od drogi gminnej nr 810650P do drogi gminnej nr 810651P	813
810658P	Masłowo (droga gminna nr 810645P) - Folwark (droga gminna nr 810651P)	236
810748P	Załącze /granica województwa, w kierunku ronda Załącze/ przez Żniwną, Bocianią, Działkową w Masłowie do tory kolejowe /Piłsudskiego/	4103
810749P	Rawicz (Kmicica) - Dębno Polskie (granica województwa)	2669
810752P	Izbice (od drogi gminnej nr 810644P) - Żylce (do drogi gminnej nr 810644P)	2458
810590P	Od drogi gminnej nr 810751P do granicy województwa (Borowna)	833
810757P	Sarnówka (700-lecia) - od przejazdu kolejowego nr 25,355 w kierunku pół	164
810758P	Sarnówka (700-lecia) - od przejazdu kolejowego nr 25,355 w kierunku pół	38
810759P	Sarnówka (700-lecia) - od przejazdu kolejowego nr 25,355 w kierunku pół	102

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Gminy Rawicz, 2025

Tabela 10. Wykaz dróg gminnych na terenach zabudowanych wsi gminy Rawicz

L. p.	Nr drogi	Długość	Nazwa ulicy	Przebieg
Masłowo				
1	810661P	829	Matejki	od Kołtątaja do Śląskiej
2	810662P	129	Chełmońskiego	od Śląskiej do Matejki
3	810663P	202	Gieryskiego	od Matejki do Matejki
4	810664P	70	Styki	Ślepa uliczka do Matejki
5	810665P	67	Wyczółkowskiego	Ślepa uliczka do Matejki
6	810666P	63	Malczewskiego	Ślepa uliczka do Matejki
7	810667P	60	Kossaka	Ślepa uliczka do Matejki
8	810668P	65	Witkacego	Ślepa uliczka do Kołtątaja
9	810669P	869	Jaśminowa	od Kołtątaja do torów kolejowych
10	810710P	221	Chabrowa	od Matejki do Jaśminowej
11	810711P	669	Wrzosowa	od Jaśminowej do Lawendowej
12	810712P	152	Konwaliowa	od Wrzosowej do Jaśminowej
13	810713P	149	Kalinowa	od Wrzosowej do Jaśminowej
14	810714P	143	Azaliowa	od Wrzosowej do Jaśminowej
15	810715P	175	Lawendowa	ślepa uliczka, do Jaśminowej
16	810659P	953	Śląska	od Działkowej do Żniwnej
17	810655P	885	Żniwna	od Bocianiej do drogi krajowej DK36
Dębno Polskie				
1	810670P	251	Jastrzębia	od drogi wewnętrznej Jastrzębiej do Rawickiej
2	810671P	176	Sowia	od Jastrzębiej-ślepa uliczka
3	810672P	163	Krucza	od Jastrzębiej - ślepa uliczka
4	810673P	107	Orla	od Kruczej do Sowiej
5	810674P	899	Wrocławska	od Rawickiej do drogi Rawicz - granica gminy /Przywsie/
6	810675P	69	Piekarska	od Rawickiej - ślepa uliczka
7	810676P	519	Ślusarska	od drogi gminnej nr 810749P do Wrocławskiej
8	810677P	172	Rymarska	od Wrocławskiej do Rawickiej
9	810678P	418	Pszczelarska	od Rawickiej do Rawickiej
10	810679P	162	Chłopska	ślepa uliczka od ul. Szymanowskiej
11	810680P	132	Mała	od LZS do Rawickiej
12	810681P	694	Ludowych Zespołów Sportowych	od Korczaka do Szymanowskiej
13	810682P	145	Korczaka	od Ludowych Zespołów Sportowych do Drzymały
14	810683P	280	Drzymały	od lasu do Rawickiej
15	810684P	194	Ochotniczej Straży Pożarnej	do Drzymały-ślepa uliczka
16	810685P	554	Bez nazwy	od drogi gminnej nr 810749P do Rawickiej
1	810670P	251	Jastrzębia	od drogi wewnętrznej Jastrzębiej do Rawickiej
Sierakowo				
1	810686P	505	Zielona	od Leśnej do Przyjemskiego
2	810687P	1243	Leśna	od Ronda im. Rotmistrza Witolda Pileckiego do Przyjemskiego
3	810688P	424	Wzgórze	od Leśnej do Leśnej

4	810689P	537	Podgórna	od Wzgórza do Zielonej
5	810690P	903	Świętojańska	od torów kolejowych do Ronda im. Rotmistrza Witolda Pileckiego
6	810691P	236	Łabędzia	od Wiśniowej do Przyjemskiego
7	810692P	156	Krótką	od Zielonej do Przyjemskiego
8	810693P	524	Rzemieślnicza	od Poznańskiej do Leśnej
9	810694P	435	Cechowa	od Czeladniczej do Rzemieślniczej
10	810695P	376	Spółdzielcza	od Cechowej do Cechowej
11	810696P	934	Dożynkowa	ślepa uliczka do ul. Ogrodniczej
12	810697P	741	Szklarniowa	ślepa uliczka do ul. Ogrodniczej
13	810698P	545	Sadownicza	ślepa uliczka do ul. Ogrodniczej
14	810699P	412	Czeladnicza	od Cechowej do Leśnej
15	810716P	264	Wiśniowa	od Zielonej do granicy miasta
16	810717P	204	Morelowa	od Wiśniowej do Łabędziej
17	810718P	199	Malinowa	od Morelowej do granicy miasta
Szymanowo				
1	810700P	429	Platanowa	od drogi gminnej nr 810703P do drogi gminnej nr 810647P
2	810701P	431	Zapłocie II st. południowa	od drogi gminnej nr 810702P do drogi gminnej nr 810647P
3	810702P	344	bez nazwy w kier. Dębna I	od drogi powiatowej nr 5484P do końca zabudowy
4	810703P	415	bez nazwy w kier. Sarnowy	od końca zabudowy do drogi powiatowej nr 5484P
5	810704P	223	bez nazwy w kier. Dębna II	od drogi nr 810702P do końca zabudowy
6	810705P	182	bez nazwy do drogi gminnej	ślepa uliczka do drogi gminnej nr 810647P w kierunku Dębna Polskiego
Słupia Kapitulna				
1	810706P	954	Zapłocie I str. północna	od drogi w kierunku Niemarzyna (droga powiatowa nr 5486P) do drogi w kierunku Chojna (droga powiatowa nr 5484P)
2	810707P	1386	Zapłocie II str. południowa	ślepa uliczka do drogi gminnej nr 81653P
3	810708P	589	bez nazwy w kier. cmentarza	od drogi powiatowej nr 5484P do ostatniej posesji
Izbice				
1	810709P	239	bez nazwy	od drogi wojewódzkiej nr 309 do drogi gminnej nr 810652P
Załęcze				
1	810751P	683	bez nazwy	od drogi gminnej nr 810590P do drogi gminnej nr 81074

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Gminy Rawicz, 2025

Stan techniczny głównych dróg (krajowych i wojewódzkich) jest generalnie dobry - drogi te mają nawierzchnię bitumiczną i są w większości wyposażone w oświetlenie uliczne, chodniki oraz oznakowanie poziome i pionowe. Regularnie poddawane są one remontom nawierzchni i modernizacjom skrzyżowań. Natomiast drogi powiatowe i gminne - szczególnie na terenach wiejskich - wymagają systematycznej modernizacji i dostosowania do aktualnych potrzeb użytkowników.

Według raportu Powiatowego Zarządu Dróg w Rawiczu (2025), znaczna część odcinków dróg powiatowych, m.in. 5486P i 5484P, znajduje się w stanie kwalifikującym się do remontu. Główne problemy to: zbyt wąska szerokość jezdni, brak odwodnienia, słabe pobocza oraz wyeksploatowana nawierzchnia asfaltowa.

Sieć dróg gminnych, obejmująca zarówno główne ciągi komunikacyjne we wsiach, jak i dojazdy do pól, jest zróżnicowana pod względem jakości. Wiele odcinków, zwłaszcza tych o charakterze dojazdowym, ma nawierzchnię gruntową lub tłuczniową, wymagającą corocznego profilowania. W ostatnich latach prowadzono inwestycje w poprawę standardu wybranych odcinków - np. przebudowy dróg w Dębnie Polskim, Folwarku, Kątach, Łaszczynie, Masłowie, Sierakowie, Szymanowie, Zielonej Wsi i Żylicach.

2.5.2. Transport publiczny

Transport autobusowy w Gminie Rawicz organizowany jest w systemie hybrydowym - funkcjonują zarówno linie gminne finansowane ze środków samorządu oraz Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych Wojewody Wielkopolskiego, jak i połączenia komercyjne oraz dotowane przez powiat rawicki. Obecnie funkcjonują 4 główne linie autobusowe, obejmujące relacje:

- Rawicz - Sarnówka - Żołędzica (linia 1),
- Rawicz - Szymanowo - Wydawy (linia 2),
- Rawicz - Dębno Polskie - Kąty (linia 3),
- Rawicz - Łaszczyn - Żylice (linia 4).

Sieć ta została zaplanowana z myślą o dowozie dzieci do szkół oraz umożliwieniu podstawowej mobilności mieszkańców z obrzeży gminy. Główne przystanki autobusowe zlokalizowane są przy szkołach, urzędach i centrach wsi. Część z nich wyposażono w wiaty przystankowe, jednak wiele lokalizacji to jedynie słupki przystankowe bez infrastruktury towarzyszącej.

Transport autobusowy funkcjonuje tylko w dni nauki szkolnej, co powoduje poważne problemy z dostępnością w weekendy i w godzinach wieczornych. W efekcie osoby starsze, młodzież i mieszkańcy niezmotoryzowani (szczególnie z takich miejscowości jak Folwark, Łąka, Załęczce, Zielona Wieś) są narażeni na wykluczenie transportowe.

Transport kolejowy oparty jest na funkcjonowaniu stacji PKP Rawicz, przez którą przejeżdżają pociągi regionalne (Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, PolRegio) oraz dalekobieżne (PKP Intercity). Rawicz leży na ważnej magistrali kolejowej E59 (Poznań - Wrocław). Dziennie obsługiwanych jest ponad 20 par pociągów. Czas przejazdu do Poznania

wynosi ok. 1 godziny, a do Wrocławia - ok. 55 minut. Z kolei do Leszna można dojechać w ok. 25 minut.

Pozytywnie oceniane są: częstotliwość kursowania, jakość taboru (część pociągów to nowoczesne składki), oraz dostępność rozkładów jazdy. Głównym problemem jest brak integracji transportu kolejowego z komunikacją autobusową (brak wspólnych biletów, nieskoordynowane godziny odjazdów), co ogranicza efektywność systemu jako całości. Dodatkowo - infrastruktura przystankowa przy dworcu wymaga dalszych usprawnień, np. rozbudowy parkingu rowerowego i systemu tablic dynamicznych.

2.5.3. Infrastruktura rowerowa i ruch pieszcy

Infrastruktura dla ruchu pieszego i rowerowego w Mieście i Gminie Rawicz rozwija się dynamicznie, zwłaszcza w ostatnich latach, jednak wciąż nie tworzy spójnego i funkcjonalnie kompletnego systemu, który umożliwiałby mieszkańcom codzienne, bezpieczne i komfortowe przemieszczanie się bez użycia samochodu. Choć dostępność tych form mobilności w centrum miasta jest relatywnie dobra, brakuje powiązań sieciowych pomiędzy Rawiczem a otaczającymi go miejscowościami - zarówno w układzie komunikacyjnym, jak i w infrastrukturze towarzyszącej.

Ruch pieszcy

Ruch pieszcy odgrywa ważną rolę w codziennej mobilności mieszkańców - zwłaszcza w obszarze centralnym Rawicza oraz w centrach większych sołectw, takich jak Dębno Polskie, Zielona Wieś, Masłowo, Sarnowa, Sierakowo czy Słupia Kapitulna. W tych lokalizacjach infrastruktura piesza - chodniki, przejścia dla pieszych, oświetlenie - występuje w sposób względnie ciągły i obsługuje dostęp do szkół, sklepów, obiektów kultury i administracji. W samym mieście Rawiczu przestrzeń publiczna w rejonie Rynku oraz na Plantach posiada stosunkowo dobre warunki dla ruchu pieszego - szerokie ciągi, przystosowania dla osób o ograniczonej mobilności, strefy „Tempo 30” i liczne przejścia.

Jednak poza centrum Rawicza oraz w sołectwach, stan infrastruktury pieszej jest zróżnicowany. W wielu wsiach nadal brakuje chodników wzdłuż dróg powiatowych i gminnych, a piesi - w tym dzieci dojeżdżające do szkół i seniorzy - zmuszeni są do poruszania się poboczami, często w warunkach ograniczonej widoczności i przy wysokich prędkościach samochodów. Dotyczy to szczególnie takich lokalizacji jak Ugoda, Zielona Wieś, Szymanowo, Żylce czy Kąty. Raporty kontroli stanu technicznego dróg wskazują, że brak wyprofilowanych poboczy, uszkodzone nawierzchnie lub brak odwodnienia prowadzą do erozji i zawężania przestrzeni pieszej.

W latach 2020-2025 zrealizowano jednak szereg interwencji:

- Budowa ronda wraz z fragmentem ulicy u zbiegu ulic Piłsudskiego, Podmiejskiej i Alei Spacerowej w Rawiczu wraz z inwestycją PKP polegającą na budowie wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Piłsudskiego (2020);
- Przebudowa ul. Rolniczej w Rawiczu - etap II wraz z budową kontrapasu dla rowerów (2020);
- Przebudowa drogi gminnej nr 810644P w Żylicach - etap II wraz z budową ścieżki pieszo - rowerowej (2020);
- Budowa ścieżki rowerowej z Rawicza do WSSE (2020);
- Przebudowa ciągu dróg gminnych: Wały Jarosława Dąbrowskiego, Wały Powstańców Wielkopolskich w Rawiczu wraz z budową ścieżki pieszo - rowerowej oraz przebudową skrzyżowań ulic Wały Dąbrowskiego - Przyjemskiego- 3 Maja oraz ulic Wały Powstańców Wielkopolskich - 17 Stycznia - Kamińskiego na skrzyżowania typu rondo (2021);
- Budowa ścieżki pieszo - rowerowej na terenie gminy Rawicz (między miejscowościami Rawicz - Osiek) wraz z budową centrum przesiadkowym Park&Ride oraz systemem rowerów publicznych z budową 4 węzłów przesiadkowych Bike & Ride (2021);
- Budowa ścieżki pieszo - rowerowej w ul. Śląskiej w Małowie (2022);
- Poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych w Rawiczu - etap II - ul. Westerplatte i ul. Sarnowska w Rawiczu wraz z budową dróg pieszo - rowerowych (2022);
- Budowa obwodnicy centrum i Plant Jana Pawła II w Rawiczu wraz z budową drogi pieszo - rowerowej oraz przebudową skrzyżowania ulic Wały Powstańców Wielkopolskich - Targowej - Wawrzyniaka na skrzyżowanie typu rond (2022);
- Rozbudowa ul. Czeladniczej w Sierakowie wraz z budową wraz z budową drogi pieszo - rowerowej i miejsc postojowych oraz przebudową skrzyżowania ulic Czeladniczej - Promenady - Leśnej na skrzyżowanie typu rondo (rok inwestycji 2023/2024);
- Budowa i przebudowa ul. Świętojańskiej w Sierakowie wraz z budową drogi pieszo rowerowej i miejsc postojowych (2023/2024);
- Rozbudowa Promenady w Sierakowie wraz z budową drogi pieszo - rowerowej (2023/2024);
- Przebudowa drogi gminnej nr 810652P w Izbicach wraz z budową chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym (2024);
- Przebudowa ciągu dróg gminnych ul. Targowej i Wały Poniatowskiego w Rawiczu wraz z budową chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym w ul. Targowej oraz przebudową skrzyżowania ulic Wały Poniatowskiego - Sienkiewicza - Grunwaldzkiej (2024/2025).

Zidentyfikowane potrzeby obejmują natomiast:

- dokończenie budowy chodników wzdłuż dróg łączących wsie z centrum gminy,
- utwardzenie poboczy na drogach gminnych prowadzących do szkół i przystanków,
- montaż dodatkowych progów zwalniających i azylów na przejściach,
- wprowadzenie czytelnego oznakowania stref pieszych i stref zamieszkania.

Poprawa warunków ruchu pieszego ma szczególne znaczenie w kontekście osób starszych, dzieci oraz osób z niepełnosprawnościami - dla których barierą są nie tylko odległości, ale także niedostosowana infrastruktura (wysokie krawężniki, brak pochylni, ciemne odcinki).

Turyści mogą korzystać z następujących szlaków pieszych znajdujących się pod opieką PTTK Oddział w Rawiczu:

- **Szlak żółty Dąbrówka - rezerwat przyrody "Dębno" - Rawicz, dł. 11,5 km.**
(w całości przebiega po terenie gminy Rawicz)
Przebieg szlaku: 0,0 Dąbrówka (PKS) - 1,7 Pakówka - 4,9 głąz Bobrowskiego - 6,7 zbiornik na Mastówce - 7,8 rezerwat „Dębno” - 11,5 Rawicz (PKP).
- **Szlak czarny - Rawicz - Wąsosz - Wińsko, dł. 36,5 km.** (7,4km na terenie powiatu rawickiego);
Przebieg szlaku: 0,0 Rawicz (PKP), - 3,7 rezerwat „Dębno” - 4,8 zbiornik na Mastówce - 7,4 linia kolejowa Rawicz-Legnica - 8,6 szosa Rawicz-Góra - 13,3 - Wiklina (PKS) - 15,6 Gola Wąsoska - 18,2 Wąsosz (PKS) - 19,2 Wąsosz, rynek - 21,8 Kowalewo (PKS) - 25,2 Ostówice (PKS) - 28,7 Piotrowice Małe - 33,4 Rogów Wołowski (PKS) - 36,5 Wińsko (PKS);
- **Szlak czerwony - Szymanowo - Golejewko - Miejska Górka - Izbice, dł. 45,0 km.**
(w całości przebiega na terenie powiatu rawickiego)
Przebieg szlaku: 0,0 Szymanowo (PKS) - 7,0 Zielona Wieś - 11,1 Słupia Kapitulna (PKS) - 19,0 Golejewko - 25,1 Miejska Górka - 32,9 Sarnowa rynek - 41,4 Konarzewo - 45,0 Izbice (PKS).

Infrastruktura rowerowa

Gmina Rawicz posiada łącznie ponad 39 km funkcjonalnej infrastruktury rowerowej, z czego ok. 17,5 km stanowią ścieżki rowerowe w pasie dróg powiatowych (Tabela 2.11 i kolejne rysunki), a pozostałe to trasy gminne, lokalne odcinki miejskie i odcinki rekreacyjne.

W ostatnich latach zrealizowano ważne inwestycje, w tym:

- ścieżka Rawicz - Osiek (ok. 8,8 km w granicach gminy),
- trasa rowerowa przy ul. Sienkiewicza i ul. Poznańskiej w Rawiczu,

- ścieżki w Szymanowie i Dębnie Polskim,
- dojazdy rowerowe do strefy rekreacyjnej przy „Zielonym Forcie”,
- droga pieszo - rowerowa w Małowie,
- ścieżka pieszo - rowerowa na terenie miasta Rawicz m.in. przy ulicy Sarnowskiej, Westerplatte, Rolniczej, Wały Dąbrowskiego, Wały Powstańców Wielkopolskich, Lecha i Marii Kaczyńskich, Spokojnej,
- ciąg pieszo-rowerowy przy drodze powiatowej nr 4910P na odcinku Rawicz - Łaszczyn,
- ścieżka przy drodze powiatowej nr 5532P na odcinku od Ronda im. J. Zelka do ul. Orzeszkowej na Osiedlu Sarnowa,
- ścieżka przy drodze powiatowej nr 5532P na odcinku od Ronda im. J. Zelka do skrzyżowania z ul. Sarnowską.

Powstał również węzeł przesiadkowy przy dworcu PKP z parkingiem Bike&Ride oraz system roweru publicznego, który umożliwia wypożyczenie roweru w kilku punktach miasta i okolic.

Jednak mimo tych działań, sieć rowerowa nadal ma charakter fragmentaryczny:

- nie istnieje spójne połączenie Rawicza z południową i wschodnią częścią gminy (np. Kąty, Folwark, Izbice),
- brak jest tras równoległych do DK36 i DW309, które umożliwiłyby bezpieczny dojazd do stref przemysłowych,
- w wielu miejscach brakuje przejazdów rowerowych przez skrzyżowania oraz fizycznego oddzielenia rowerzystów od ruchu samochodowego.

Brakuje również:

- pełnej sieci węzłów przesiadkowych Bike&Ride w sołectwach i wzdłuż tras dojazdowych do Rawicza,
- bezpiecznych miejsc do przechowywania rowerów przy szkołach, urzędach i punktach przesiadkowych,
- stacji naprawy rowerów i punktów serwisowych, które podniosłyby jakość obsługi codziennej mobilności rowerowej.

Z badań ankietowych oraz konsultacji społecznych wynika jasno, że mieszkańcy oczekują dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej - nie tylko rekreacyjnej, ale przede wszystkim codziennej i funkcjonalnej. Zgłaszane potrzeby to m.in. trasy do zakładów pracy, szkół, stref przemysłowych, połączenia międzysąsiedzkie (np. Sarnowa - Zielona Wieś - Szymanowo), a także infrastruktura towarzysząca: oświetlenie tras, ławki, punkty wypoczynkowe.

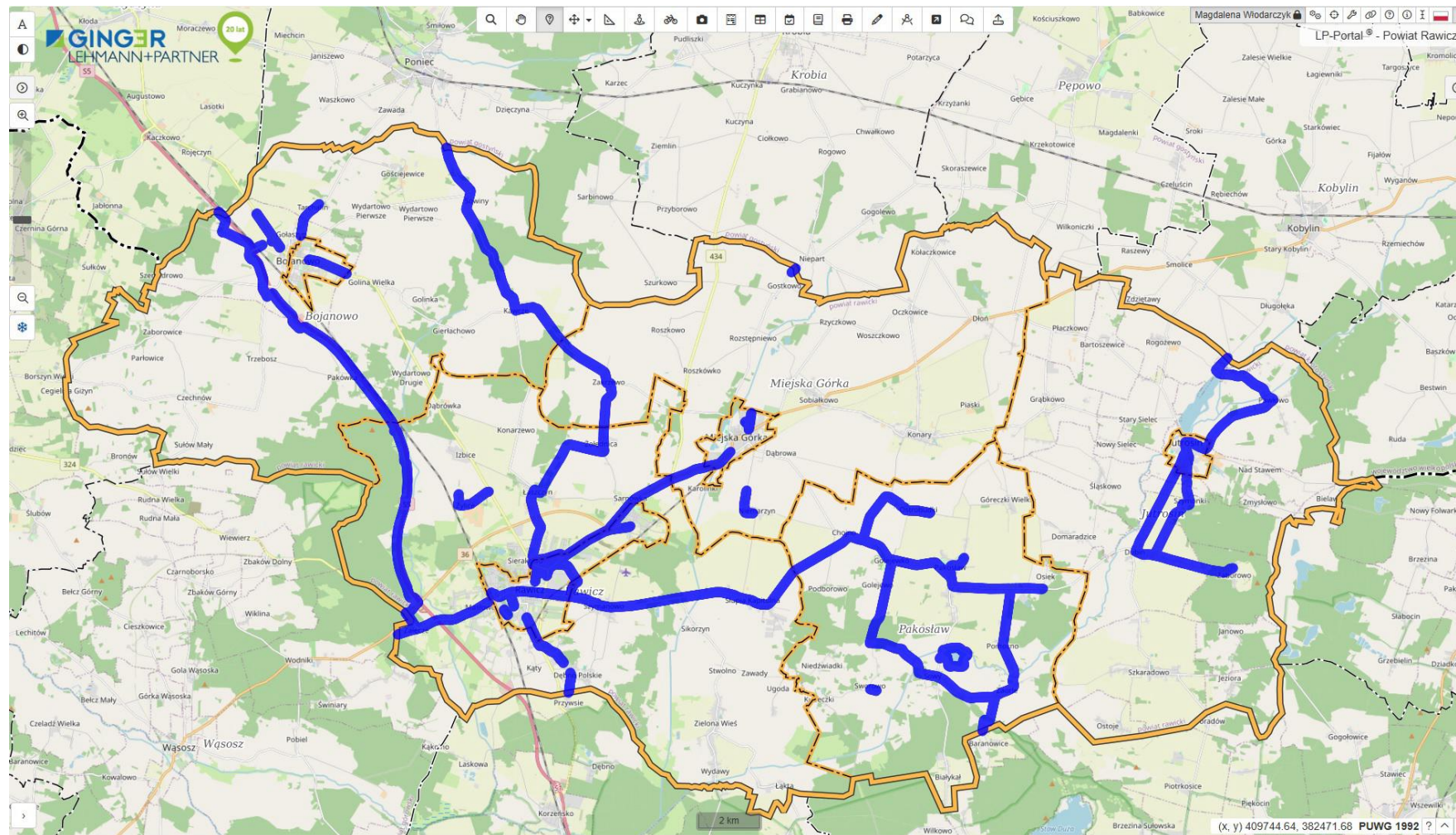
Tabela 11. Wykaz odcinków ścieżek rowerowych w mieście i gminie Rawicz

Powiatowe ścieżki rowerowe	Rodzaj	km
ścieżka Rawicz - Osiek	Ciąg pieszo rowerowy/ pas zalecany dla rowerów	17,7 km, w tym 8,85 km na terenie gminy Rawicz
ul. Sienkiewicza w Rawiczu	Ciąg pieszo rowerowy	0,893
ul. Poznańska w Rawiczu	Ciąg pieszo rowerowy	0,579
ul. Rawicka w Dębnie Polskim	Ciąg pieszo rowerowy	0,999
Łaszczyn - Rawicz	Ciąg pieszo rowerowy	2,180
Szymanowo	Ciąg pieszo rowerowy	0,817
Od Ronda im. J. Zelka do ul. Orzeszkowej na Osiedlu Sarnowa	Ciąg pieszo rowerowy	0,760
RAZEM powiatowe na terenie gminy Rawicz		17,478
Gminne ścieżki rowerowe	Rodzaj	km
ul. Szczęśliwa w Szymanowie (poza pasem drogowym)	droga dla rowerów i pieszych	0,09
Promenada w Sierakowie (droga wewnętrzna)	droga dla rowerów i pieszych	0,968
Świętojańska w Sierakowie	droga dla rowerów i pieszych	0,612
Czeladnicza w Sierakowie	droga dla rowerów i pieszych	0,515
Izbice	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0,748
Wały Powstańców Wlkp. w Rawiczu (odcinek od skrzy. z ul. Kamińskiego do skrzy. z ul. Targową)	droga dla rowerów i pieszych	0,422
Westerplatte w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,381
Sarnowska w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,289
ul. Śląska w Małowie	droga dla rowerów i pieszych	1,049
17 Stycznia w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,245
ul. Kaczyńskich w Rawiczu (Aleja Spa- cerowa)	droga dla rowerów i pieszych	0,268

ul. Dworcowa w Rawicz (poza pasem drogowym)	droga dla rowerów i pieszych	0,03
ul. Sarnowska (poza pasem drogowym)	droga dla rowerów i pieszych	0,096
ul. Piłsudskiego w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,242
ul. Spokojna w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,292
Wały Powstańców Wlkp. w Rawiczu (odcinek od Wały Dąbrowskiego do skrzy. z ul. 17 Stycznia)	droga dla rowerów i pieszych	0,25
Wały Dąbrowskiego w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,343
810749P	droga dla rowerów i pieszych	0,552
Żylice	droga dla rowerów i pieszych	1,541
Masłowo - Załęczce	droga dla rowerów i pieszych	1,043
Rolnicza w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,35
Mikołajewicza w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,11
Mikołajewicza w Rawiczu (wewnętrzna)	droga dla rowerów i pieszych	0,2
Podmiejska w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,26
Wrocławska w Dębnie Polskim	droga dla rowerów i pieszych	0,689
1000 - Lecia w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	1,053
Poligon (poza pasem drogowym)	droga dla rowerów i pieszych	2,26
Ceglana w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,556
Szczanieckich w Rawiczu	droga dla rowerów i pieszych	0,156
Załęczce - Śląska	droga dla rowerów i pieszych	1,043
Masłowo (łącznik ul. Śląskiej z ul. Matejki)	droga dla rowerów i pieszych	0,058
Sarnowska w Rawiczu (przy drodze powiatowej)	droga dla rowerów i pieszych	1,465
Załęczce - Śląska	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	1,04

Deptak - ul. 17 Stycznia, Rynek, Woj- ska Polskiego	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0,516
ul. Broniewskiego w Rawiczu	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0,413
ul. Targowa w Rawiczu	chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym	0,34
ul. Rolnicza w Rawiczu	kontrapas dla rowerów na jezdni	0,182
ul. Kadecka w Rawiczu	kontrapas dla rowerów na jezdni	0,183
ul. Kosynierów Gdyńskich	kontrapas dla rowerów na jezdni	0,191
Grunwaldzka, 3 Maja, Rynek	kontrapas dla rowerów na jezdni	0,586
RAZEM gminne na terenie gminy Rawicz		21,627

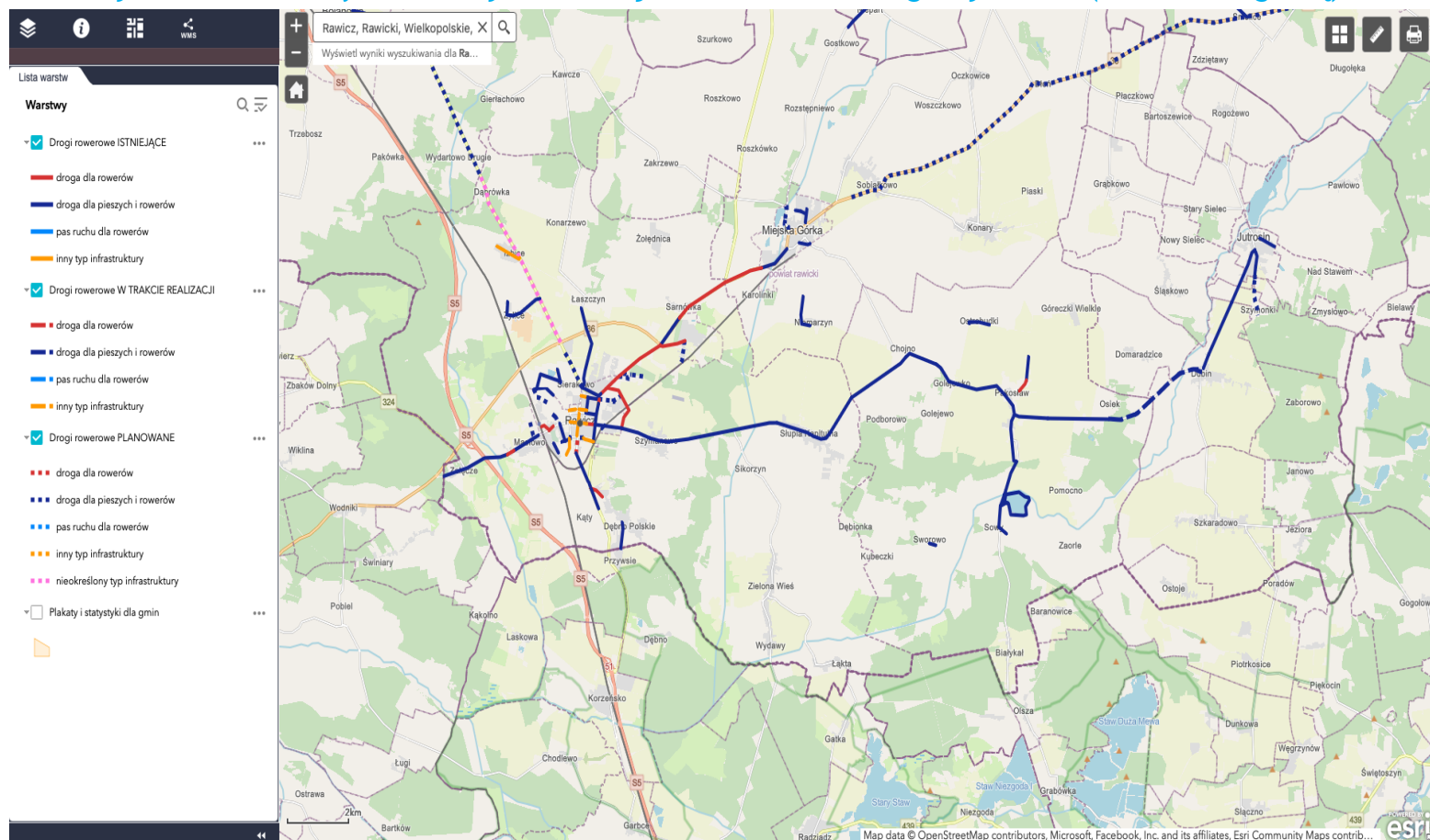
Rysunek 10. Infrastruktura rowerowa na terenie miasta i gminy Rawicz



Źródło: Dane Starostwa Powiatowego w Rawiczu, 2025

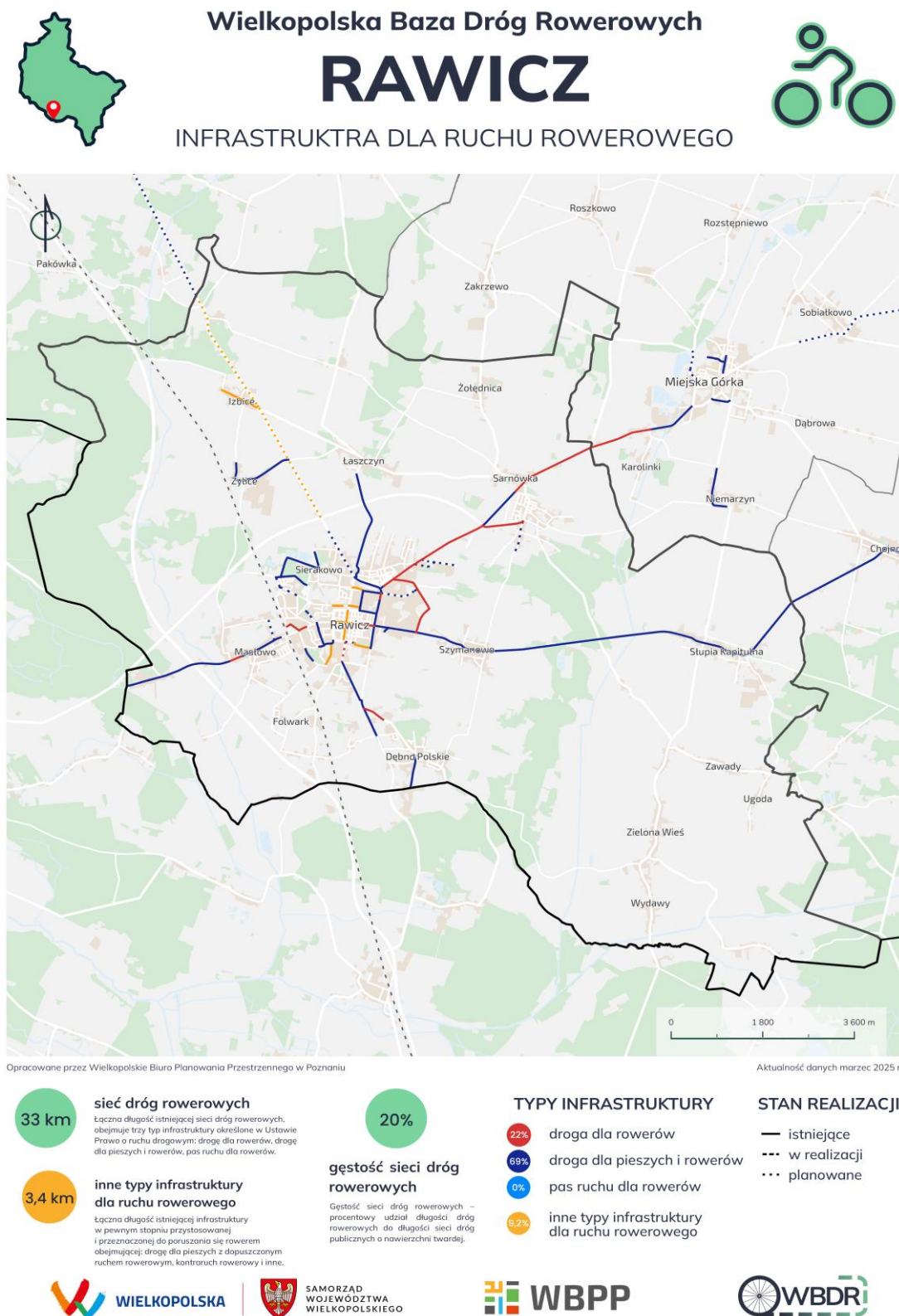
Infrastrukturę rowerową oddają znakomicie poniższe rysunki Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego.

Rysunek 11. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Rawicz (wariant z legendą)



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

Rysunek 12. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Rawicz (wariant ze statystykami)

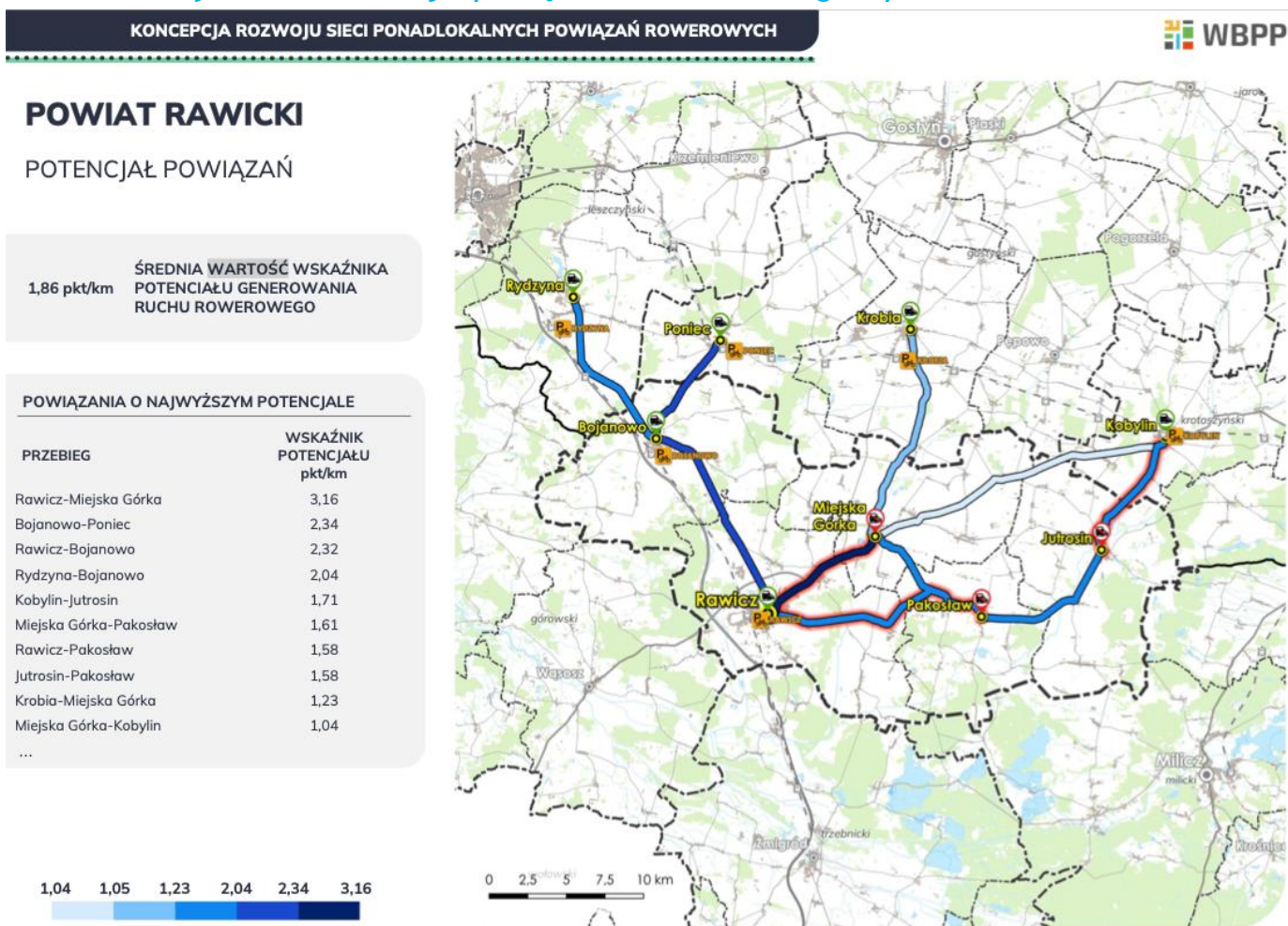


Źródło: na podstawie mapy rowerowej Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego, 2025

Regionalna polityka rowerowa

W styczniu 2024 r. Samorząd Województwa Wielkopolskiego przyjął Politykę Rowerową Województwa Wielkopolskiego 2024, która uszczegóławia zapisy strategii rozwoju regionu do 2030 roku w zakresie mobilności rowerowej. Głównym celem tego dokumentu jest rozwój mobilności rowerowej w województwie, realizowany poprzez cztery priorytetowe kierunki: rozbudowę infrastruktury rowerowej (transportowej i turystycznej), poprawę bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, popularyzację ruchu rowerowego oraz skuteczną koordynację działań w skali całego regionu. Władze wojewódzkie deklarują dążenie do zapewnienia komfortowych i bezpiecznych warunków do jazdy rowerem zarówno na potrzeby codziennych dojazdów, jak i turystyki. Polityka Rowerowa stanowi jednocześnie dokument ramowy dla realizacji koncepcji rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych - planu wyznaczającego główne ciągi tras rowerowych o znaczeniu regionalnym. Zgodnie z przywołaną koncepcją powiązań ponadlokalnych, przez obszar **powiatu rawickiego** zaplanowano dziesięć kluczowych tras rowerowych o znaczeniu ponadgminnym. Większość z nich krzyżuje się na terenie gminy Rawicz, łącząc miasto powiatowe z ościennymi ośrodkami (m.in. ciągi w kierunku Rydzyny, Ponieca, Krobi i Kobyłina przez Pakosław i Jutrosin). Analiza potencjału tych korytarzy wykazała, że najwyższą perspektywę rozwoju ma relacja Rawicz-Miejska Górka (wskaźnik potencjału 3,16 pkt/km - najwyższy w powiecie), co wskazuje na szczególne zapotrzebowanie na infrastrukturę na tym kierunku, ale ważnymi także połączeniami są Rawicz-Bojanowo (**potencjał 2,32**) oraz Rawicz-Pakosław (**potencjał 1,58**) (Rysunek 13).

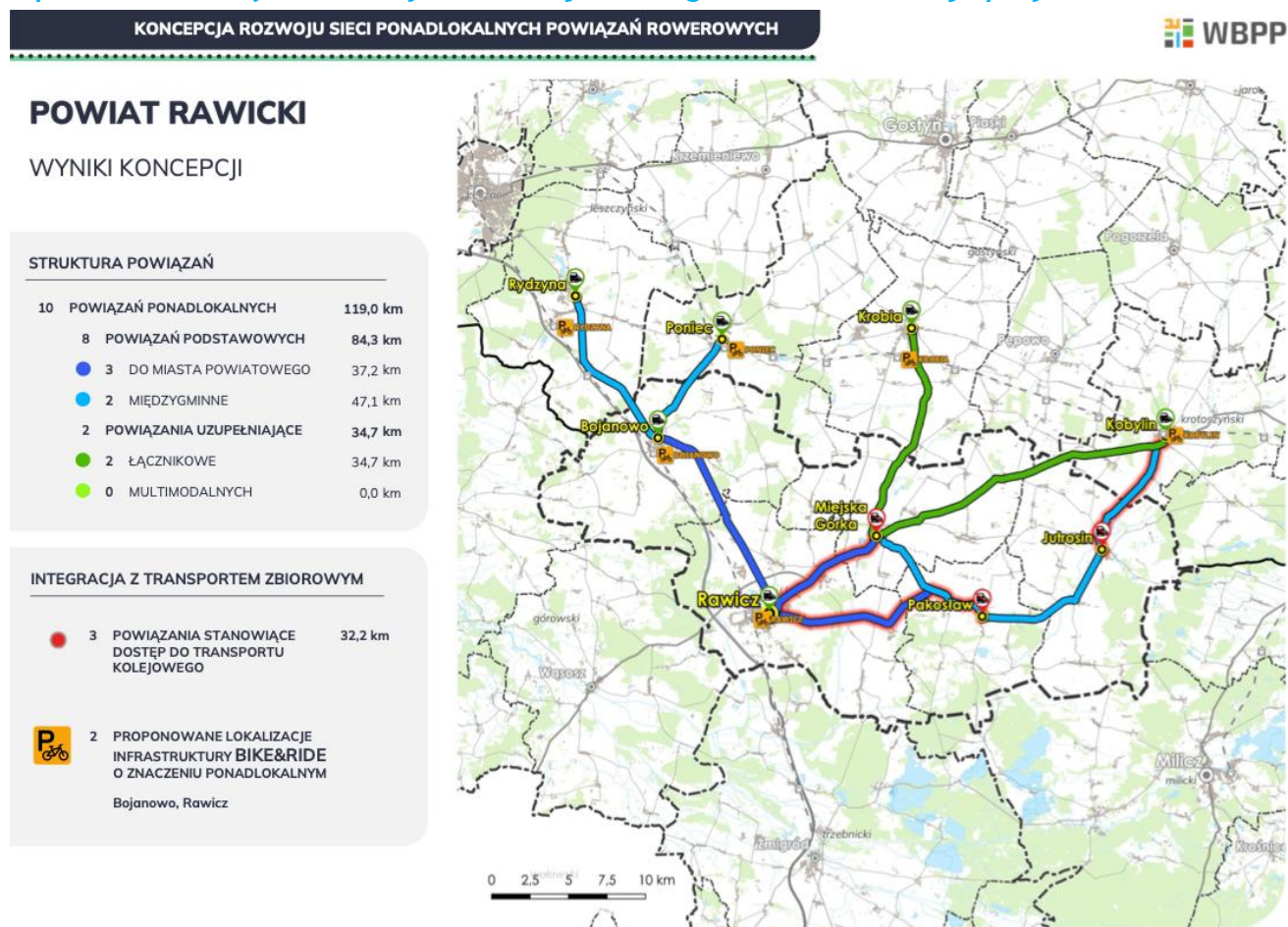
Rysunek 13. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie rawickim



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

Koncepcja rekomenduje także tworzenie węzłów Bike&Ride integrujących ruch rowerowy z transportem publicznym (proponowane lokalizacje o znaczeniu ponadlokalnym to m.in. Rawicz, co ma znaczenie w kontekście integracji miasta i gminy Rawicz z innymi gminami (Rysunek 14).

Rysunek 14. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie rawickim



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

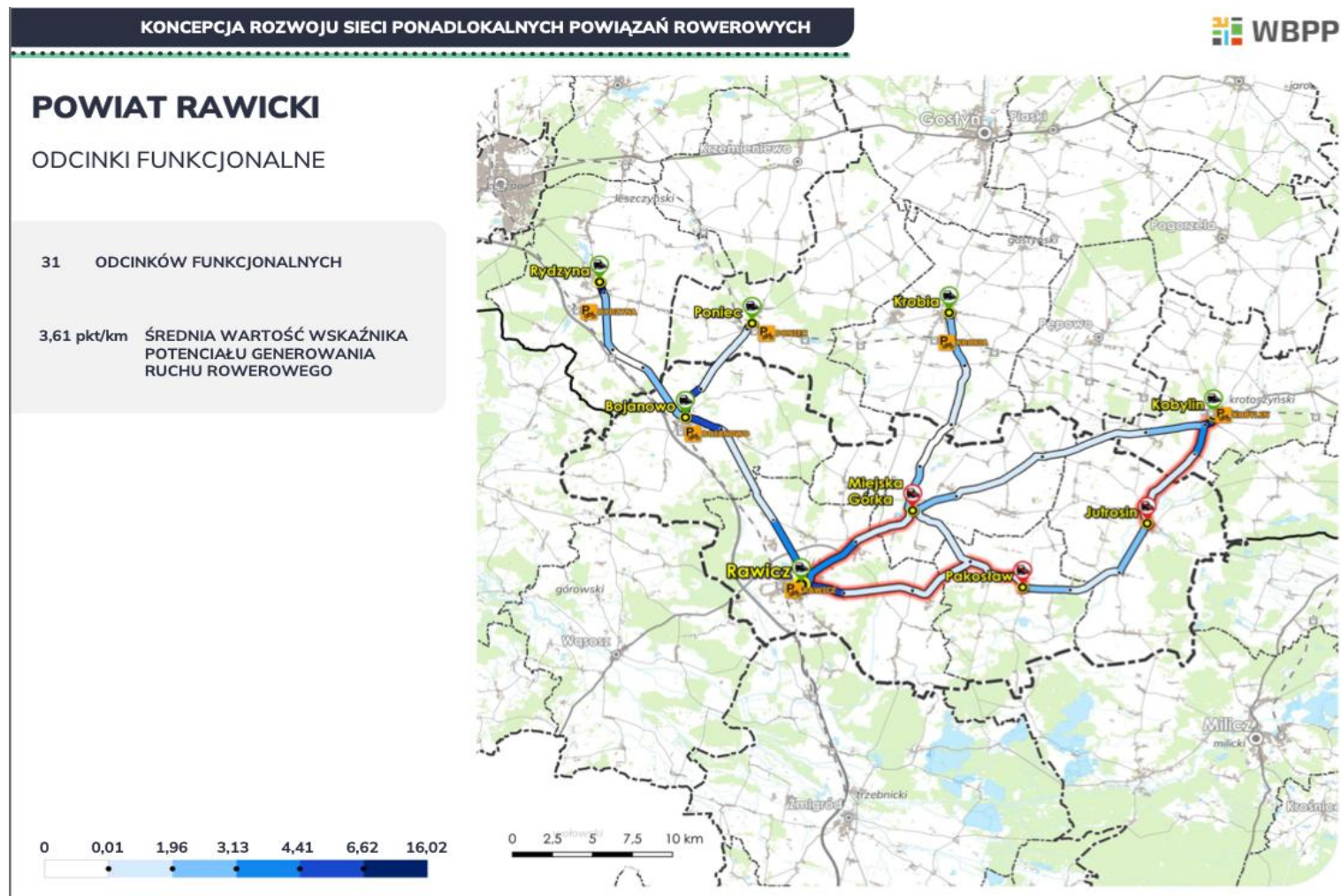
Wyniki analiz ruchu potwierdzają, że w powiecie to Rawicz jest głównym generatorem podróży - spośród 38 miejscowości o zidentyfikowanym potencjale ruchu rowerowego (≥ 1 pkt) najwięcej punktów uzyskały miasto Rawicz (14 pkt) oraz pobliskie wsie: Sierakowo (5 pkt), Dębno Polskie i Masłowo (po 4 pkt), Słupia Kapitulna, Szymanowo i Zielona Wieś (po 3 pkt). Koncentracja generatorów ruchu w obrębie Rawicza i okolic (urzędy, w tym powiatowy, miejsca pracy, szkoły, obiekty usługowe) podkreśla potrzebę rozwoju infrastruktury właśnie w tych obszarach (co obrazuje mapa głównych generatorów ruchu rowerowego dla całego powiatu). Zestawienie istniejących odcinków (Tabela 12 i Rysunek 15) wskazują, że łącznie na terenie gminy znajduje się ok. 33 km tras rowerowych.

Tabela 12. Wykaz powiązań ponadlokalnych z uwzględnieniem gminy Rawicz

Przebieg	Typ	Długość	Wskaźnik potencjału pkt/km	Stanowi dostęp do transportu kolejowego
Rawicz-Miejska Górka	do miasta powiatowego	8,2	3,16	tak
Rawicz-Bojanowo	do miasta powiatowego	13,8	2,32	nie
Rawicz-Pakosław	do miasta powiatowego	15,1	1,58	tak

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

Rysunek 15. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu rawickiego



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

Mimo tej rozbudowy sieć ma charakter fragmentaryczny i niespójny - istniejące trasy często urywają się na granicach miejscowości lub w szczerym polu, nie tworząc ciągłych połączeń między głównymi generatorami ruchu. Obecna infrastruktura tylko częściowo odpowiada na potrzeby mieszkańców w zakresie codziennych dojazdów rowerem, co ogranicza udział tego środka transportu w modal split gminy.

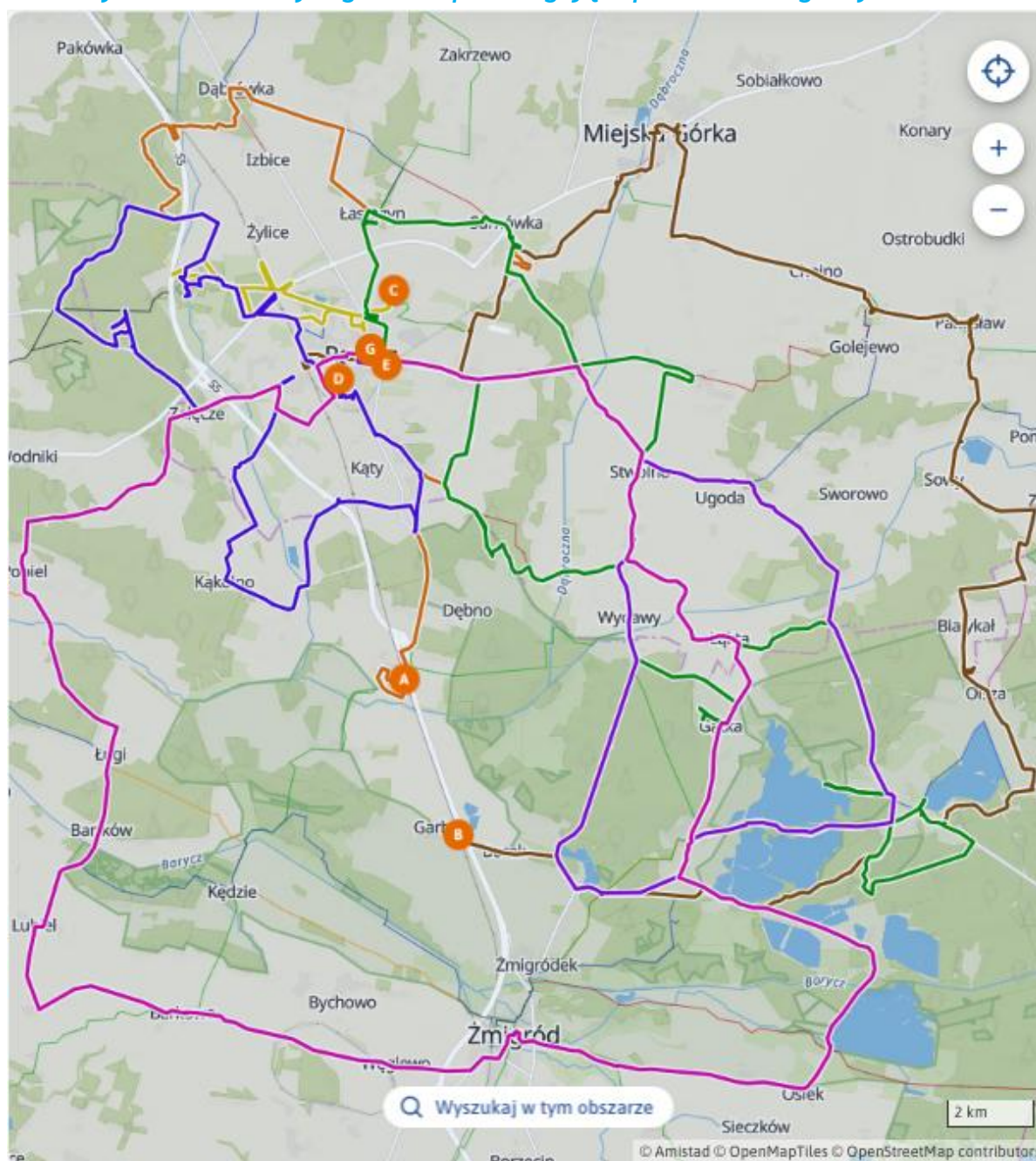
Poza infrastrukturą transportową, na obszarze gminy Rawicz funkcjonuje również wiele szlaków rowerowych o znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym (Rysunek 2.16).

- Korzeńsko -Sarnowa-Dolina Świętojańska - długość 42 km; początkowo asfaltem z Korzeńska, odcinki leśne dosyć piaszczyste, za Dąbrówką żółtym szlakiem do Rawicza (Rysunek 2.17),
- Garbce-Białykał-Rawicz - długość 58 km, Garbce - Borek - Nowe Domy - Niezgoda - Grabówka - Olsza - Białykał - Baranowice - Zaorle - Sowy - Pakostaw - Golejewko - Chojno - Niemarzyn - Dąbrowa - Miejska Górka - Karolinki - Sarnowa - Szymanowo - Rawicz (Rysunek 2.18),
- Rawicz, jezioro sztuczne lekka niedzielna przejażdżka dla dziadka - 16 km (Rysunek 2.19),
- Rawickie pogranicze - 42 km, Rawicz, mimo że nie został nigdy zdobyty przez powstańców wielkopolskich, mocą Traktatu Wersalskiego przypadł Polsce. Przez ponad 20 lat pełnił funkcję przygranicznego miasta, a granica znajdowała się zaledwie kilka kilometrów od centrum. Przebieg trasy pozwala zapoznać się z pozostałymi po tamtych czasach pamiątkami w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Jej fragment od rowerowego szlaku czerwonego prowadzi dokładnie dawną granicą. Dodatkowym urozmaicheniem są zabytki przyrody: rezerwat Dębno i kilka pomnikowych drzew, m.in. monumentalny buk o siedmiu pniach. Ścieżka przyrodniczo-leśna Dębno prowadzi do śródlęsnej polany, skąd wyprowadza żółty szlak pieszy. Drogi gruntowe przejezdne. Teren płaski. (Rysunek 2.20),
- Mikroregion Chazy i Stawy Milickie - 71 km, Mikroregion Chazy to obszar w dorzeczu Orli, teren osadnictwa śląskiego z XVI-XVII w. Chazacy - potomkowie osadników śląskich do dziś zachowali swą odrębność w kulturze i gwarze. Obecnie zamieszkują kilka wiosek skupionych wokół Zielonej Wsi. Trasa przebiega dawną granicą polsko - niemieckiej odkrywając to, co pozostało do obecnych czasów. Najczęściej to kamienie rzadziej słupki graniczne oraz budynki niemieckiej straży granicznej (Czarny Las, Gatka) ale natrafić też można na dobrze zachowane zapory drogowe w okolicy dawnej karczmy Zielony Jeleń. Trasa łatwa dla tych, którzy nie stronią od jazdy polnymi drogami, niebył przydatna dla rowerów miejskich i szosowych. Teren płaski, miejscami przejezdne łachy piasku. Połowa dystansu asfaltem. Już na terenie Dolnego Śląska (za Gatką) mamy okazję poznać bogatą przyrodę tych okolic przejeżdżając wzdłuż

rezerwatów Stawy Milickie (kompleks Radziądz) i Olszyny Niezgodzkie (obie drogi asfaltowe). Żółta Droga na południe od Niezgody utwardzona. Warto odwiedzić czatownię do obserwacji ptaków nad stawem Niezgoda oraz wieżę obserwacyjną nad Starym Stawem. W drodze powrotnej można zwiedzić zabytki Sarnowy oraz przystanąć nad grobem przywódcy Powstania Styczniowego - Stefana Bobrowskiego przy kościele w Łaszczyńcu. Teren bardzo ubogi w placówki gastronomiczne (Rysunek 2.21),

- Dolina Baryczy - 46 km (Rysunek 2.22),
- Żmigród - 72 km (Rysunek 2.23).

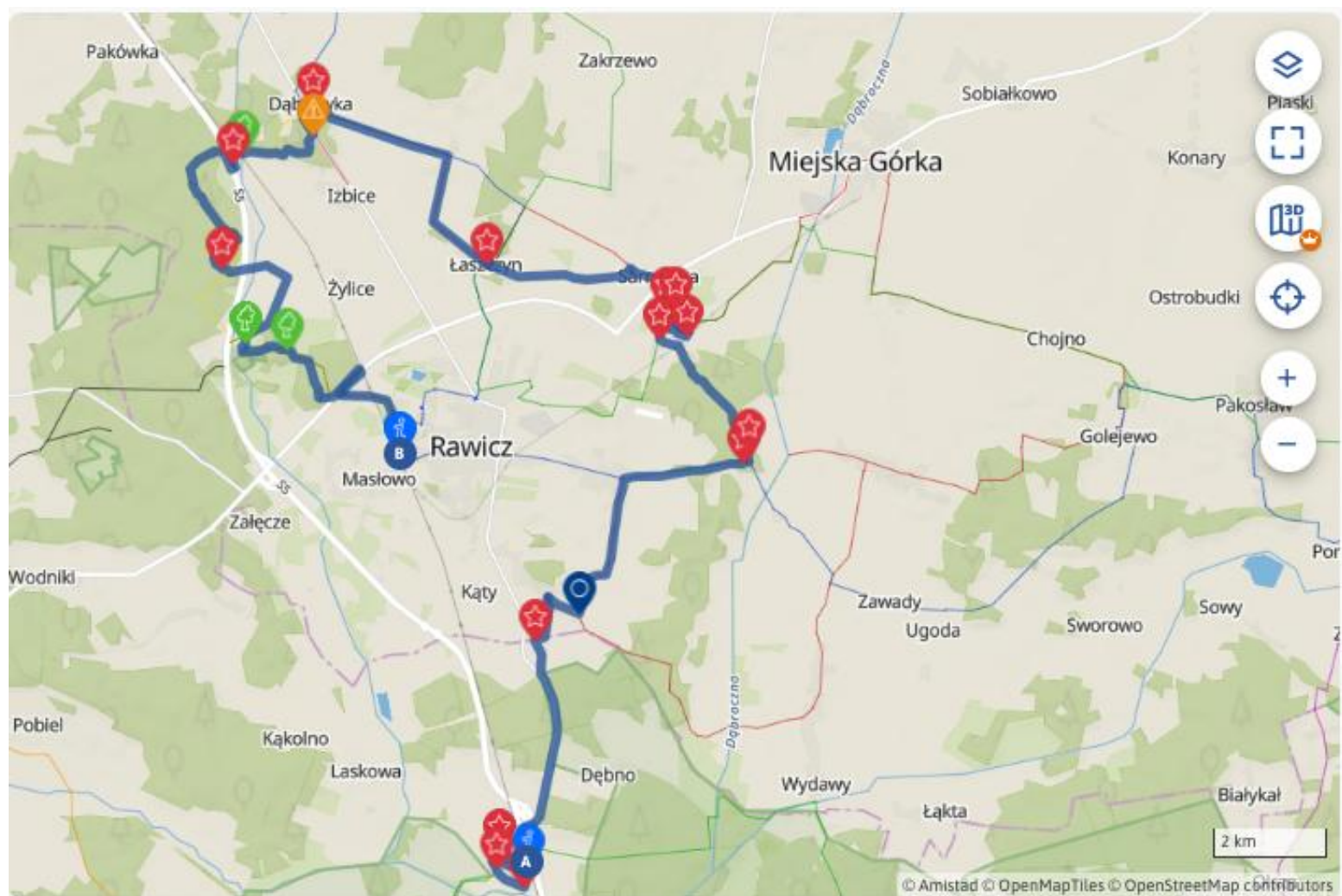
Rysunek 16. Trasy regionalne przebiegające przez obszar gminy Rawicz



Źródło:

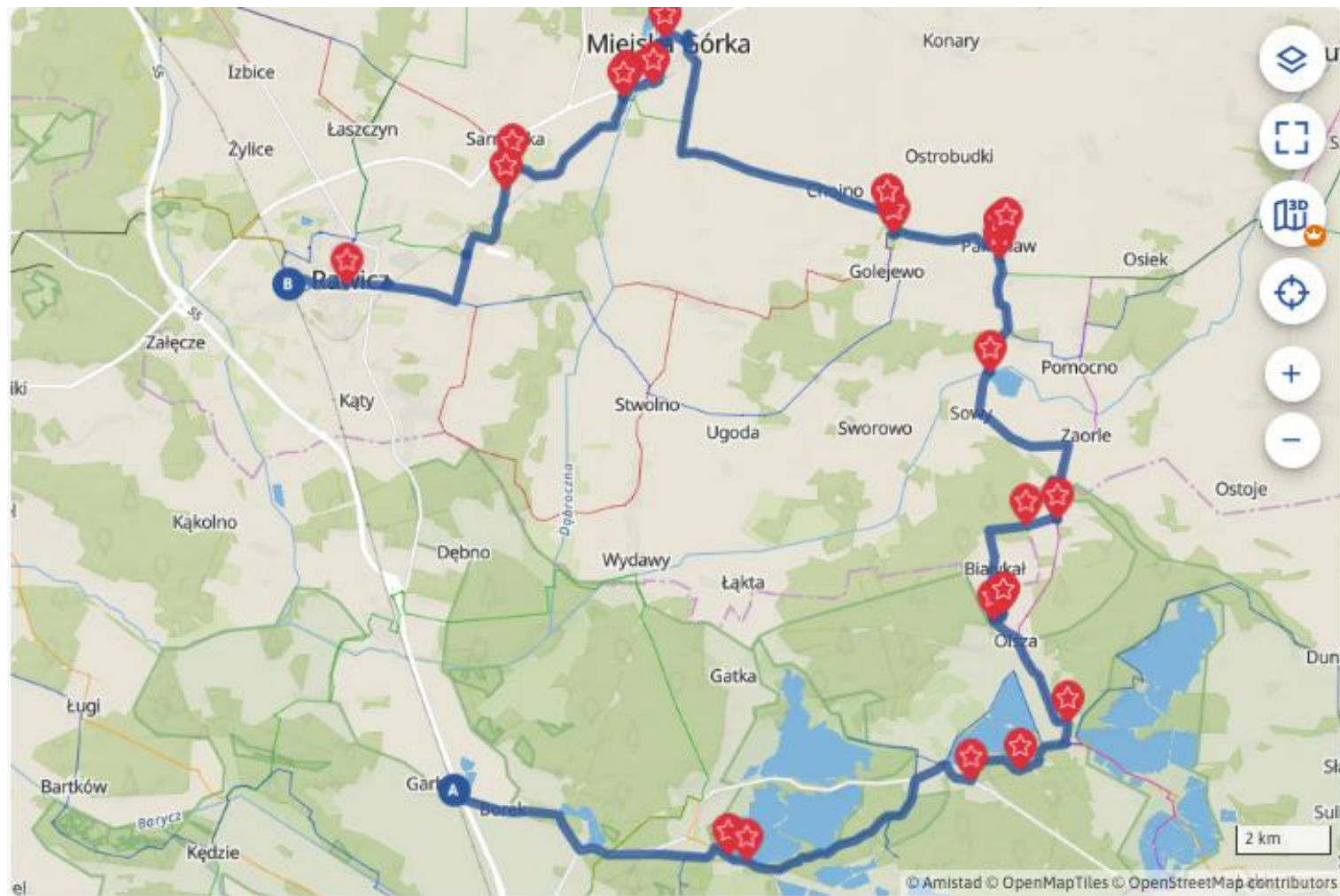
<https://www.traseo.pl/trasy/query/Rawicz/kategoria/rowerowe/score/2/position/51.61016,16.85836,50>

Rysunek 17. Trasa Korzeńsko - Sarnowa - Dolina Świętojańska - Rawicz



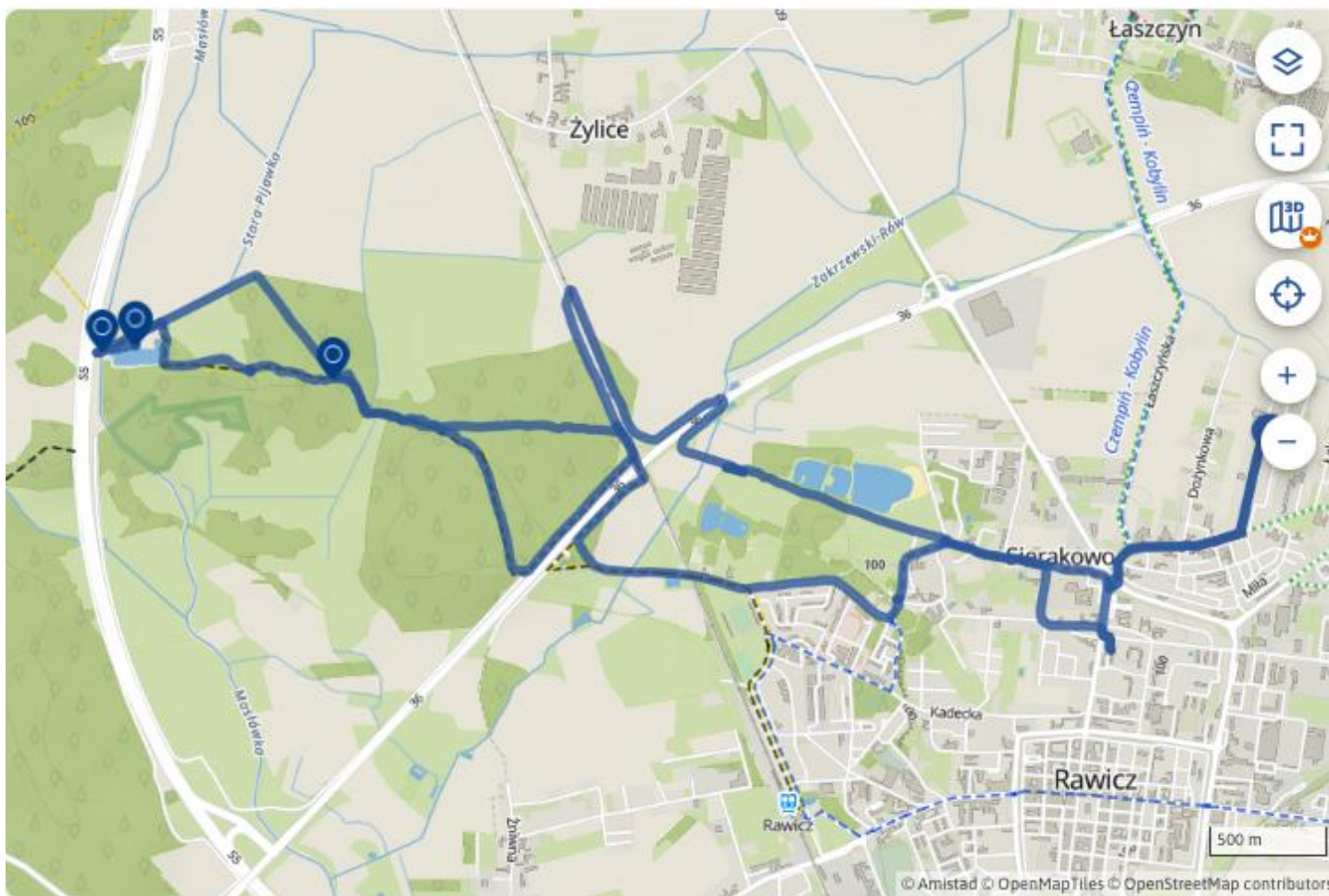
Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/korzenko-sarnowa-dolina-swietojanska-rawicz>

Rysunek 18. Trasa Garbce - Białka - Rawicz



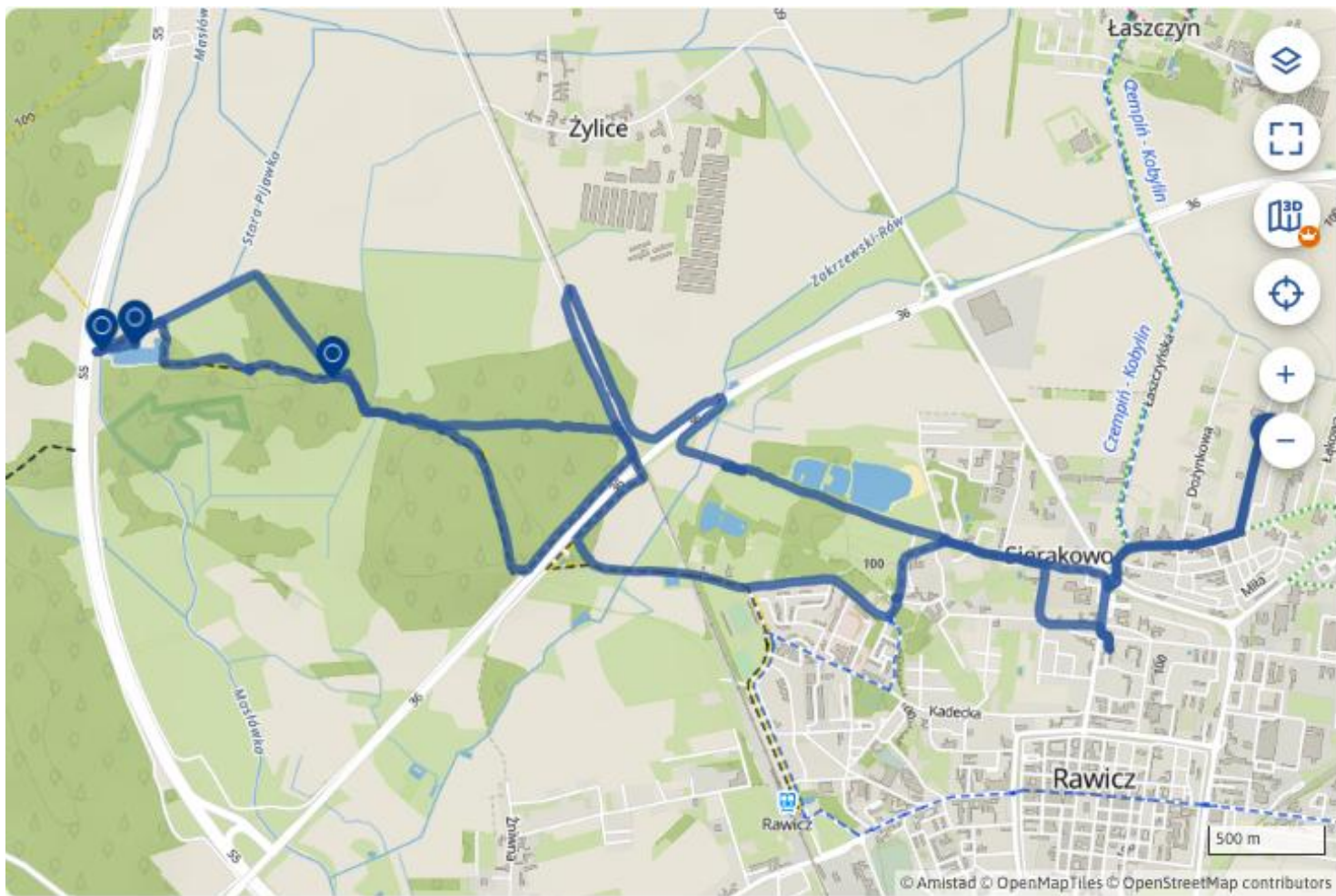
Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/garbce-bialka-rawicz>

Rysunek 19. Trasa Rawicz, jeziorko sztuczne lekka niedzielną przejażdżka dla dziadka



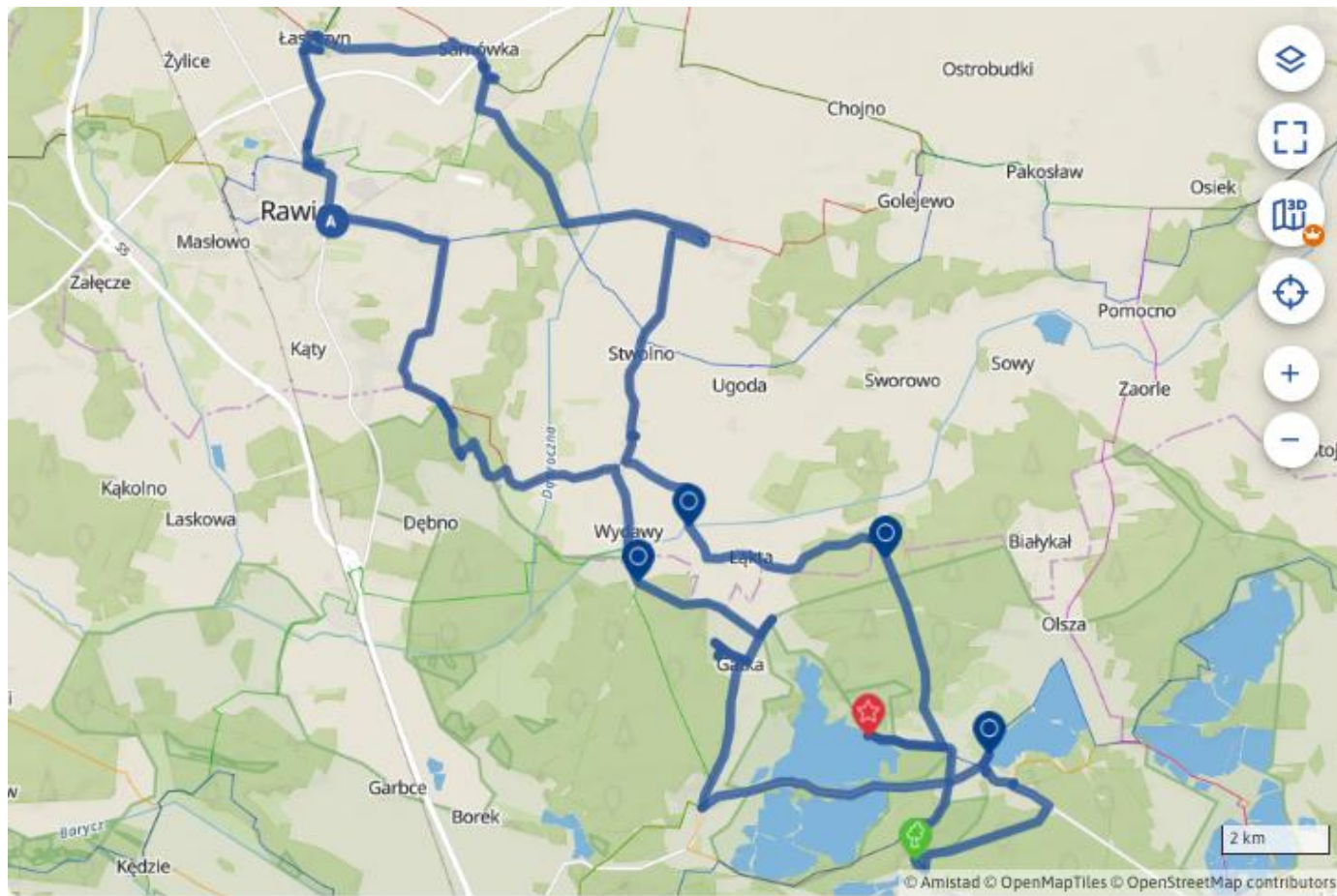
Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/garbce-bialykal-rawicz>

Rysunek 20. Trasa Rawickie pogranicze



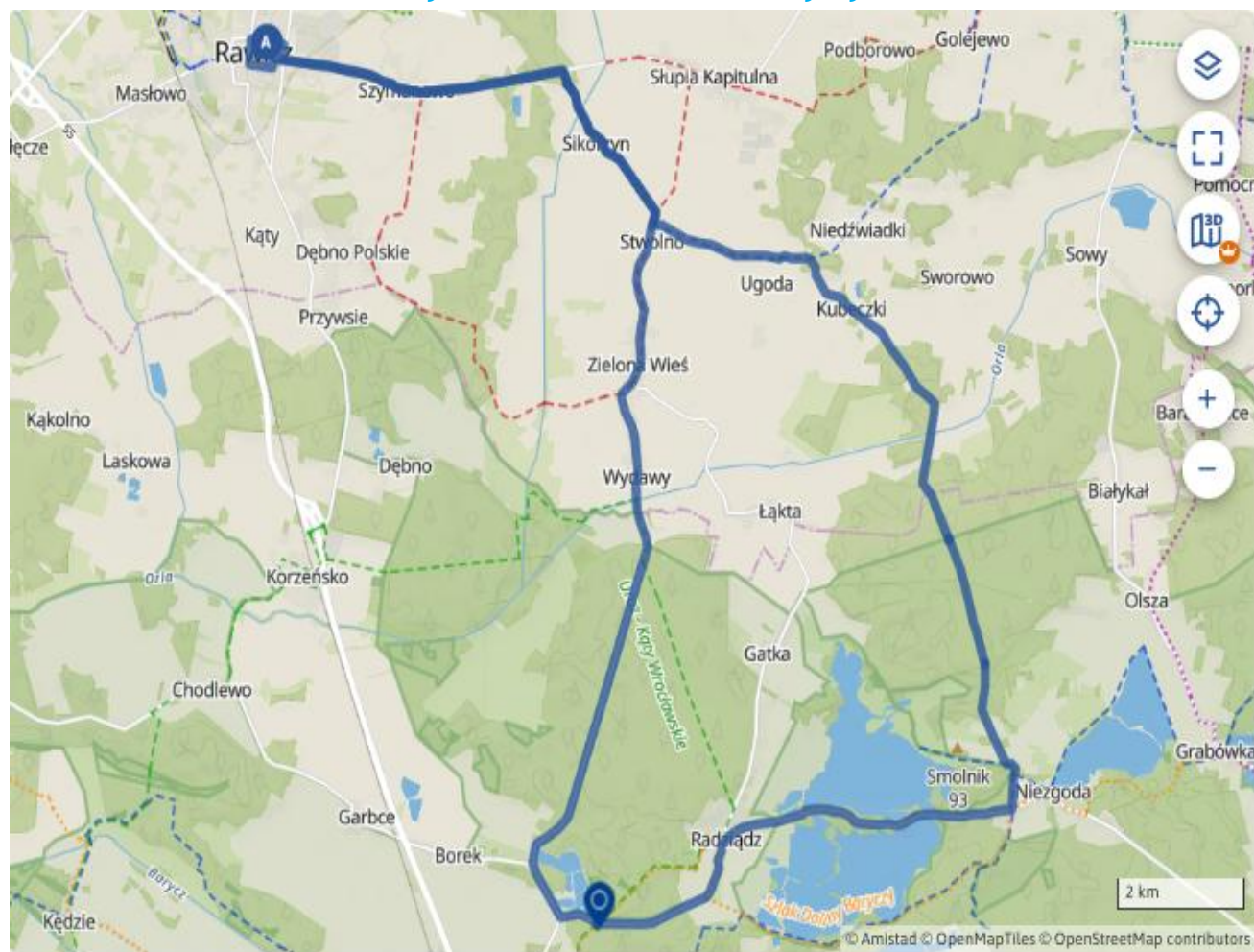
Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/rawickie-pogranicze>

Rysunek 21. Trasa Mikroregion Chazy i Stawy Milickie



Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/mikroregion-chazy-i-stawy-milickie>

Rysunek 22. Trasa Dolina Baryczy



Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/dolina-baryczy-6>

Rysunek 23. Trasa Żmigród



Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/zmigrod>

Ponadto funkcjonują następujące szlaki wyznaczone przez Gminę Rawicz:

Rawicki szlak rowerowy:

Przebieg szlaku: Rawicz Rynek - Sierakowo - Łaszczyn - Sarnówka - Sarnowa Rynek - skrzyżowanie Kowaliki - Słupia Kapitulna - Ugoda - Zielona Wieś - Stwolno - Sikorzyn - Szymanowo - Dębno Polskie - Rawicz Rynek.

Pętla Chazacka:

Szlak „Pętla Chazacka” przebiega przez tereny zamieszkałe przez ludność nazywaną hazakami. Na obszarze mikroregionu zachowała się jeszcze gwara, obyczaje, pieśni i tańce. O atrakcyjności szlaku świadczą także typy użytkowania terenu, prowadząc rowerzystę przez obszary rolnicze, obfitujące w rozległe łąki i wsie a także tereny zielone i lasy nad brzegiem rzeki Orli.

Przebieg szlaku: Rawicz Rynek - Szymanowo - skrzyżowanie Kowaliki - Wjazd na CHAZY - Sikorzyn - Zawady - Ugoda - Kubeczki - Łąka - Wydawy - Zielona Wieś - Stwolno - Sikorzyn - skrzyżowanie Kowaliki. Powrót: Szymanowo - Rawicz Rynek.

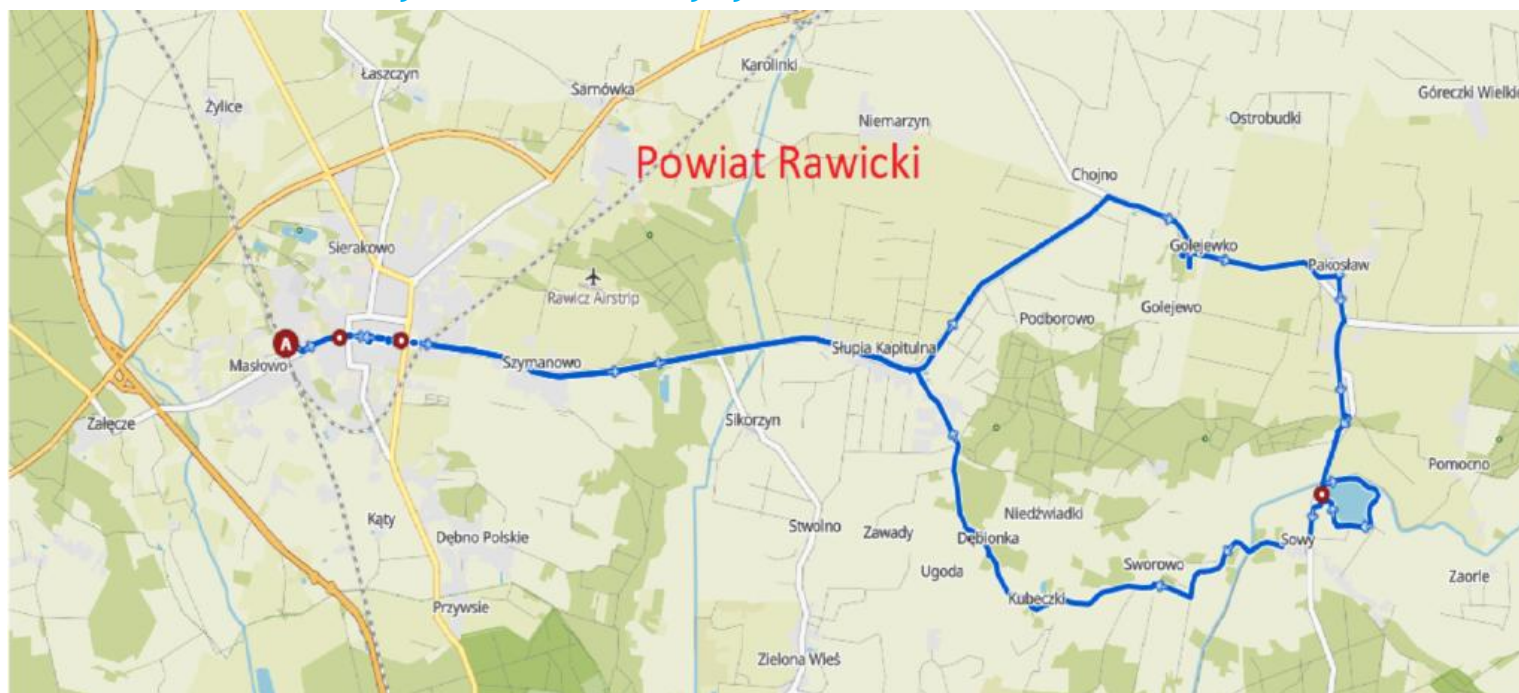
Rawicz stanowi doskonałą bazę wypadową dla turystów rowerowych zmierzających w kierunkach tras wyznaczonych i opisanych przez Powiat Rawicki:

Trasa turystyczna nad zalew w Pakosławiu

Startujemy przy dworcu kolejowym w Rawiczu. Ruszając, po przejechaniu 0,9 km widzimy zabytkowy budynek Poczty Polskiej. Po przejechaniu 1,6 km po lewej stronie znajduje się Pomnik Żołnierza Polskiego, natomiast po prawej stronie Fontanna z niedźwiedziem - nawiązuje do herbu Rawicza. Kierujemy się do zabytkowego rynku w Rawiczu wraz ze znajdującym się na nim Ratuszem. Dalej jadąc w kierunku Szymanowa, po prawej stronie 1,7 km na Placu Wolności znajduje się Kolumna Tadeusza Kościuszki, natomiast po 2,0 km mijamy Zakład Karny z murałem upamiętniającym Powstanie Wielkopolskie. Dalej jadąc prosto ścieżką rowerową 9,5 km po prawej stronie znajduje się Kościół pw. Św. Katarzyny w Słupii Kapitulnej. Ścieżką dojeżdżamy do Chojna - 13,2 km. Jadąc w kierunku Golejewka po prawej stronie mijamy: Kościół Wszystkich Świętych w Golejewku - 14,9 km, Pałac Czarneckich w Golejewku - 15,3 km oraz Stadninę Koni. Dalej jedziemy w kierunku Pakosławia, gdzie po krótkim zjeździe z trasy możemy zobaczyć Pałac w Pakosławiu - 18,0 km, Kościół św. Walentego i Macierzyństwa Bożego Maryi Dziewicy w Pakosławiu - 18,2 km. Dojeżdżając do cmentarza 18,6 km skręcamy w prawo w kierunku miejscowego zalewu. Jedziemy dalej wyznaczoną trasą i po przejechaniu 23,5 km jesteśmy nad zalewem. W drogę powrotną możemy się udać przez Sowy 24,6 km. Następnie jadąc dalej piaszczystą drogą aż do Sworowa 26,8 km, kierujemy się w boczną utwardzoną drogę do Kubeczek 28,7 km. Skręcamy w prawo w kierunku miejscowości Dębionka 30 km, skąd będziemy mieli do

pokonania kilometrowy odcinek drogi nieutwardzonej, by dojechać do Słupii Kapitulnej **33** km. Dalej ścieżką rowerową dojedziemy do Rawicza **42** km.

Rysunek 24. Trasa turystyczna nad zalew w Pakoślawiu

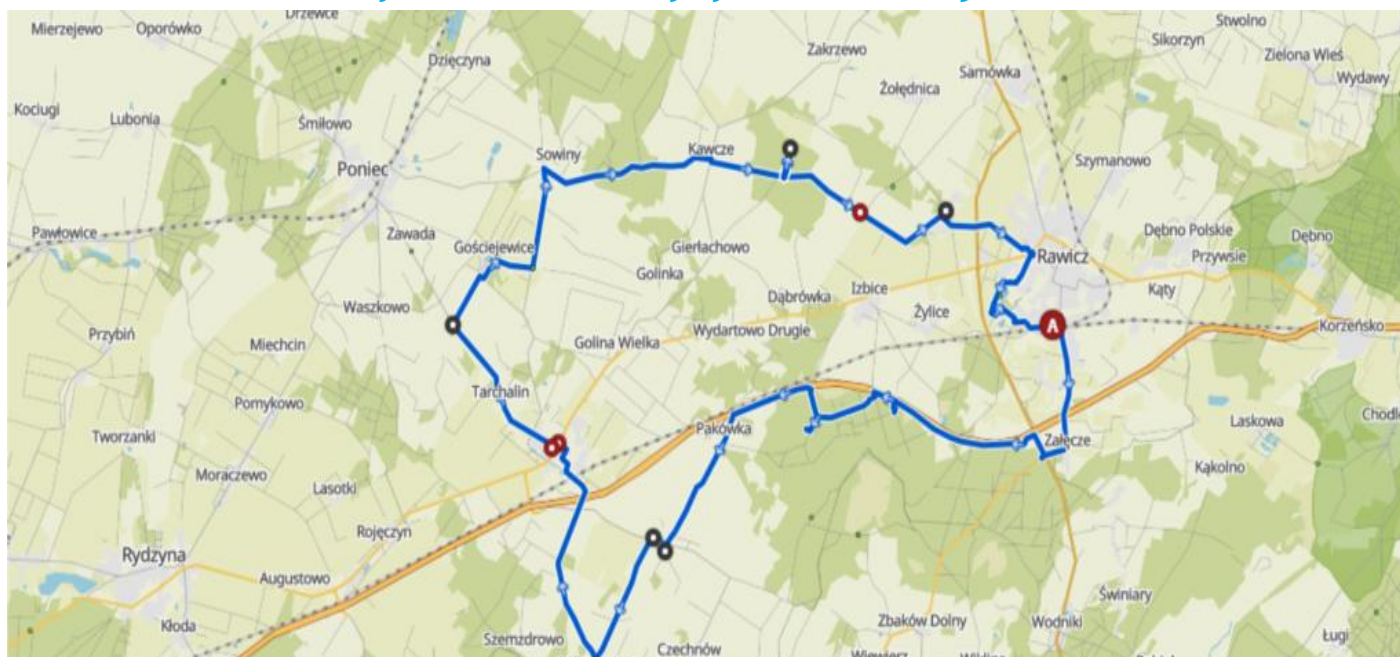


Źródło: <https://powiatrawicki.pl/dla-turysty/trasy-rowerowe/>

Trasa turystyczna Rawicz - Bojanowo

Startujemy przy dworcu kolejowym w Rawiczu. Poruszamy się w kierunku Masłowa 1 km, by stamtąd dotrzeć do Załęcza 3,4 km. Dalej jedziemy w kierunku ronda, przejeżdżamy je prosto i po przejechaniu niespełna 100 metrów skręcamy w drogę funkcyjną przy S5 4,1 km. Po dojechaniu do skrzyżowania 4,7 km skręcamy w lewo i jedziemy według strzałki. Droga głównie asfaltowa, z krótkim odcinkiem szutrowym utwardzonym przez las. Na odcinku 8,5 km możemy odbić w lewo i po przejechaniu 300 metrów dotrzeć do miejsca upamiętniającego Stefana Bobrowskiego - organizatora i przywódcę Powstania Styczniowego. Po powrocie na trasę jadąc dalej - po lewej stronie znajdziemy parking leśny 9,7 km, gdzie możemy chwilę odpocząć. Od tego odcinka wjeżdżamy w las na utwardzoną drogę szutrową. Gdy dotrzemy do skrzyżowania 11,4 km możemy odbić w lewo, gdzie po 400 metrach dojedziemy do Polskiej Góry - 107 m n.p.m. Z tego miejsca zawracamy na naszą trasę i jedziemy prosto, gdzie spotkamy trudny około 500 metrowy odcinek do przejechania. Jedziemy dalej wyznaczoną trasą w kierunku Pakówki 15,6 km, a następnie docieramy do Trzebosza 18,4 km. W Trzeboszu możemy zobaczyć Kościół pw. Matki Boskiej Częstochowskiej oraz Pałac 19,1 km. Następnie dojeżdżając do skrzyżowania skręcamy w lewo w kierunku Zaborowic 22,1 km, po drodze mając piękne widoki na okoliczne pola i lasy. Na skrzyżowaniu skręcamy w prawo i jedziemy w kierunku Bojanowa 27 km. Na tym odcinku będziemy mieli do pokonania wiadukt nad drogą krajową S5. W Bojanowie możemy odpocząć na rynku 27,7 km oraz zobaczyć: Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa 27,8 oraz wciąż czynny Browar w Bojanowie 28,1 km. W dalszą drogę poruszamy się według mapy w kierunku Tarchalina 29,7 km, skąd dalej na skrzyżowaniu skręcając w prawo minimy Kamień upamiętniający żołnierzy poległych w Bitwie pod Gościejewicami 31 km. Następnie po przejechaniu 1 km dotrzemy do Gościejewic, gdzie kierujemy się na Wydartowo Pierwsze 34,7 km. Stamtąd jedziemy do skrzyżowania w Sowinach 36,9 km i skręcając ostro w prawo dojedziemy do miejscowości Kawcze 41,4 km. Następnie jedziemy w kierunku Rawicza, jednak dojeżdżając do 43,3 km możemy skręcić w lewo, by po przejechaniu 500 metrów drogą leśną po prawej stronie zobaczyć Kaplicę Grobową Rodziny von Langendorff. Wracając na trasę jedziemy według strzałki i w miejscowości Konarzewo 46,7 km po prawej stronie możemy zobaczyć zabytkowy Pałac. Następnie jedziemy w kierunku Łaszczyna, w którym znajduje się zbudowany na wzniesieniu Kościół Rzymskokatolicki pw. Św. Marcina 49,2 km. Ponownie wracamy na trasę i ścieżką rowerową dojeżdżamy do Rawicza 52 km, gdzie kierujemy się na Poligon w Sierakowie 53,1 km (miejsce rekreacji - ścieżki pieszo-rowerowe, siłownia zewnętrzna, ścianki wspinaczkowe, plac zabaw dla małych i dużych, plac zabaw dla psów, miejsce do grillowania, latem także kąpielisko). Stamtąd jadąc według strzałki dotrzemy do punktu mety, który był również startem 55,9 km.

Rysunek 25. Trasa turystyczna Rawicz - Bojanowo

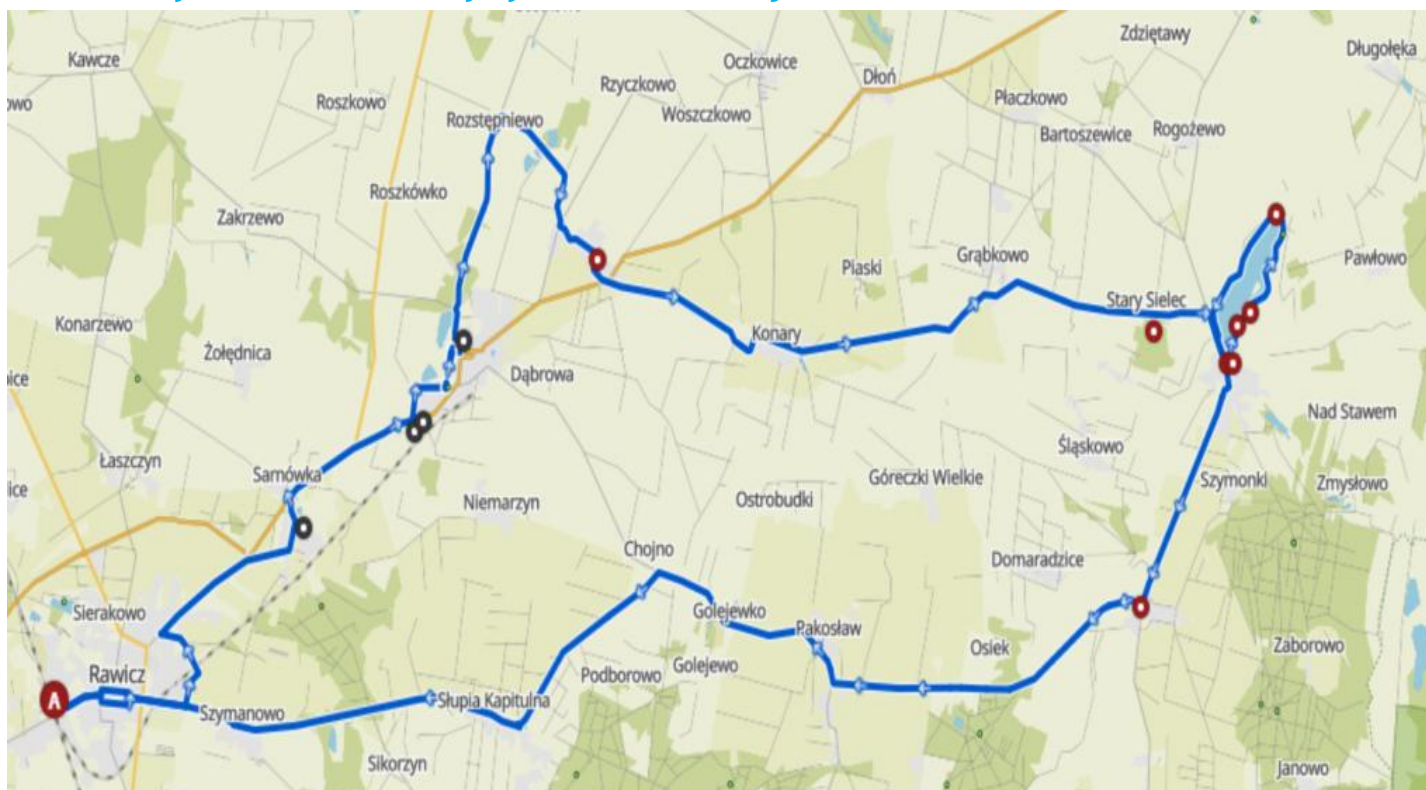


Źródło: <https://powiatrawicki.pl/dla-turysty/trasy-rowerowe/>

Trasa turystyczna Rawicz - Miejska Górka - Jutrosin - Dubin - Rawicz

Startujemy przy Dworcu Kolejowym w Rawiczu. Ruszając, po przejechaniu **0,9 km** widzimy zabytkowy budynek Poczty Polskiej. Kierujemy się do zabytkowego rynku w Rawiczu wraz ze znajdującym się na nim Ratuszem. Po przejechaniu **1,6 km** po lewej stronie znajduje się Pomnik Żołnierza Polskiego, natomiast po prawej stronie Fontanna z niedźwiedziem - nawiązuje do herbu Rawicza. Jadąc prosto po prawej stronie **1,7 km** na Placu Wolności znajduje się Kolumna Tadeusza Kościuszki, natomiast po **2,0 km** mijamy Zakład Karny z murałem upamiętniającym Powstanie Wielkopolskie. Dojeżdżamy do ronda, na którym skręcamy w lewo. Jadąc prosto ścieżką rowerową na skrzyżowaniu **4,3 km** skręcamy w prawo i kierujemy się w stronę Sarnowy **7,5 km**, gdzie możemy zobaczyć: zabytkowy rynek wraz z Ratuszem oraz Kościół pw. Św. Andrzeja Apostoła **7,8 km**. Kolejno jedziemy zgodnie ze strzałką do skrzyżowania **8,4 km** na którym skręcając w prawo jedziemy prosto do Miejskiej Górki. Przed Miejską Górką po prawej stronie widać Klasztor Zakonu Braci Mniejszych na Goruszkach **11,3 km**, kawałek dalej zabytkowy Wiatrak „Koźlak” **11,7 km**. Następnie mamy dwie opcje: jedziemy przez miasto uważając na wzmożony ruch samochodów (niezaznaczone na trasie) lub przed Cukrownią Miejska Górka skręcamy w ul. Fabryczną **12 km** i wzdłuż niej dojeżdżamy po trasie zaznaczonej na mapie do skrzyżowania **13,8 km**, na którym skręcamy w lewo. Po drodze możemy kawałek zjechać z trasy i zobaczyć Kościół Rzymskokatolicki pw. św. Mikołaja. Wracając na trasę jedziemy w kierunku Rozstępniewa **17,8 km**, a następnie na skrzyżowaniu w wiosce, skręcamy w prawo w kierunku Sobałkowa, gdzie możemy zobaczyć drewniany Kościół pw. Św. Jakuba. Następnie jedziemy wg strzałki w kierunku Konar, przecinając drogę wojewódzką nr 36 na której należy zachować szczególną ostrożność. W Konarach możemy zobaczyć Kościół pw. Św. Michała Archanioła **25 km**. Jedziemy dalej prosto w kierunku Grąbkowa **29,7 km** i Starego Sielca, gdzie można zwiedzić zabytkowy Pałac Czartoryskich **33 km**. Kiedy wrócimy na trasę jedziemy w kierunku Jutrosina, gdzie czekają na Nas takie atrakcje jak: Zbiornik Wodny Jutrosin **35,7 km**, zabytkowy Wiatrak „Koźlak” **36 km**. Można przejechać się wokół zbiornika lub wrócić na trasę i zobaczyć rynek jutrosiński **34,9 km**, na którym można odpocząć oraz Kościół pw. Św. Elżbiety **35,1 km**. Wracamy na trasę i po przejechaniu krótkiego odcinka asfaltowego wjeżdżamy na ścieżkę rowerową w kierunku Dubina, gdzie możemy zobaczyć Kościół pw. Św. Mikołaja Biskupa. Tam możemy zakończyć wyprawę lub udać się z powrotem do Rawicza na Dworzec Kolejowy **68,5 km** - wg trasy zaznaczonej na mapie.

Rysunek 26. Trasa turystyczna Rawicz - Miejska Górka - Jutrosin - Dubin - Rawicz



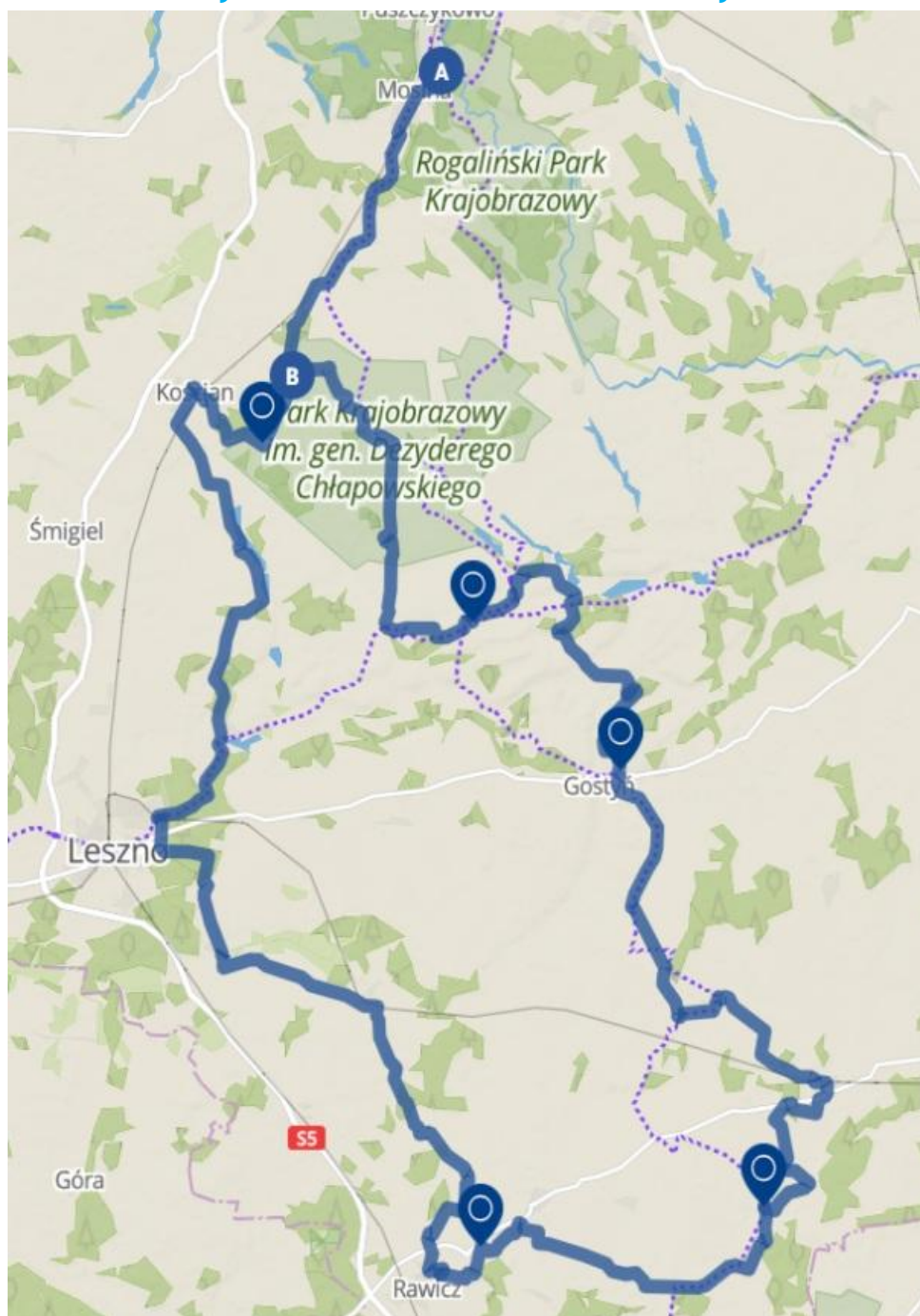
Źródło: <https://powiatrawicki.pl/dla-turysty/trasy-rowerowe/>

Warto wspomnieć, że Gmina Rawicz znajduje się na trasie **Ziemiańskiego Szlaku Rowerowego** należącego do Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych.

Przebieg:

Poznań (ul. Królowej Jadwigi) - Mosina - Czempin - Kościan - Nielegowo - Wonieść - Drzeczkowo - Osieczna - Leszno - Rydzyna - Miechcin - Poniec - Zakrzewo - (początek odcinka w gminie Rawicz) → **Żołędnica** → **Łaszczyn** → **Sierakowo Rawicz** → **Sarnówka** (koniec odcinka w gminie Rawicz) - Golejewko - Pakość - Jutrosin - Stary Kobylin - Kobylin - Pępowo - Domachowo - Ziółkowo - Gostyń - Dalabuszki - Krzywiń - Kopaszewo - Turew - Słonin - Czempin.

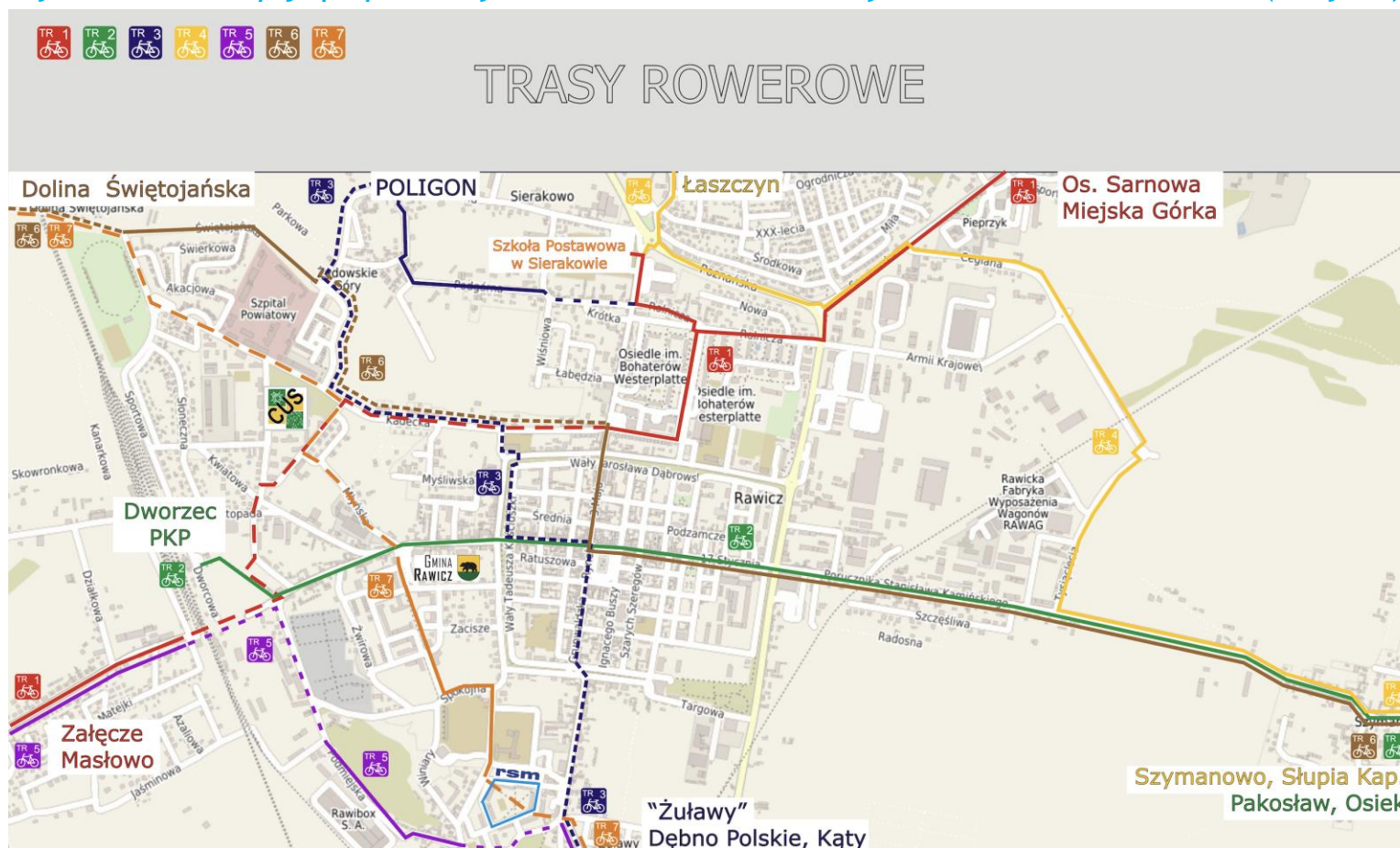
Rysunek 27. Ziemiański Szlak Rowerowy



Źródło: <https://www.traseo.pl/trasa/ziemianski-szlak-rowerowy>

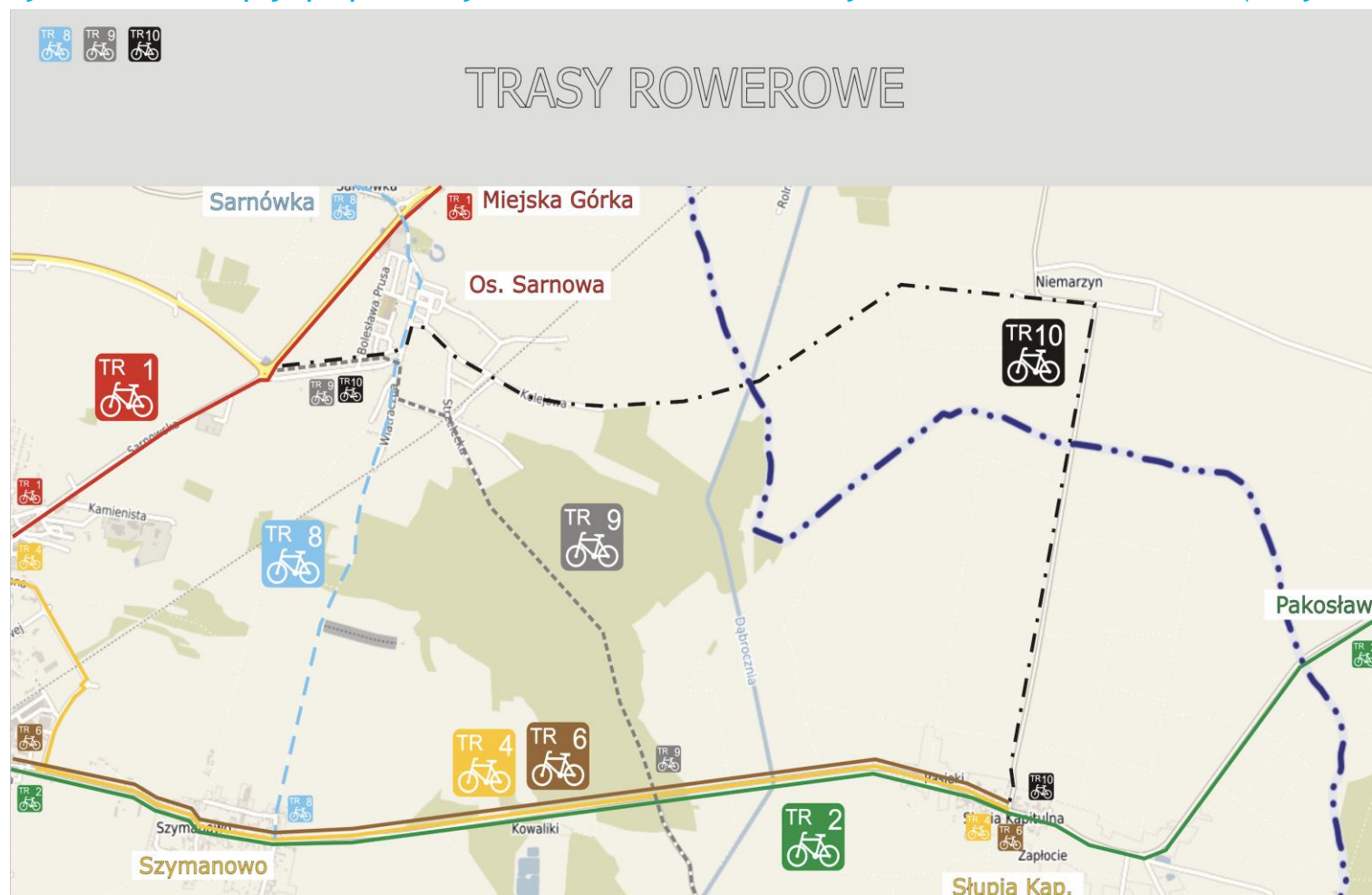
W 2019 roku w ramach opracowywanego dokumentu dotyczącego zrównoważonej mobilności, opracowano koncepcję 10 tras rowerowych na terenie Miasta Rawicza, które przedstawiono na Rysunkach 28 i 29.

Rysunek 28. Koncepcja proponowanych w 2019 roku tras rowerowych na terenie Miasta Rawicza (trasy 1-7)



Źródło: Dane Urzędu Miejskiego Gminy Rawicz, 2025

Rysunek 29. Koncepcja proponowanych w 2019 roku tras rowerowych na terenie Miasta Rawicza (trasy 8-10)



Źródło: Dane Urzędu Miejskiego Gminy Rawicz, 2025

Wnioski:

Infrastruktura pieszo-rowerowa w Gminie Rawicz rozwija się w sposób systematyczny, jednak nadal cechuje ją niespójność przestrzenna i funkcjonalna. W zakresie ruchu pieszego niezbędne jest dokończenie chodników w sołectwach oraz wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo. Infrastruktura rowerowa wymaga zintegrowania - zarówno w skali lokalnej (trasy między osiedlami i miejscowościami), jak i regionalnej (połączenia z gminami ościennymi i trasami wojewódzkimi). Konieczne jest również uzupełnienie infrastruktury towarzyszącej, stworzenie zintegrowanych węzłów B&R i poprawa dostępności dla wszystkich grup mieszkańców. Rawicz jako gmina miejsko-wiejska o wysokim potencjale aktywnej mobilności, może w kolejnych latach stać się wzorem dla innych JST w zakresie zrównoważonego planowania infrastruktury pieszo-rowerowej - o ile działania będą prowadzone w sposób konsekwentny, kompleksowy i partycypacyjny.

2.6. Polityka parkingowa

Stan obecny:

Polityka parkingowa Gminy Rawicz stoi przed wyzwaniem godzenia rosnących potrzeb kierowców z utrzymaniem ładu przestrzennego i przyjaznej przestrzeni publicznej. W centralnej strefie miasta (obszar starego miasta) funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania, obejmująca ok. 7 ulic i około 375 wyznaczonych miejsc postojowych. Strefa ta, zróżnicowana na podstrefy o odmiennych stawkach, została wprowadzona w celu zwiększenia rotacji pojazdów i dostępności miejsc dla odwiedzających centrum. Mimo to zapotrzebowanie na parkowanie w śródmieściu pozostaje wysokie, co przy wciąż rosnącej liczbie pojazdów (w powiecie rawickim ~784 samochody/1000 mieszkańców) powoduje okresowe przepełnienie istniejących parkingów. W efekcie dochodziło do nieuporządkowanego parkowania na ulicach dojazdowych, a nawet chodnikach, utrudniającego ruch pieszego i obniżającego estetykę przestrzeni.

Obecnie centrum Rawicza cechuje się uspokojonym ruchem oraz częściowo uporządkowanym parkowaniem. Na rawickim Rynku wprowadzono strefę ograniczonej prędkości (tempo 20) i wyznaczono miejsca postojowe przy pomocy elementów małej architektury (np. donice). Działania te poprawiły estetykę i bezpieczeństwo - ograniczono tranzyt przez Rynek, jednocześnie umożliwiając kontrolowany postój w wyznaczonych strefach. W rejonie dworca kolejowego dotychczas brakowało zorganizowanej infrastruktury parkingowej - wielu kierowców zostawiało auta wzdłuż ul. Dworcowej, co powodowało zatory i kolizje z ruchem pieszym. W 2025 roku gmina udostępniła jednak nowy parking przy dworcu o pojemności ok. 50 miejsc, utwardzony kruszywem jako rozwiązanie tymczasowe. Powstanie tego parkingu poprawiło sytuację osób przesiadających się na pociąg, choć jest to etap wstępny przed docelową realizacją infrastruktury Park&Ride. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej planowane są kolejne miejsca postojowe -

gmina czyni starania o pozyskanie terenów pod większy parking po północnej stronie dworca, co znacząco zwiększyłoby ofertę parkingową dla podróżnych.

Na osiedlach mieszkaniowych Rawicza również występują deficyty miejsc parkingowych. Starsze części zabudowy wielorodzinnej projektowano w czasach niższej motoryzacji, stąd obecnie parkingi osiedlowe często nie mieszczą wszystkich pojazdów mieszkańców. Skutkuje to parkowaniem na trawnikach, chodnikach i wzdłuż wąskich ulic osiedlowych, co obniża jakość życia (ogranicza przestrzeń pieszą, powoduje degradację zieleni) oraz rodzi konflikty pomiędzy użytkownikami przestrzeni. Gmina Rawicz rozpoznała ten problem i w ostatnich latach rozpoczęła porządkowanie parkowania na osiedlach poprzez wyznaczanie nowych zatok i budowę dedykowanych parkingów przyulicznych. Przykładem są inwestycje przy ulicach takich jak Aleja Spacerowa czy ul. Spokojna, gdzie wcześniej panował nieład przestrzenny - obecnie powstają tam utwardzone miejsca postojowe dla mieszkańców. Również przy obiektach użyteczności publicznej zauważano niedostatek parkingu: np. nowa Multibiblioteka o dużej liczbie odwiedzających początkowo dysponowała tylko nieformalnym placem do parkowania. W 2024 r. ruszyła budowa profesjonalnego parkingu przy tej placówce, wyposażonego w oświetlenie, chodniki oraz nawierzchnię z płyt ażurowych zapewniających naturalną retencję wód. Projekt ten przewiduje także nasadzenia drzew i zieleni wokół miejsc postojowych, co wpisuje się w szerszy trend adaptacji przestrzeni parkingowych do zmian klimatu (ograniczanie efektu „betonozy” i wysp ciepła).

Ogółem, stan obecny polityki parkingowej Rawicza charakteryzuje się podejmowaniem pierwszych kroków ku zrównoważonemu zarządzaniu parkowaniem. Funkcjonuje podstawowy system opłat w centrum, powstają nowe miejsca na obrzeżach i osiedlach, a przy tym rośnie świadomość potrzeby łączenia kwestii parkingowych z poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz estetyki miasta. Mimo to nadal widoczne są problemy: centralna strefa miasta bywa zatłoczona, a parkowanie poza wyznaczonymi miejscami (np. na chodnikach) nie zostało całkowicie wyeliminowane. W rejonach dworcowych oraz osiedlowych infrastruktura jest dopiero w fazie rozwoju.

Wyzwania

Główne wyzwania w zakresie parkowania w Rawiczu wynikają z dynamicznego wzrostu liczby pojazdów i ograniczonych zasobów przestrzeni miejskiej. Prognozy demograficzne i społeczne wskazują na utrzymujący się wysoki wskaźnik motoryzacji, co oznacza dalszą presję na dostępność miejsc postojowych. Jednocześnie układ urbanistyczny średniej wielkości miasta o historycznej zabudowie - takiego jak Rawicz - narzuca fizyczne ograniczenia w rozbudowie parkingów w ścisłym centrum. Wąskie uliczki, zabytkowy układ urbanistyczny plant otaczających starówkę oraz konieczność ochrony estetyki przestrzeni publicznej sprawiają, że nie da się zaspokoić pełnego popytu na parkowanie jedynie poprzez budowę nowych miejsc w centrum. Wyzwanie stanowi więc znalezienie balansu między

potrzebami kierowców (mieszkańców i przyjezdnych) a priorytetem ochrony funkcji reprezentacyjnych i spacerowych śródmieścia.

Istotnym zagadnieniem jest zarządzanie parkowaniem w strefie centralnej. Konieczne jest zapewnienie rotacji na miejscach postojowych tak, by klienci lokalnych sklepów, turyści i osoby załatwiające sprawy urzędowe miały szansę znaleźć wolne miejsce, a jednocześnie by ograniczyć długotrwałe zajmowanie najbardziej atrakcyjnych miejsc przez pojazdy pracowników czy mieszkańców, którzy mogliby parkować nieco dalej. To rodzi wyzwanie akceptacji społecznej dla polityki restrykcyjnej (opłaty, ograniczenia czasowe, kontrole) - część użytkowników może postrzegać je jako utrudnienie. Edukacja i konsekwentna egzekucja przepisów są zatem niezbędne, by polityka parkingowa była skuteczna.

Drugim wyzwaniem jest obsługa parkingowa w rejonie dworca kolejowego oraz w systemie transportu „Parkuj i Jedź”. Rawicz, będąc ważnym węzłem kolejowym regionu (dogodne połączenia m.in. z Wrocławiem i Poznaniem), przyciąga wielu dojeżdżających spoza miasta, którzy chcą zostawić samochód i przesiąść się na pociąg. Brak wystarczającej infrastruktury Park&Ride skutkuje obecnie chaotycznym parkowaniem na okolicznych ulicach i może zniechęcać do wyboru kolei jako alternatywy transportowej. Wyzwanie stanowi zatem rozbudowa pojemnych parkingów przydworcowych tak, aby przejąć ruch samochodowy od mieszkańców Rawicza i okolic kierujących się na stację. Należy przy tym uwzględnić potrzeby różnych grup: zarówno codziennych dojeżdżających (praca, szkoła), jak i okazjonalnych podróżnych czy turystów.

Trzecia grupa wyzwań dotyczy parkowania na osiedlach i przy obiektach użyteczności publicznej. Z jednej strony mieszkańcy oczekują zwiększenia liczby miejsc blisko domów, z drugiej - nadmierna liczba samochodów w przestrzeniach osiedlowych wpływa negatywnie na ład funkcjonalny i estetykę (zajęte chodniki, zniszczona zieleń, zastawione dojazdy dla służb). Wyzwanie to wymaga działań inwestycyjnych (tworzenie nowych miejsc) połączonych z reorganizacją istniejącej przestrzeni (np. zmiana organizacji ruchu, wprowadzenie zakazów parkowania w niebezpiecznych miejscach) i często ze zmianą przyzwyczajeń mieszkańców. Podobnie, przy instytucjach publicznych (urzędach, szkołach, obiektach kultury, placówkach zdrowia) należy pogodzić zapewnienie dostępu zmotoryzowanego z zachowaniem walorów otoczenia i dostępności dla pieszych/rowerzystów. Przykładowo, nowoczesne obiekty jak Multibiblioteka czy szpital wymagają odpowiedniej liczby miejsc dla użytkowników, ale równocześnie nie powinny stawać się generatorami nadmiernego ruchu samochodowego w okolicy.

Kolejnym wyzwaniem o charakterze przekrojowym jest integracja polityki parkingowej z innymi formami mobilności oraz kwestiami środowiskowymi. Konieczne jest uwzględnienie potrzeb ruchu pieszego i rowerowego - źle zaparkowane pojazdy często utrudniają poruszanie się pieszym (zwłaszcza osobom o ograniczonej mobilności, seniorom, rodzicom z wózkami) oraz ograniczają widoczność na przejściach dla pieszych, wpływając na bezpieczeństwo. Również rowerzyści potrzebują infrastruktury parkingowej (stojaki, wiaty

Bike&Ride) oraz wolnych od aut ciągów rowerowych. Polityka parkingowa musi więc wspierać zrównoważoną mobilność: zachęcać do przesiadki na rower lub dojścia pieszo tam, gdzie to możliwe, poprzez odpowiednie kształtowanie przestrzeni (np. zakaz parkowania na chodniku pozostawiający pełną szerokość dla pieszych, wydzielone pasy ruchu). Jednocześnie, adaptacja do zmian klimatycznych wymaga, by nowe parkingi projektowano z uwzględnieniem zieleni i nawierzchni przepuszczalnych - co jest wyzwaniem finansowym i technicznym, ale koniecznym dla zrównoważonego rozwoju.

Wreszcie, Rawicz jako średniej wielkości miasto o funkcji regionalnej stoi przed wyzwaniem koordynacji polityki parkingowej w szerszym kontekście. Wielu użytkowników infrastruktury parkingowej to mieszkańcy okolicznych gmin wiejskich, dla których Rawicz stanowi centrum usługowe. Polityka parkingowa nie może pomijać ich potrzeb, jednocześnie jednak gmina Rawicz musi zapobiegać negatywnym skutkom napływu aut spoza miasta (korki, zajmowanie przestrzeni kosztem mieszkańców). Wyzwanie to sugeruje potrzebę współpracy z gminami ościennymi (np. w zakresie lokalizacji parkingów typu Park&Ride na wlotach do miasta czy przy przystankach kolejowych w regionie) oraz z zarządcami dróg ponadlokalnych (drogi powiatowe, wojewódzkie przebiegające przez miasto, a także droga ekspresowa S5).

Działania

Obecna polityka parkingowa Rawicza obejmuje szereg działań mających na celu zarówno zwiększenie podaży miejsc postojowych tam, gdzie to konieczne, jak i lepsze zarządzanie istniejącymi zasobami. Działania te prowadzone są spójnie z celami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz innych dokumentów strategicznych gminy, kładąc nacisk na intermodalność, poprawę jakości życia i ochronę środowiska. Poniżej przedstawiono główne kierunki interwencji realizowane lub planowane przez gminę w obszarze parkowania:

- **Zarządzanie parkowaniem w centrum miasta:** kontynuowane jest doskonalenie Strefy Płatnego Parkowania. Po wprowadzeniu podstref i zróżnicowania opłat, gmina monitoruje obłożenie miejsc i w razie potrzeby modyfikuje politykę taryfową (np. indeksacja stawek, wydłużenie godzin obowiązywania opłat) celem utrzymania wysokiej rotacji pojazdów. Jednocześnie poprawiana jest infrastruktura - zainstalowano nowoczesne parkomaty (także z opcją płatności mobilnych) oraz wyznaczono czytelne oznakowanie miejsc. Samorząd prowadzi też egzekwowanie przepisów: służby parkingowe regularnie kontrolują opłaty i reagują na wykroczenia (parkowanie w niedozwolonych miejscach, przekroczenie czasu postoju). Działania te mają na celu zapewnienie, że w ścisłym centrum zawsze dostępna będzie pewna pula wolnych miejsc dla przyjezdnych, co zwiększa dostępność usług i sklepów, a jednocześnie ogranicza zjawisko „polowania na miejsce”, które generuje zbędny ruch.
- **Rozwój infrastruktury Park&Ride i Bike&Ride:** wychodząc naprzeciw potrzebom osób dojeżdżających, gmina inwestuje w system „Parkuj i Jedź”. W ramach projektów

niskoemisyjnego transportu powstały pierwsze parkingi P&R oraz punkty B&R - przy głównym dworcu kolejowym oraz wybranych węzłach przesiadkowych tworzona jest infrastruktura pozwalająca wygodnie zostawić samochód lub rower i kontynuować podróż publicznym środkiem transportu. Nowy parking przy dworcu (południowa strona) jest załącznikiem takiego systemu. Gmina planuje jego rozbudowę oraz budowę kolejnego dużego parkingu po północnej stronie torów, co znacząco zwiększy pojemność P&R. Równolegle rozwijane są parkingi Bike&Ride - ustawiono nowe stojaki i wiaty rowerowe przy stacji oraz przystankach autobusowych, ułatwiając łączenie dojazdu rowerem z podróżą pociągiem. Co więcej, Rawicz uczestniczy w programach rozwoju ruchu rowerowego (np. Rawicki Rower Powiatowy z 4 stacjami wypożyczalni), które uzupełniają ofertę mobilności miejskiej. Docelowo parkingi P&R i B&R mają stworzyć sieć umożliwiającą mieszkańcom okolicznych miejscowości rezygnację z wjazdu autem do centrum - pozostawienie go na obrzeżach i skorzystanie z kolei lub komunikacji zbiorowej. Nowo utworzony parking przy dworcu kolejowym Rawicz jako element systemu Park&Ride, ułatwia przesiadkę na pociąg dla dojeżdżających spoza miasta.

- **Poprawa warunków parkowania na osiedlach:** zgodnie ze Strategią Rozwoju Gminy, Rawicz realizuje program budowy nowych miejsc postojowych na terenach mieszkaniowych. Działania te mają charakter wieloletni - do 2027 roku planowane jest utworzenie co najmniej 6 nowych parkingów osiedlowych, co przełoży się na ok. 300 dodatkowych miejsc dla samochodów mieszkańców. Inwestycje te prowadzone są m.in. na wspomnianych wcześniej ulicach: Spacerowej, Spokojnej, Kamienistej, Czeladniczej, Promenadzie czy Świętojańskiej, czyli w lokalizacjach zidentyfikowanych jako szczególnie problematyczne pod względem deficytu parkingowego. Realizacja nowych parkingów odbywa się z poszanowaniem istniejącej zieleni - tam, gdzie to możliwe, projekt zakłada zachowanie drzew lub kompensacyjne nasadzenia. Standardem staje się też stosowanie nawierzchni ekologicznych (ażurowe płyty, kostka chłonna) na miejscach postojowych, co poprawia wchłanianie wody opadowej i zmniejsza nagrzewanie podłoża. Ponadto, równolegle z budową parkingów, gmina prowadzi działania porządkujące: wprowadza zakazy parkowania na chodnikach tam, gdzie powstała alternatywa w postaci zatok, maluje linie wyznaczające legalne miejsca postoju oraz montuje fizyczne bariery (słupki, gazony) zapobiegające wjazdowi aut na tereny zielone. Dzięki temu osiedla stają się bardziej uporządkowane, bezpieczniejsze dla pieszych, a konflikt między potrzebą parkowania a zachowaniem estetyki jest stopniowo łagodzony.
- **Priorytet dla użytkowników niechronionych i estetyka przestrzeni:** w realizowanych działaniach kładzie się nacisk, by polityka parkingowa nie odbywała się kosztem innych form mobilności. Przykładowo, przy przebudowach ulic dba się o zachowanie ciągłości i szerokości chodników - nawet kosztem likwidacji niektórych miejsc postojowych, jeśli

są one sprzeczne z przepisami (np. zostawiają mniej niż 1,5 m przejścia) lub zagrażają bezpieczeństwu. W centrum Rawicza wprowadzono tzw. strefy zamieszkania, gdzie pieszy ma pierwszeństwo, a parkowanie możliwe jest tylko w wyznaczonych miejscach - co poprawia komfort pieszych i wygląd ulic. Gmina integruje również politykę parkingową z działaniami proekologicznymi: nowe parkingi są oświetlane energooszczędnie, wyposażane w zieleni izolacyjną, a w planach jest instalacja punktów ładowania pojazdów elektrycznych na wybranych parkingach (co odpowiada trendom ograniczania emisji spalin). W ten sposób działania w obszarze parkowania wspierają cele ochrony środowiska (m.in. redukcję niskiej emisji i hałasu) oraz poprawiają estetykę miejską.

- **Wykorzystanie narzędzi ITS:** Gmina Rawicz przygotowuje się do wdrażania inteligentnych systemów transportowych w zarządzaniu parkowaniem. Planowane jest wyposażenie kluczowych parkingów (np. w centrum czy przy dworcu) w czujniki wykrywające zajętość miejsc, co umożliwi kierowcom szybsze znalezienie wolnej przestrzeni oraz ograniczy ruch krążący. Zgromadzone dane o obłożeniu mają być wykorzystywane do analiz i prognoz - tak, by dostosować politykę (np. rozważyć rozszerzenie strefy płatnego parkowania na ulice obecnie przeciążone lub zmienić poziom opłat). Rozważane jest także wdrożenie aplikacji mobilnej lub tablic elektronicznych informujących w czasie rzeczywistym o liczbie wolnych miejsc na największych parkingach. Działania te, choć dopiero we wstępnej fazie, pokazują dążenie Rawicza do nowoczesnego, inteligentnego zarządzania popytem na parkowanie, co jest szczególnie istotne w kontekście ograniczonych zasobów miasta.

Rekomendacje

Analiza sytuacji i realizowanych działań wskazuje na konieczność kontynuacji oraz wzmocnienia obecnej polityki parkingowej w duchu zrównoważonej mobilności. Rekomenduje się w szczególności:

- **Zarządzanie popytem na parkowanie:** dalsze dostosowywanie podaży miejsc do realnych potrzeb poprzez politykę cenową i ograniczenia. W praktyce oznacza to utrzymanie i aktualizację stref płatnego parkowania - stawki powinny być na tyle wysokie, by zniechęcać do długotrwałego postoju w centrum (np. pracowników mogących korzystać z alternatyw), ale jednocześnie akceptowalne dla krótkich wizyt. Warto rozważyć wprowadzenie limitów czasowych postoju na najbardziej obleganych obszarach (np. maksymalnie 2-3 godziny) lub systemu resident only w porach nocnych na osiedlach, aby zapewnić miejscowym lokatorom możliwość zaparkowania. Zarządzanie popytem to także skuteczna egzekucja - rekomenduje się zwiększenie częstotliwości kontroli i konsekwentne nakładanie opłat dodatkowych na nieprzestrzegających zasad (co już przynosi efekty finansowe i dyscyplinujące, o czym świadczy dochód ~719 tys. zł z opłat parkingowych w 2023 r.).

- **Rozbudowa systemu Park&Ride i Bike&Ride:** kontynuacja rozpoczętych działań w tym zakresie powinna być priorytetem. Rekomenduje się jak najszybsze przygotowanie docelowego, utwardzonego parkingu P&R przy dworcu kolejowym, z prawdziwego zdarzenia - najlepiej na obu stronach stacji, z kilkuset miejscami łącznie, aby przejąć znaczną część ruchu dojeżdżającego spoza miasta. Parking ten powinien być dobrze skomunikowany z peronami (np. dodatkowe dojście lub kładka, jeśli to konieczne) oraz objęty monitoringiem i oświetleniem dla bezpieczeństwa. Wraz z nim należy rozwijać infrastrukturę Bike&Ride: zwiększyć liczbę stojaków rowerowych, rozważyć budowę zamykanych boksów rowerowych lub parkingu typu Park&Lock dla rowerów elektrycznych. Integracja z komunikacją publiczną (np. wspólne bilety parking + kolej) również może zachęcić do korzystania z P&R. Te działania wzmocnią funkcję Rawicza jako węzła przesiadkowego i odciążą centrum od napływu aut.
- **Ograniczanie parkowania na chodnikach i w strefach niedozwolonych:** rekomenduje się kontynuację działań porządkowych, a w razie potrzeby zaostrezenie przepisów lokalnych, aby przywracać przestrzeń pieszym. Każda modernizacja uliczna powinna przewidywać minimalizowanie parkowania kosztem chodnika - poprzez infrastrukturę fizyczną (słupki, zieleń) uniemożliwiającą nielegalne zatrzymywanie się. Na istniejących ulicach, tam gdzie chodniki są zastawiane, warto rozważyć wyznaczenie legalnych miejsc kosztem części jezdni (jeśli szerokość pozwala) lub wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, co umożliwi wydzielenie zatok parkingowych zamiast parkowania częściowo na trotuarze. Szczególną uwagę należy zwrócić na okolice szkół, przedszkoli i przejść dla pieszych - tam parkowanie powinno być ściśle reglamentowane ze względów bezpieczeństwa. Polityka „zero tolerancji” dla łamania zakazu parkowania na chodniku poprawi warunki poruszania się pieszo i estetykę miasta.
- **Wdrażanie narzędzi ITS i cyfrowego monitoringu:** w miarę dostępności środków zaleca się wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania parkingami. Czujniki zajętości, aplikacje informujące kierowców o dostępności miejsc w czasie rzeczywistym, czy tablice prowadzące do wolnych parkingów znacząco poprawią efektywność wykorzystania istniejącej infrastruktury. Dzięki temu ograniczony zostanie tzw. ruch poszukujący (kierowcy krążący w poszukiwaniu miejsca), co zmniejszy emisję spalin i zatłoczenie w centrum. Zebrane dane pozwolą także lepiej planować kolejne inwestycje - np. identyfikować obszary wymagające zwiększenia oferty lub zmiany organizacji ruchu. Rekomenduje się rozpoczęcie od pilotażowego wdrożenia systemu ITS na kluczowym parkingu (np. przy Rynku lub dworcu) i stopniowe rozszerzanie go na kolejne lokalizacje w mieście.
- **Kontynuacja integracji polityki parkingowej z zagospodarowaniem przestrzennym i ekologią:** wszystkie przyszłe projekty parkingowe powinny być wpisane w kontekst

urbanistyczny i środowiskowy Rawicza. Rekomenduje się uwzględnianie w planach miejscowych zapisów o wymaganej liczbie miejsc postojowych przy nowych inwestycjach, ale także o zapewnieniu terenów zielonych i retencji wód opadowych na parkingach. W centrum miasta zamiast budowy nowych wielkich parkingów naziemnych preferowane powinno być np. parkowanie podziemne lub na obrzeżach - tak, aby cenne przestrzenie powierzchniowe przeznaczać na funkcje społeczne, kulturalne, deptaki. W istniejących już obiektach parkingowych zaleca się wprowadzać zieleń (nasadzenia drzew dających cień nad miejscami, zielone ekrany izolujące parkingi od zabudowy mieszkalnej). Takie podejście poprawi mikroklimat miejski i sprawi, że nawet rosnąca liczba pojazdów będzie mniej uciążliwa dla otoczenia.

Podsumowując, polityka parkingowa Rawicza powinna ewoluować w kierunku modelu zrównoważonego zarządzania przestrzenią parkingową, gdzie priorytetem jest jakość życia mieszkańców, klimat inwestycyjny w centrum miasta oraz ochrona środowiska, a nie wyłącznie maksymalizacja liczby miejsc dla samochodów. Gmina jako organ zarządzający przestrzenią publiczną dysponuje szeregiem narzędzi - od regulacji prawnych, przez inwestycje infrastrukturalne, po kampanie informacyjne - które należy stosować komplementarnie. Rekomendowane podejście zakłada, że parkowanie to przywilej, a nie niezbywalne prawo - szczególnie w cennych obszarach śródmiejskich - i w związku z tym musi podlegać zasadom zapewniającym ład funkcjonalny. Realizacja wskazanych działań i zaleceń przyczyni się do uczynienia Rawicza miastem bardziej przyjaznym i bezpiecznym, bez utraty jego roli usługowego i komunikacyjnego centrum subregionu. Wszystko to współgra z celami PZMM, Strategii Rozwoju Gminy oraz innych dokumentów planistycznych, wskazujących na potrzebę zrównoważonego kształtowania mobilności miejskiej, w tym właściwego gospodarowania przestrzenią parkingową.

2.7. Ruch pieszny

Stan obecny:

Ruch pieszny w Rawiczu koncentruje się przede wszystkim w obszarach śródmiejskich miasta Rawicz oraz w centrach poszczególnych wsi gminy. Historyczny układ urbanistyczny Rawicza sprzyja przemieszczaniu się pieszo - zwartą zabudowę śródmieścia otaczają ulice (Wały) z ciągami chodników, a promieniście rozchodzące się ulice łączą rynek z dalszymi osiedlami. Łączna długość chodników na terenie miasta systematycznie rośnie dzięki kolejnym inwestycjom modernizacyjnym. Według Strategii Rozwoju Gminy 2021-2027 do 2027 roku zaplanowano budowę co najmniej 5 km nowych chodników, zarówno w Rawiczu, jak i na terenach wiejskich gminy. Już w latach 2021-2023 zrealizowano szereg zadań poprawiających infrastrukturę dla pieszych: przebudowano zniszczone chodniki w centrum (np. przy ul. Wały Jarosława Dąbrowskiego, Wały Powstańców Wlkp. i Wały Poniatowskiego), tworząc równą nawierzchnię z kostki betonowej. We wsiach realizowane były nowe odcinki

chodników m.in. w miejscowościach Ugoda, Zielona Wieś, Mastowo, Izbice i Dębno Polskie, zwiększając bezpieczeństwo mieszkańców poruszających się wzdłuż dróg gminnych. Standardem przy nowych chodnikach jest dostosowanie ich do potrzeb osób o ograniczonej mobilności - na przejściach dla pieszych obniżane są krawężniki, montuje się płytki ostrzegawcze (faktura dla niewidomych), a przy inwestycjach drogowych dba się o zachowanie odpowiedniej szerokości przejść. Gmina wymienia też sukcesywnie oświetlenie uliczne na nowoczesne LED, co poprawia widoczność po zmroku na chodnikach i przejściach. W 2023 r. doświetlono m.in. nowe przejścia dla pieszych i ciągi pieszo-rowerowe budowane w Sierakowie. W gminie Rawicz obowiązują ogólne zasady pierwszeństwa pieszych na przejściach wynikające z Kodeksu drogowego - w ostatnim czasie kładzie się nacisk na ich przestrzeganie i kulturę kierowców wobec pieszych. W centrum miasta jest deptak dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym. Ruch w ścisłym centrum jest uspokojony - dzięki ograniczeniom prędkości do 30 km/h (Strefa Tempa 30). Na Rynku wprowadzono również Strefę zamieszkania. Na wybranych ulicach zastosowano rozwiązania infrastrukturalne (np. wyniesione tarcze skrzyżowań i przejść). Ruch pieszy odgrywa ważną rolę w codziennej mobilności mieszkańców: wiele instytucji (urzędy, szkoły, przychodnie) znajduje się w zasięgu krótkiego spaceru dla znaczącej liczby osób. Zgodnie z Raportem o stanie Gminy Rawicz za 2023 r., zrealizowano działania likwidujące bariery architektoniczne dla pieszych - m.in. przebudowano kilkanaście przejść przez jezdnie obniżając krawężniki i montując podjazdy. Ponadto prowadzone są okresowe przeglądy stanu chodników i przejść, a zarządcy dróg (gmina, powiat) naprawiają ubytki, aby zapewnić bezpieczne warunki poruszania się pieszych.

Wyzwania:

Pomimo postępów, w obszarze ruchu pieszego występują istotne wyzwania wymagające rozwiązania. Po pierwsze, nadal niekompletna sieć chodników - zwłaszcza na terenach wiejskich i peryferyjnych osiedlach - powoduje, że piesi zmuszeni są poruszać się poboczami dróg lub jezdnią. Dotyczy to np. odcinków dróg łączących wsie z przystankami komunikacji czy ważnymi punktami usługowymi. Braki infrastruktury pieszej występują też miejscami w samym mieście, np. na niektórych bocznych ulicach osiedlowych brakuje chodników po obu stronach jezdni. Po drugie, bariery dla osób z niepełnosprawnościami nie zostały jeszcze w pełni wyeliminowane - starsze odcinki chodników mają zbyt wąskie przejścia, nierówności lub wysokie krawężniki, co utrudnia poruszanie się osobom na wózkach, seniorom czy rodzicom z wózkami dziecięcymi. Wyzwaniem pozostaje dostosowanie całej infrastruktury pieszej do standardów projektowania uniwersalnego. Kolejnym problemem jest bezpieczeństwo pieszych. Analiza zdarzeń drogowych wskazuje, że dochodzi jeszcze do wypadków z udziałem pieszych, szczególnie na drogach o dużym natężeniu ruchu (drogi powiatowe i krajowe przecinające miasto i wsie). Istotny odsetek kierowców przekracza prędkość w terenie zabudowanym, stwarzając zagrożenie na przejściach. Statystyki 2023

wskazują 34 wypadki drogowe ogółem na terenie gminy, z czego część to potrącenia pieszych. Wyzwaniem jest zmiana tego stanu poprzez infrastrukturę wymuszającą bezpieczną jazdę i edukację. W centrum Rawicza pojawia się też konflikt piesi-samochody wynikający z parkowania na chodnikach - wąskie chodniki wzdłuż ulic staromiejskich bywają częściowo zajmowane przez parkujące samochody (choć zgodnie z przepisami powinno pozostawać minimum 1,5 m dla pieszych, nie zawsze jest to przestrzegane). To utrudnia ruch pieszy i obniża komfort korzystania z przestrzeni publicznej. Kolejnym wyzwaniem jest zapewnienie ciągłości tras pieszych w skali całej gminy - obecnie brakuje np. wytyczonych dłuższych szlaków pieszych lub rekreacyjnych łączących miasto z terenami zielonymi (istnieją ścieżki przyrodniczo-edukacyjne, ale ich sieć jest ograniczona). W kontekście dokumentów strategicznych, gmina musi sprostać wymogom m.in. Krajowej Polityki Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaleceniom UE dążącym do „Wizji Zero” (zero ofiar śmiertelnych w wypadkach) - co oznacza duży nacisk na ochronę pieszych jako niechronionych uczestników ruchu.

Działania:

Władze Rawicza realizują szereg działań infrastrukturalnych i organizacyjnych w celu poprawy warunków ruchu pieszego. Rozbudowa infrastruktury jest prowadzona etapami: corocznie budowane lub remontowane są kolejne odcinki chodników z priorytetem dla miejsc o największym natężeniu ruchu pieszego (okolice szkół, przystanków, kościołów, ośrodków zdrowia). Dla przykładu, w 2023 roku ukończono przebudowę chodników i budowę ciągu pieszo-rowerowego w Sierakowie (ul. Świętojańska, Promenada, ul. Czeladnicza) o łącznej długości ponad 2 km. Doświetlono przejścia dla pieszych przy budowanym rondzie na skrzyżowaniu ul. Czeladniczej i Leśnej natomiast pozostałe przejścia nie są doświetlone. Powstało tylko jedno wyniesione przejście dla pieszych na ul. Świętojańskiej. Planowane są również wyniesione przejścia dla pieszych przy ul. Leśnej i ul. Kadeckiej. Gmina korzysta ze wsparcia finansowego zewnętrznego (fundusze rządowe i UE) w ramach programów budowy infrastruktury pieszo-rowerowej - m.in. Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy programów regionalnych, co przyspiesza likwidację braków chodników. Likwidacja barier architektonicznych to stały element działań: w budżecie zabezpiecza się środki na obniżanie krawężników, montaż poręczy, modernizację sygnalizacji świetlnej z sygnałami dźwiękowymi dla niewidomych. W latach 2021-2022 zlikwidowano szereg barier, poprawiając dostępność przejść dla pieszych na głównych skrzyżowaniach w Rawiczu. Równocześnie prowadzone są działania uspokajające ruch pojazdów w obszarach o dużym ruchu pieszym: wprowadzono strefy ograniczenia prędkości Tempo 30 na wybranych ulicach osiedlowych i w pobliżu szkół, zainstalowano progi zwalniające tam, gdzie pozwalają na to przepisy (głównie drogi osiedlowe). Wreszcie, w dokumentach strategicznych gminy (Plan Mobilności, Strategia Rozwoju) ruch pieszy jest uznany za kluczowy element zrównoważonego transportu - stąd wszystkie większe projekty drogowe muszą uwzględniać

infrastrukturę dla pieszych. Przykładowo, przy planowaniu Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego zakłada się budowę wygodnych ciągów pieszych łączących dworzec kolejowy z peronami autobusowymi i parkingami, by zapewnić pieszym komfort i bezpieczeństwo podczas przesiadek.

Rekomendacje:

Dla dalszej poprawy warunków ruchu pieszych w gminie Rawicz zaleca się kontynuowanie i intensyfikację inwestycji w infrastrukturę oraz wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo. Priorytetem jest domknięcie sieci chodników - szczególnie w tych miejscowościach i rejonach, gdzie piesi obecnie nie mają wydzielonego pasa ruchu. Należy sporządzić aktualizowaną listę odcinków priorytetowych (np. drogi gminne łączące wsie z głównymi ciągami komunikacyjnymi, dojścia do przystanków autobusowych i kolejowych) i systematycznie pozyskiwać fundusze na ich realizację. W centrum miasta rekomenduje się utrzymanie wysokiej jakości istniejących chodników - regularne remonty zapobiegawcze zapobiegają ich degradacji. Ważne jest też dalsze usuwanie barier architektonicznych: celem powinno być osiągnięcie pełnej dostępności ciągów pieszych dla wszystkich użytkowników do 2027 r., zgodnie z zasadami programu rządowego „Dostępność Plus”. Każde nowe przejście dla pieszych powinno być wyposażone w elementy poprawiające widoczność i bezpieczeństwo (wyniesiona zebra, azyle na środku szerokich jezdni, aktywne znaki ostrzegawcze z pulsującym światłem). Rekomenduje się analizę możliwości zainstalowania inteligentnych przejść dla pieszych na najbardziej ruchliwych drogach - systemów czujników wykrywających pieszego i automatycznie ostrzegających kierowców (np. migające LED w nawierzchni). Władze gminy powinny również rozważyć ustanowienie w śródmieściu Rawicza strefy ograniczonego ruchu lub częściowo strefy pieszej - np. w weekendy lub sezonowo na wybranych ulicach przy Rynku - co promowałoby spacer i ożywienie przestrzeni publicznej, zgodnie z dobrymi praktykami miast stawiających na zrównoważoną mobilność. W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest dalsze wdrażanie działań z lokalnego programu BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) na lata 2025-2030 - m.in. kampanii społecznych przypominających kierowcom o pierwszeństwie pieszych i skutkach nadmiernej prędkości. Współpraca z Policją powinna być nastawiona na częstsze kontrole prędkości w obszarach zabudowanych oraz eliminowanie z ruchu kierujących pod wpływem alkoholu (co jest poważnym problemem w statystykach, wpływającym na bezpieczeństwo pieszych). Ponadto, planując rozwój układu drogowego, warto kierować się zasadą „pieszy przede wszystkim” (zgodną z hierarchią zrównoważonej mobilności promowaną przez UE) - czyli każdy projekt drogowy zaczynać od zaplanowania ciągów pieszych, potem rowerowych, transportu zbiorowego, a na końcu infrastruktury dla samochodów. Takie podejście zapewni, że piesi będą mieli zapewnione warunki przemieszczania się bezpiecznie i wygodnie. Wreszcie, zaleca się monitorowanie wskaźników dotyczących ruchu pieszego (np. liczby wypadków z udziałem pieszych, długości

wybudowanych chodników, liczby zlikwidowanych barier) i uwzględnianie ich w corocznych raportach o stanie gminy - co pozwoli ocenić postępy i dostosować działania. Dążenie do zwiększenia udziału pieszych w podziale zadań transportowych (modal split) jest zgodne z europejskimi trendami i polityką zrównoważonego transportu, a jednocześnie poprawia jakość życia mieszkańców gminy Rawicz.

2.8. Transport towarów

Stan obecny:

Gmina Rawicz, ze względu na swoje położenie oraz profil gospodarczy, doświadcza znacznego ruchu pojazdów towarowych zarówno tranzytowych, jak i lokalnych. Przez teren gminy przebiegają ważne szlaki drogowe: droga ekspresowa S5 (Wrocław - Poznań) mająca węzeł komunikacyjny w okolicy Kaczkowa, droga krajowa DK36 łącząca Rawicz z Ostrowem Wlkp. i Leszmem, a także sieć dróg wojewódzkich i powiatowych zapewniających dojazd do okolicznych miejscowości i stref przemysłowych. Oddana do użytku ekspresowa S5 (na odcinku Korzeńsko - Kaczkowo) przejęła znaczną część tranzytu dalekobieżnego, odciążając centrum Rawicza od ruchu ciężarowego jadącego w relacji północ-południe. Niemniej jednak ruch towarowy nadal koncentruje się na drodze DK36, która umożliwia dojazd do Rawicza oraz pobliskich gmin. W samym Rawiczu i okolicach funkcjonuje kilka dużych przedsiębiorstw generujących znaczne przewozy towarowe. Zalicza się do nich m.in. Rawicka Fabryka Wyposażenia Wagonów RAWAG (produkcja komponentów kolejowych), Fabryka Papieru RAWIBOX S.A. (przemysł papierniczy), czy bazy logistyczno-paliwowe Grupy Pieprzyk. Ponadto gmina rozwija Strefę Aktywności Gospodarczej - tereny inwestycyjne przeznaczone pod magazyny, logistykę i produkcję, które przyciągają nowych inwestorów. Przykładem jest budowa nowoczesnego centrum magazynowego (Hillwood Rawicz) w rejonie węzła S5 (Korzeńsko, tuż za granicą gminy), co czyni Rawicz ważnym punktem na logistycznej mapie regionu. Tego typu obiekty zwiększają ruch ciężarówek obsługujących magazyny. Na terenie miasta Rawicz ciężki transport dociera przede wszystkim do zakładów zlokalizowanych wzdłuż głównych ulic (np. w strefie przemysłowej przy ul. Sienkiewicza, czy do składów budowlanych). Infrastruktura drogowa jest stopniowo dostosowywana do obciążenia ruchem ciężkim - większość głównych dróg ma utwardzoną nawierzchnię i nośność odpowiednią dla pojazdów powyżej 8 ton. Niemniej, niektóre drogi lokalne i powiatowe używane przez ciężarówki wymagają modernizacji (wskazują na to plany inwestycji drogowych na lata 2024-2030, obejmujące przebudowy dróg dojazdowych do wsi i między gminami). Ruch towarowy odbywa się również koleją: Rawicz leży na ważnej linii kolejowej E59 (Poznań-Wrocław), wykorzystywanej przez pociągi towarowe, choć obecnie węzeł kolejowy Rawicz odgrywa mniejszą rolę w przeładunku (brak dużej stacji towarowej - załadunki odbywają się głównie u nadawców prywatnych). W centrum miasta obowiązują ograniczenia wjazdu dla pojazdów powyżej określonej masy (tonażowe), co kieruje największe ciężarówki na obwodnice lub drogi wyższej kategorii. Ogólnie transport towarów

jest kluczowy dla lokalnej gospodarki - Rawicz jako lokalny ośrodek handlowo-przemysłowy generuje codzienne dostawy (do sklepów, hurtowni, rynku miejskiego) oraz wysyłkę produktów lokalnych firm. W dokumentach planistycznych gminy (np. Studium Uwarunkowań) podkreśla się znaczenie odpowiedniego układu komunikacyjnego dla obsługi ciężkiego transportu, wskazując potrzebę realizacji rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających sprawny przejazd ciężarówek przy minimalizowaniu uciążliwości dla mieszkańców.

Wyzwania:

Głównym wyzwaniem jest zminimalizowanie negatywnego wpływu transportu ciężarowego na obszary zamieszkałe, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawnej obsługi zaopatrzenia i transportu dla przedsiębiorstw. Mimo istnienia trasy S5 i DK36 część ruchu ciężkiego nadal przejeżdża przez Rawicz pogarszając bezpieczeństwo ruchu drogowego. dzieje się tak dlatego, ponieważ kierowcy jadą „na skróty” omijając płatne przejazdy autostradowe.

Przejazd tirów w pobliżu osiedli mieszkaniowych i centrum stoi w sprzeczności z komfortem życia mieszkańców. Z drugiej strony, rozwój terenów inwestycyjnych w gminie i okolicy (np. nowe magazyny, zakłady produkcyjne) wiąże się z rosnącym natężeniem transportu towarowego lokalnie - co oznacza większe obciążenia dla dróg gminnych i powiatowych. Te drogi nie zawsze były projektowane na duży ruch ciężki, stąd pojawia się przyspieszone zużycie nawierzchni, uszkodzenia krawędzi jezdni, a czasem ograniczona przepustowość (np. wąskie łuki, małe ronda niedostosowane do naczep). Wyzwaniem jest modernizacja infrastruktury przed nastąpieniem dużego wzrostu ruchu - potrzebne są inwestycje wyprzedzające (wzmocnienia nawierzchni, przebudowa skrzyżowań, budowa obwodnic wewnętrznych). Kolejną kwestią jest logistyka miejska (dostawy do centrum Rawicza) - brak dedykowanych stref rozładunkowych i ściśle ustalonych zasad powoduje, że dostawcze samochody często zatrzymują się w niewygodnych miejscach, tamując ruch lub zajmując chodniki. To wynika z ograniczeń przestrzennych starówki oraz braku alternatywnych rozwiązań (np. punktów konsolidacji dostaw). Również bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych przez gminę jest wyzwaniem - przez Rawicz przebiega transport m.in. paliw (zaopatrujących lokalne stacje i bazy) czy chemikaliów - co niesie ryzyko zdarzeń awaryjnych. W Programie Ochrony Środowiska 2021-2025 gminy Rawicz odnotowano zagrożenie poważnymi awariami związanymi z transportem substancji niebezpiecznych drogą i koleją, zwłaszcza w kontekście zmian klimatycznych (ekstremalne zjawiska pogodowe mogą zwiększać ryzyko wypadków). Ograniczanie tego ryzyka to kolejne wyzwanie (np. poprzez trasy omijające centrum, odpowiednie szkolenia służb ratowniczych). Z perspektywy strategicznej, gmina musi sprostać wytycznym Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 w zakresie transportu drogowego, które kładą nacisk na rozwój transportu przyjaznego gospodarce przy jednoczesnej redukcji negatywnych skutków (hałasu, emisji). To oznacza konieczność wdrażania rozwiązań typu eco-driving, promowania

transportu kolejowego dla ładunków, gdzie możliwe, czy wprowadzania stref ograniczonej emisji dla najstarszych pojazdów ciężarowych (na co UE zwraca uwagę w kontekście pakietu mobilności i Europejskiego Zielonego Ładu).

Działania:

W ostatnich latach podjęto lub zaplanowano szereg działań usprawniających transport towarowy i łagodzących jego uciążliwość. Na szczeblu infrastrukturalnym, gmina we współpracy z samorządem powiatowym i administracją rządową realizuje programy przebudowy dróg. Priorytetem jest poprawa układu drogowego obsługującego ruch ciężarowy: przykładem jest zakończony projekt przebudowy drogi powiatowej nr 5487P na odcinku Zawady-Dębionka (ważny dojazd do terenów wiejskich, gdzie rolniczy transport też ma znaczenie) - inwestycja ta obejmuje poszerzenie jezdni i budowę ciągu pieszo-rowerowego, co usprawni i uczyni bezpieczniejszym ruch różnorodnych użytkowników. Ponadto gmina aktywnie wykorzystuje oddanie drogi S5: wprowadzono lokalne ograniczenia tonażowe (zakaz wjazdu pojazdów powyżej 10 lub 15 ton) na wybranych ulicach w centrum i osiedlach, za wyjątkiem dojazdu docelowego. Gmina współpracuje z przedsiębiorcami w strefach przemysłowych, aby koordynować wyjazdy ciężarówek poza godzinami największego ruchu (np. firmy spedycyjne zalecają kierowcom wyjazd na trasę przed porannym szczytem lub po popołudniowym). W zakresie bezpieczeństwa przewozów niebezpiecznych, zaktualizowano plany reagowania kryzysowego i zorganizowano ćwiczenia służb (Straży Pożarnej, Policji) symulujące wypadek z udziałem cysterny na drodze S5 - co podniosło przygotowanie na realne zdarzenia. Gmina Rawicz dąży również do promocji bardziej ekologicznych form transportu towarów: w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej zapisano zachęty do korzystania z transportu kolejowego dla obsługi dużych potoków ładunków (np. surowców dla przemysłu), a także wspieranie wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie (np. zakup pojazdów dostawczych elektrycznych lub na CNG/LNG przez firmy komunalne). Należy też odnotować, że w procesie planowania przestrzennego lokalizacja nowych obiektów logistycznych jest analizowana pod kątem dostępności transportowej: nowe hale magazynowe są sytuowane blisko dróg o wysokiej nośności (np. przy drodze wojewódzkiej lub w pobliżu węzła S5), aby ciężarówki nie musiały przejeżdżać przez obszary wrażliwe. Wreszcie, Rawicz jest zaangażowany w szersze inicjatywy regionalne - np. współpracuje z Województwem Wielkopolskim w kontekście planów budowy Wielkopolskiej Kolei Metropolitalnej i potencjalnego wykorzystania jej także do przewozu towarów (chodzi o modernizację linii kolejowych i ewentualne centra przeładunkowe w regionie, choć to dalsza perspektywa).

Rekomendacje:

Aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu towarowego i ograniczyć jego negatywne skutki, rekomenduje się podjęcie kompleksowych działań w kilku obszarach.

Zarządzanie ruchem: W centrum miasta zaleca się utrzymanie i zaostrenie ograniczeń dla ruchu ciężarowego - np. wprowadzenie strefy zakazu wjazdu dla pojazdów pow. 5 ton (z wyjątkiem zaopatrzenia lokalnego) oraz ścisłe egzekwowanie przepisów za pomocą systemów monitoringu (kamery wychwytyjące nieuprawnione wjazdy ciężarówek w strefę chronioną).

Logistyka miejska: Dla usprawnienia dostaw „ostatniej mili” rekomenduje się opracowanie planu logistyki miejskiej Rawicza. Plan ten powinien określić m.in. dedykowane miejsca załadunku/rozładunku (np. krótkookresowe miejsca postojowe dla dostaw na ulicach przyległych do Rynku i głównych ulic handlowych), a także przedziały czasowe, w których dostawy są preferowane lub ograniczone. Wdrożenie takiego planu wymaga dialogu z lokalnymi przedsiębiorcami (sklepy, gastronomia) oraz firmami kurierskimi. Można rozważyć, wzorem większych miast europejskich, utworzenie mikrocentrum dystrybucyjnego na obrzeżu centrum - punktu, gdzie większe ciężarówki przeładowywałyby towary na mniejsze pojazdy elektryczne lub cargo-rowery do rozwozu po starówce. Choć w Rawiczu skala może być mniejsza, pojedynczy magazyn konsolidacyjny mógłby obsługiwać część sieci sklepów, redukując liczbę wjazdów ciężkich aut do centrum. Promowanie transportu kolejowego: mając na uwadze cele zrównoważonego rozwoju, gmina we współpracy z biznesem powinna identyfikować możliwości przerzutu części transportu towarów na kolej. Jeżeli którakolwiek z większych firm (np. branży papierniczej lub spożywczej) mogłaby korzystać z transportu kolejowego (np. poprzez budowę bocznicy lub wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej w Rawiczu), warto wspierać takie inicjatywy ulgami lub pomocą organizacyjną. Każda ciężarówka mniej na drogach to korzyść dla społeczności (mniej emisji i hałasu). **Bezpieczeństwo i środowisko:** Rekomenduje się kontynuację szkoleń i doposażenia służb ratunkowych w zakresie wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych i ADR. Ponadto, monitoring jakości powietrza i hałasu przy głównych trasach (np. stacja pomiarowa przy DK36) pozwoli ocenić wpływ ruchu ciężkiego na środowisko - wyniki powinny informować dalsze decyzje (np. jeśli hałas przekracza normy, budowa ekranów akustycznych lub nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż tras). Wreszcie, ważne jest wpisanie powyższych działań w szerszy kontekst - Strategia na rzecz Zrównoważonego Transportu UE zakłada redukcję emisji i większą efektywność przewozów towarowych (np. dzięki cyfryzacji logistyki, optymalizacji tras). Gmina Rawicz powinna być otwarta na nowe technologie w transporcie towarów: wspierać wdrażanie systemów ITS dla zarządzania ruchem ciężkim (np. tablice zmiennej treści informujące o objazdach dla ciężarówek, systemy ważenia pojazdów w ruchu, czujniki natężenia ruchu dla sygnalizacji). Podsumowując, zrównoważony transport towarów w Rawiczu wymaga połączenia inwestycji infrastrukturalnych, regulacji prawnych i nowoczesnych rozwiązań, tak by utrzymać konkurencyjność gospodarczą gminy, a zarazem chronić mieszkańców przed negatywnymi skutkami wzmożonego ruchu ciężarowego.

2.9. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Stan obecny:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) w gminie Rawicz jest przedmiotem stałej troski władz samorządowych i służb odpowiedzialnych za porządek publiczny. Wśród zdarzeń drogowych należy wyróżnić wypadki kończące się uszczerbkiem na zdrowiu osoby poszkodowanej oraz kolizje. W 2024 roku na terenie gminy Komenda Powiatowa Policji w Rawiczu odnotowała 27 wypadków drogowych, w tym 9 w obszarze miejskim Rawicza i 18 na obszarach wiejskich gminy oraz 160 kolizji, z tego 108 na terenie miasta i 52 na terenie gminy. W wypadkach na terenie Rawicza zostało 20 rannych, natomiast 1 zakończył się skutkiem śmiertelnym. Na terenie całego powiatu rawickiego w 2024r. było 276 kolizji drogowych, co oznacza, że odsetek kolizji na terenie gminy w stosunku do całego powiatu wynosi blisko 58%.

O skali zachowań niebezpiecznych świadczą statystyki wykroczeń na terenie powiatu rawickiego. W 2024r. wykroczenia na terenie powiatu rawickiego popełniło 111 kierowców pojazdów oraz 162 osoby - rowerzyści i poruszający się hulajnogami. Odnotowano 22 przypadki przekroczenia prędkości powyżej 50km/h w obszarze zabudowanym, zatrzymano 132 prawa jazdy, w tym 19 za przekroczenie prędkości 50km/h na obszarze zabudowanym. Wśród nieprawidłowych zachowań kierowców w stosunku do pieszych było 114 przypadków, natomiast w stosunku do rowerzystów 68 przypadków.

Statystyki te, choć utrzymują się na relatywnie niskim poziomie w przeliczeniu na liczbę mieszkańców, wskazują na utrzymujące się zagrożenia. Niechronieni uczestnicy ruchu - piesi i rowerzyści - stanowili istotny odsetek poszkodowanych, choć dzięki działaniom infrastrukturalnym (przejścia, oświetlenie) i profilaktycznym liczba potrażeń pieszych utrzymuje się na stabilnym, niskim poziomie. W centrum Rawicza oraz na głównych drogach wylotowych funkcjonują elementy infrastruktury BRD: sygnalizacja świetlna na kluczowych skrzyżowaniach ulicy Sarnowskiej i DW 309 (wyposażone w osobne fazy dla pieszych), wysepki spowalniające ruch na długich prostych odcinkach wjazdowych do miasta, progi zwalniające i wyniesione skrzyżowania w strefach ograniczonej prędkości. W 2022 i 2023 roku oddano do użytku kilka wyniesionych przejść dla pieszych z aktywnym doświetleniem, co znacząco poprawiło bezpieczeństwo w tych lokalizacjach uczęszczanych przez dzieci i osoby starsze. Samorząd inwestuje również w poprawę bezpieczeństwa na przejazdach rowerowych - nowe ścieżki rowerowe przecinające jezdnie są oznakowane i często integrują przejazd z przejściem dla pieszych na wspólnej „zebrze”, co wymusza na kierowcach większą ostrożność. W zakresie edukacji i nadzoru, w gminie aktywnie działa Policja (Komenda Powiatowa w Rawiczu). Prowadzone są okresowe akcje kontrolne - m.in. „Trzeźwy poranek” (wrywkowe kontrole trzeźwości kierowców), „Prędkość” (kontrole radarowe na drogach gminnych i powiatowych przy współpracy z Inspekcją Transportu Drogowego) oraz akcje dedykowane bezpieczeństwu pieszych - np. wręczanie odblasków pieszym poruszającym się po zmroku poza terenem zabudowanym. W szkołach na terenie gminy realizowany jest

program BRD dla dzieci i młodzieży - poprzez zajęcia z wychowania komunikacyjnego, egzaminy na kartę rowerową oraz uczestnictwo w konkursach wiedzy o ruchu drogowym. W 2023 r. sześć szkół podstawowych z gminy uczestniczyło również w programie „Akademia Bezpiecznego Pieszego” finansowanym ze środków Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, co pomogło wyposażać uczniów w kamizelki odblaskowe i przeprowadzić zajęcia praktyczne na miasteczku ruchu drogowego. W kontekście instytucjonalnym, w Urzędzie Miejskim funkcjonuje Zespół ds. bezpieczeństwa (część szerszego zespołu ds. transportu i infrastruktury), który analizuje na bieżąco stan bezpieczeństwa na drogach gminnych - współpracując z Policją przy typowaniu miejsc niebezpiecznych i planowaniu interwencji. Ogólnie, stan bezpieczeństwa ruchu w Rawiczu ulega stopniowej poprawie dzięki łączeniu twardych środków (infrastruktura) i miękkich (edukacja, nadzór), co znajduje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych. W Strategii Rozwoju Gminy jednym z celów jest „poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz wsparcie podmiotów ratownictwa drogowego”, spójne z krajowym Narodowym Programem BRD 2021-2030, który zakłada redukcję wypadków śmiertelnych o 50% do 2030 r.

Wyzwania:

Mimo podejmowanych działań, bezpieczeństwo ruchu nadal stawia przed gminą Rawicz szereg wyzwań. Po pierwsze, wysoka liczba kierowców naruszających przepisy - szczególnie problem nadmiernej prędkości i jazdy po alkoholu - wymaga nieustannej pracy prewencyjnej. Duże znaczenie ma tu zmiana mentalności i nawyków kierowców, co jest procesem długotrwałym. Po drugie, miejsca niebezpieczne (black spoty): w gminie zidentyfikowano kilka lokalizacji o zwiększonej wypadkowości lub ryzyku zdarzeń. Należą do nich m.in. skrzyżowanie DK36 z drogą powiatową na Sarnowę (gdzie występuje duży ruch i do niedawna zdarzały się poważne wypadki - stąd plan przebudowy tego skrzyżowania), okolice szkół przy ruchliwych ulicach (dzieci przechodzące przez jezdnię) czy odcinki dróg wojewódzkich przebiegających przez wsie (kierowcy wjeżdżając do miejscowości nie zawsze dostatecznie zwalniają). Wyzwaniem jest skuteczne zabezpieczenie tych miejsc zanim dojdzie do kolejnych wypadków - często wymaga to kosztownych przebudów lub instalacji sygnalizacji. Po trzecie, rosnąca popularność ruchu rowerowego i hulajnóg elektrycznych stwarza nowe wyzwania dla BRD. Coraz więcej mieszkańców korzysta z rowerów (również elektrycznych) oraz urządzeń transportu osobistego - co rodzi potrzebę dostosowania infrastruktury (np. wydzielania pasów ruchu, montażu stojaków, tworzenia stref bezpiecznej jazdy) oraz edukacji zarówno użytkowników tych urządzeń, jak i kierowców samochodów, by unikali kolizji. Po czwarte, dyscyplina pieszych - choć pieszy jest najbardziej chronionym uczestnikiem w polityce mobilności, zdarzają się sytuacje, że piesi przechodzą przez jezdnię w miejscach niedozwolonych lub poruszają się po zmroku bez odblasków poza miastem, co stwarza zagrożenie. Trzeba zatem zadbać o świadomość wszystkich uczestników ruchu. Ponadto, pewnym wyzwaniem jest utrzymanie infrastruktury bezpieczeństwa -

np. wymalowane pasy na przejściach, znaki i sygnalizatory - które podlegają zużyciu (np. odbłaski wymagane przepisami). Wyzwaniem jest bieżące utrzymanie infrastruktury BRD w dobrym stanie - czytelne oznakowanie poziome (często ścierane przez ruch, zwłaszcza zimą), sprawne oświetlenie uliczne i działające urządzenia bezpieczeństwa (znaki aktywne, sygnalizatory). Na obszarach wiejskich dodatkowym problemem są kolizje ze zwierzętami i nieoświetlone pojazdy rolnicze na drogach - co również rzutuje na bezpieczeństwo drogowe. Wszystkie te kwestie wymagają kompleksowego podejścia, zgodnie z ideą „Vision Zero” - dążenia do wyeliminowania ofiar śmiertelnych i ciężkich wypadków, co jest długoterminowym wyzwaniem również dla Rawicza.

Działania:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Rawicz realizowana jest wielotorowo. Inwestycje infrastrukturalne zajmują kluczowe miejsce: w latach 2020-2023 gmina (często we współpracy z powiatem lub w ramach programów rządowych) zrealizowała kilkanaście zadań eliminujących niebezpieczne miejsca. Obejmowały one budowę rond (np. nowe rondo w Sierakowie na skrzyżowaniu ul. Czeladniczej - poprawiło czytelność układu i uspokoiło ruch na skrzyżowaniu, czy przebudowę geometrii dróg (łagodzenie łuków, poszerzanie jezdni na kolizyjnych odcinkach). Gmina inwestuje w nowoczesne oświetlenie przejść: realizowany jest program doświetlenia 20 przejść dla pieszych szczególnie uczęszczanych (w 2023 r. ukończono 6 z nich). Organizacja ruchu jest na bieżąco korygowana - W części Sierakowa wprowadzono strefę ograniczenia prędkości do 30 km/h. Policja, oprócz egzekwowania przepisów, prowadzi w szkołach prelekcje o bezpiecznym zachowaniu na drodze. Wszystkie te działania składają się na systematyczną poprawę bezpieczeństwa, zgodnie z zasadą, że człowiek jest najmniej doskonałym elementem systemu transportowego, więc to system (drogi, pojazdy, otoczenie prawne) musi wybaczać błędy i chronić uczestników ruchu.

Rekomendacje:

Dla osiągnięcia jeszcze wyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Rawicz rekomenduje się konsekwentną realizację podejścia „Bezpieczny System” we wszystkich aspektach mobilności. Infrastruktura drogowa: zaleca się kontynuowanie dalszych usprawnień (np. dodatkowe oznakowanie, sygnalizacja ostrzegawcza, korekty geometrii). Szczególnie należy dokończyć zabezpieczanie przejść dla pieszych - celem powinno być 100% przejść spełniających standardy bezpieczeństwa (oświetlenie, oznakowanie poziome i pionowe, ewentualnie azyle lub sygnalizacja na żądanie na drogach o dużym ruchu). Warto wdrożyć innowacyjne rozwiązania, takie jak punktowe elementy odbłaskowe w nawierzchni (tzw. „kocie oczka”) prowadzące do przejść, czy systemy automatycznego wykrywania pieszych przy przejściach (co uruchamia pulsujące lampy). Ograniczanie prędkości: postulowane jest rozszerzenie stref Tempo 30 na kolejne obszary mieszkalne i rozważenie

fizycznych środków uspokojenia ruchu (np. mini-ronda na skrzyżowaniach osiedlowych, szlaki wymuszające zwolnienie). Tam gdzie to możliwe, ruch tranzytowy powinien być oddzielony od lokalnego - co wiąże się z wcześniej wspomnianą budową obwodnic i objazdów dla ciężarówek. Egzekwowanie przepisów: gmina powinna zabiegać o zwiększenie obecności służb na drogach - np. poprzez finansowanie dodatkowych patroli policji w ramach służb ponadnormatywnych na weekendowe wieczory (kiedy ryzyko nietrzeźwych kierowców rośnie). Można też rozważyć zakup przez samorząd stacjonarnego fotoradaru do ustawienia w newralgicznym punkcie (po uzgodnieniu z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego) - jego prewencyjne działanie może przynieść poprawę na danym odcinku.

Edukacja i kampanie: rekomenduje się kontynuację i poszerzenie programów edukacyjnych - np. organizację cyklicznych szkoleń z pierwszej pomocy dla kierowców (by potrafili reagować w razie wypadku), czy konkursów dla młodzieży na projekt kampanii BRD (angażując ich w promowanie bezpieczeństwa wśród rówieśników). Skuteczne mogą być lokalne media i portale społecznościowe do promowania pozytywnych postaw - np. prezentacja statystyk i apel burmistrza o rozwagę na drogach, szczególnie przed okresami wzmożonego ruchu (święta, wakacje). Nowe wyzwania: w rekomendacjach należy ująć regulacje dot. hulajnóg elektrycznych - np. wyznaczenie stref, gdzie poruszanie się nimi jest zabronione (chodniki przy szkołach), oraz miejsc parkingowych dla tych urządzeń, by nie tarasowały chodników (to drobny, ale istotny element porządku i bezpieczeństwa). Ponadto, w miarę rozwoju systemów pojazdów autonomicznych i zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), gmina powinna aktualizować swoje podejście - np. przygotować drogi (wyraźne pasy dla systemów kamer) czy rozważać pilotaże takich technologii we współpracy z producentami. Współpraca regionalna i krajowa: warto kontynuować udział Rawicza w programach wojewódzkich i krajowych na rzecz BRD - np. Wielkopolska Rada BRD, konkursy „Gmina przyjazna bezpieczeństwu” itp., by korzystać z wiedzy i funduszy zewnętrznych. Cel długoterminowy to zbliżenie się do wizji Zero - żadnych śmiertelnych ofiar wypadków na terenie gminy. Choć to ambitne, każdy krok (czy to przebudowa skrzyżowania, czy edukacja jednego kierowcy) jest ważny. Konsekwentna realizacja powyższych rekomendacji sprawi, że drogi w Rawiczu będą bezpieczniejsze dla wszystkich użytkowników - kierowców, pieszych i rowerzystów.

2.10. Intermodalność

Stan obecny:

Intermodalność, rozumiana jako łączenie różnych środków transportu w jednej podróży, w gminie Rawicz rozwija się stopniowo i napotyka jeszcze ograniczenia infrastrukturalne. Najważniejszym węzłem transportowym na terenie gminy jest dworzec kolejowy Rawicz, obsługujący dalekobieżne i regionalne połączenia kolejowe (linia E59 Poznań-Wrocław). W bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego znajduje się również dworzec autobusowy PKS, jednak jego standard i integracja z koleją są niewystarczające - co prawda odległość

między peronami kolejowymi a stanowiskami autobusów PKS wynosi kilkadziesiąt metrów, ale brakuje zintegrowanej infrastruktury (wspólnej poczekalni, czytelnej informacji dla przesiadających się pasażerów). Rozkłady jazdy autobusów regionalnych nie są skoordynowane z przyjazdami pociągów, przez co wielu podróżnych nie korzysta z kombinacji tych środków transportu. Jeśli chodzi o komunikację miejską, gmina Rawicz uruchomiła w ograniczonym zakresie linie autobusowe (3 linie lokalne: Rawicz-Sarnówka, Rawicz-Wydawy, Rawicz-Dębno Polskie) zapewniające dojazd mieszkańcom okolicznych osiedli i wsi do miasta. Linia do Sarnówki skomunikowana jest z dzielnicą Sarnowa oraz południową częścią Rawicza, linia do Dębna Polskiego - z północną częścią i wsią Dębno, natomiast linia do Wydaw obsługuje rozproszone przysiółki. Średnia frekwencja to ok. 6000 pasażerów miesięcznie łącznie (dane 2023), co wskazuje umiarkowane zainteresowanie - częściowo z uwagi na ograniczoną częstotliwość kursów. Te linie autobusowe miejskie potencjalnie mogą pełnić rolę dowozową do stacji kolejowej, ale obecnie ich rozkład nie zawsze jest dopasowany do godzin odjazdów pociągów porannych i powrotów popołudniowych. Transport rowerowy rozwija się dynamicznie: powstały nowe ciągi pieszo-rowerowe łączące osiedla z centrum, a planowana jest budowa tzw. „Rowerowej S5” - trasy rowerowej wzdłuż drogi ekspresowej S5, która docelowo ma połączyć miejscowości powiatu rawickiego. Obecnie jednak brakuje bezpośredniego połączenia rowerowego do dworca kolejowego - ostatni odcinek drogi dojazdowej nie posiada wydzielonej drogi dla rowerów, co zniechęca część osób do łączenia roweru i kolei. Infrastruktura przesiadkowa jest w fazie rozwoju: przy dworcu kolejowym znajduje się niewielki parking samochodowy oraz stojaki rowerowe, ale brak wiaty Bike&Ride czy monitoringu dla bezpieczeństwa tych pojazdów. Gmina Rawicz dostrzegła te braki i w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z 2019 roku zaproponowano utworzenie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego (ZCP) przy dworcu Rawicz. Dokumenty planistyczne z 2019 r. zakładały wyposażenie tego węzła w parking Park&Ride na ok. 40 miejsc, cztery wiaty Bike&Ride (na kilkadziesiąt rowerów) oraz wydzielone strefy Kiss&Ride dla podwożących pasażerów. Dodatkowo planowano modernizację samego dworca kolejowego (co częściowo PKP zrealizowało - wyremontowano budynek dworca i przejście podziemne) oraz dostosowanie przystanków komunikacji autobusowej miejskiej tak, by zatrzymywały się one w obrębie jednego placu przy dworcu. Na razie jednak (stan na 2025 r.) pełna integracja różnych środków transportu nie została osiągnięta - podróżni często muszą planować samodzielnie przesiadki, a dominującym sposobem dojazdu do stacji kolejowej pozostaje samochód lub pieszo (dla mieszkańców miasta). Nie ma także wspólnego biletu umożliwiającego podróż np. pociągiem z Rawicza do Leszna i dalej komunikacją miejską - systemy biletowe są rozdzielone (kolej - Polregio/PKP Intercity, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie autobusy miejskie - organizowane przez gminę, PKS - odrębni przewoźnicy). Pozytywnym zjawiskiem jest to, że mieszkańcy coraz częściej łączą np. samochód i kolej (parkowanie przy stacji i kontynuowanie podróży pociągiem do pracy w Lesznie, Poznaniu czy Wrocławiu). Zainteresowanie takimi dojazdami

potwierdza szybkie zapewnianie się dostępnych miejsc parkingowych przy dworcu oraz inicjatywy samorządu w kierunku ich powiększenia. W skali regionalnej Rawicz jest włączony w system Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (choć formalnie leży poza aglomeracją poznańską, to pociągi regionalne umożliwiają dojazd do węzłów przesiadkowych bliżej Poznania). Intermodalność obejmuje też transport kolejowo-drogowy towarów - w Rawiczu nie ma terminala intermodalnego, ale bliskość S5 sprzyja potencjalnie przewozom kombinowanym (np. do przyszłych centrów logistycznych w rejonie Korzeńska planuje się bocznice kolejową). Jednakże w Planie Mobilności skupiamy się głównie na przewozach osób.

Wyzwania:

Największym wyzwaniem dla zwiększenia intermodalności w Rawiczu jest niedostateczna infrastruktura przesiadkowa oraz brak integracji rozkładów i biletów. Obecne rozmieszczenie i standard węzłów nie zapewniają wygodnej zmiany środka transportu: choć dworzec kolejowy i autobusowy są fizycznie blisko, to brakuje wspólnego centrum obsługi podróżnych (osobne kasy/budynek dworca PKP i oddzielny barakowaty dworzec PKS). Rozkłady jazdy komunikacji gminnej i powiatowej nie są skoordynowane z kolejowymi - w efekcie pasażer przyjeżdżający pociągiem często musi długo czekać na autobus do swojej miejscowości lub w ogóle nie ma takiej możliwości, co zniechęca do korzystania z transportu publicznego w dalszej podróży. Ograniczona oferta przewozowa poza koleją to kolejna kwestia: liczba połączeń autobusowych PKS spadła w ostatnich latach (trudna sytuacja przewoźników, redukcja kursów), co utrudnia łączenie ich z koleją. W efekcie wiele osób wybiera dojazd do stacji własnym autem zamiast autobusem. Z punktu widzenia intermodalności ekologicznej problemem jest brak w pełni rozwiniętej infrastruktury Bike&Ride - część mieszkańców chętnie dojechałaby rowerem do stacji w miesiącach wiosenno-letnich, gdyby mieli pewność bezpiecznego pozostawienia roweru (np. zamykane stojaki, monitoring). Podobnie, brak wygodnych ciągów pieszych i rowerowych prowadzących do węzłów (dworzec otacza gęsta zabudowa i ruchliwe ulice bez wydzielonych ścieżek). Finansowanie i koordynacja to kolejne wyzwania: utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego wymaga znaczących nakładów oraz współdziałania wielu podmiotów (gmina, powiat, PKP, operatorzy prywatni), co bywa trudne organizacyjnie. Konieczne jest np. wykupienie lub wydzierżawienie gruntów od kolei, przebudowa układu drogowego przy stacji, zakup taboru autobusowego czy systemów informacji - bez montażu finansowego z funduszy zewnętrznych gmina sama nie udźwignie takiej inwestycji. Innym wyzwaniem jest mentalność i przyzwyczajenia mieszkańców - wielu z nich od lat dojeżdża wszędzie samochodem, więc przekonanie do zostawienia auta na parkingu i przesiadki na pociąg czy autobus wymaga zapewnienia realnych korzyści (oszczędność czasu, pieniędzy, wygoda). Intermodalność cierpi też z powodu braku jednolitej informacji - obecnie podróżny planujący podróż np. z wioski pod Rawiczem do Wrocławia musi osobno sprawdzić rozkład lokalnego autobusu, pociągu i komunikacji

miejskiej we Wrocławiu; brakuje platformy integrującej te dane i wskazującej najkorzystniejsze połączenia. Na szczeblu krajowym i unijnym stawia się wyzwania takie jak „ostatnia mila” w podróży door-to-door - gmina Rawicz musi sprostać temu trendowi, ułatwiając mieszkańcom dostęp do głównych środków transportu (kolei) z ich domów. Spełnienie celów klimatycznych (ograniczenie emisji CO₂) również zależy od zwiększenia udziału intermodalnych, niskoemisyjnych podróży - to wyzwanie, by atrakcyjność takiej podróży dorównała samochodowi prywatnemu.

Działania:

Gmina Rawicz podjęła już pewne działania zmierzające do poprawy intermodalności, a kolejne są planowane w najbliższych latach. Najważniejszym z nich jest inicjatywa rozwoju Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego przy dworcu PKP. Równolegle, z myślą o poprawie integracji bus-kolej, w rozkładzie jazdy 2024/25 miejskich linii autobusowych wprowadzono korekty godzin odjazdów: poranne kursy linii Rawicz-Sarnówka i Rawicz-Dębno P. zostały przesunięte tak, aby dowoziły pasażerów na pociągi do Poznania (odj. ok. 6:00 i 7:00), a popołudniowe kursy poczekają na pociągi powracające z dużych ośrodków. Choć siatka połączeń jest ograniczona, to jest to pierwszy krok ku koordynacji rozkładów. Gmina prowadzi rozmowy z powiatem i sąsiednimi gminami o integracji taryfowej - istnieje koncepcja biletu okresowego „Rawicz łączy”, który mógłby umożliwiać przejazd pociągiem do Leszna oraz dalej tamtejszą komunikacją miejską na jednym bilecie (wymaga to jednak porozumień między przewoźnikami kolejowymi a samorządami). W zakresie infrastruktury Bike&Ride, w 2023 r. zamontowano 20 dodatkowych stojaków rowerowych przy stacji Rawicz oraz 10 stojaków przy przystanku kolejowym Masłowo (na linii rawickiej). Na poziomie informacyjnym, w na stronie rawicz.pl zawarto zbiorcze informacje o dostępnych środkach komunikacji autobusowej oraz rozkłady jazdy.

Rekomendacje:

Aby w pełni wykorzystać potencjał intermodalności, gmina Rawicz powinna kompleksowo zintegrować różne gałęzie transportu i zapewnić mieszkańcom atrakcyjne możliwości łączenia podróży. Najważniejszą rekomendacją jest realizacja Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego (ZCP) przy dworcu Rawicz. ZCP powinno obejmować: nowoczesny parking Park&Ride (min. 40-50 miejsc, monitoring, oświetlenie), rozbudowany parking Bike&Ride (zadaszony, na min. 60-80 rowerów, z możliwością ładowania e-rowerów), strefę Kiss&Ride przy wejściu (krótki postój), oraz zintegrowane przystanki autobusowe (perony dla autobusów gminnych i powiatowych tuż obok wyjścia z tunelu). Ważne jest też połączenie funkcjonalne - wspólna poczekalnia lub chociaż wiata chroniąca przed pogodą, biletomaty umożliwiające zakup biletów kolejowych i autobusowych, czytelne oznakowanie kierunków przesiadki. Kolejną rekomendacją jest integracja rozkładów i taryf: gmina powinna kontynuować współpracę z przewoźnikami i władzami sąsiednimi, by zapewnić

synchronizację kluczowych kursów. Można dążyć do stworzenia wspólnego biletu okresowego (np. miesięcznego) obejmującego przejazd pociągiem z Rawicza do Leszna czy Gostynia oraz komunikacją lokalną - to wymaga negocjacji z samorządem wojewódzkim, ale wpisuje się w idee zrównoważonej mobilności (by podróż kombinowana była prostsza organizacyjnie). Rekomenduje się także wdrożenie systemu informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym: elektroniczne tablice na dworcu i w centrum Rawicza wyświetlające odjazdy pociągów i autobusów, a także integracja Rawicza z popularnymi aplikacjami typu „jakdojade” lub ogólnopolskim Portalem Pasażera PKP PLK (by uwzględniały one również lokalny transport). W zakresie transportu rowerowego, oprócz infrastruktury B&R, należy zapewnić ciągłość tras rowerowych do węzłów. Warto rozważyć dalszy rozwój systemu roweru miejskiego, co ułatwi pokonanie tzw. ostatniego kilometra w mieście po wysiadce z pociągu lub autobusu. Jeśli chodzi o transport autobusowy, rekomenduje się rozwój siatki połączeń lokalnych w powiązaniu z koleją: np. utworzenie nowych linii lub kursów dowozowych z dalszych wsi (Łaszczyn, Szymanowo, itp.) do Rawicza w godzinach startu pociągów porannych i odbioru popołudniowego. Można tu wykorzystać dofinansowanie z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, aby pokryć deficyt takich kursów. Dla zwiększenia integracji systemu transportowego, gmina mogłaby również wprowadzić ułatwienia dla taksówek i transportu na żądanie - np. wyznaczyć postój taksówek przy dworcu, ewentualnie uruchomić w przyszłości aplikację do zamawiania gminnego transportu na telefon dla osób z obszarów słabo skomunikowanych (tzw. „transport na życzenie” sprzężony z głównymi węzłami). Wspieranie intermodalności oznacza także promocję i informację: kampanie zachęcające do korzystania z P&R (np. ulotki wśród dojeżdżających do pracy: „Zostaw auto - jedź pociągiem, będzie szybciej i taniej”), informatory dla seniorów jak korzystać z przesiadek, itp. Europejskie dobre praktyki wskazują, że czytelna informacja i pozytywna promocja są kluczowe, by mieszkańcy zmienili przyzwyczajenia. Wreszcie, rekomenduje się powiązanie działań Rawicza z inicjatywami krajowymi - np. włączenie się w program „Kolej+” (jeśli pojawi się kolejna edycja, można aplikować o środki na rozbudowę infrastruktury około-kolejowej) lub w sieć Miast zrównoważonej mobilności wymieniających doświadczenia. Intermodalność jest jednym z filarów zrównoważonego transportu miejskiego promowanego przez UE - osiągnięcie jej w Rawiczu przyczyni się do realizacji celów ograniczenia emisji, zmniejszenia korków i poprawy dostępności transportowej mieszkańców.

2.11. Zarządzanie mobilnością

Stan obecny:

Zarządzanie mobilnością w gminie Rawicz obejmuje działania planistyczne, organizacyjne i informacyjne mające na celu kształtowanie zrównoważonych wzorców przemieszczania się mieszkańców. Do niedawna kwestie transportu traktowane były sektorowo (osobno drogi, osobno komunikacja), jednak niniejszy dokument (jak również inicjatywa z 2019 roku)

świadczą o zmianie podejścia i o holistycznym podejściu do zarządzania mobilnością. Gmina Rawicz wdraża już pewne elementy zarządzania mobilnością: przykładem jest funkcjonująca Strefa Płatnego Parkowania, która jest narzędziem zarządczym służącym sterowaniu popytem na parkowanie w centrum (poprzez opłaty i ograniczenia czasowe wpływa na decyzje transportowe kierowców). Kolejnym elementem jest organizacja transportu publicznego - gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie zarządza siatką linii, ustala rozkłady i taryfy, dotuje przewozy i monitoruje ich jakość. Dzięki temu może reagować na zmieniające się potrzeby (np. wydłużenie trasy linii autobusowej do nowego osiedla) - jest to aspekt zarządzania mobilnością przez ofertę transportową. W zakresie informacji i promocji, gmina prowadzi dedykowaną podstronę „Komunikacja Miejska - Rawicz” na oficjalnym portalu, gdzie mieszkańcy znajdują rozkłady, mapy linii oraz zachęty do korzystania z autobusów. W 2025 r. przeprowadzono także ankietę internetową wśród mieszkańców dotyczącą ich zwyczajów transportowych i oceny funkcjonowania komunikacji - jej wyniki posłużyły do lepszego dopasowania usług (ankieta ta była częścią konsultacji społecznych PZMM). W ramach zarządzania mobilnością, w Rawiczu podejmowane są też inicjatywy mające na celu zmianę zachowań transportowych: m.in. kampania „Europejski Tydzień Mobilności” odbywająca się co roku we wrześniu, podczas której organizuje się wydarzenia promujące chodzenie pieszo, jazdę na rowerze i transport publiczny. W szkołach, oprócz aspektu bezpieczeństwa, coraz częściej mówi się o wpływie wyboru środka transportu na środowisko - wpisuje się to w edukację ekologiczną gminy (np. w 2022 r. konkurs szkolny „Rowerem bliżej” zachęcający uczniów do dojazdów rowerowych). Jednocześnie, zarządzanie mobilnością to także analiza danych i planowanie: gmina gromadzi dane o natężeniu ruchu (prowadzone były pomiary ruchu pojazdów i pieszych w 2019 na potrzeby PZMM), monitoruje wykorzystanie parkingów, zbiera informacje od sołectw o potrzebach transportowych mieszkańców wsi. Te wszystkie informacje pozwalają na podejmowanie decyzji popartych danymi. W strukturze urzędu nie ma osobnej jednostki „oficer mobilności” (jak w większych miastach), lecz zadania są rozproszone: Biuro Zarządzania Drogami zajmuje się utrzymaniem i budową infrastruktury drogowej, organizacją komunikacji miejskiej i strefą parkowania, Biuro Inwestycji Kubaturowych - utrzymaniem i modernizacją oświetlenia ulicznego, Wydział Strategii i Planowania Rozwoju sprawami planowania przestrzennego i zagospodarowania działek, ochroną środowiska oraz opracowaniem i wdrażaniem dokumentów strategicznych. Wyzwania związane z koordynacją tych działań są dostrzegane - stąd idea powołania zespołu międzywydziałowego i współpraca w ramach projektów. Z perspektywy zewnętrznej, zarządzanie mobilnością w Rawiczu uwzględnia też wytyczne krajowe: np. gmina stara się realizować rekomendacje Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu Polski do 2030 (interwencje w mobilności zbiorowej, ograniczanie wpływu transportu na środowisko) oraz cele Planu Rozwoju Elektromobilności (stąd plany zakupu elektrycznych autobusów i budowy ładowarek). W Programie Ochrony Środowiska dla Rawicza ujęto potrzebę zmniejszenia

emisji z transportu m.in. poprzez zarządzanie mobilnością - co pokazuje, że jest to element szerszej polityki gminy.

W ramach budowy ścieżki rowerowej Rawicz - Osiek we współpracy z Powiatem Rawickim i Gminą Pakośław Gmina Rawicz uruchomiła w 2022r. system roweru publicznego „Rawicki Powiatowy Rower”. Utworzono wówczas zintegrowany węzeł przesiadkowy, obejmujący zestaw rowerów, parking na 40 jednośladów przy dworcu PKP w Rawiczu oraz 4 stacje rowerowe w: Rawiczu, Słupi Kapitulnej, Pakośławiu i Osieku z przystankami w Rawiczu - na ul. Dworcowej, ul. Sarnowskiej oraz na osiedlu Sarnowa, w Słupi Kapitulnej (gmina Rawicz) oraz Pakośławiu i Osieku (gmina Pakośław). Jednoślady wyposażone są w oświetlenie, które włącza się samoczynnie, a także w kosze, których maksymalne obciążenie to 5 kg.

Wyzwania:

Zarządzanie mobilnością to proces ciągły i wieloaspektowy, stąd Rawicz stoi przed kilkoma wyzwaniami, by skutecznie nim kierować. Po pierwsze, koordynacja działań i spójność polityk - wyzwanie stanowi zapewnienie, że wszystkie podejmowane decyzje (dotyczące dróg, parkingów, komunikacji, rowerów, planowania przestrzennego) są zgrane z celami PZMM i niewzajemnie sprzeczne. Przykładowo, rozbudowa drogi w danym miejscu powinna iść w parze z budową chodnika i ścieżki, a nie tylko ułatwiać ruch samochodowy - wymaga to współpracy różnych wydziałów i świadomości decydentów. Po drugie, ograniczone zasoby finansowe i kadrowe - gmina o wielkości Rawicza ma ograniczony budżet, który musi dzielić między wiele potrzeb, co utrudnia finansowanie nowatorskich działań z zakresu mobilności (np. kampanii promocyjnych, rozbudowanych badań transportowych czy eksperymentalnych usług). Również brak wyspecjalizowanego personelu dedykowanego wyłącznie mobilności może sprawiać, że pewne inicjatywy nie są podejmowane z braku czasu czy kompetencji (urzędnicy są obciążeni bieżącą administracją). Po trzecie, mierzenie efektów i dostęp do danych - aby skutecznie zarządzać, potrzebne są aktualne dane (o ruchu, preferencjach mieszkańców, efektywności działań). Wyzwanie to zorganizowanie regularnego monitoringu (np. co parę lat kompleksowe badania ruchu, coroczne ankiety), co w małych samorządach nie jest normą. Brak danych może prowadzić do podejmowania decyzji na wycucie, co jest mniej efektywne. Po czwarte, angażowanie społeczności - każda zmiana w organizacji transportu (np. wprowadzenie opłat parkingowych, zmiana trasy autobusów, zamknięcie ulicy dla ruchu) budzi emocje. Wyzwanie polega na tym, by mieszkańcy rozumieli i akceptowali konieczność pewnych działań. Potrzeba więc dobrej komunikacji i partycypacji (konsultacji społecznych, spotkań) - to dodatkowy obszar wymagający umiejętności. Obecnie świadomość mieszkańców Rawicza w zakresie zrównoważonej mobilności rośnie, ale nadal część z nich oczekuje przede wszystkim udogodnień dla kierowców, nie dostrzegając korzyści z inwestowania w transport zbiorowy czy rowerowy. Po piąte, dostosowanie do trendów technologicznych - wyzwaniem będzie integracja nowych narzędzi (np. aplikacji do planowania podróży, systemów ITS) w zarządzaniu mobilnością. Rawicz jako mniejszy

ośrodek może nie być priorytetowo traktowany przez dostawców takich rozwiązań, więc gmina sama musi być proaktywna. Wreszcie, sporym wyzwaniem jest utrzymanie długofalowej wizji - plany mobilności mają horyzont kilkunastu lat, a w cyklu wyborczym i zmieniających się uwarunkowaniach łatwo stracić impet. Konieczne jest ciągłe przypominanie strategicznych celów (np. cel redukcji emisji transportowych, zwiększenia udziału transportu zbiorowego) i pilnowanie, by krótkoterminowe decyzje (np. remont drogi) wpisywały się w długoterminową strategię.

Działania:

W zakresie zarządzania mobilnością Rawicz już wdrożył i kontynuuje szereg działań systemowych. W obszarze organizacji ruchu, działa Miejska Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która opiniuje zmiany w organizacji ruchu i dba, by były one zgodne z zasadami zrównoważonej mobilności (np. nie wprowadza się sygnalizacji świetlnej wydłużającej czas oczekiwania pieszych ponad normy). W ramach zarządzania popytem na transport, Rawicz rozwija narzędzia zachęty i ograniczeń: poza strefą parkowania utrzymywane są niskie ceny biletów komunikacji miejskiej (od lat nie podnoszono ceny 2 zł za bilet jednorazowy, co czyni przejazd autobusem atrakcyjnym cenowo w porównaniu do kosztu paliwa i parkowania). Dla młodzieży szkolnej wprowadzono 50% ulgi na przejazdy na podstawie legitymacji, co zwiększyło wykorzystanie autobusów w dojazdach do szkół. Również seniorzy 70+ jeżdżą za darmo - jest to działanie i prospołeczne, i promujące transport zbiorowy. Gmina prowadzi aktywny dialog z dużymi pracodawcami na temat potrzeb w zakresie dojazdów pracowniczych. To przykład zarządzania mobilnością poprzez współpracę publiczno-prywatną. W zakresie wykorzystania technologii, gmina wdrożyła pewne usprawnienia jak aplikację do zgłaszania usterek infrastruktury (mieszkańcy mogą wysłać przez telefon zdjęcie np. uszkodzonego znaku lub dziury - co pozwala szybciej reagować i utrzymywać infrastrukturę w dobrym stanie). Gmina Rawicz ocenia dostępność infrastruktury drogowej i przewozów autobusowych dla osób ze szczególnymi potrzebami. W ramach inwestycji drogowych np. powierzchnia strukturalna przy przejściach dla pieszych, doświetlenie przejść dla pieszych, niwelowanie wysokości krawężnika do 1cm. Obecnie wszystkie autobusy realizujące gminne przewozy są pojazdami niskopodłogowymi. Zarządzanie mobilnością obejmuje też aspekt ewaluacji - gmina przygotowuje się do zlecenia w 2025 r. audytu zewnętrznego realizacji PZMM, aby ocenić skuteczność dotychczasowych działań i zarekomendować ewentualne korekty. Wszystko to pokazuje, że Rawicz traktuje zarządzanie mobilnością poważnie, choć skala działań jest dostosowana do możliwości średniej wielkości gminy.

Rekomendacje:

Skuteczne zarządzanie mobilnością powinno być procesem trwałego doskonalenia - dlatego rekomenduje się kilka kluczowych kierunków na przyszłość. Instytucjonalizacja zarządzania mobilnością: warto rozważyć formalne ustanowienie funkcji koordynatora ds. mobilności w strukturze urzędu (lub w ramach Zespołu ds. mobilności wyznaczenie jednej osoby odpowiedzialnej za nadzór nad całością zagadnień). Taka osoba/komórka dbałaby o spójność działań, monitorowanie wskaźników i inicjowanie nowych projektów, a także pozyskiwanie funduszy. Wiele samorządów w Polsce wprowadza stanowiska oficera rowerowego czy mobilności - Rawicz mógłby skorzystać z tych wzorców. Kontynuacja i aktualizacja PZMM: Plan mobilności powinien być żywym dokumentem - zaleca się co około 5 lat dokonywanie jego przeglądu i aktualizacji celów. Wobec dynamicznych zmian (technologia, nowe inwestycje drogowe jak S5, zmiany demograficzne) konieczne będzie dostosowanie działań. Dobrą praktyką jest uchwalenie przez Radę Miejską uchwały popierającej założenia PZMM, co da polityczne umocowanie i ciągłość niezależnie od zmian władz. Systematyczne badania i dane: rekomenduje się wdrożenie cyklicznych badań zachowań transportowych mieszkańców - np. co 2-3 lata ankieta wśród gospodarstw domowych (może być online) pytająca o sposoby dojazdów do pracy, szkoły, preferencje zmian. Uzupełniać to mogą pomiary ruchu drogowego i natężenia ruchu rowerowego (np. liczniki automatyczne na głównych trasach). Pozwoli to mierzyć udział poszczególnych form transportu (modal split) i oceniać, czy polityka zmierza we właściwym kierunku. Wskazane jest też korzystanie z nowych źródeł danych - np. danych telkom (zagregowane dane od operatorów komórkowych o przemieszczaniu się ludzi) lub z platform typu Google Maps (dane o ruchu). Partycypacja społeczna: w zarządzaniu mobilnością warto stale angażować mieszkańców - np. powołać Radę ds. Mobilności złożoną z zainteresowanych społeczników, ekspertów lokalnych, radnych, która będzie forum wymiany opinii i pomysłów. Można też stosować konsultacje online do kluczowych zmian (jak nowa trasa autobusu czy projekt przebudowy ulicy) - da to poczucie współtworzenia i może wyłonić cenne uwagi użytkowników. Kampanie informacyjne: zaleca się utrzymanie regularności kampanii promujących zachowania pro-mobilnościowe. Dobrym pomysłem jest wprowadzenie np. corocznego konkursu między szkołami - która szkoła wypracuje największy odsetek uczniów dochodzących/dojeżdżających rowerem, z nagrodą w postaci infrastruktury (np. dodatkowe stojaki rowerowe). Punktem wyjścia do takiego konkursu jest infrastruktura w postaci ścieżek rowerowych umożliwiających bezpieczny dojazd do szkoły rowerem. Dla dorosłych można rozważyć program „Rowerem do pracy - Rawicz” zachęcający pracowników urzędów i firm do dojazdów rowerem (poprzez rywalizację zespołową, zliczanie przejechanych kilometrów, itp.). Działania miękkie nie wymagają wielkich budżetów, a potrafią zmienić stopniowo kulturę mobilności. Wykorzystanie technologii (Smart Mobility): rekomenduje się inwestycje w narzędzia ułatwiające zarządzanie i korzystanie z transportu. Na przykład wdrożenie zintegrowanej karty miejskiej lub aplikacji, która mogłaby służyć jako bilet na

autobus, klucz do wypożyczania roweru miejskiego, a w przyszłości np. karta parkingowa dla mieszkańca - integracja tych usług zwiększa wygodę i daje gminie dane o mobilności. Ponadto, rozwijanie elementów ITS (o czym w pkt 2.5.11) jak dynamiczne sterowanie ruchem czy informacja, wspomogą bieżące zarządzanie (np. gdy czujniki wykryją korek, system może przekazać info kierowcom lub dostosować światła). Współpraca międzygminna i z regionem: mobilność nie kończy się na granicy gminy, dlatego Rawicz powinien aktywnie współpracować z sąsiednimi samorządami i powiatem. Wspólne planowanie układu dróg rowerowych (aby trasy łączyły się między gminami), zlecenie wspólnych przewozów (np. autobus międzygminny do większego ośrodka), czy dzielenie się doświadczeniami. Wykorzystać można platformy krajowe - np. przystąpienie do Polskiej Platformy Mobilności Aktywnej czy projektów UE (CIVINET). Spójność z politykami wyższego szczebla: wreszcie, zarządzanie mobilnością w Rawiczu powinno stale nawiązywać do ram krajowych i unijnych - warto odwoływać się do celów (np. redukcja emisji CO₂ o 60% do 2050 jak w Białej Księdze Transportu, czy zwiększenie udziału transportu publicznego i aktywnego zgodnie z Krajową Polityką Miejską). Dzięki temu łatwiej będzie uzasadniać pewne decyzje (np. ograniczenie ruchu czy wydatki na komunikację) i pozyskiwać finansowanie, bo projekty wpisujące się w cele nadrzędne są preferowane. Podsumowując, zarządzanie mobilnością w Rawiczu wymaga ciągłości, koordynacji i innowacyjności - wdrożenie powyższych rekomendacji pomoże gminie utrzymać kurs na zrównoważony transport i elastycznie reagować na przyszłe wyzwania (np. rozwój elektromobilności, zmianę zachowań po pandemii, itd.).

2.12. Logistyka miejska

Stan obecny:

Logistyka miejska, czyli organizacja i zarządzanie przepływem towarów na obszarze miasta, w Rawiczu ma skalę adekwatną do wielkości miasta. Centrum Rawicza to obszar o mieszanej funkcji - handlowo-usługowej i mieszkaniowej - gdzie codziennie realizowanych jest wiele dostaw do sklepów, punktów usługowych, restauracji oraz instytucji (np. zaopatrzenie urzędów, szkół). Większość tych dostaw odbywa się standardowymi samochodami dostawczymi (furgonetki, małe ciężarówki do 3,5 t, sporadycznie większe do 10 t). Nie ma formalnie wydzielonego systemu logistycznego miasta; dostawy są realizowane indywidualnie przez firmy transportowe czy dostawców sklepów według własnych harmonogramów. Na ulicach starówki Rawicza obowiązują ograniczenia ruchu ciężkiego (powyżej 5 ton pojazdy mogą wjeżdżać tylko w ramach dostaw), ale brak jest stricte wyznaczonych okien czasowych - w praktyce dostawy odbywają się głównie w godzinach porannych (przed otwarciem sklepów) lub wczesnopopołudniowych. Na niektórych ulicach dojazdowych do Rynku (3 Maja, Królowej Jadwigi, Kopernika, Mickiewicza, Wyszyńskiego, Szarych Szeregów, Scherwentkego) są miejsca zastrzeżone dla zaopatrzenia ("koperty"). Dostawcy często zatrzymują się po prostu na chwilę na jezdni przy krawężniku lub wjeżdżają na chodnik, by rozładować towar, co bywa uciążliwe dla pieszych i innych kierowców.

W dzielnicach mieszkaniowych logistyka miejska sprowadza się do obsługi tradycyjnych usług (śmieciarki odbierające odpady zgodnie z harmonogramem, dostawy do osiedlowych sklepów spożywczych itp.) - tutaj również nie występują szczególne rozwiązania organizacyjne poza standardową pracą służb komunalnych. Firmy kurierskie obsługujące Rawicz mają swoje lokalne bazy poza ścisłym centrum i rano ich floty rozjeżdżają się po mieście - wzrost e-handlu spowodował znaczący wzrost liczby kursów kurierskich (wg szacunków w 2023 r. do mieszkańców Rawicza trafiało średnio kilkaset paczek dziennie, co przekłada się na kilkadziesiąt pojazdów kurierskich operujących w mieście). To generuje dodatkowy ruch dostawczy, aczkolwiek rozproszony i krótkotrwały. W Rawiczu zainstalowano kilka automatów paczkowych (paczkomatów) - m.in. na obrzeżach Rynku oraz przy centrach handlowych - co częściowo kanalizuje odbiór paczek i zmniejsza liczbę punktowych dostaw do drzwi, bo mieszkańcy sami dojeżdżają/dochodzą do paczkomatu. Władze gminy dotąd nie tworzyły odrębnej strategii logistyki miejskiej, skupiając się raczej na ruchu osób niż towarów. Jednak w dokumentach takich jak Plan Gospodarki Niskoemisyjnej zauważono wpływ miejskiego ruchu dostawczego na jakość powietrza i zalecano promowanie czystszych pojazdów dostawczych. Realizując te wytyczne, Gmina zakupiła dla potrzeb Urzędu Miejskiego cztery rowery w celu umożliwienia pracownikom realizacji czynności służbowych bez udziału samochodów prywatnych lub pojazdu służbowego. Planowany jest również zakup busa elektrycznego na potrzeby Urzędu i jednostek organizacyjnych Gminy (m.in. logistyka wewnętrzna, dowóz materiałów na wydarzenia) dając przykład lokalnym firmom. W samej strefie miasta problemem bywa tranzyt ciężarówek nieznających lokalnych ograniczeń - czasem GPS prowadzi duże pojazdy skrótami przez centrum.

Wyzwania:

W sferze logistyki miejskiej Rawicz mierzy się z wyzwaniem pogodzenia sprawnej obsługi dostaw z zachowaniem płynności ruchu i jakości życia mieszkańców. Uciążliwości dostaw w centrum - wąskie uliczki i ograniczona przestrzeń Rynku sprawiają, że każdy większy pojazd dostawczy tamujący ruch lub blokujący chodnik jest odczuwalny. Wyzwaniem jest znalezienie rozwiązań infrastrukturalnych (wyznaczenie miejsc dostaw, reorganizacja ruchu) bez uszczuplania i tak już deficytowej przestrzeni parkingowej czy pieszej. Brak formalnego systemu zarządzania dostawami powoduje, że odbywają się one chaotycznie. Może dochodzić do sytuacji, gdzie kilka samochodów dostawczych zjawia się jednocześnie na tej samej ulicy, potęgując zator. Nie ma centralnej informacji o planach dostaw, więc miasto nie może ich sterować. Rosnące natężenie „logistyki kurierskiej” również stanowi wyzwanie - wzrost e-commerce oznacza więcej przejazdów, często o niewielkich ładunkach (pojedyncze paczki), co jest mało efektywne transportowo. Koordynacja między firmami kurierskimi praktycznie nie istnieje (każda obsługuje własną sieć paczkomatów i klientów). Emisje i hałas - pojazdy dostawcze, zwłaszcza te starsze, przyczyniają się do emisji spalin w centrum oraz hałasują (rozwój silnika, praca chłodzi

w autach spożywczych, trzaskanie ramp). Dla mieszkańców starówki poranne dostawy bywają uciążliwe akustycznie. Brak nowoczesnych rozwiązań logistycznych- Rawicz nie korzysta jeszcze z rozwiązań typu „miejska konsolidacja dostaw” czy „logistyka nocna”, które w większych miastach zaczynają się pojawiać. Wprowadzenie ich mogłoby przynieść korzyści, ale wymaga zmiany podejścia i inwestycji. Ponadto, wyzwaniem jest ograniczenie ruchu cięższego transportu wrażliwymi ulicami - pomimo znaków, wciąż zdarza się, że większy tir próbujący dostarczyć towar do centrum wjeżdża w niewłaściwą ulicę, powodując zagrożenie (np. cofanie na skrzyżowaniu). To sygnalizuje potrzebę lepszego oznakowania lub wręcz fizycznego uniemożliwienia wjazdu ponadgabarytowych pojazdów (np. bramownice ograniczające skrajnię). Wreszcie, integracja logistyki z planowaniem przestrzennym - w nowych projektach deweloperskich i rewitalizacyjnych gmina musi uwzględniać miejsca dla logistyki (np. dojazd dla służb komunalnych, miejsca dostaw do lokali usługowych). W istniejącej zabudowie staromiejskiej brak ramp czy podwórek dla dostaw to spore wyzwanie - wiele kamienic przy Rynku nie ma zaplecza, więc towar wnosi się bezpośrednio z ulicy.

Działania:

Gmina Rawicz, dostrzegając te problemy, zaczyna podejmować kroki w kierunku usprawnienia logistyki miejskiej, choć są to na razie działania punktowe. Jednym z nich jest plan wyznaczenia stref załadunku/rozładunku. W obrębie Rynku zapewnione są dostawy do 15 minut poprzez wyznaczone koperty dla zaopatrzenia w ulicach dochodzących do deptaków. Ma to zapewnić rotację i dostępność miejsca dla kolejnych dostawców. Jeśli rozwiązanie się sprawdzi i będzie respektowane, zostanie rozszerzone na kolejne ulice handlowe ul. Wojska Polskiego jest deptakiem (ruch pieszy i rowerowy). Na ulicach krzyżujących się z deptakami (Wojska Polskiego i 17 Stycznia) zapewnione są dostawy poprzez koperty dla zaopatrzenia. Na ul. 3 Maja również jest taka koperta. Kolejnym działaniem jest usprawnienie odbioru odpadów - harmonogram wywozu śmieci z centrum został tak zmieniony, aby śmieciarki nie blokowały ruchu w godzinach szczytu porannego; teraz odbiór z Rynku odbywa się bardzo wcześnie rano lub późno wieczorem, po zamknięciu lokali. Jeżeli chodzi o modernizacje drogowe, projekty przebudów ulic uwzględniają teraz naczepy i pojazdy ciężarowe - np. rondo w Sierakowie zostało zaprojektowane tak, by umożliwić przejazd pojazdów ciężkich z odpowiednio wytrzymałą nawierzchnią na przejezdnych wyspach.

Rekomendacje:

W celu usprawnienia logistyki miejskiej i zminimalizowania jej negatywnych skutków, zaleca się wdrożenie szeregu zintegrowanych działań. Plan logistyki miejskiej: Pożądane byłoby opracowanie odrębnego dokumentu - Planu Zarządzania Logistyką Miejską dla Rawicza jako części PZMM lub dokumentu towarzyszącego. Taki plan zidentyfikuje kluczowe punkty

generujące dostawy, przeanalizuje trasy, czasy i potrzeby oraz zaproponuje konkretne środki (np. regulacje godzin dostaw, wyznaczenie stref dostawczych, potrzeby inwestycji w infrastrukturę - zatoki, platformy przeładunkowe). Strefy rozładunku: Należy rozszerzyć system wyznaczonych miejsc dostaw (L/U - loading/unloading zones). Docelowo na każdej ulicy w centrum z intensywnym handlem powinno być 1-2 takie miejsca z odpowiednim oznakowaniem. Można wyposażyć je w czujniki monitorujące czas postoju (aby kierowcy nie nadużywali i nie parkowali dłużej). Wprowadzenie aplikacji dla dostawców rezerwującej slot w strefie dostaw byłoby innowacją zwiększającą efektywność (np. dostawca widzi, że w godz. 9:00-9:15 slot jest wolny i rezerwuje - pozwoli to uniknąć kolizji wielu dostaw). Centrum konsolidacji: Dla takiego miasta jak Rawicz można zaproponować koncepcję mikrocentrum logistycznego na obrzeżu - punkt, do którego duzi dostawcy (hurtownie, dystrybutorzy) dowoziłyby towar, a mniejsze pojazdy (być może zeroemisyjne) rozwoziłyby po sklepach w centrum. Choć pełne centrum logistyczne to duże przedsięwzięcie, nawet niewielki magazyn z kilkoma busami obsługującymi starówkę potrafiłby znacząco zmniejszyć ruch cięższych aut w śródmieściu. Realizacja wymaga partnerstwa publiczno-prywatnego - być może znalazłby się operator logistyczny chętny poprowadzić taki punkt przy wsparciu gminy (np. ulgowe dzierżawy terenu). Wsparcie czystej logistyki: Rekomenduje się, by gmina stworzyła zachęty dla firm używających ekologicznych pojazdów dostawczych. Przykładowo, dostawcy elektryczni mogliby mieć prawo wjazdu w strefy piesze (jeśli potrzebne) lub dłuższy limit postoju w strefach rozładunku. Można też wprowadzić niższe opłaty (lub brak opłat) za wjazd do ewentualnej przyszłej strefy czystego transportu. Gmina powinna także inwestować w infrastrukturę ładowania dostosowaną do aut dostawczych - np. punkt ładowania o wyższej mocy dostępny w pobliżu strefy dostaw (aby kierowca podczas rozładunku mógł doładować pojazd). Digitalizacja i inteligentne systemy: Wdrożenie elementów Smart City w logistykę przyniesie korzyści. Oprócz wspomnianych systemów rezerwacji stref dostawczych, można wykorzystać analizę danych GPS pojazdów dostawczych (w agregowanej formie) by optymalizować trasy i czasy. Współpraca z firmami kurierskimi mogłaby zaowocować np. ustanowieniem „neutralnych punktów odbioru” obsługiwanych przez wszystkich (tak by jeden kurier zabierał paczki dla danej okolicy zamiast pięciu różnych - to ambitne, ale warte rozważenia pilotażowo na małą skalę). Regulacje prawne lokalne: Warto uzupełnić lokalne prawo (uchwały) o zapisy dotyczące logistyki - np. w regulaminie porządkowym miasta określić dopuszczalne godziny dostaw i maksymalny czas postoju na ulicy podczas rozładunku. Dodatkowo, w umowach dzierżawy lokali użytkowych gminy w centrum można zapisać zobowiązanie najemcy do przestrzegania zasad dostaw (gmina jako wynajmujący ma tu pewną kontrolę nad podmiotami wynajmującymi jej lokale). Edukacja i współpraca: Należy kontynuować dialog z lokalnymi przedsiębiorcami - np. regularne spotkania z kupcami z Rynku, gdzie omawiane będą ich potrzeby logistyczne i wspólnie wypracowywane rozwiązania. Uświadamianie, że pewne ograniczenia (jak godziny dostaw) finalnie służą wszystkim, bo poprawiają atrakcyjność

przeprawy i zadowolenie klientów, jest kluczowe dla akceptacji. Powiązanie z gospodarką odpadami: Logistyka miejska to nie tylko dostawy, ale i odbiory (np. odpadów opakowaniowych, zużytych towarów). Można zintegrować system, by np. pojazd dostawczy zabierał część odpadów wtórnych od sklepów z powrotem (jeśli wraca pusty) - takie partnerstwa „reverse logistics” mogą zmniejszyć liczbę kursów (np. hurtownia zabiera od sklepów kartony i folię do recyklingu). Choć to raczej rozwiązanie dla większych sieci sklepów, gmina może stymulować takie pomysły poprzez spotkania branżowe. Monitoring i ocena: Po wdrożeniu poszczególnych elementów należy monitorować sytuację - np. sprawdzić, czy wprowadzenie stref dostawczych zmniejszyło liczbę wykroczeń i poprawiło płynność ruchu. Jeśli nie - korygować podejście. Wskaźniki takie jak średni czas zajęcia strefy dostaw, liczba mandatów za złe parkowanie dostaw, czy nawet poziom zadowolenia sklepikarzy z organizacji dostaw mogą posłużyć do oceny. Podsumowując, logistyka miejska w Rawiczu wymaga usprawnienia organizacyjnego bardziej niż dużych inwestycji infrastrukturalnych. Wykorzystując dobre praktyki (jak z większych miast, ale skalowane do Rawicza) oraz nowe technologie, gmina może uczynić dostawy bardziej uporządkowanymi, ekologicznymi i przyjaznymi dla otoczenia. To z kolei przełoży się na płynniejszy ruch w mieście i lepszy komfort życia mieszkańców, wpisując się w idee zrównoważonej mobilności i zielonej gospodarki.

2.13. Inteligentne systemy transportowe

Stan obecny:

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to nowoczesne rozwiązania telematyczne wspomagające zarządzanie ruchem i informowanie użytkowników. W gminie Rawicz wykorzystanie ITS dopiero raczkuje - typowe zaawansowane systemy spotykane w dużych miastach (jak inteligentna sygnalizacja świetlna, sterowanie ruchem w czasie rzeczywistym, tablice zmiennej treści) tutaj praktycznie nie występują, co wynika z mniejszej skali i dotychczas braku takiej potrzeby. Jednak pewne elementy ITS zaczynają się pojawiać nawet w średnich ośrodkach jak Rawicz. Obecnie w Rawiczu można wskazać następujące rozwiązania zaliczane do ITS lub „smart mobility”: przy przejściu dla pieszych na ul. Poznańskiej zastosowano czujniki ruchu pieszych - gdy pieszy zbliża się do pasów, system wykrywa go i automatycznie wzbudza zielone światło (co skraca czekanie i zwiększa bezpieczeństwo). Monitoring miejski - choć zainstalowany głównie w celach bezpieczeństwa publicznego, pośrednio spełnia funkcję ITS: kamery na ulicach mogą być wykorzystywane do obserwacji płynności ruchu, a w przyszłości obraz z nich może zasilać np. system analizy natężenia ruchu (na razie nie ma to miejsca, nagrania służą głównie policji do wykrywania zdarzeń w ruchu drogowym). Jest to zaawansowany system złożony z 18 kamer zainstalowanych w Rawiczu.

Tablice radarowe - przy wjazdach do niektórych miejscowości i na teren zabudowany Rawicza ustawiono proste wyświetlacze prędkości z komunikatem („Jedziesz XX km/h. Zwolnij!”). Nie tylko informują one kierowców, ale też rejestrują statystyki, co jest elementem inteligentnego nadzoru. Dane z tych radarów (np. ile pojazdów przekraczało prędkość) są analizowane przez gminę i policję, co wpłynęło np. na decyzję o postawieniu dodatkowych patroli lub infrastruktury spowalniającej. System informacji pasażerskiej - na razie nie jest wdrożony w formie elektronicznej, ale w planach (dokumenty PZMM) jest wyposażenie głównych przystanków autobusowych w e-tablice z rozkładem i potencjalnie informacją o ewentualnych opóźnieniach (po zakupie nowoczesnych autobusów z GPS ma to być możliwe). Aktualnie informacja pasażerska odbywa się statycznie (rozkłady na tabliczkach, strona internetowa z PDF). Zarządzanie oświetleniem ulicznym - gmina zmodernizowała większość oświetlenia na LED. Część oświetlenia w zarządzie ENEA posiada możliwość zdalnego sterowania lampami. Dzięki temu, latarnie uliczne mogą być monitorowane i sterowane z poziomu centrum zarządzania (np. w nocy natężenie oświetlenia jest automatycznie redukowane o pewien procent po północy, gdy ruch jest mniejszy, co oszczędza energię). ITS na drodze ekspresowej S5 - choć to poza bezpośrednią gestią gminy, warto odnotować: w ciągu S5 przy węźle Rawicz działają znaki zmiennej treści i kamery GDDKiA, informujące o warunkach (np. ostrzegające przed korkiem czy gołoledzią). Systemy parkowania - na razie nie z informatyzowano strefy parkowania (opłaty są w parkomatach, brak np. czujników zajętości miejsc czy aplikacji mobilnej dedykowanej - choć można płacić przez ogólnopolską aplikację). Gmina Rawicz dopiero zaczyna wdrażać ITS i czyni to w obszarach najbardziej uzasadnionych lokalnie: bezpieczeństwo (radary), efektywność energetyczna (oświetlenie), podstawowa detekcja ruchu (sygnalizacja). Personel urzędu zdobywa w tym zakresie kompetencje - np. w 2022 r. pracownicy uczestniczyli w szkoleniu organizowanym przez Politechnikę Warszawską dot. wdrażania ITS w małych miastach. W ostatnich latach Rawicz uczestniczył także w projekcie pilotażowym „Human Smart City”, pozyskując dofinansowanie na wdrożenie innowacyjnych rozwiązań - efektem jest rozbudowa miejskiego monitoringu (wyposażonego w inteligentną analitykę (kamery potrafią rozpoznawać markę, kolor pojazdu i tablice rejestracyjne oraz sylwetki, co może w przyszłości pomóc np. w automatycznym nadzorze ruchu czy wykrywaniu nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów). Podsumowując, stan obecny ITS w Rawiczu to etap początkowy: pojedyncze inteligentne rozwiązania działają, a fundamenty pod dalszy rozwój (sieć światłowodowa, nowoczesne oświetlenie, systemy informatyczne w urzędzie) są stopniowo budowane.

Wyzwania:

Rozwój ITS w Rawiczu napotyka kilka wyzwań typowych dla średnich gmin. Po pierwsze, koszty wdrożenia i utrzymania - zaawansowane systemy (np. adaptacyjne sterowanie ruchem czy tablice zmiennej treści) są kosztowne, a w małym mieście trudniej uzasadnić ich

ekonomiczną efektywność. Gmina musi znaleźć środki (najczęściej z funduszy zewnętrznych), by sfinansować inteligentną infrastrukturę, a następnie ponosić koszty jej utrzymania i aktualizacji technologicznej. Po drugie, integracja systemów. Wyzwanie stanowi stworzenie zintegrowanej platformy, która pozwoli zarządzać nimi z jednego centrum i wymieniać dane między systemami (np. by informacje z kamer o natężeniu ruchu wpływały na pracę sygnalizacji). Brak takiej integracji oznacza ograniczone wykorzystanie potencjału ITS. Po trzecie, dostosowanie infrastruktury drogowej i organizacji - aby ITS przynosiły korzyści, infrastruktura musi być na to gotowa: np. sygnalizacje świetlne muszą mieć sterowniki zdolne do pracy w sieci, a organizacja ruchu powinna przewidywać scenariusze zmienne (np. objazdy sterowane dynamicznie). W Rawiczu wiele skrzyżowań to ronda lub zwykłe przecinania dróg bez świateł - bardziej „tradycyjne” układy, które trudno objąć zaawansowanym sterowaniem. Po czwarte, kompetencje i zarządzanie danymi - wdrożenie ITS wymaga specjalistycznej wiedzy u kadry samorządowej. Trzeba umieć analizować duże zbiory danych (np. z detektorów ruchu czy czujników środowiskowych) i wyciągać z nich wnioski do zarządzania mobilnością. Konieczne jest szkolenie personelu lub zatrudnienie ekspertów, co w mniejszej gminie bywa wyzwaniem. Również zapewnienie bezpieczeństwa tych danych (np. z kamer z rozpoznawaniem twarzy) i przestrzeganie przepisów o ochronie prywatności (RODO) stanowi nowe zadanie. Po piąte, akceptacja społeczna - wprowadzenie inteligentnych systemów (jak monitoring rozpoznający tablice czy inteligentne przejścia) musi być komunikowane mieszkańcom, by zrozumieli korzyści i nie postrzegali tego jako nadmiernej inwigilacji czy komplikacji. Budowa zaufania do technologii to miękkie wyzwanie, które gmina musi podjąć poprzez dialog i transparentność. Ostatnim wyzwaniem jest nadążanie za szybkim rozwojem technologii - systemy ITS starzeją się w sensie technologicznym dość szybko; to, co dziś jest nowością (np. aplikacje mobilne do zarządzania ruchem), za kilka lat może być standardem. Rawicz musi planować swoje inwestycje tak, by były skalowalne i aktualizowalne w przyszłości, unikając zamknięcia się w przestarzałych rozwiązaniach. Jednocześnie należy pilnować, by wdrażane systemy były kompatybilne z szerszymi systemami krajowymi (np. krajowy system zarządzania ruchem na drogach krajowych, regionalne platformy informacji transportowej) - integracja pionowa to też wyzwanie natury organizacyjno-prawnej.

Działania:

Gmina Rawicz podejmuje pierwsze działania w kierunku rozwoju ITS. Trwają prace nad uruchomieniem specjalnej aplikacji mobilnej dla mieszkańców, która ma integrować różne usługi miejskie „smart city” łączącej dane dla mieszkańców.

W 2023 r. zainstalowano też inteligentne przejście dla pieszych w pobliżu jednej ze szkół - wyposażone w czujniki ruchu, które wykrywają zbliżającego się pieszego i automatycznie uruchamiają pulsujące oświetlenie ostrzegawcze oraz sygnał dźwiękowy. To rozwiązanie

zwiększa widoczność pieszego i ma ostrzec kierowców, poprawiając bezpieczeństwo (działa niezależnie od standardowej sygnalizacji, szczególnie w nocy lub przy ograniczonej widoczności). W obszarze parkowania, gmina wprowadziła mobilne płatności - w Strefie Płatnego Parkowania jest możliwość opłacenia postoju poprzez aplikację komercyjną Mobilet, co jest pierwszym krokiem do cyfryzacji systemu parkingowego.

W kontekście bezpieczeństwa, nowe kamery monitoringu (instalowane na wlotach do miasta i na rondach) dają policji narzędzie do szybszego reagowania na zdarzenia drogowe - jeśli dojdzie do kolizji lub niebezpiecznej sytuacji, operator monitoringu może to od razu dostrzec i powiadomić odpowiednie służby, a zapisy wideo służą analizie zdarzeń i wyciąganiu wniosków. Wszystkie te działania wskazują, że Rawicz stara się wykorzystywać nowoczesne technologie tam, gdzie przynoszą one wymierne korzyści w zarządzaniu mobilnością, stopniowo budując elementy ITS odpowiadające lokalnym potrzebom.

Rekomendacje:

W perspektywie kolejnych lat, rozwój inteligentnych systemów transportowych powinien stać się integralną częścią planowania transportu w Rawiczu. Zaleca się opracowanie spójnej strategii wdrażania ITS w gminie jako uzupełnienia Planu Mobilności. Strategia ta powinna zidentyfikować priorytetowe obszary do usprawnienia przez ITS - np. zarządzanie ruchem w godzinach szczytu na głównych arteriach, informowanie kierowców o dostępności parkingów, poprawa bezpieczeństwa na przejściach i skrzyżowaniach czy integracja informacji dla pasażerów transportu publicznego. Jednym z kluczowych rekomendowanych działań jest stworzenie zintegrowanego centrum sterowania ruchem na skalę lokalną. Nie musi to być rozbudowana instytucja - wystarczy odpowiednie oprogramowanie i stanowisko (np. w pomieszczeniu Centrum Zarządzania Kryzysowego lub monitoringu), gdzie spływałyby dane z różnych systemów: sygnalizacji, czujników ruchu, kamer, czujników pogodowych. Operator (lub automatyczny algorytm) mógłby na tej podstawie wprowadzać zmiany w organizacji ruchu w czasie rzeczywistym - np. wydłużyć zielone światło na zjeździe z S5, gdy nastąpił tam zator, albo włączyć tymczasowo pulsujące ostrzeżenia w razie wypadku na drodze. Dla efektywności takiego centrum konieczne jest doposażenie infrastruktury: rozszerzenie systemu detekcji - instalacja kamer i czujników zliczających ruch na wszystkich głównych wlotach do miasta oraz kluczowych skrzyżowaniach. Te dane pozwolą też lepiej kalibrować model transportowy i planować inwestycje. Ważnym elementem jest rozwój dynamicznej informacji dla użytkowników: rekomenduje się montaż co najmniej kilku tablic zmiennej treści (VMS) w newralgicznych miejscach - np. przed wjazdem do centrum od strony S5, gdzie można wyświetlać komunikaty o ewentualnych utrudnieniach w mieście lub wskazówki „Parking P&R wolne miejsca: XX”; przy dworcu - ekran z informacją o opóźnieniach pociągów; czy przy głównych ciągach pieszych - interaktywne kioski informujące o rozkładach jazdy i trasach turystycznych (to również element poprawy dostępności informacji). Kolejna rekomendacja dotyczy

transportu publicznego: po planowanym zakupie nowego taboru autobusowego (10 niskoemisyjnych autobusów) warto wdrożyć system ITS dla komunikacji zbiorowej - czyli lokalizatory GPS w autobusach, system automatycznej zapowiedzi przystanków (ważny dla osób niewidomych), a także priorytet dla autobusów na sygnalizacjach (jeśli autobus jest opóźniony, system może wydłużyć mu zielone). Tego typu udogodnienia zwiększą punktualność i atrakcyjność transportu zbiorowego. W dziedzinie bezpieczeństwa ruchu zaleca się kontynuację automatyzacji nadzoru - np. rozważenie instalacji urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości na dłuższych ulicach wylotowych (jeśli analiza wykaże nagminne przekroczenia) lub montaż kamer rejestrujących przejazd na czerwonym świetle na sygnalizacjach (co skutecznie zniechęca kierowców do takich wykroczeń). Współpracę z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w zakresie fotoradarów czy odcinkowego pomiaru można nawiązać poprzez wnioski do Inspekcji, argumentując poprawę BRD - takie inteligentne systemy egzekwowania przepisów wpłyną na kulturę jazdy. Integracja informacji i Open Data: aby w pełni wykorzystać ITS, dane zbierane przez gminę powinny być wykorzystywane szerzej. Rekomenduje się publikowanie wybranych danych (anonimowych) jako otwartych danych - np. o rozkładach jazdy (już jest), zajętości parkingów czy natężeniu ruchu - co pozwoli zewnętrznym deweloperom tworzyć przydatne aplikacje (np. niezależny serwis pokazujący korki w Rawiczu, czy integrujący dojazd multimodalny). Warto także integrować się z regionalnymi platformami - np. dążyć do włączenia rawickich danych o komunikacji do systemu Poznańskiej Aglomeracji (lub Wrocławskiej) tak, aby podróżni spoza Rawicza mieli dostęp do informacji o rawickiej ofercie transportowej. Finansowanie i partnerstwa: w nadchodzących latach gmina powinna aktywnie poszukiwać źródeł finansowania ITS - np. programów UE (Instrument na rzecz zintegrowanego transportu, fundusze regionalne na cyfryzację usług publicznych) oraz krajowych (Fundusz Dróg Samorządowych coraz częściej premiuje elementy BRD i ITS w projektach). Warto też rozważyć partnerstwo z prywatnymi firmami technologiczno-telekomunikacyjnymi - np. pilotaż 5G w małym mieście z elementami smart mobility, co mogłoby przynieść inwestycje w czujniki i sieć, odciążając budżet gminy. Szkolenia i świadomość: rekomenduje się kontynuację szkoleń dla personelu urzędu i służb miejskich w zakresie obsługi ITS i analizy danych. Jednocześnie należy prowadzić akcje informacyjne dla mieszkańców prezentujące korzyści z ITS - np. pokazywać statystyki: „dzięki adaptacyjnej sygnalizacji średni czas przejazdu skrzyżowania X spadł o 30%” albo „inteligentne przejście poprawiło bezpieczeństwo - brak wypadków od instalacji”. Taka komunikacja buduje poparcie dla inwestycji w nowe technologie. Podsumowując, Rawicz powinien stopniowo, ale konsekwentnie, stawać się „smart city” w dziedzinie mobilności - nie przez masowe wdrażanie najnowocześniejszych rozwiązań bez uzasadnienia, ale przez celowane wykorzystanie ITS tam, gdzie przyniosą realne korzyści mieszkańcom: szybszy przejazd, lepszą informację, wyższe bezpieczeństwo i mniejsze zanieczyszczenie. Tym samym gmina wpisze się w szerszy nurt cyfrowej transformacji miast,

realizując założenia polityk krajowych i unijnych (jak EU ITS Directive czy cele Europejskiej Agendy Cyfrowej), a przede wszystkim - podnosząc jakość życia w Rawiczu poprzez inteligentne zarządzanie ruchem i transportem.

2.14. Ocena zachowań transportowych mieszkańców obszaru funkcjonalnego

W 2025 roku przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców miasta i gminy Rawicz, aby zbadać ich zachowania transportowe oraz opinie na temat lokalnego systemu transportowego. W badaniu wzięło udział około 276 respondentów, a poniżej przedstawiono szczegółowe wyniki i wnioski z poszczególnych obszarów tematycznych. Analiza obejmuje częstotliwość korzystania z różnych środków transportu, czas poświęcany na dojazdy, preferencje komunikacyjne w różnych celach podróży, czynniki wpływające na wybór środka transportu, a także oceny infrastruktury i usług transportowych na terenie gminy. Zaprezentowano również deklarowaną skłonność mieszkańców do ograniczenia używania samochodu (oraz warunki, które mogłyby to ułatwić), postulaty usprawnień dla ruchu rowerowego, odczuwane uciążliwości związane z transportem, poziom świadomości na temat Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) oraz wskazane przez respondentów szczególnie niebezpieczne miejsca na drogach gminnych.

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

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

Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu

Codziennie korzystanie z samochodu jako kierowca zadeklarowało 58,7% respondentów, a kolejne 22,8% jeździ kilka razy w tygodniu. Sporadycznie (raz w tygodniu lub rzadziej) za

kierownicą siada łącznie ok. 5,4%, natomiast tylko 7,3% mieszkańców w ogóle nie prowadzi samochodu (dodatkowo 3,8% nie prowadzi, ale chciałoby). Oznacza to, że własny samochód pełni rolę podstawowego środka transportu dla zdecydowanej większości gospodarstw domowych. Samochodem jako pasażer mieszkańcy jeżdżą rzadziej - codziennie tylko 5,6%, a kilka razy w tygodniu 24,2%. Najwięcej osób bywa pasażerem sporadycznie, okazjonalnie (43,1% odpowiedzi), a 11,1% nigdy z tej roli nie korzysta. Wyniki te pokazują, że mobilność samochodowa realizowana jest głównie we własnym zakresie (kierowca), zaś przejazdy w charakterze pasażera dotyczą mniejszej części mieszkańców i mają charakter towarzyski lub rodzinny.

Motocykl lub skuter pozostaje środkiem niszowym. Codziennie lub prawie codziennie używa go zaledwie około 1-2% badanych, a 84,8% mieszkańców w ogóle nie korzysta z jednośladów silnikowych. Pewien potencjał wzrostu sygnalizuje fakt, że ok. 7-8% chciałoby z nich korzystać w przyszłości (obecnie nie posiadając takiego pojazdu). Rower jest natomiast dość popularny - 10,6% ankietowanych jeździ na rowerze codziennie, a 27,7% kilka razy w tygodniu. Ponad jedna trzecia (37%) używa roweru sporadycznie, zaś osób całkowicie niekorzystających z roweru jest tylko 11,1%. Co istotne, kolejne 4,1% badanych nie jeździ obecnie, ale chciałoby - wskazuje to na znaczący potencjał dalszego wzrostu ruchu rowerowego. Hulajnogi elektryczne nie zdobyły dotąd dużej popularności - regularne użytkowanie (codzienne lub kilka razy w tygodniu) deklarowało poniżej 1% ankietowanych, a aż ok. 84,8% w ogóle z nich nie korzysta (tylko pojedyncze osoby jeżdżą na hulajnodze). Ruch pieszy jest naturalną formą przemieszczania się: 55,2% mieszkańców chodzi pieszo każdego dnia, a 23,4% kilka razy w tygodniu. Tylko 2,2% deklaruje, że wcale nie porusza się pieszo. Transport publiczny (autobus) odgrywa niewielką rolę - codziennie korzysta z niego zaledwie 1,4% badanych, a kilka razy w tygodniu 3,3%. Większość mieszkańców (70,1%) w ogóle nie jeździ autobusami, choć warto odnotować, że 10,3% chciałoby z komunikacji publicznej korzystać, ale obecnie tego nie robi (co sugeruje niedopasowaną ofertę przewozową). Inne środki transportu (np. prywatne busy, ciągniki rolnicze, konne bryczki itp.) mają charakter marginalny - ok. 68% badanych w ogóle z nich nie korzysta, tylko pojedyncze osoby wskazały codzienne używanie takich środków. Ogólny obraz sposobów przemieszczania pokazuje zatem dominację samochodu (kierowcy) oraz istotny udział ruchu pieszego i rowerów, przy bardzo małej roli transportu zbiorowego. Tabela 13 zawiera szczegółowe dane.

Tabela 13. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie miasta i gminy Rawicz

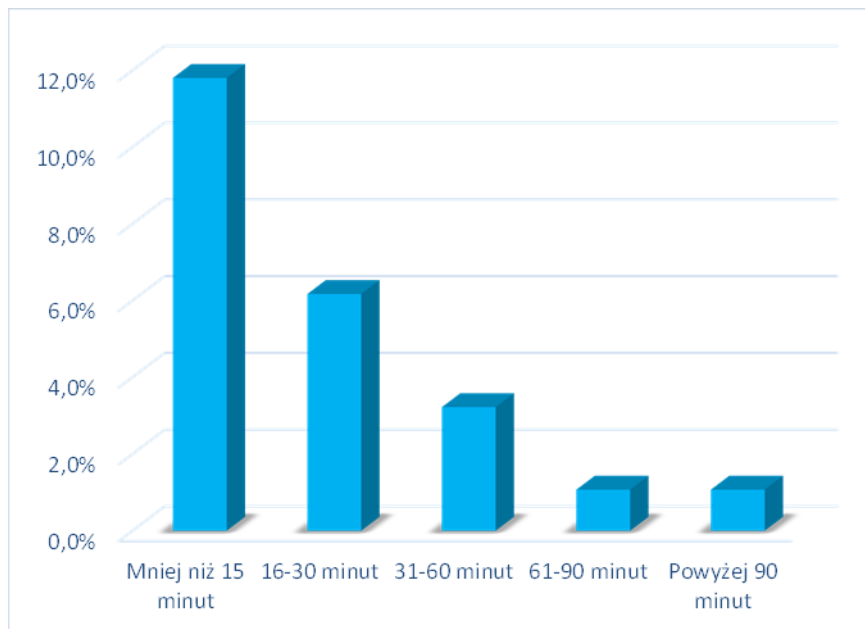
		Codziennie		Kilka razy w tygodniu		Raz w tygodniu		Sporadycznie		Nie korzystam		Nie korzystam, ale chciałbym	
Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych sposobów przemieszczania się?	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Samochodem jako kierowca	1,91	58,70%	216	22,83%	84	1,90%	7	5,43%	20	7,34%	27	3,80%	14
Samochodem jako pasażer	3,31	5,56%	20	24,17%	87	15,83%	57	43,06%	155	11,11%	40	0,28%	1
Skuterem/motocyklem	4,95	0,56%	2	1,12%	4	1,40%	5	4,21%	15	84,83%	302	7,87%	28
Rowerem	3,23	10,60%	39	27,72%	102	9,51%	35	36,96%	136	11,14%	41	4,08%	15
Hulajnogą elektryczną	4,94	0,28%	1	2,79%	10	0,56%	2	3,62%	13	84,96%	305	7,80%	28
Pieszo	1,88	55,16%	203	23,37%	86	3,80%	14	14,40%	53	2,17%	8	1,09%	4
Autobusem	4,79	1,39%	5	3,32%	12	0,55%	2	14,40%	52	70,08%	253	10,25%	37
W inny sposób - jaki?	4,76	4,72%	6	2,36%	3	0,00%	0	4,72%	6	81,89%	104	6,30%	8

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Czas spędzany w komunikacji publicznej

Czas spędzany codziennie w środkach komunikacji publicznej jest dla większości mieszkańców zerowy - 76,7% ankietowanych podało, że nie spędza w autobusach ani minuty dziennie. Spośród osób korzystających z komunikacji, 11,8% poświęca na dojazdy komunikacją publiczną mniej niż 15 minut dziennie, 6,2% - od 16 do 30 minut, a 3,2% - od 31 do 60 minut. Dłuższe czasy (ponad godzinę dziennie) wskazało łącznie tylko ok. 2% badanych. Wynika z tego, że transport zbiorowy w gminie jest wykorzystywany głównie do bardzo krótkich przejazdów lokalnych. W codziennym funkcjonowaniu komunikacja publiczna ma mocno ograniczone znaczenie - tam, gdzie jest używana, służy głównie do dojazdów na krótkim dystansie (np. wewnątrz miasta). Większość mieszkańców opiera swoją mobilność na innych środkach transportu (przede wszystkim na samochodzie, a w pewnym stopniu także na rowerze).

Rysunek 30. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej



Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Czas dojazdu do różnych destynacji

Czas dojazdu do typowych celów podróży w Rawiczu jest na ogół krótki, co odzwierciedla stosunkowo niewielką skalę miasta. Ponad jedna trzecia mieszkańców (33,5%) dociera do wyznaczonego celu (np. praca, szkoła, zakupy) w czasie krótszym niż 10 minut, a dalsze 20- 30% do 15 minut. Do 20 minut dojazdu potrzebuje łącznie około 3/4% ankietowanych. Tylko nieliczni wskazali czasy dłuższe, głównie w przypadku dojazdu do terenów rekreacyjnych, co ma związek z częstym wyborem roweru jako środka lokomocji oraz większą odległością od miejsca zamieszkania. Ogólnie rzecz biorąc, codzienne obowiązki (praca, szkoła, zakupy) większość mieszkańców jest w stanie zrealizować w krótkim czasie,

co świadczy o dobrej dostępności lokalnej. Dłuższe czasy przejazdu mogą dotyczyć podróży o charakterze rekreacyjnym lub okazjonalnych wyjazdów poza gminę.

Tabela 14. Czas dotarcia do różnych destynacji

		do 5 min.		6-10 min.		11-15 min.		16-20 min.		21-30 min.		Powyżej 30 min.		Nie korzystam	
Ile czasu zabiera Pani/Panu podróż do wyznaczonego celu?	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	3,54	9,38%	35	28,69%	107	19,30%	72	14,75%	55	8,04%	30	9,12%	34	10,72%	40
Miejsce nauki	5,93	4,83%	18	7,24%	27	5,36%	20	4,02%	15	2,14%	8	4,02%	15	72,39%	270
Urzędy i administracja	3,45	8,85%	33	26,27%	98	26,01%	97	16,89%	63	6,70%	25	2,68%	10	12,60%	47
Zakupy	2,8	19,84%	74	31,90%	119	20,91%	78	12,33%	46	7,77%	29	5,36%	20	1,88%	7
Ośrodki zdrowia	3,03	11,26%	42	31,10%	116	27,35%	102	15,55%	58	6,70%	25	4,56%	17	3,49%	13
Tereny rekreacyjne	3,51	10,19%	38	22,52%	84	25,74%	96	15,01%	56	7,51%	28	11,80%	44	7,24%	27
Miejsca rozrywki	4,16	4,56%	17	17,69%	66	21,72%	81	14,75%	55	9,65%	36	17,69%	66	13,94%	52

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Środki transportu wybierane w różnych celach

Podróże do pracy są zdominowane przez transport samochodowy. Aż 62,7% badanych dociera do pracy własnym samochodem (jako kierowca). Pewna część mieszkańców chodzi do pracy pieszo (15,6%), a 9,7% dojeżdża rowerem. Transport publiczny odgrywa w dojazdach pracowniczych śladową rolę - wybiera go tylko 1,6% osób. Należy zaznaczyć, że ok. 10% respondentów zaznaczyło brak takiego dojazdu („nie dotyczy”), co odzwierciedla strukturę próby (np. emeryci, osoby bez pracy). Mimo to, samochód pozostaje podstawowym środkiem umożliwiającym mobilność zarobkową w Rawiczu.

Dojazdy do miejsc nauki (szkoła, uczelnia) - choć mniej liczne w próbie - również odbywają się głównie samochodem. 16,1% uczniów lub ich rodziców wskazało dojazd autem. Stosunkowo niewielu uczniów dociera do szkół pieszo (ok. 5,6%) lub rowerem (4,0%). Autobus szkolny lub komunikacji publicznej używany jest przez 2,7% ankietowanych. Jednocześnie aż ~71% próby zaznaczyło brak takiego dojazdu (co wynika z mniejszej liczby uczniów wśród respondentów). Mimo ograniczonej liczby odpowiedzi, widać, że nawet w przypadku młodzieży szkolnej znacząca część korzysta z transportu samochodowego (często w formie dowozu przez rodziców), a komunikacja zbiorowa pełni rolę uzupełniającą.

Podróże do urzędów i instytucji administracji również odbywają się przede wszystkim samochodem. 51,2% respondentów dojeżdża do urzędu samochodem. Jednocześnie bardzo wielu mieszkańców Rawicza pokonuje taką trasę pieszo - 30,6%, a kolejne 8,0% - rowerem. Niewielki odsetek korzysta z autobusu (ok. 1-2%, brak odpowiedzi wskazujących tę opcję w danych). Warto zauważyć, że 8,6% osób wskazało brak takich podróży. Wyniki te pokazują, że w mieście część spraw urzędowych załatwiana jest bez auta (ze względu na bliskość urzędów), jednak mimo to ponad połowa mieszkańców woli do urzędu pojechać samochodem, co świadczy o utrwalonych przyzwyczajeniach i wygodzie transportu indywidualnego.

Podróże na zakupy codzienne odbywają się w Rawiczu w dużej mierze samochodem, choć nie tak absolutnie, jak w gminach typowo wiejskich. 74,3% respondentów do sklepu jedzie autem. Istotna grupa mieszkańców chodzi na zakupy pieszo (19,6%), a 5,4% używa roweru. Transport publiczny nie jest praktycznie wykorzystywany w celu dojazdów na zakupy (brak wskazań autobusu). Mimo stosunkowo wyższego niż na wsi odsetka pieszych zakupów, nadal niemal trzy czwarte badanych wybiera samochód, co pokazuje, że nawet na krótkich dystansach auto pozostaje bardzo popularne. Niemniej pewna część mieszkańców korzysta z alternatyw (pieszo/rower), zwłaszcza jeśli ma sklepy w pobliżu.

Dojazdy do placówek zdrowia (przychodnie, szpitale) także najczęściej odbywają się samochodem - 64,1% ankietowanych dociera do lekarza autem. Jednocześnie aż 27,4% mieszkańców chodzi pieszo do ośrodków zdrowia na terenie gminy, a 5,1% dojeżdża rowerem. Świadczy to o tym, że znaczna część usług medycznych jest dostępna lokalnie (np. przychodnie w mieście) i spora grupa pacjentów może dotrzeć na wizytę bez pojazdu.

Jednak w sytuacjach wymagających większego komfortu czy szybszego dotarcia (np. w razie złego samopoczucia) samochód pozostaje preferowanym środkiem transportu. Transport zbiorowy odgrywa tu pomijalną rolę (poniżej 1% wskazań autobusu).

Podróże w celach rekreacyjnych (do parków, na tereny wypoczynkowe) charakteryzują się większą skłonnością do wybierania alternatywnych środków transportu. 38,1% ankietowanych wybrało samochód, ale zauważalny jest wyższy udział ruchu rowerowego (25,7%) oraz pieszego (30,6%). W przypadku Rawicza większość terenów rekreacyjnych (np. planty miejskie, okolice stawów, itp.) jest dostępna pieszo lub rowerem, co mieszkańcy chętnie wykorzystują. Mniejsze uzależnienie od samochodu w czasie wolnym sugeruje, że w obszarze rekreacji mieszkańcy są bardziej skłonni do wyboru aktywnych form mobilności.

Podróże do miejsc rozrywki (restauracje, kino, wydarzenia kulturalne) w Rawiczu również nieco odbiegają od wzorca typowego dla większych miast. Co prawda samochód jest tu najczęściej wybierany (49,9% wskazań), ale bardzo duża grupa mieszkańców dociera do takich miejsc pieszo (28,7%), a część także rowerem (9,1%). W Rawiczu widać większą rolę mobilności pieszej - co wynika zapewne z niewielkich odległości w mieście i możliwości swobodnego dojścia na piechotę choćby na rynek czy do kina.

Podsumowując, samochód osobowy jest głównym środkiem transportu we wszystkich analizowanych celach podróży mieszkańców Rawicza, choć w niektórych kategoriach (rekreacja, lokalna rozrywka) jego przewaga jest mniej wyraźna dzięki istotnemu udziałowi ruchu pieszego i rowerowego. Rower i chodzenie odgrywają wyraźną rolę przede wszystkim w kontekście czasu wolnego i krótszych dystansów. Transport publiczny nie odgrywa istotnej roli ani w dojazdach do pracy czy szkoły ani w załatwianiu spraw czy zakupów - jego udział we wszystkich kategoriach podróży jest znikomy.

Tabela 15. Środek transportu mieszkańców miasta i gminy Rawicz

		Pieszo		Rowerem		Hulajnogą elektryczną		Skuterem/Motocyklem		Autobusem		Samochodem		Nie korzystam	
Jakim środkiem transportu dociera Pani/Pan do celu podróży?	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Praca	4,91	15,55%	58	9,65%	36	0,27%	1	0,27%	1	1,61%	6	62,73%	234	9,92%	37
Miejsce nauki	6,23	5,63%	21	4,02%	15	0,00%	0	0,54%	2	2,68%	10	16,09%	60	71,05%	265
Urzędy i administracja	4,22	30,56%	114	8,04%	30	0,00%	0	0,00%	0	1,61%	6	51,21%	191	8,58%	32
Zakupy	4,8	19,57%	73	5,36%	20	0,00%	0	0,00%	0	0,54%	2	74,26%	277	0,27%	1
Ośrodki zdrowia	4,44	27,35%	102	5,09%	19	0,27%	1	0,00%	0	0,80%	3	64,08%	239	2,41%	9
Tereny rekreacyjne	3,5	30,56%	114	25,74%	96	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	38,07%	142	5,63%	21
Miejsca rozrywki	4,29	28,69%	107	9,12%	34	0,27%	1	0,27%	1	0,54%	2	49,87%	186	11,26%	42

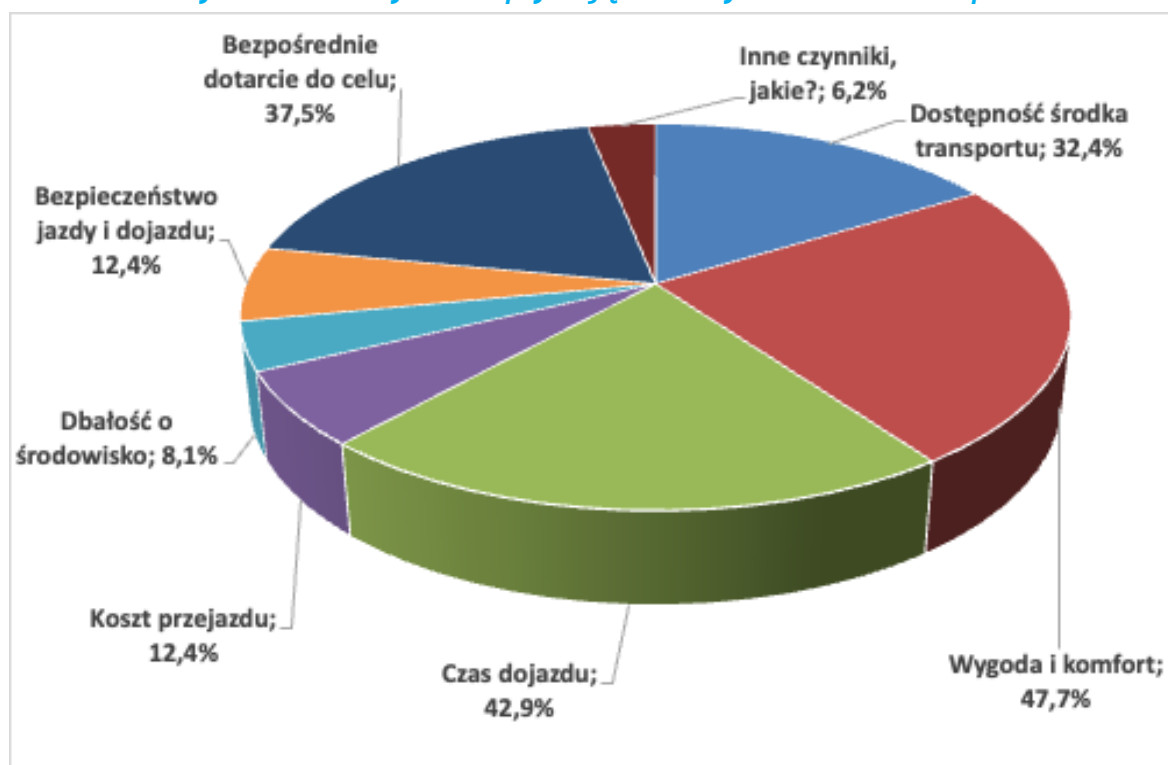
Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Czynniki decydujące o wyborze środka transportu

Decyzje mieszkańców dotyczące wyboru środka transportu są kształtowane głównie przez czynniki praktyczne: komfort podróży, szybkość dotarcia do celu oraz dostępność środka transportu. Najczęściej wskazywanym czynnikiem okazała się wygoda i komfort podróży - wybrało go 47,7% ankietowanych. Niewiele mniej osób zwróciło uwagę na czas dojazdu do celu (42,9%) oraz dostępność środka transportu (32,3%). Dla znaczącej części mieszkańców ważna jest również możliwość dotarcia do celu bez przesiadek - aspekt bezpośredniości podróży wskazało 37,5% badanych. Względy finansowe, takie jak koszt przejazdu, mają mniejsze znaczenie - tylko 12,4% respondentów kieruje się przy wyborze środka transportu ceną. Jeszcze rzadziej brany pod uwagę jest aspekt ekologiczny - dbałość o środowisko wskazało zaledwie 8,1% ankietowanych. Podobny odsetek (ok. 12%) wymienił bezpieczeństwo jazdy jako decydujący czynnik.

Można zatem stwierdzić, że dla mieszkańców Rawicza kluczowe przy wyborze środka transportu są wygoda, czas i dostępność, zaś koszty przejazdu oraz względy ekologiczne odgrywają rolę drugorzędną. Oznacza to, że działania na rzecz zmiany wzorców mobilności (np. zachęcanie do jazdy rowerem czy autobusem) powinny skupiać się przede wszystkim na poprawie komfortu, szybkości i dostępności alternatywnych form transportu, a mniej na argumentach finansowych czy ekologicznych - te ostatnie, choć ważne, nie stanowią głównej motywacji dla większości mieszkańców.

Rysunek 31. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



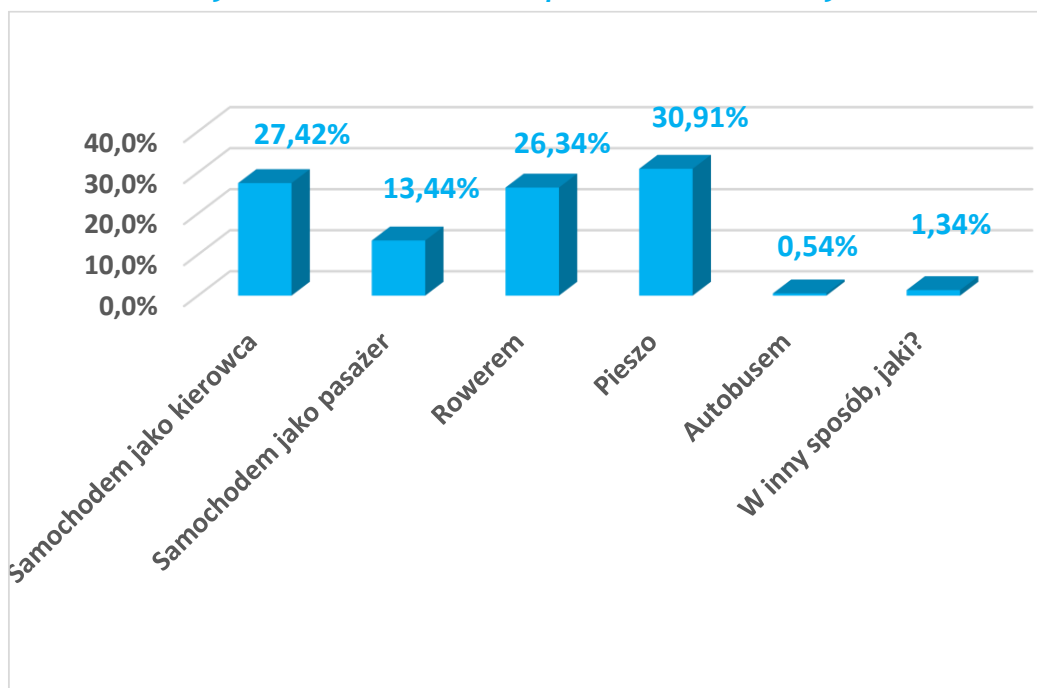
Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Środki transportu w czasie wolnym

W podróżach w czasie wolnym (rekreacja, odwiedziny, wycieczki itp.) mieszkańcy Rawicza częściej niż w codziennych dojazdach wybierają środki inne niż samochód, choć auto nadal odgrywa istotną rolę. Samochód jako kierowca pozostaje jednym z najczęściej wskazywanych środków - wybrało go 27,4% respondentów. Jednak równie popularne okazały się formy aktywne: 30,9% mieszkańców spędza czas wolny, przemieszczając się pieszo, a 26,3% - podróżując rowerem. Te wartości są wyraźnie wyższe w porównaniu z udziałem ruchu pieszego i rowerowego w podróżach do pracy czy szkoły. Można to interpretować jako wykorzystanie czasu wolnego do rekreacji i aktywności fizycznej - wiele osób wybiera spacer lub przejażdżkę rowerową jako formę spędzania wolnego popołudnia czy weekendu. Samochód jako pasażer (np. wyjazdy rodzinne) osiągnął 13,4% wskazań. Natomiast transport publiczny w celach rekreacyjnych praktycznie nie występuje - autobus jako środek podróży w czasie wolnym wskazało tylko 0,5% badanych (co odpowiada dosłownie 2 osobom).

Podsumowując, w czasie wolnym mieszkańcy Rawicza są bardziej skłonni przesiąść się na rower lub pójść pieszo niż w podróżach związanych z obowiązkami. Choć samochód nadal jest często używany (łącznie ok. 40% jeśli zsumować kierowców i pasażerów), to niemal równie duża grupa wybiera formy aktywne. Jest to pozytywny sygnał - pokazuje potencjał do rozwijania mobilności pieszej i rowerowej, zwłaszcza że odbywa się to już przy obecnym stanie infrastruktury.

Rysunek 32. Środek transportu w czasie wolnym



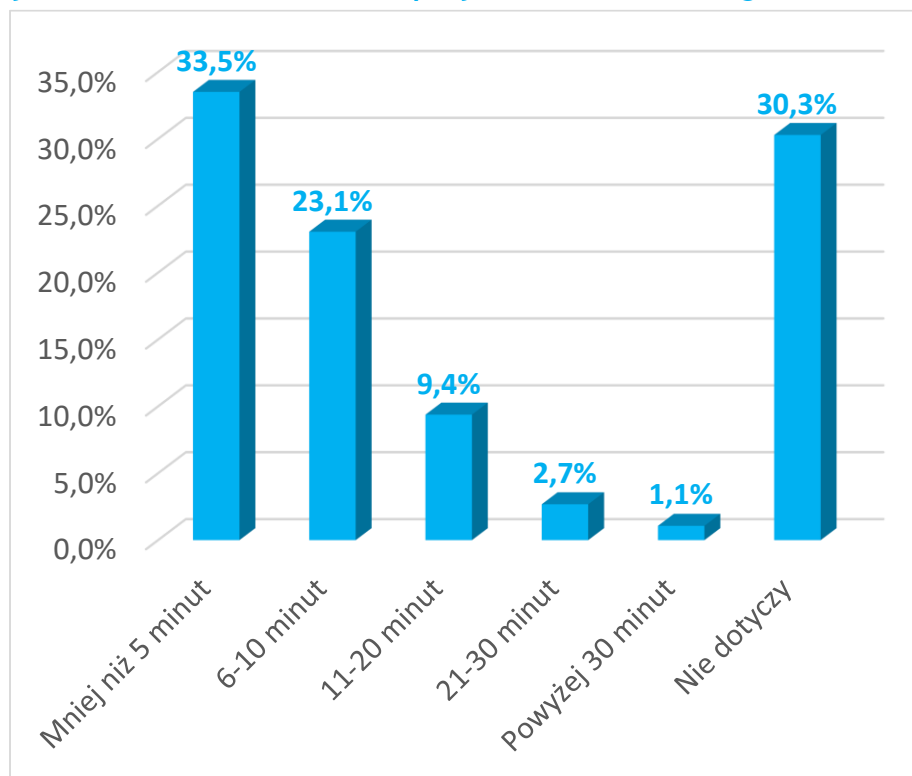
Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Dostępność przystanków komunikacji publicznej

Jednym z problemów zidentyfikowanych w badaniu jest dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy. Ankietowani zostali zapytani o czas dojścia do najbliższego przystanku i wyniki wskazują na dość spolaryzowaną sytuację. 33,5% mieszkańców ma bardzo blisko - mniej niż 5 minut pieszo do przystanku, a kolejne 23,1% dociera na przystanek w 6- 10 minut. Około 9,4% potrzebuje na dojście 11-20 minut, zaś dłuższy spacer (21-30 minut) deklaruje tylko 2,7%. Tylko 1,1% ankietowanych stwierdziło, że dojście zajmuje im ponad 30 minut. Jednocześnie jednak aż 30,3% badanych zaznaczyło odpowiedź „nie dotyczy” - co oznacza, że dla prawie jednej trzeciej mieszkańców kwestia dojścia do przystanku nie ma znaczenia, prawdopodobnie dlatego, że nie mają w pobliżu żadnej linii autobusowej lub z niej nie korzystają. Można przypuszczać, że dotyczy to głównie mieszkańców wsi i obrzeży gminy, gdzie sieć autobusowa jest rzadka lub odległa.

Ogólnie dostępność komunikacji zbiorowej jest oceniana jako problematyczna na obszarach poza centrum Rawicza. Świadczą o tym także opinie mieszkańców w pytaniach otwartych - 88 osób podało własne propozycje lokalizacji nowych przystanków autobusowych. Wskazywano m.in. potrzebę ulokowania przystanków w nieobsłużonych dotąd miejscowościach lub osiedlach. Można zatem wnioskować, że znaczna część gminy ma utrudniony dostęp do komunikacji publicznej, a mieszkańcy oczekują budowy nowych przystanków tam, gdzie odległości dojścia są obecnie zbyt duże.

Rysunek 33. Czas dotarcia do przystanku w mieście i gminie Rawicz



Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Poczucie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Poczucie bezpieczeństwa w ruchu drogowym wyraźnie zależy od roli, w jakiej występuje mieszkaniec. Kierowcy samochodów na ogół czują się bezpiecznie na rawickich drogach - aż 79% (20,1% zdecydowanie bezpiecznie + 59,3% raczej bezpiecznie) deklaruje poczucie bezpieczeństwa za kierownicą. Tylko niespełna 10% kierowców czuje się niepewnie lub zagrożono (6,97% raczej nie, 2,95% zdecydowanie nie). Podobnie wysoki odsetek odpowiedzi pozytywnych odnotowano wśród pasażerów samochodów osobowych - ok. 78-79% z nich również czuje się bezpiecznie podczas podróży autem (co nie dziwi, biorąc pod uwagę ochronę, jaką daje pojazd).

Zupełnie inaczej wygląda sytuacja, jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu. Piesi mimo wszystko w większości czują się dość bezpiecznie - 80% ankietowanych poruszających się pieszo ocenia swoje bezpieczeństwo na drogach jako wysokie (19,3% zdecydowanie tak, 60,3% raczej tak). Około 17% pieszych wskazało, że czuje się raczej lub bardzo niebezpiecznie, co oznacza, że co szósty pieszy odczuwa zagrożenia (np. ze strony ruchu pojazdów na ulicach). Najgorzej pod względem poczucia bezpieczeństwa w ruchu wypadają rowerzyści. Tylko 52,8% osób jeżdżących rowerem czuje się na drogach Rawicza bezpiecznie (sumarycznie), w tym zaledwie 6,4% stanowczo to deklaruje. Aż 35,7% rowerzystów ma poczucie zagrożenia (11,5% czuje się zdecydowanie niebezpiecznie, a 24,1% raczej niebezpiecznie). To bardzo wysoki odsetek wskazujący na obawy rowerzystów o swoje bezpieczeństwo na drodze. Wynika to zapewne z braków infrastruktury (konieczność jazdy wraz z ruchem samochodowym) oraz zachowań kierowców, np. nadmiernej prędkości. Można zatem stwierdzić, że mieszkańcy jako kierowcy czują się bezpiecznie, ale jako rowerzyści - już nie.

Warto dodać, że osoby korzystające z hulajnóg elektrycznych i motocykli również w większości nie czują się bezpiecznie, jednak odsetek odpowiedzi w tych kategoriach jest trudno interpretować (ponad 80% zaznaczyło „nie mam zdania”, co wynika z faktu, że mało kto tymi środkami jeździ na co dzień). Pasażerowie komunikacji publicznej (autobusu lub pociągu) generalnie czują się dość bezpiecznie - tu jednak również duża część nie miała zdania (wiele osób nie korzysta z tych form transportu). Można podsumować, że największe poczucie zagrożenia w ruchu drogowym mają ci użytkownicy, którzy są najmniej chronieni - rowerzyści (oraz potencjalnie motocykliści).

Tabela 16. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców miasta i gminy Rawicz

		Zdecydowanie tak		Raczej tak		Raczej nie		Zdecydowanie nie		Nie mam zdania	
Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie poruszając się po Gminie Rawicz jako:	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Kierowca samochodu	2,25	20,11%	75	59,25%	221	6,97%	26	2,95%	11	10,72%	40
Pasażer samochodu	2,28	22,25%	83	56,30%	210	5,63%	21	3,22%	12	12,60%	47
Rowerzysta	2,75	6,43%	24	46,38%	173	24,13%	90	11,53%	43	11,53%	43
Pieszy	2,16	19,30%	72	60,32%	225	8,85%	33	8,04%	30	3,49%	13
Użytkownik hulajnogi elektrycznej	4,69	0,80%	3	4,56%	17	3,49%	13	7,51%	28	83,65%	312
Kierowca skutera/motocyklu	4,68	1,34%	5	6,70%	25	1,61%	6	3,49%	13	86,86%	324
Pasażer autobusu	4,03	9,92%	37	17,96%	67	0,80%	3	1,88%	7	69,44%	259
Pasażer pociągu	2,72	26,27%	98	39,41%	147	1,88%	7	0,54%	2	31,90%	119

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Ocena jakości usług komunikacji publicznej

Mieszkańcy oceniają obecną ofertę komunikacji publicznej jako niesatysfakcjonującą. Świadczy o tym bardzo ograniczone korzystanie z autobusów oraz postulaty zmian zgłaszane w ankiecie. Ponad 70% badanych w ogóle nie korzysta z transportu zbiorowego na co dzień, co jest pośrednią oceną jego dostępności i jakości - wielu mieszkańców nie widzi obecnie możliwości lub korzyści z jazdy autobusem. W pytaniach o ocenę konkretnych aspektów komunikacji publicznej respondenci w większości zaznaczali opcje negatywne lub zadowalające (przeciętne). Na przykład tylko 6,9% badanych uznało punktualność autobusów za „bardzo dobrą”, a aż 64% respondentów w ogóle nie miało zdania w tym temacie (co wynika z nieużywania komunikacji) - co sugeruje brak zaufania do regularności kursów. Podobnie dostępność informacji, komfort przejazdu czy dostosowanie przystanków dla pasażerów oceniano na poziomie co najwyżej średnim.

Jednym z najpoważniejszych problemów jest zbyt mała częstotliwość kursów. W oddzielnym pytaniu o czynniki skłaniające do rezygnacji z samochodu aż 26,3% mieszkańców wskazało konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów- była to jedna z najczęściej wybieranych odpowiedzi (patrz dalej). Równie silnie wybrzmiewa postulat obniżenia kosztów podróży publicznej, gdyż 19,9% ankietowanych stwierdziło, że bezpłatna komunikacja publiczna przekonałaby ich do porzucenia auta. To pokazuje, że mieszkańcy oceniają obecną komunikację zbiorową jako na tyle nieatrakcyjną lub niedostępną, że skłonni byłiby rozważyć zmianę dopiero po znaczącym jej usprawnieniu (większa liczba połączeń, lepsza dostępność, niższe koszty). W komentarzach pojawiały się też uwagi o niedopasowaniu rozkładów jazdy do potrzeb (brak kursów w odpowiednich godzinach, np. późnym wieczorem czy w weekendy).

Reasumując, jakość usług komunikacji publicznej oceniana jest nisko. Mieszkańcy oczekują istotnych ulepszeń - więcej połączeń, lepszej synchronizacji z ich rytmem dnia, a także rozważają kwestie finansowe (koszt biletów). Obecnie transport zbiorowy pełni marginalną rolę w systemie transportowym Rawicza, co stanowi wyzwanie dla władz planujących zrównoważoną mobilność.

Tabela 17. Ocena komunikacji publicznej w mieście i gminie Rawicz

		Bardzo dobrze		Dobrze		Przeciętnie		Źle		Bardzo źle		Nie mam zdania/Nie korzystam	
Jak ocenia Pani/Pan komunikację publiczną w Gminie Rawicz?	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Dopasowanie rozkładu linii do potrzeb	4,59	4,83%	18	13,94%	52	15,82%	59	5,90%	22	1,88%	7	57,64%	215
Częstotliwość kursowania	4,77	1,88%	7	10,19%	38	18,23%	68	8,04%	30	2,14%	8	59,52%	222
Punktualność pojazdów	4,57	6,97%	26	22,25%	83	5,90%	22	0,54%	2	0,27%	1	64,08%	239
Komfort podróży	4,53	8,04%	30	21,72%	81	5,63%	21	1,34%	5	0,00%	0	63,27%	236
Bezpieczeństwo podróży	4,53	8,31%	31	23,59%	88	3,22%	12	0,80%	3	0,27%	1	63,81%	238
Koszt przejazdu	4,45	12,06%	45	18,23%	68	6,17%	23	1,34%	5	0,54%	2	61,66%	230
Lokalizację przystanków	4,46	5,63%	21	20,38%	76	11,53%	43	4,56%	17	0,54%	2	57,37%	214
Przyjazność przystanków	4,47	4,83%	18	22,25%	83	11,80%	44	2,14%	8	0,27%	1	58,71%	219
Wygodę przesiadek	4,96	3,22%	12	13,40%	50	9,12%	34	3,22%	12	0,54%	2	70,51%	263
Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnoś	5,21	3,22%	12	8,31%	31	6,97%	26	4,02%	15	0,80%	3	76,68%	286
Dostępność informacji o przejazdach	4,62	3,22%	12	17,16%	64	14,21%	53	4,02%	15	2,41%	9	58,98%	220

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Ocena infrastruktury rowerowej i pieszej

Mieszkańcy zostali poproszeni o ocenę stanu infrastruktury transportowej w gminie - osobno dla infrastruktury drogowej, rowerowej, pieszej i komunikacji publicznej. Infrastruktura piesza (chodniki, przejścia) została oceniona relatywnie dobrze. 61% respondentów uznało ją za dobrą lub bardzo dobrą (w tym 15,8% bardzo dobrą). Kolejne 30,8% oceniło ją jako zadowalającą, a tylko około 7,5% jako złą lub bardzo złą. Oznacza to, że większość mieszkańców jest dość zadowolona z chodników i możliwości poruszania się pieszo po Rawiczu - co znajduje potwierdzenie w wysokim udziale ruchu pieszego w codziennych podróżach. Oczywiście pojawiają się lokalne braki (np. chodnik na danym odcinku ulicy), ale ogólny stan infrastruktury dla pieszych jest oceniany pozytywnie.

Infrastruktura rowerowa otrzymała gorsze oceny. Tylko 43-44% badanych uznało ją za dobrą lub bardzo dobrą. Najczęstsza ocena to zadowalająca - tak odpowiedziało ok. 39% ankietowanych. Natomiast 17,4% mieszkańców ocenia stan dróg i udogodnień rowerowych negatywnie (zły lub bardzo zły). Średnia ocena plasuje się nieco poniżej oceny infrastruktury pieszej. Wyniki te pokazują, że sieć dróg rowerowych w Rawiczu jest niewystarczająca i niespójna - co jest zgodne z opiniami wyrażonymi w innych częściach ankiety (postulaty rozbudowy tras rowerowych). Brakuje bezpiecznych i wygodnych połączeń rowerowych, zwłaszcza poza miastem i między poszczególnymi osiedlami. Mimo że niemal każda rodzina posiada rowery, ich używanie jest ograniczane przez brak infrastruktury.

Dla porównania, infrastruktura drogowa dla samochodów została oceniona na ogół jako zadowalająca (ponad 43% wskazań) lub dobra (34%); tylko 19% oceniło ją źle. Natomiast infrastruktura komunikacji publicznej (przystanki, pętle itp.) otrzymała oceny słabsze - dominowała ocena zadowalająca (48%) i dobre (36%), ale łącznie ok. 9,6% oceniono jako złe. To potwierdza wcześniejsze obserwacje, że w oczach mieszkańców obszar transportu publicznego wymaga poprawy (przystanki, tabor, informacja pasażerska). Najbardziej jednak rzuca się w oczy konieczność poprawy infrastruktury rowerowej, gdyż to ona otrzymała relatywnie najniższe noty spośród „twardej” infrastruktury.

Tabela 18. Ocena stanu infrastruktury w mieście i gminie Rawicz

		Bardzo dobry		Dobry		Zadowolający		Zły		Bardzo zły	
Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny istniejącej infrastruktury?	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Drogowej	2,79	3,74%	14	34,22%	128	43,05%	161	17,11%	64	1,87%	7
Rowerowej	2,67	8,56%	32	35,29%	132	38,77%	145	14,97%	56	2,41%	9
Pieszej	2,31	15,78%	59	45,99%	172	30,75%	115	6,15%	23	1,34%	5
Komunikacji publicznej	2,62	6,42%	24	35,83%	134	48,13%	180	8,56%	32	1,07%	4

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

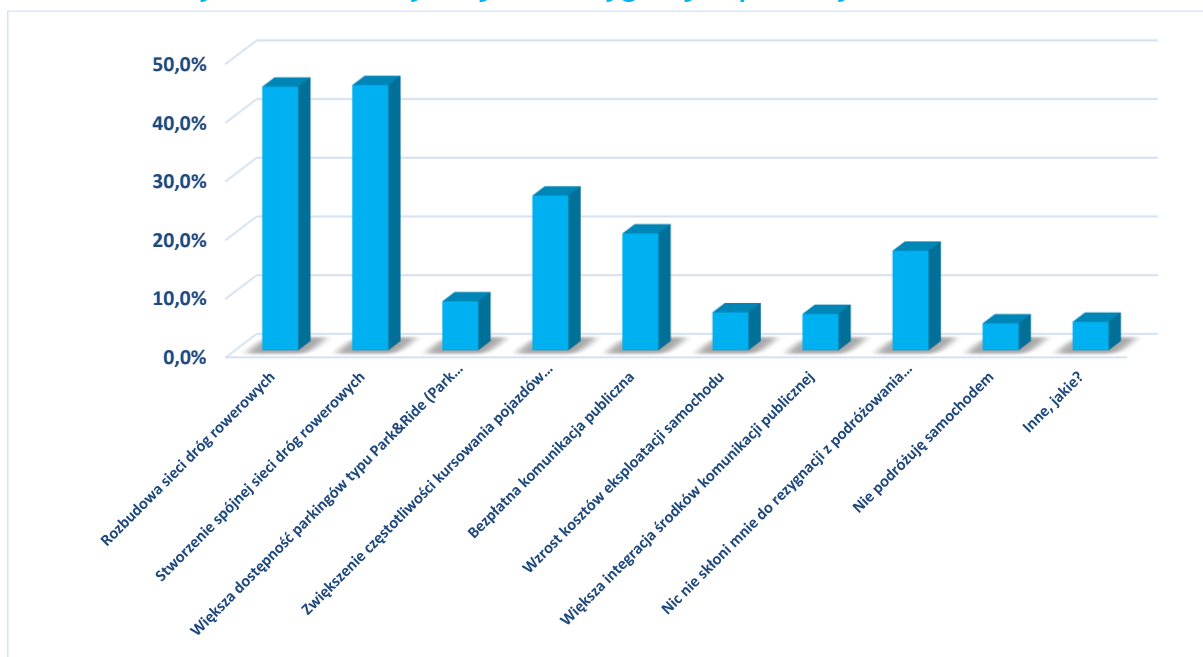
Skłonność do ograniczenia używania samochodu i warunki temu sprzyjające

Mieszkańcy Rawicza generalnie deklarują gotowość do zmiany swoich przyzwyczajeń transportowych, o ile zostaną spełnione pewne warunki sprzyjające rezygnacji z samochodu. Na pytanie o działania, które skłoniłyby ankietowanych do ograniczenia codziennej jazdy autem, większość odpowiedziała wskazując konkretne udogodnienia. Najczęściej wymieniano rozbudowę infrastruktury rowerowej - aż 45% respondentów wskazało, że stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych zachęciłoby ich do przesiadki na rower. Była to najczęściej wybierana odpowiedź (łącznie dwa powiązane warianty dotyczące dróg rowerowych uzyskały po ~45% wskazań każdy). Na drugim miejscu znalazło się usprawnienie komunikacji publicznej: 26,3% ankietowanych stwierdziło, że więcej kursów autobusów (większa częstotliwość) skłoniłoby ich do rezygnacji z samochodu. Równie wysoko uplasowała się opcja bezpłatnej komunikacji publicznej - wybrało ją 19,9% badanych. Około 8,3% wskazało na potrzebę rozwoju systemu Park&Ride (parkingów „Parkuj i Jedź”), co umożliwiłoby łączenie podróży samochodem i transportem publicznym. Nieliczni (6,2%) wspomnieli też o lepszej integracji różnych środków transportu zbiorowego (np. synchronizacja rozkładów jazdy).

Ważnym wskaźnikiem jest stosunkowo niewielki odsetek osób, które nie widzą możliwości rezygnacji z auta. Odpowiedź „nic mnie nie skłoni do rezygnacji z podróży samochodem” wybrało 16,9% ankietowanych. Oznacza to, że ponad 80% mieszkańców dopuszcza zmianę zachowań transportowych, jeśli poprawią się warunki dla alternatyw. Tylko co szósta osoba jest zdecydowanie przywiązana do samochodu niezależnie od okoliczności. Jest to pozytywny sygnał dla planistów - pokazuje otwartość społeczności na bardziej zrównoważoną mobilność, pod warunkiem zapewnienia atrakcyjnych możliwości dojazdu innymi środkami. Warto też dodać, że 4,6% respondentów zaznaczyło, iż już nie korzysta z samochodu (czyli problem nadmiernego użycia auta ich nie dotyczy).

Podsumowując, mieszkańcy Rawicza są gotowi ograniczyć korzystanie z samochodów prywatnych, jeśli poprawi się oferta transportu publicznego i infrastruktura rowerowa. Szczególnie rozwój sieci dróg rowerowych wydaje się kluczowy - niemal połowa badanych wskazała to jako warunek zmiany. Również ulepszenia w komunikacji zbiorowej (częstsze kursy, niższe koszty) mogą odciągnąć część kierowców od codziennego prowadzenia auta. Jedynie niewielka grupa jest całkowicie niechętna zmianom.

Rysunek 34. Motywacje do rezygnacji z podróży samochodem



Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

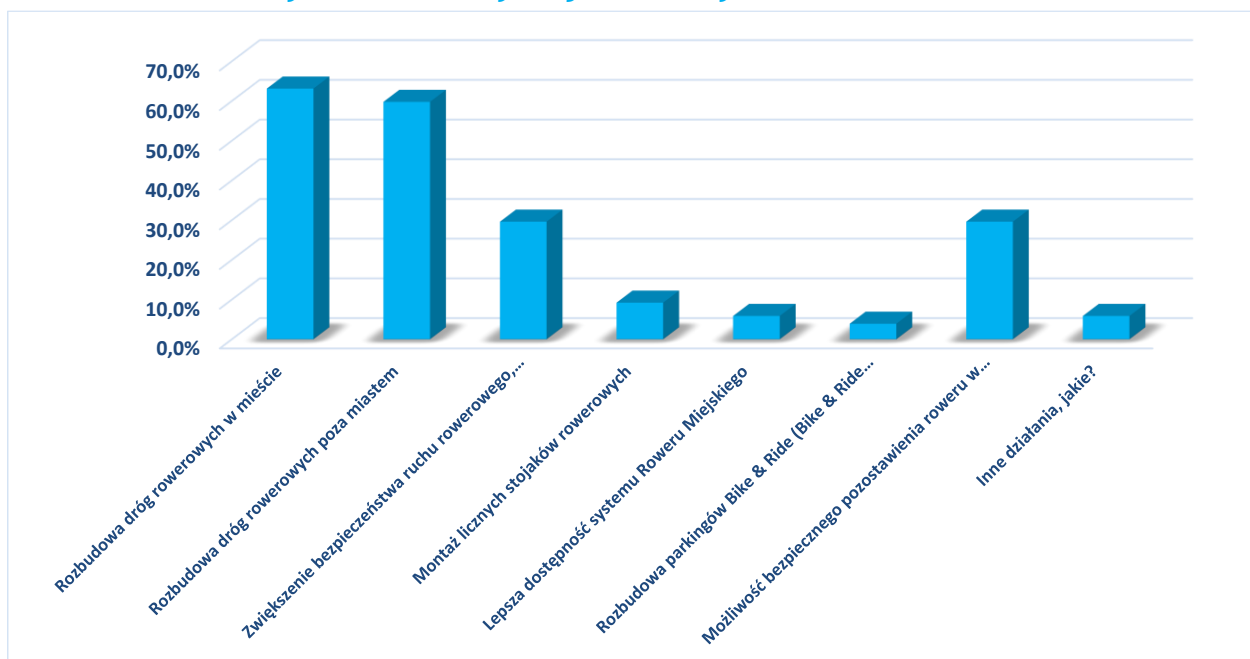
Postulaty usprawnień ruchu rowerowego

Preferencje pro-rowerowe mieszkańców znajdują potwierdzenie w szczegółowych pytaniach o potrzeby rowerzystów. Zapytano, jakie działania zachęciłyby ankietowanych do częstszego korzystania z roweru. Zdecydowana większość badanych wskazała na konieczność rozbudowy infrastruktury. 63,1% respondentów oczekuje budowy nowych dróg rowerowych na terenie miasta Rawicza, a 59,8% - budowy dróg rowerowych poza miastem, łączących Rawicz z okolicznymi miejscowościami. Widać zatem ogromne zapotrzebowanie zarówno na miejskie ścieżki (np. trasy przez miasto i osiedla), jak i na trasy łącznikowe (do wsi i rekreacyjnie poza miasto). Ponad 29,6% badanych uważa, że należy zwiększyć bezpieczeństwo ruchu rowerowego tam, gdzie nie ma ścieżek - np. poprzez ograniczenie prędkości samochodów na ulicach wspólnych. Identyczny odsetek (29,6%) wskazał, że brakuje możliwości bezpiecznego przechowania roweru w miejscu docelowym (pracy, szkole) - postulują oni zapewnienie stojaków lub zamykanych parkingów rowerowych przy zakładach pracy i szkołach.

Jeśli chodzi o infrastrukturę towarzyszącą, 9,2% ankietowanych chciałoby montażu większej liczby stojaków rowerowych w przestrzeni publicznej (np. więcej miejsc do przypięcia roweru na rynku, przy sklepach). Niewielka grupa (5,9%) oczekuje lepszej dostępności systemu Rawicki Rower Miejski (jeśli taki system zostanie rozwinięty), a 3,9% - rozbudowy parkingów typu Bike&Ride, czyli integrujących rower z transportem publicznym (przy stacjach lub pętlach autobusowych).

Ogółem wyniki te pokazują, że głównym postulatem mieszkańców wobec ruchu rowerowego jest rozwój spójnej sieci dróg rowerowych. Jest to najważniejszy brak, którego uzupełnienie znacznie zwiększyłoby skłonność do korzystania z roweru. Dodatkowo mieszkańcy zwracają uwagę na kwestie bezpieczeństwa (separacja ruchu rowerowego lub uspokojenie ruchu aut) oraz na infrastrukturę uzupełniającą - stojaki i parkingi rowerowe. Te działania byłyby relatywnie proste do wdrożenia i mogłyby istotnie poprawić warunki dla cyklistów.

Rysunek 35. Motywacje dla korzystania z roweru



Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Uciążliwości związane z transportem

W ankiecie przeanalizowano, jakie aspekty transportu są najbardziej uciążliwe dla mieszkańców Rawicza. Zidentyfikowano kilka głównych problemów wpływających negatywnie na jakość życia. Nadmierna prędkość i niebezpieczna jazda samochodów została oceniona jako uciążliwa przez około 65% mieszkańców (22,8% uznało ją za bardzo uciążliwą, a 42,7% za raczej uciążliwą). To najwyższy odsetek spośród wszystkich czynników - wskazuje on, że szybka jazda kierowców po ulicach (np. przekraczanie dozwolonej prędkości w mieście czy na drogach lokalnych) jest powszechnie dostrzeganym problemem i budzi obawy mieszkańców o bezpieczeństwo.

Drugim kluczowym problemem jest niedostateczne oświetlenie dróg i ulic. Brak oświetlenia po zmroku jako bardzo lub raczej uciążliwy wskazało łącznie 68,8% ankietowanych. Dotyczy to zwłaszcza obszarów peryferyjnych, osiedli i przejść dla pieszych - słabe oświetlenie zwiększa poczucie zagrożenia i faktycznie wpływa na bezpieczeństwo (wypadki

po zmroku). Respondenci sygnalizują, że doświetlenie newralgicznych miejsc (przystanki, przejścia, skrzyżowania) powinno być priorytetem.

Bardzo wysoki odsetek wskazań dotyczy również nieprawidłowego parkowania, np. samochodów parkujących na chodnikach, trawnikach czy w niedozwolonych miejscach. Aż 70,4% mieszkańców uznaje ten problem za uciążliwy (35,3% bardzo, 35,1% raczej). Wskazuje to na powtarzające się sytuacje zastawiania chodników przez auta, utrudniania ruchu pieszym i degradowania przestrzeni zielonych przez źle zaparkowane pojazdy. Ten problem jest szczególnie odczuwalny w centrum miasta i na osiedlach o gęstej zabudowie, gdzie brakuje wyznaczonych miejsc parkingowych.

Kolejną uciążliwością jest zanieczyszczenie powietrza spalinami samochodowymi. Ponad 67% respondentów odczuwa ujemne skutki emisji spalin (28,5% bardzo, 38,9% raczej uciążliwe). Skargi na spaliny dotyczą głównie centrum Rawicza i ruchliwych dróg - mieszkańcy zauważają negatywny wpływ dużej liczby aut na jakość powietrza. W komentarzach zwrócono też uwagę, że do zanieczyszczeń przyczyniają się nie tylko auta, ale i emisje z pieców domowych (smog zimowy) - jednak w kontekście transportu spaliny z pojazdów są istotnym czynnikiem obniżającym komfort życia.

Korki na drogach okazały się problemem umiarkowanym - 64,5% osób uznało je za uciążliwe, co wskazuje, że zatorów ulic bywa dostrzegane (szczególnie w godzinach szczytu), ale nie jest najbardziej palącym problemem (Rawicz jako małe miasto nie doświadcza tak dużych korków jak duże aglomeracje). Niemniej jednak w godzinach dojazdów do/z pracy występują miejscowe zatory, co odczuwa ponad połowa mieszkańców.

Stosunkowo najmniej dokuczliwym czynnikiem okazał się nadmierny hałas komunikacyjny. Uznało go za uciążliwy ok. 54% badanych, czyli nieco ponad połowa (w tym 18,5% bardzo i 35,3% raczej). Hałas drogowy jest zatem problemem, ale mniejszym niż prędkość, parkowanie czy spalinowe zanieczyszczenia. W Rawiczu główne źródła hałasu to tranzyt (droga krajowa nr 36 przebiegająca przez miasto) oraz ruch w centrum - poza tym miasto jest dość spokojne.

Podsumowując, najbardziej dokuczają mieszkańcom nadmierna prędkość pojazdów oraz słabe oświetlenie ulic - te dwa problemy pojawiły się na czele listy. Równie ważne z punktu widzenia komfortu są jednak kwestie nieprawidłowego parkowania (auta blokujące chodniki) oraz zanieczyszczenia powietrza spalinami. Priorytetowe działania powinny zatem objąć uspokojenie ruchu samochodowego (strefy ograniczonej prędkości, progi zwalniające, egzekwowanie przepisów) oraz rozbudowę oświetlenia ulicznego tam, gdzie go brakuje - co poprawi zarówno bezpieczeństwo, jak i subiektywne poczucie komfortu mieszkańców. Warto także zająć się egzekwowaniem przepisów parkowania (np. służby powinny reagować na auta na chodnikach) oraz kontynuować działania proekologiczne ograniczające emisje z transportu.

Tabela 19. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców miasta i gminy Rawicz

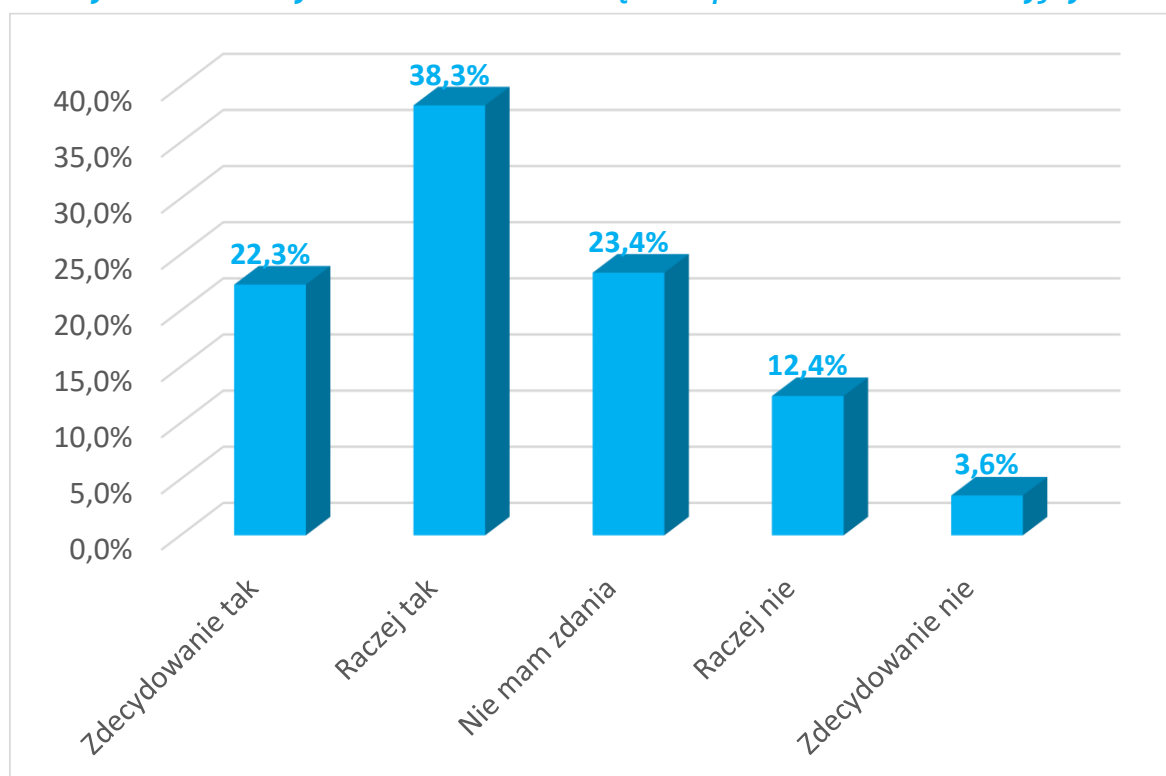
Jak ocenia Pani/Pan uciążliwość poniższych aspektów w odniesieniu do Gminy Rawicz?	Średnia	Bardzo uciążliwe		Raczej uciążliwe		Raczej nieuciążliwe		Wcale nieuciążliwe	
		%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Zbyt szybka/niebezpieczna jazda samochodów	2,18	22,83%	84	42,66%	157	28,53%	105	5,98%	22
Zanieczyszczenie spalinami	2,1	28,53%	105	38,86%	143	26,63%	98	5,98%	22
Nieprawidłowe parkowanie (np. na chodniku)	1,98	35,33%	130	35,05%	129	25,82%	95	3,80%	14
Korki na drogach	2,13	25,41%	93	39,07%	143	32,51%	119	3,01%	11
Nadmierny hałas	2,35	18,48%	68	35,33%	130	38,86%	143	7,34%	27
Brak oświetlenia	2,08	26,80%	97	41,99%	152	27,62%	100	3,59%	13
Inne aspekty, jakie?	1,9	60,34%	35	10,34%	6	8,62%	5	20,69%	12

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Świadomość dotycząca Inteligentnych Systemów Transportowych

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to nowoczesne rozwiązania z zakresu zarządzania ruchem i informacji transportowej. Poziom świadomości na temat ITS wśród mieszkańców Rawicza jest dość niski. Tylko 29% ankietowanych deklaruje, że słyszało o ITS, natomiast 71% nie zna tego terminu. Innymi słowy, ponad dwie trzecie mieszkańców nie ma świadomości istnienia lub działania inteligentnych systemów transportowych. ITS obejmują takie elementy jak np. inteligentna sygnalizacja świetlna, tablice z informacją dla kierowców i pasażerów, systemy priorytetów dla komunikacji miejskiej, aplikacje do zarządzania ruchem itp. Niska znajomość ITS w Rawiczu wynika zapewne z faktu, że rozwiązania te nie były dotąd widocznie wdrażane w gminie - stąd mieszkańcy nie zetknęli się z nimi bezpośrednio. W przyszłości, planując rozwój ITS (np. tablice na przystankach, inteligentne światła), warto uwzględnić elementy edukacyjne i informacyjne, aby zwiększyć świadomość i akceptację tych systemów w społeczeństwie.

Rysunek 36. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych



Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

Ankieta zebrała informacje na temat liczby pojazdów w gospodarstwach domowych mieszkańców. Wyniki potwierdzają wysoko motoryzacyjny charakter gminy. Aż 93,5% gospodarstw domowych posiada co najmniej jeden samochód osobowy (spalinowy). Tylko nieliczne rodziny obyły się bez auta - brak samochodu zadeklarowało zaledwie 6,5% ankietowanych gospodarstw. Co więcej, większość rodzin ma więcej niż jedno auto: 42,2%

gospodarstw dysponuje dwoma samochodami, 14,1% - trzema, a ok. 5,4% - nawet czterema lub więcej. Średnio na gospodarstwo domowe przypadają około 2 samochody. Świadczy to o dużej dostępności transportu indywidualnego i tłumaczy wysoki udział podróży samochodowych w codziennej mobilności.

Rowery są jeszcze powszechniejsze: praktycznie w każdym domu jest rower. 97% gospodarstw domowych posiada przynajmniej jeden rower, a brak roweru zadeklarowało jedynie 3,3% ankietowanych. Co istotne, wiele rodzin ma po kilka rowerów - średnio ok. 3 na gospodarstwo. Jest to naturalne, biorąc pod uwagę zarówno rekreacyjne, jak i użytkowe funkcje roweru, oraz fakt, że rower jest relatywnie tani i łatwo dostępny. Tak wysoki wskaźnik posiadania rowerów oznacza, że potencjalnie infrastruktura rowerowa może mieć od razu wielu użytkowników (rowery są już w domach, wystarczy stworzyć warunki do jazdy). Inaczej wygląda sytuacja z pojazdami nowego typu. Hulajnogę elektryczną posiada ~14% gospodarstw domowych (głównie 1 hulajnogę), natomiast 86% nie ma takiego urządzenia. Motocykl lub skuter znajduje się w około 16% domów (przeważnie pojedynczy egzemplarz), a 83,8% rodzin nie posiada żadnego motocykla ani motoroweru. Te środki transportu są więc znacznie mniej rozpowszechnione - pełnią raczej rolę hobbystyczną lub sezonową. Samochód elektryczny jest prawdziwą rzadkością - tylko 3 gospodarstwa domowe (około 1%) deklaruje posiadanie samochodu z napędem elektrycznym. Pozostałe 99% rodzin nie ma elektryka (choć część zapewne posiada samochody hybrydowe - o to nie pytano wprost).

Podsumowując, poziom zmotoryzowania gospodarstw Rawicza jest bardzo wysoki - praktycznie każdy ma samochód, a większość ma ich kilka. Równie powszechne jest posiadanie rowerów. Natomiast udział nowych, bardziej ekologicznych pojazdów (auta elektryczne, hulajnogi elektryczne) jest na razie minimalny. Te dane stanowią ważne tło dla planu mobilności: wskazują na konieczność zapewnienia infrastruktury dla licznych aut (parkingi, płynność ruchu), ale także pokazują niewykorzystany potencjał licznych rowerów, które mogłyby przejąć część podróży przy lepszych warunkach.

Tabela 20. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym

		1 szt.		2 szt.		3 szt.		4 szt.		5 szt. i więcej		Nie posiadam	
Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	Średnia	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi	%	Liczba odpowiedzi
Rower	3,1	9,39%	26	29,24%	81	21,30%	59	25,27%	70	11,55%	32	3,25%	9
Hulajnoga elektryczna	5,31	12,27%	34	1,81%	5	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	85,92%	238
Skuter/Motocykl	5,22	12,64%	35	3,61%	10	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	83,75%	232
Samochód spalinowy	2,2	31,77%	88	42,24%	117	14,08%	39	4,33%	12	1,08%	3	6,50%	18
Samochód elektryczny	5,95	1,08%	3	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	98,92%	274

Źródło: Wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, 2025

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

W ramach ankiety mieszkańcy mieli możliwość wskazania w formie otwartej (opisowo) miejsc, w których ich zdaniem należałoby dokonać konkretnych usprawnień infrastrukturalnych: budowy dróg rowerowych, przystanków autobusowych oraz parkingów. Zainteresowanie tą częścią konsultacji było dość duże, co świadczy o zaangażowaniu mieszkańców w sprawy transportu. **179 osób** (blisko połowa uczestników badania) podało własne propozycje odcinków, na których w pierwszej kolejności powinny powstać nowe drogi rowerowe. Wśród najczęściej przewijających się sugestii można wymienić: *połączenia rowerowe między Rawiczem a okolicznymi miejscowościami* (np. ścieżki do Sarnowy, Masłowa, Szymanowa, Bojanowa) oraz *brakujące trasy w mieście* (np. wzdłuż głównych ulic do centrum, obwodnica plant). Mieszkańcy zwracali uwagę na konkretne ulice, gdzie ruch rowerowy jest duży, a brakuje wydzielonej drogi dla rowerów, co powoduje niebezpieczne sytuacje (np. ul. Piłsudskiego, Podmiejska, czy drogi wylotowe z miasta). Te uwagi dostarczają cennych wskazówek planistom, które ciągi komunikacyjne wymagają priorytetowo rozbudowy infrastruktury rowerowej.

Jeśli chodzi o **przystanki autobusowe**, **88 osób** przekazało swoje propozycje lokalizacji nowych przystanków. Pojawiały się tu przede wszystkim nazwy osiedli i wsi, które obecnie są słabo skomunikowane. Wiele odpowiedzi dotyczyło potrzeb w takich miejscowościach jak Załęcze, Sierakowo, Dębno Polskie (np. okolice nowego przedszkola) - wskazywano, że tam brakuje przystanku i mieszkańcy muszą pokonywać duże odległości, by dotrzeć do autobusu. Inne sugestie dotyczyły *przystanków na obrzeżach miasta* (np. okolice plant, nowo powstających osiedli), tak by komunikacja miejska mogła obsłużyć rozwijające się tereny. Ogólnie z wypowiedzi wynika postulat **lepszego pokrycia siecią przystanków całego obszaru gminy**, zwłaszcza tam, gdzie obecnie występują „białe plamy” w zasięgu komunikacji.

Kwestia **parkingów** również została szeroko skomentowana. Mieszkańcy w liczbie **136 osób** zasugerowało miejsca, gdzie powinny powstać nowe miejsca parkingowe dla samochodów. Wskazywano głównie okolice centrum Rawicza - rynek i przyległe ulice - gdzie odczuwalny jest deficyt parkingów w godzinach szczytu. Pojawily się apele o budowę parkingu (lub parkingu wielopoziomowego) w pobliżu starówki, tak aby odciążyć zatłoczone uliczki. Inne często wymieniane lokalizacje to okolice dworca kolejowego (parkowanie dla dojeżdżających pociągiem) oraz przy obiektach użyteczności publicznej (szpital, przychodnie, szkoły), gdzie obecna liczba miejsc postojowych jest niewystarczająca. Mieszkańcy sygnalizują, że **problem z parkowaniem** jest poważny i oczekują inwestycji w tym zakresie - zarówno tradycyjnych parkingów, jak i systemu *Park&Ride*, który umożliwiłby pozostawienie auta na obrzeżu i dojazd do centrum

komunikacją zbiorową (takie rozwiązanie zasugerowano dla 2-3 miejsc, m.in. przy stacji kolejowej - co zbiega się z koncepcją Bike&Ride i Park&Ride w planie mobilności).

Ponadto **99 osób** zgłosiło propozycje lokalizacji parkingów typu *Bike&Ride* (dla rowerów przy przystankach). To pokazuje, że idea łączenia transportu rowerowego z publicznym trafia na podatny grunt - mieszkańcy wskazali konkretne miejsca, gdzie takie parkingi rowerowe ułatwiłyby przesiadkę (np. przy dworcu PKP, głównych przystankach autobusowych, parkingach samochodowych na obrzeżach).

Zebrane odpowiedzi otwarte dostarczają władzom cennych, lokalnie osadzonych informacji o potrzebach infrastrukturalnych. **Mieszkańcy jasno artykułują oczekiwania: więcej ścieżek rowerowych, więcej przystanków i więcej parkingów (zarówno dla aut, jak i dla rowerów).** Te postulaty są spójne z wcześniej analizowanymi danymi liczbowymi ankiety - potwierdzają główne kierunki działań inwestycyjnych, jakie powinny zostać podjęte w ramach planu zrównoważonej mobilności. Uwzględnienie tych lokalnych wskazówek przy planowaniu konkretnych inwestycji przyczyni się do zwiększenia akceptacji społecznej i skuteczności wdrażanych rozwiązań.

3. Analiza SWOT w zakresie polityki transportowej obszaru funkcjonalnego

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

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

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

Zdiagnozowano następujące silne strony:

- **Dogodne położenie i dostępność regionalna:** Gmina Rawicz znajduje się przy ważnych szlakach komunikacyjnych - przez jej obszar przebiega droga ekspresowa S5 (łącząca Poznań z Wrocławiem) oraz droga krajowa nr 36 (Lubin-Krotoszyn). Takie usytuowanie umożliwia sprawne połączenia z głównymi ośrodkami regionalnymi i ponadregionalnymi, sprzyjając rozwojowi gospodarczemu i komunikacji. Dzięki temu mieszkańcy Rawicza mają względnie łatwy dojazd do większych miast (Leszno, Wrocław, Poznań), co podnosi atrakcyjność lokalizacji zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów.
- **Rozbudowana sieć dróg lokalnych:** Gmina dysponuje gęstą siecią dróg gminnych i powiatowych, które zapewniają dobrą dostępność wewnętrzną do wszystkich miejscowości w gminie. Nawet mniejsze wsie są połączone utwardzonymi drogami

z Rawiczem i między sobą, co ułatwia codzienne dojazdy do pracy, szkół czy sklepów. Systematyczne modernizacje - jak np. remonty nawierzchni dróg lokalnych finansowane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg - dodatkowo poprawiają stan tej infrastruktury, skracając czasy przejazdu i zwiększając bezpieczeństwo na drogach lokalnych.

- **Dostęp do transportu kolejowego:** W Rawiczu znajduje się stacja kolejowa na strategicznej linii kolejowej E59 Poznań-Wrocław. Jest to istotny atut, ponieważ zapewnia alternatywę dla transportu drogowego na średnich i dalszych dystansach. Dzięki niedawnym inwestycjom PKP PLK stacja została zmodernizowana i dostosowana do wyższych prędkości pociągów oraz potrzeb pasażerów (m.in. nowe perony z windami). Dogodne połączenia kolejowe umożliwiają mieszkańcom dojazd do Poznania czy Wrocławia w około godzinę, co sprzyja codziennym dojazdom do pracy czy na uczelnie. Bliskość kolei tworzy potencjał integracji transportu - parkowanie auta lub roweru przy dworcu i kontynuację podróży pociągiem. Wiadukt kolejowy umożliwia bezkolizyjny wjazd i wyjazd do i z Rawicza od strony Masłowa, wybudowano rondo oraz drogę jednokierunkową wraz z miejscami postojowymi co ułatwiło komunikację i zwiększyło przepustowość w tym rejonie.
- **Funkcjonująca komunikacja autobusowa gminy:** Gmina Rawicz, w odróżnieniu od wielu podobnych wielkością samorządów, posiada własną komunikację autobusową. Istnieje kilka linii autobusowych (m.in. Rawicz-Żołędnica, Rawicz-Wydawy, Rawicz-Kąty, Rawicz-Żylce) łączących miasto z okolicznymi miejscowościami. Sieć ta, choć ograniczona, stanowi bazę do dalszego rozwijania transportu zbiorowego. Mieszkańcy mają możliwość dojazdu autobusem do centrum Rawicza czy na dworzec kolejowy, co jest istotne zwłaszcza dla osób nieposiadających samochodu (młodzież szkolna, seniorzy). Gmina regularnie aktualizuje rozkłady jazdy, co świadczy o trosce władz o utrzymanie i ulepszanie oferty przewozowej. Obecnie wszystkie pojazdy przewoźnika komunikacji miejskiej są niskowejściowe, posiadają możliwość rozstawienia rampy wjazdowej i miejsce w autobusie na wózek inwalidzki. Rok produkcji autobusów to 2024 rok.
- **Walory przyrodnicze i rekreacyjne:** Rawicz i okolice cechują się atrakcyjnym środowiskiem naturalnym - w pobliżu znajdują się lasy (m.in. kompleksy leśne na południe od miasta), tereny zielone oraz malownicze obszary wiejskie. Takie otoczenie sprzyja rozwojowi transportu aktywnego, zwłaszcza turystyki rowerowej i pieszego ruchu rekreacyjnego. Gmina wytyczyła Rawicki Szlak Rowerowy, prowadzący przez najciekawsze krajobrazowo miejsca (m.in. Sarnowa, Słupia Kapitulna, Dębno Polskie), co przyciąga amatorów wycieczek rowerowych. Dzięki walorom krajobrazowym mieszkańcy chętnie spędzają czas aktywnie - na rowerze czy spacerach - co buduje

kulturę mobilności aktywnej i może być wstępem do częstszego korzystania z tych form transportu na co dzień.

- **Inwestycje w infrastrukturę rowerową:** Gmina Rawicz już realizuje duże projekty rozbudowujące infrastrukturę dla rowerzystów. Przykładem jest zakończona w 2022r. inwestycja ciągu pieszo-rowerowego Rawicz-Osiek o długości ~18 km, zrealizowana we współpracy powiatu i sąsiedniej gminy (dofinansowana ze środków UE). W ramach tego projektu powstała również zintegrowana infrastruktura przesiadkowa - parking Park&Ride na ~40 aut i Bike&Ride z wiatami rowerowymi - ułatwiająca łączenie podróży rowerem, samochodem i transportem publicznym. Ponadto w centrum Rawicza wyznaczono kilka kontrapasów i pasów rowerowych na ulicach o uspokojonym ruchu, a przy obiektach publicznych (urzędy, szkoły) zamontowano stojaki na jednoślady. Te działania stanowią solidną podstawę do dalszego rozwijania sieci tras rowerowych zarówno w mieście, jak i pomiędzy miejscowościami gminy.
- **Kompaktowy układ miasta sprzyjający pieszym i rowerzystom:** Rawicz jest stosunkowo niewielkim miastem (około 20 tys. mieszkańców w mieście) o zwartym układzie urbanistycznym. Większość osiedli mieszkaniowych, szkół, urzędów i sklepów skupiona jest w promieniu kilku kilometrów od centrum. Dzięki temu odległości do pokonania na co dzień nie są duże - wiele spraw można załatwić pieszo lub na rowerze w czasie 10-20 minut. Historyczne śródmieście Rawicza ma czytelny układ ulic w formie siatki, z centralnym rynkiem, co ułatwia poruszanie się i orientację. Taki układ miejski daje przewagę nad rozległymi, rozproszonymi przedmieściami: mieszkańcy mają blisko do celów podróży, co przy odpowiedniej infrastrukturze (chodniki, przejścia, ścieżki) zachęca do rezygnacji z samochodu na krótkich dystansach.
- **Systematyczna poprawa infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa:** W ostatnich latach gmina Rawicz konsekwentnie inwestuje w poprawę stanu dróg, chodników i oświetlenia ulicznego. Modernizacje objęły kluczowe ulice zarówno w centrum (np. remont ulicy Wały Jarosława Dąbrowskiego, Wały Powstańców Wielkopolskich, Wały Ks. Józefa Poniatowskiego, ul. Targowa, ul. Królowej Jadwigi), jak i na obszarach wiejskich. Budowane są nowe chodniki w wsiach (zapewnienie bezpiecznej drogi dzieciom do szkoły, np. w Sierakowie i Masłowie), a w mieście doświetlono kilkanaście przejść dla pieszych lampami LED, co zwiększa bezpieczeństwo. Dzięki tym działaniom mieszkańcy odczuwają relatywnie wysokie poczucie bezpieczeństwa transportowego. W statystykach wypadków Rawicz wypada lepiej niż większe miasta - mniejsze natężenie ruchu i infrastruktura poprawiana na bieżąco przekładają się na ograniczenie liczby kolizji oraz spokojniejszy ruch w centrum.
- **Aktywna społeczność lokalna:** Mieszkańcy Rawicza i okolicznych wiosek są zaangażowani w życie społeczności, co przekłada się również na kwestie mobilności. Działają lokalne organizacje i inicjatywy promujące zdrowy tryb życia i transport

aktywny - np. cykliczne rajdy rowerowe organizowane przez rawickie kluby rowerowe w tym działające pod opieką PTTK Oddział Rawicz. W sołectwach prężnie funkcjonują Ochotnicze Straże Pożarne i Koła Gospodyń Wiejskich, które nierzadko podejmują inicjatywy na rzecz poprawy bezpieczeństwa (np. akcje odblaskowe dla dzieci, społeczne zgłaszanie potrzeb nowych chodników czy przystanków). Opinie mieszkańców są brane pod uwagę - w trakcie prac nad planem mobilności przeprowadzono konsultacje społeczne, podczas których wpłynęło wiele konstruktywnych uwag od mieszkańców poszczególnych osiedli i wsi. Taka aktywność społeczna to atut, bo buduje oddolne wsparcie dla planowanych zmian - mieszkańcy czują się ich współautorami.

- **Działania edukacyjno-promocyjne:** Informacje dla mieszkańców o zmianach rozkładów komunikacji autobusowej są przekazywane w Gazecie Rawickiej wydawanej przez Gminę Rawicz oraz za pośrednictwem strony internetowej i mediów społecznościowych. W szkołach w ramach podstawy programowej przedmiotu technika w klasie 4 szkoły podstawowej dzieci uczą się zasad ruchu drogowego i zdają we współpracy szkół z policją egzamin na kartę rowerową. W latach 2019-2024 uprawnienia takie zdobyło 1702 uczniów.

Tabela 21. Zestawienie liczby uczniów szkół podstawowych, którzy uzyskali kartę rowerową w latach 2019-2024

Rok uzyskania karty rowerowej	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Szkoła Podstawowa nr 1 w Rawiczu	43	10	36	9	16	7
Szkoła Podstawowa nr 3 w Rawiczu	145	0	14	52	48	22
Szkoła Podstawowa nr 4 w Rawiczu	63	0	84	149	90	85
Szkoła Podstawowa nr 5 w Rawiczu	36	3	54	26	35	25
Szkoła Podstawowa w Sierakowie	62	0	96	59	80	51
Szkoła Podstawowa w Masłowie	23	0	21	27	28	27
Szkoła Podstawowa w Słupi Kapitulnej	12	0	13	7	8	9
Szkoła Podstawowa w Zielonej Wsi	43	0	21	16	23	24
RAZEM	427	13	339	345	328	250

Źródło: Dane szkół podstawowych dla których organem prowadzącym jest Gmina Rawicz, 2025

Szkoły są również inicjatorami rajdów rowerowych o tematyce przyrodniczo - krajoznawczej związanej z Ziemią Rawicką. Rajdy te mają charakter coroczny i są często organizowane we współpracy z Polskim Towarzystwem Turystyczno Krajoznawczym Oddział w Rawiczu.

Uczestniczy w nich nawet kilkadziesiąt osób. Dzieci i młodzież chętnie biorą udział w szkolnych kołach zainteresowań o tematyce turystyczno - historycznej oraz turniejach wiedzy o ruchu drogowym. W ramach dofinansowania ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu Szkoła Podstawowa w Sierakowie zakupiła dwa rowery stacjonarne które umożliwiają m.in.: pomiar napięcia i natężenia wytwarzanej energii elektrycznej, demonstrację wytworzenia energii cieplnej, świetlnej, ruchu wirowego; budowanie i wyjaśnianie działania obwodów elektrycznych z wykorzystaniem roweru jako źródła energii; pomiar prędkości jazdy, naukę o korzyściach dla funkcjonowania czynności życiowych człowieka w powiązaniu z ekologicznym źródłem transportu - tj. mierzenia tętna człowieka przed i po wysiłku oraz interpretację wyniku z pomocą nauczyciela, rozróżnianie pojęcia tętna spoczynkowego i powysiłkowego, pomiar liczby spalonych kalorii.

Gmina Rawicz bierze udział w akcji ROWEROWA STOLICA POLSKI o Puchar Rowerowej Stolicy Polski. Rowerzyści pobierają darmową aplikację, zapisują się do rywalizacji, wybierają miasto, które chcą reprezentować. Aplikację należy uruchomić za każdym razem, kiedy wyrusza się w trasę. Kilometry przejechane na rowerze rejestrowane są za pomocą aplikacji lub urządzeń Garmin (synchronizacja z aplikacją). Kilometry są przeliczane na punkty, uwzględniając liczbę mieszkańców, co pozwala wyrównać szanse startujących miast i gmin. Każdy przejechany kilometr zasila wynik danej gminy. Miasta oraz gminy, które zgłosiły swój akces w zabawie walczą o zaszczytny tytuł najbardziej rowerowego samorządu w kraju oraz atrakcyjne nagrody od sponsorów rywalizacji. Zaangażowanie uczestników przyczynia się do promocji roweru jako alternatywnego i ekologicznego transportu, wdrażania idei „Smart City”, ale przede wszystkim buduje poczucie przynależności do lokalnej społeczności. Urząd Miejski Gminy Rawicz dodatkowo nagradza 3 rowerzystów i 3 rowerzystki za największą liczbę przejechanych dla Rawicza kilometrów.

- **Wsparcie władz lokalnych dla zrównoważonej mobilności:** Władze Rawicza dostrzegają znaczenie zrównoważonego transportu dla jakości życia. Gmina posiada aktualne strategie i plany uwzględniające cele ekologiczne - oprócz niniejszego Planu Mobilności wdrożono m.in. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej. Samorząd aktywnie szuka dofinansowań na rozwój transportu (np. z programów wojewódzkich i funduszy UE) i podejmuje współpracę z sąsiednimi samorządami. Burmistrz Rawicza powołał też Radę Rozwoju przy Urzędzie Miejskim, w której poruszane są kwestie transportu (np. problem parkowania przy rynku czy plan budowy ścieżek). Polityczne poparcie dla działań pro-mobilnościowych oznacza łatwiejszą realizację inwestycji i inicjatyw - istnieje wola przeznaczania środków budżetowych na ten cel oraz wprowadzania innowacyjnych rozwiązań.

- **Umiarkowany poziom zatłoczenia i brak korków wielkomiejskich:** W Rawiczu, pomimo wzrostu liczby pojazdów, natężenie ruchu pozostaje umiarkowane. Poza krótkimi okresami w godzinach szczytu (np. okolice godz. 15:00, gdy kończy pracę kilka dużych zakładów) nie tworzą się tu uciążliwe korki porównywalne z dużymi miastami. Większość dróg ma wystarczającą przepustowość na obecne potrzeby, a oddanie do użytku obwodnicy w ciągu S5 dodatkowo zmniejszy ruch ciężarowy i tranzytowy w mieście. Mniejszy tłok na drogach to atut - kierowcy spędzają mniej czasu w aucie, autobusy miejskie nie utkną w zatorach, a rowerzyści i piesi czują się bezpieczniej. Brak chronicznych zatorów ułatwia też wprowadzanie zmian (np. zwężenie pasów czy tworzenie pasów rowerowych jest łatwiejsze, gdy nie generuje to dużych opóźnień w ruchu).
- **Potencjał integracji różnych form transportu:** Gmina Rawicz już teraz posiada elementy umożliwiające łączenie podróży różnymi środkami. Istniejący węzeł przesiadkowy przy linii Rawicz-Osiek (parking i stojaki rowerowe) pozwala mieszkańcom okolic przyjechać rowerem lub autem i przesiąść się na pociąg lub autobus do centrum. Przy dworcu kolejowym w Rawiczu również zaplanowano stworzenie systemu parkingów typu Park&Ride w kolejnych latach, co jeszcze bardziej ułatwi integrację transportu indywidualnego z publicznym. Ponadto rawickie autobusy miejskie są skoordynowane z dowozem dzieci do szkół i częściowo z rozkładem pociągów (poranne kursy umożliwiają złapanie pierwszych pociągów do Poznania i Wrocławia). Te istniejące załączki intermodalności stanowią mocną stronę - pokazują, że w praktyce można przesiadać się wygodnie między różnymi środkami lokomocji, a plan mobilności będzie mógł rozwijać te rozwiązania (np. więcej parkingów Bike&Ride w innych miejscowościach gminy).
- **Równinny teren sprzyjający mobilności aktywnej:** Obszar gminy Rawicz leży na Nizinie Wielkopolskiej - teren jest w większości płaski, bez znaczących wzniesień. Ta cecha geograficzna stanowi ukrytą przewagę dla rozwoju ruchu pieszego i rowerowego. Jazda rowerem po płaskim terenie wymaga mniejszego wysiłku fizycznego, co zachęca do korzystania z jednośladu szerszą grupę mieszkańców (również osoby starsze lub mniej wysportowane). Brak stromych podjazdów oznacza, że nawet na zwykłym rowerze można komfortowo pokonać dystans kilku kilometrów do pracy czy szkoły. Płaski teren ułatwia też budowę ścieżek rowerowych - nie ma potrzeby kosztownych niwelacji czy budowy zakrętów terenowych, dzięki czemu infrastruktura może powstawać szybciej i taniej. W efekcie naturalne uwarunkowania Rawicza sprzyjają realizacji idei „rower dla każdego” i pieszych wędrówek, wpisując się idealnie w cele zrównoważonej mobilności.
- **Doświadczenie w realizacji projektów mobilnościowych:** Gmina Rawicz posiada już cenne doświadczenie w pozyskiwaniu funduszy i wdrażaniu projektów związanych

z transportem zrównoważonym. Wspomniany projekt budowy ścieżki Rawicz-Osiek czy wcześniejsze modernizacje dróg ze wsparciem Unii Europejskiej pokazują, że samorząd potrafi skutecznie aplikować o środki i rozliczać inwestycje. Doświadczeni urzędnicy i współpraca z Powiatem zwiększają szanse powodzenia kolejnych przedsięwzięć - gmina zna procedury przetargowe, potrafi przygotować wymagane analizy ruchu i wnioski o dofinansowanie. Ta instytucjonalna wiedza i pozytywne przykłady z przeszłości są mocną stroną, bo realizacja ambitnej strategii mobilności będzie wymagała sięgania po fundusze zewnętrzne. Rawicz może wykazać się dotychczasowymi sukcesami, co uwiarygadnia kolejne projekty w oczach instytucji finansujących.

Słabe strony zostały zdiagnozowane w następujący sposób:

- **Niedostateczny stan części infrastruktury drogowej lokalnej:** Pomimo prowadzonych modernizacji, niektóre drogi gminne i osiedlowe wymagają naprawy lub utwardzenia. W mniejszych miejscowościach gminy zdarzają się drogi o gruntowej lub zniszczonej nawierzchni, co utrudnia dojazd (zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym, gdy powstają błoto i koleiny). Nawet w samym Rawiczu niektóre ulice poboczne i dojazdowe na nowych osiedlach mają prowizoryczny charakter. Taka infrastruktura obniża komfort jazdy i bywa niebezpieczna - kierowcy zmuszeni są omijać dziury, piesi nie mają poboczy do poruszania się. Braki w jakości dróg lokalnych spowalniają też rozwój alternatywnych form transportu, bo np. drobny ruch rowerowy między wsiami odbywa się po nierównych drogach, zniechęcając mniej zdeterminowanych użytkowników.
- **Brak spójnej sieci tras rowerowych w gminie:** Infrastruktura rowerowa w Rawiczu i okolicach jest w fazie rozwoju, ale wciąż brakuje jej kompleksowości. Istniejące ścieżki mają charakter fragmentaryczny - np. jest nowa trasa do Osieka i kilka krótkich odcinków w mieście, lecz nie tworzą one jeszcze połączonej sieci. Odcinkowe ścieżki kończą się nagle, zmuszając rowerzystów do włączenia się w ruch samochodowy lub jazdy chodnikiem. Brakuje wydzielonych tras łączących kluczowe punkty gminy: np. dojazd rowerem z centrum Rawicza do Sarnowy czy do wsi na północ od miasta nie jest obecnie ani wygodny, ani w pełni bezpieczny. Niewystarczająca liczba przejazdów rowerowych przez główne drogi oraz brak oznakowania turystycznych szlaków w terenie stanowią dodatkową barierę. W efekcie potencjał ruchu rowerowego - choć duży - nie może być w pełni wykorzystany, bo infrastruktura nie zapewnia ciągłości i poczucia bezpieczeństwa na wszystkich trasach.
- **Ograniczona infrastruktura dla pieszych poza centrum:** Mimo że centrum Rawicza ma chodniki przy większości ulic, na peryferyjnych osiedlach i w wielu wsiach infrastruktura pieszka jest słabo rozwinięta. W niektórych miejscowościach brakuje

chodnika wzdłuż drogi głównej. Przejścia dla pieszych poza ścisłym centrum są rzadko rozmieszczone, a na drogach powiatowych przebiegających przez wsie często nie ma azylów ani sygnalizacji ułatwiającej przekraczanie jezdni. W rezultacie piesi - zwłaszcza osoby starsze lub rodzice z dziećmi - mogą czuć się niekomfortowo idąc np. do kościoła czy sklepu w swojej miejscowości. Ta niedostateczna infrastruktura piesza ogranicza również możliwość dojścia do przystanków autobusowych czy stacji kolejowej z niektórych rejonów. Bariery architektoniczne, takie jak wysokie krawężniki czy brak podjazdów dla wózków, dodatkowo zniechęcają do poruszania się pieszo osoby o ograniczonej mobilności.

- **Skromna oferta transportu publicznego:** Komunikacja zbiorowa na terenie gminy Rawicz, mimo istnienia kilku linii, wciąż jest niewystarczająca, by stanowić realną alternatywę dla samochodu. Coraz więcej miejscowości ma jednak połączenie autobusowe z Rawiczem. Gmina planuje włączenie do tej sieci kolejnych miejscowości np. Masłowo, Załęcze czy Słupia Kapitulna.
- **Niska częstotliwość i ograniczony czas kursowania autobusów:** Nawet tam, gdzie autobusy dojeżdżają, ich rozkład jazdy bywa nie w pełni dostosowany do potrzeb mieszkańców. Kursy odbywają się rzadko - często tylko kilka razy dziennie w dni powszednie, co utrudnia elastyczne planowanie podróży. Wiele linii funkcjonuje w trybie dowozu szkolnego, tzn. rano i po południu (zgodnie z godzinami lekcji), co nie pokrywa potrzeb np. osób pracujących zmianowo lub chcących załatwić sprawy w ciągu dnia. Prawie zupełnie brak połączeń wieczornych oraz kursów w weekendy - w soboty i niedziele publiczny transport praktycznie nie działa, przez co osoby bez samochodu mają problem z dotarciem np. na wydarzenia kulturalne, do kościoła czy na zakupy w te dni. Tak ograniczone godziny funkcjonowania komunikacji sprawiają, że wiele potencjalnych przejazdów odpada na rzecz samochodu lub w ogóle rezygnuje się z podróży.
- **Brak pełnej integracji transportu autobusowego z kolejowym:** Pomimo istnienia kolei i autobusów, wciąż występują trudności w płynnym łączeniu tych środków transportu. Rozkłady jazdy autobusów miejskich nie zawsze są skoordynowane z rozkładami pociągów odjeżdżających z Rawicza - zdarzają się sytuacje, że pociąg odjeżdża kilka minut przed przyjazdem autobusu z wioski, przez co podróżny musi długo czekać na następne połączenie. Brakuje zintegrowanego biletu umożliwiającego podróż „autobus + pociąg” na jednym blankiecie; pasażerowie muszą kupować osobne bilety, co zwiększa koszty i powoduje niedogodności.
- **Niewystarczające rozwiązania intermodalne:** Poza jednym nowym węzłem przesiadkowym (przy trasie Rawicz-Osiek), gmina nie dysponuje szerszą siecią obiektów typu Park&Ride czy Bike&Ride. W wielu miejscowościach brakuje dedykowanych parkingów, gdzie można zostawić samochód lub rower i przesiąść się na

inny środek transportu. Na przykład mieszkańcy południowej części gminy (wioski na południe od Rawicza) dojeżdżając samochodem w kierunku stacji kolejowej nie mają formalnego parkingu buforowego - parkują na osiedlowych uliczkach lub dzikich placach. Podobnie rowerzyści: stojaki rowerowe są tylko przy wybranych obiektach, a brakuje ich przy wielu przystankach autobusowych czy w centralnych punktach wsi. Niewystarczające rozwiązania tego typu zniechęcają do pozostawienia własnego pojazdu i przesiadki - kierowcy jadą więc dalej autem, a rowerzyści wolą dojechać całą trasę rowerem (co nie zawsze jest możliwe lub wygodne). Intermodalność jest w powiatach, przez co system transportowy gminy działa bardziej w silosach niż jako zintegrowana całość.

- **Ograniczona infrastruktura dla elektromobilności:** Choć liczba pojazdów elektrycznych rośnie wszędzie, w Rawiczu infrastruktura ich ładowania dopiero raczkuje. Na terenie miasta działają pojedyncze stacje ładowania EV - m.in. jedna przy Placu Wolności (ładowarka AC) oraz punkt na stacji paliw przy węźle S5 w Korzeńsku - jednak ich rozmieszczenie i liczba nie zaspokajają przyszłego zapotrzebowania. To z kolei przekłada się na wolniejsze tempo wymiany pojazdów na bardziej ekologiczne, utrzymując dłużej emisję spalin na dotychczasowym poziomie.
- **Brak nowoczesnych systemów zarządzania ruchem (ITS):** System transportowy Rawicza jest mało z informatyzowany i opiera się na tradycyjnych rozwiązaniach. Nie ma tablic informacji pasażerskiej pokazujących rzeczywisty czas przyjazdu autobusów miejskich na przystankach ani systemu dynamicznego kierowania ruchem w razie wypadku na obwodnicy. Całkowicie niewykorzystane pozostają narzędzia typu aplikacje mobilne do planowania podróży z wykorzystaniem lokalnej komunikacji (rozkłady dostępne są tylko w formie PDF na stronie gminy). Brak ITS oznacza mniejszą efektywność istniejącej infrastruktury - trudniej reagować na zmiany natężenia ruchu, pasażerowie nie mają na bieżąco informacji o opóźnieniach, a zarządcy dróg nie zbierają danych, które mogłyby pomóc w planowaniu. W dobie smart city taki tradycyjny model to słabość, bo inne miasta wdrażają już inteligentne rozwiązania usprawniające mobilność.
- **Dominacja transportu indywidualnego samochodowego:** Tak jak w wielu polskich gminach, w Rawiczu przeważa model poruszania się własnym samochodem. Wskaźnik motoryzacji (liczba aut na 1000 mieszkańców) jest wysoki i nadal rośnie - coraz więcej rodzin posiada po dwa, a nawet trzy samochody. W praktyce oznacza to, że nawet na krótkich dystansach mieszkańcy często wsiadają do auta zamiast wybrać spacer czy rower. Udział podróży wykonywanych transportem publicznym lub rowerem jest niewielki. Taka dominacja samochodów prowadzi do szeregu negatywnych konsekwencji: zwiększa się emisja spalin i hałas w mieście, ulice bywają zatłoczone w okolicach szkół i zakładów pracy o określonych godzinach, rośnie zapotrzebowanie

na parkingi kosztem przestrzeni publicznej. Przyzwyczajenie do używania auta jest trudną barierą mentalną - nawet po poprawie infrastruktury pieszo-rowerowej czy oferty komunikacji miejskiej, zmiana nawyków może następować powoli. W kulturze mobilności Rawicza wciąż dominuje przekonanie, że samochód jest podstawowym i najwygodniejszym środkiem transportu, co stanowi słabość przy wdrażaniu strategii zrównoważonej.

- **Problemy z parkowaniem w centrum miasta:** Historyczny układ urbanistyczny Rawicza (zwarta zabudowa, wąskie uliczki starówki) powoduje, że liczba miejsc parkingowych w śródmieściu jest ograniczona. W dni robocze znalezienie wolnego miejsca w okolicach Rynku czy urzędu bywa wyzwaniem - mieszkańcy skarżą się na zajęte miejsca i krążące samochody. Choć funkcjonuje strefa parkowania (m.in. na Rynku i przyległych ulicach) z ograniczeniem czasu postoju, popyt nadal przewyższa podaż. Kierowcy parkują czasem niezgodnie z przepisami, np. na chodnikach czy w bramach, utrudniając ruch pieszych i estetykę przestrzeni. Brak dużego parkingu kubaturowego lub terenu pod nowy parking sprawia, że konflikt o przestrzeń między pieszymi, rowerzystami a autami nasila się. Obecna sytuacja z parkowaniem czyni też niepopularnymi pomysły ograniczania ruchu samochodów w centrum - drobni przedsiębiorcy obawiają się utraty klientów, jeśli dostęp autem będzie utrudniony. Z punktu widzenia strategii mobilności konieczność rozwiązania problemu parkowania stanowi wyzwanie, bo bez tego inne działania (np. deptak, strefa zamieszkania) mogą napotykać opór.

W związku z powyższym planowana jest budowa dwóch parkingów podziemnych w centrum miasta w obrębie Targowiska oraz Placu Wolności.

- **Częściowe niedostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności:** Standardy dostępności w Gminie Rawicz stopniowo się poprawiają - na dworcu PKP w Rawiczu są zainstalowane windy ułatwiające dotarcie do peronów. W samym budynku dworca na ciągach komunikacyjnych znajdują się ułatwienia dla osób ze szczególnymi potrzebami. Pomimo obniżania chodników oraz montażu nawierzchni strukturalnych przy przejściach dla pieszych, przy okazji realizacji inwestycji drogowych, wciąż wiele miejsc w gminie Rawicz jest trudnych do użytkowania dla osób starszych, niepełnosprawnych czy rodziców z wózkami. Chodniki w starych częściach miasta mają wysokie krawężniki i brak obniżzeń na przejściach, co zmusza np. osobę na wózku do szukania zjazdu kilkadziesiąt metrów dalej. Przejścia dla pieszych są wyposażone w sygnalizację dźwiękową dla niewidomych. Należy jednak podkreślić że w wielu budynkach użyteczności publicznej jak urzędy, Rawicka Biblioteka Publiczna, Centrum Usług Społecznych w Rawiczu, Dom Kultury w Rawiczu zamontowane są platformy schodowe i/ lub windy ułatwiające poruszanie się

osobom ze szczególnymi potrzebami. Obiekty te wyposażone są w sprzęt komunikacyjny i oznakowanie ułatwiający porozumienie się z osobami z niepełnosprawnościami słuchu i wzroku. Podejmowane są działania mające na celu wprowadzenie tych ułatwień we wszystkich obiektach użyteczności publicznej. Stopniowo pozostałe budynki publiczne jak na terenie gminy są wyposażane w niezbędne wyposażenie oraz platformy schodowe i/ lub windy.

- **Złożoność zarządzania transportem w gminie miejsko-wiejskiej:** Gmina Rawicz łączy w sobie miasto oraz rozległy obszar wiejski (22 sołectw), co stwarza dodatkowe wyzwania organizacyjne. Potrzeby transportowe mieszkańców centrum Rawicza różnią się od potrzeb mieszkańców odległych wsi - np. w mieście kluczowe jest rozładowanie ruchu w godzinach szczytu i infrastruktura miejska, a na wsi - podstawowy dostęp do jakiegokolwiek transportu i drogi dojazdowe o przyzwoitym standardzie. Planowanie spójnej polityki mobilności utrudnia konieczność godzenia tych odmiennych priorytetów. Dodatkowo kompetencje są podzielone: część dróg należy do powiatu (gmina może współpracować przy ich przebudowie), przewozy międzygminne organizuje powiat lub marszałek, a kolej jest zarządzana centralnie przez państwo. Brak jednego ośrodka decyzyjnego sprawia, że niektóre działania wymagają żmudnych uzgodnień i porozumień (np. w sprawie integracji biletów czy organizacji międzygminnych przewozów autobusowych). Ta strukturalna złożoność spowalnia wdrażanie niektórych rozwiązań - gmina nie ma pełnej kontroli nad wszystkimi aspektami transportu na swoim terenie.

Szanse dla rozwoju mobilności w mieście i gminie Rawicz zostały scharakteryzowane w następujący sposób:

- **Dostępność funduszy unijnych i krajowych na zrównoważoną mobilność:** W perspektywie finansowej 2021-2027 oraz w ramach krajowych programów (np. Rządowy Fundusz Polski Ład, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych) istnieje możliwość uzyskania znaczącego dofinansowania na projekty transportowe. Gmina Rawicz może aplikować o środki z programów operacyjnych (np. Fundusze Europejskie dla Wielkopolski) na budowę infrastruktury pieszo-rowerowej, zakup niskoemisyjnego taboru czy wdrożenie ITS. Możliwości w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym z udziałem niezmotoryzowanych uczestników oraz rowerzystów umożliwiają Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg oraz Rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej na lata 2025-2028. W latach 2025-2029 będzie także możliwość ubiegania się o dotację na zakup roweru w ramach programu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej "Mój rower elektryczny". Te źródła finansowania stwarzają szansę realizacji inwestycji przekraczających możliwości budżetu gminy -

umożliwiają modernizację sieci dróg, rozwój komunikacji publicznej i poprawę bezpieczeństwa bez ponoszenia całości kosztów ze środków własnych.

- **Sprzyjające polityki i regulacje krajowe oraz UE:** Unia Europejska kładzie coraz większy nacisk na rozwój zrównoważonego transportu, czego wyrazem są dokumenty takie jak Europejski Zielony Ład czy zalecenia (UE) 2023/550 w sprawie planów mobilności miejskiej. Polska również przyjmuje strategie (np. Polityka Energetyczno-Klimatyczna, Krajowa Polityka Miejska 2030) wspierające redukcję emisji w transporcie i rozwój elektromobilności. Dla Rawicza oznacza to korzystny klimat prawny - priorytety państwa i UE pokrywają się z celami gminy, więc łatwiej o wsparcie. Nowe regulacje (np. ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych) zobowiązują samorządy do działań, jak instalacja stacji ładowania czy zakup ekologicznych autobusów, co z jednej strony nakłada obowiązki, ale z drugiej - często idzie w parze z dotacjami i tworzy impuls do modernizacji floty. Rawicz może wpisać swoje projekty w ogólnokrajowe programy, zyskując argumentację i fundusze na ich realizację.
- **Wzrost świadomości ekologicznej i zdrowotnej społeczeństwa:** Coraz więcej mieszkańców dostrzega potrzebę dbania o środowisko i własne zdrowie, co przekłada się na zmiany stylu życia. Trendy ogólnospołeczne wskazują na rosnącą popularność rowerów (także elektrycznych), biegania, chodzenia pieszo oraz korzystania z transportu publicznego w celu ograniczenia „śladu węglowego”. W Rawiczu również widoczne jest większe zainteresowanie kwestiami ekologii - mieszkańcy chętnie uczestniczą w akcjach nasadzeń drzew, segregacji odpadów, a młodzież angażuje się w inicjatywy proklimatyczne. Ta zmiana postaw stanowi szansę, ponieważ plan mobilności trafi na bardziej podatny grunt społeczny. Ludzie świadomi korzyści z czystego powietrza i aktywności fizycznej chętniej poprą rozwiązania ograniczające ruch samochodowy czy inwestycje w ścieżki rowerowe. Można oczekiwać, że mieszkańcy będą coraz częściej wybierać rower lub spacer przynajmniej w miesiącach wiosenno-letnich, a władze mogą to wykorzystać, promując np. kampanie „Rowerem do pracy” czy „Dzień bez Samochodu” z realnym odzewem.
- **Rozwój elektromobilności i nowych technologii transportowych:** Postęp technologiczny stwarza liczne możliwości ułatwiające wdrażanie zrównoważonej mobilności. Pojazdy elektryczne (samochody, autobusy) stają się coraz bardziej dostępne - ich ceny stopniowo spadają, a zasięgi rosną. Dla Rawicza oznacza to perspektywę wymiany taboru komunikacji miejskiej na zeroemisyjny (np. pozyskanie busów z napędem niskoemisyjnym do obsługi linii miejskich przy wsparciu funduszy np. NFOŚiGW). Równocześnie rośnie popularność rowerów elektrycznych, co otwiera mobilność aktywną dla szerszej grupy użytkowników (np. seniorzy mogą pokonywać dłuższe trasy dzięki wspomaganiu elektrycznemu).

Technologia wspiera też planowanie i zarządzanie transportem - dostępne są aplikacje mobilne do wynajmu hulajnóg czy rowerów miejskich, systemy car-poolingu (wspólnych przejazdów) czy platformy informujące w czasie rzeczywistym o rozkładach. Gmina Rawicz może skorzystać z tych trendów, np. wdrażając aplikację do zgłaszania usterek drogowych przez mieszkańców lub zachęcając do tworzenia lokalnej grupy car-sharingu sąsiedzkiego. Nowe technologie dają szansę na „przeskoczenie” pewnych barier tradycyjnego transportu - np. transport na żądanie (dzięki aplikacji mieszkańcy mogliby zamówić busik w rejon słabo obsłużony liniowo). Jeśli Rawicz będzie otwarty na innowacje, może zyskać nowoczesne rozwiązania poprawiające mobilność taniej i szybciej niż klasyczne inwestycje infrastrukturalne.

- **Współpraca międzygminna i regionalna:** Rozwój zrównoważonej mobilności często wymaga wyjścia poza granice jednej gminy - włączenia się we współpracę z sąsiadami. Dla Rawicza taką szansą jest kooperacja z gminami ościennymi (Pakosław, Miejska Górka, Bojanowo) oraz z Powiatem Rawickim i samorządem wojewódzkim. Przykładem takiej współpracy jest organizacja przewozów autobusowych na terenie gminy Rawicz dzięki środkom z dotacji Wojewody Wielkopolskiego w ramach Funduszu Przewozów Autobusowych przy udziale budżetu Gminy Rawicz i Powiatu Rawickiego. Współpraca Powiatu Rawickiego z Gminą Rawicz i Gminą Pakosław przyniosła efekt w postaci wybudowania ścieżki rowerowej na odcinku Rawicz - Osiek z udziałem dofinansowania zewnętrznego ze środków Unii Europejskiej. Powiat współpracował również z Gminą Rawicz w ramach budowy ścieżek rowerowych w Rawiczu przy ul. Poznańskiej, ul. Sienkiewicza i ul. Śląskiej w Masłowie - w kolejnym dofinansowaniu ze środków zewnętrznych Unii Europejskiej.

Dnia 05.04.2019r. doszło do podpisania porozumienia samorządów i utworzenia Stowarzyszenia Rowerowa S5 z siedzibą w Rawiczu. Członkami stowarzyszenia są: Gmina Rawicz, Gmina Bojanowo, Gmina Czempin, Gmina Miasto Leszno, Gmina Prusice, Gmina Śmigiel, Gmina Święciechowa, Gmina Trzebnica, Gmina Wisznia Mała, Gmina Żmigród, Powiat Leszczyński, Powiat Rawicki i Powiat Trzebnicki, do których wkrótce dołączyła Gmina Prusice, dając podstawy prawne do podejmowania wspólnych działań finansowych i legislacyjnych zmierzających do budowy Rowerowej S5, promocji jazdy rowerem jako alternatywy dla transportu spalinowego oraz działań na rzecz poprawy mobilności miejskiej i ochrony powietrza.

Współpraca gmin: Rydzyna, Bojanowo, Rawicz, Żmigród i Prusice przyniosła efekt w postaci przygotowania programu funkcjonalno - użytkowego rowerostrady S5. Sama koncepcja ma na celu wykorzystanie dróg technicznych przy drodze S5 i połączenie ich w spójną magistralę rowerową umożliwiającą także połączenie z gminami. W przedsięwzięcie to członkowie Stowarzyszenia zamierzają włączyć władze

samorządów wojewódzkich oraz GDDKiA, oraz zarządców infrastruktury - Wody Polskie, PKP, czy Lasy Państwowe.

Efektem współpracy Gminy Rawicz z Gminą Miejska Górką oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu było porozumienie na mocy którego GDDKiA zrealizowała budowę ścieżki rowerowej, a gminy partycypują w kosztach ich utrzymania na swoim terenie.

Jeśli Rawicz będzie aktywnie budować partnerstwa, może uzyskać efekt skali - większe, spójne projekty mobilnościowe służące całemu regionowi, z korzyścią dla mieszkańców gminy.

- **Poprawa oferty przewozów kolejowych:** Modernizacja linii kolejowej E59 otwiera szanse na lepszą ofertę przewozową w Rawiczu. Już teraz jeżdżą tędy pociągi regionalne Kolei Wielkopolskich i Dolnośląskich oraz dalekobieżne InterCity, ale planowane jest zwiększenie częstotliwości połączeń lokalnych. Samorząd Województwa Wielkopolskiego analizuje możliwość uruchomienia dodatkowych kursów regionalnych (np. w ramach aglomeracji leszczyńskiej) i lepszego skomunikowania Rawicza z Leszmem i Poznaniem. Jeżeli dojdzie do poprawy rozkładu - więcej pociągów w godzinach szczytu, a może także późnowieczornych - mieszkańcy zyskają realną alternatywę wobec samochodu na trasach poza gminę. Kolej może też przejąć część ruchu wewnętrznego w gminie, jeśli uda się stworzyć przystanki kolejowe (istnieje koncepcja reaktywacji przystanku Rawicz Wschód). Lepsza oferta kolei to szansa na rozwój modelu „park and ride” - osoby z całej gminy zostawiają auto w Rawiczu i dalej jadą pociągiem do pracy w Lesznie czy Wrocławiu. Wreszcie, większa dostępność kolei zwiększa atrakcyjność inwestycyjną Rawicza (firmy logistyczne, magazyny mogą lokować się w pobliżu, wiedząc o dobrym transporcie towarów i pracowników).
- **Dokończenie budowy obwodnicy i spadek ruchu ciężarowego w mieście:** Brak dopuszczenia pojazdów maszyn rolniczych na obwodnicę Rawicza przy DK 36 powoduje ich duży ruch w centrum miasta. Gmina od lat prowadzi korespondencję z zarządcą drogi - GDDKiA w celu wprowadzenia dodatkowych ograniczeń na tranzyt. Spadek natężenia ciężkiego ruchu przełoży się na poprawę bezpieczeństwa (mniej groźnych wypadków z udziałem pojazdów ciężkich), redukcję hałasu oraz lepszą jakość powietrza w centrum. Obwodnica może także zachęcić do korzystania z transportu zbiorowego między Rawiczem a sąsiednimi miastami - szybki dojazd bussem do węzła S5 i dalej ekspresową drogą np. do Leszna może być konkurencyjny czasowo. Ogólnie rzecz biorąc, infrastruktura drogowa wyższej rangi wokół Rawicza poprawi płynność ruchu i komfort mieszkańców, stanowiąc impuls do dalszych usprawnień w mobilności lokalnej. W wyniku przeprowadzonych w ostatnich latach

inwestycji drogowych jezdnie zostały zwężone a chodniki poszerzone na potrzeby dopuszczenia ruchu rowerzystów.

- **Zmiany demograficzne i osiedlanie się nowych mieszkańców:** Obserwuje się trend wyprowadzania się części mieszkańców dużych aglomeracji na obszary mniejszych miast i wsi, poszukujących lepszej jakości życia. Rawicz, z uwagi na swoje położenie i względnie dobre połączenia, może przyciągać nowych mieszkańców np. z zatłoczonego Wrocławia czy Poznania (telepracowników, osoby ceniące spokój). Napływ takich osób oznacza zwiększenie popytu na usługi publiczne, w tym transport. Nowi mieszkańcy, często młodszy i bardziej mobilni, mogą domagać się lepszej komunikacji (np. wygodnych połączeń kolejowych do miasta, z którego się wyprowadzili, lub infrastruktury do rekreacji). To szansa, by wraz ze wzrostem liczby mieszkańców poprawiać ofertę transportową - większa liczba pasażerów uzasadni utrzymanie częstszych kursów autobusów czy pociągów. Jednocześnie nowi mieszkańcy mogą wносить inne spojrzenie i dobre praktyki - np. przyzwyczajenia do korzystania z roweru miejskiego czy car-sharingu, co z czasem może zaadaptować Rawicz.
- **Rozwój turystyki rowerowej i lokalnej rekreacji:** Zmieniające się preferencje turystów - zwrot ku aktywnym formom wypoczynku i turystyce krajowej - stwarzają szansę dla Rawicza i okolic. Malownicze trasy rowerowe, historyczne zabytki Rawicza (np. zabytkowy rynek, mury miejskie) oraz imprezy plenerowe mogą przyciągnąć odwiedzających, jeśli zadba się o odpowiednią infrastrukturę. Rozwój turystyki rowerowej (np. promocja wspomnianego Rawickiego Szlaku Rowerowego, organizacja maratonów rowerowych lub zlotów cyklistów) napędzi zapotrzebowanie na nowe ścieżki, wypożyczalnie rowerów czy bezpieczne parkingi - co z kolei przysłuży się mieszkańcom na co dzień. Ponadto turyści generują dochody dla lokalnej gospodarki (gastronomia, usługi noclegowe), co wzmacnia argumentację inwestycji w mobilność aktywną. Gmina może też skorzystać z programów wsparcia turystyki (np. dotacje na małą infrastrukturę rekreacyjną) - łącząc cele turystyczne z transportowymi. Szlak „Rowerowa S5” (planowana trasa rowerowa łącząca Poznań i Wrocław przez Rawicz) ma potencjał stać się unikatową atrakcją, a Rawicz jako węzeł na tym szlaku zyska rozgłos i środki na jego budowę. Ogólnie większy ruch turystyczny na rowerach i pieszo to bodziec do poszerzania oferty mobilności przyjaznej środowisku.
- **Wsparcie organizacji pozarządowych i programów edukacyjnych:** Na poziomie krajowym i regionalnym dostępne są projekty prowadzone przez organizacje pozarządowe promujące zrównoważony transport (np. fundacje propagujące bezpieczeństwo ruchu drogowego, inicjatywy takie jak „Masz Głos” angażujące mieszkańców w działania lokalne). Gmina Rawicz może nawiązać współpracę z takimi podmiotami, by realizować kampanie informacyjne czy warsztaty dla mieszkańców.

Przykładowo, programy typu „Bezpieczna droga do szkoły” finansowane przez województwo mogłyby objąć rawickie szkoły, ucząc dzieci zasad ruchu i zachęcając do chodzenia pieszo. Istnieją też konkursy grantowe (np. organizowane przez Ministerstwo Infrastruktury lub organizacje ekologiczne) na promocję transportu publicznego czy wypracowanie lokalnych rozwiązań mobilności - udział w nich mógłby przynieść zarówno środki finansowe, jak i know-how. Zaangażowanie NGO i eksperckich instytucji stanowi szansę na zwiększenie skuteczności działań - kampanie prowadzone przez niezależne podmioty często cieszą się większym zaufaniem społecznym i mogą trafić do różnych grup (młodzież, seniorzy) z odpowiednio dopasowanym przekazem.

- **Nowe formy mobilności i elastyczne usługi transportowe:** Szybki rozwój technologii informatycznych w transporcie umożliwia wdrażanie w mniejszych ośrodkach rozwiązań, które dotąd kojarzyły się z dużymi miastami. Dla Rawicza szansą jest np. transport na żądanie - dzięki aplikacji mieszkańcy odludniejszych wsi mogliby zamówić busik w wybranym czasie, co zrekompensuje brak regularnych linii. W Polsce ruszają już pilotaże takich usług (choćby w gminach pod Warszawą), a Ministerstwo Infrastruktury zapowiada wsparcie prawne dla car-sharingu i ride-sharingu. Inną formą jest mikromobilność - wybór hulajnogi elektrycznej jako środka transportu lub wypożyczenie roweru w ramach systemu roweru publicznego.
- **Możliwość wykorzystania rosnących kosztów paliwa jako impulsu do zmiany zachowań:** Paradoksalnie, niektóre negatywne zjawiska mogą generować pozytywne zmiany - tak jest z cenami paliw. Prognozy wskazują na utrzymywanie się wysokich cen benzyny i oleju napędowego, co uderza w budżety domowe kierowców. Dla Rawicza to szansa przekonania części mieszkańców do przesiadki na tańsze formy przemieszczania się: rower, komunikację publiczną czy wspólne dojazdy. Jeśli gmina poprawi ofertę transportu zbiorowego i stworzy dogodne warunki dla cyklistów, wysoka cena paliwa może stać się bodźcem, by wypróbować alternatywę. Już teraz niektórzy mieszkańcy ograniczają korzystanie z aut na dalszych trasach ze względu na koszty - warto skierować ich uwagę na pociągi relacji Rawicz-Poznań/Wrocław, które mogą okazać się tańsze i szybsze. Zatem rosnące koszty użytkowania samochodu mogą przełożyć się na wzrost popytu na transport zrównoważony, o ile Rawicz będzie przygotowany i zaproponuje atrakcyjne opcje.

Zagrożenia dla mobilności w mieście i gminie Rawicz z kolei widziane są w sposób następujący:

- **Ograniczone możliwości finansowe gminy:** Budżet Gminy Rawicz, jak większości średnich samorządów, jest obciążony wieloma zadaniami, a środki własne są niewystarczające, by sfinansować wszystkie potrzebne inwestycje mobilnościowe.

Wysokie koszty budowy infrastruktury (np. 1 km ścieżki rowerowej to często ponad 1 mln zł) sprawiają, że bez dotacji z zewnątrz realizacja planu będzie rozciągnięta w czasie lub niekompletna. Istnieje ryzyko, że przy gorszej koniunkturze gospodarczej dochody gminy (udziały w podatkach PIT/CIT) spadną, co wymusi cięcia lub opóźnienia w wydatkach. Ponadto utrzymanie nowej infrastruktury (odśnieżanie ścieżek, konserwacja autobusów, serwis oświetlenia) generuje stałe koszty, które trudno pokryć przy napiętym budżecie. Ograniczenia finansowe mogą skutkować rezygnacją z niektórych działań zrównoważonej mobilności albo ich minimalizacją (np. budową krótszych odcinków niż planowano), co zagrazi spójności całej strategii.

- **Niepewność i konkurencja o fundusze zewnętrzne:** Choć dostępność funduszy europejskich i krajowych jest szansą, to jednocześnie istnieje zagrożenie, że Rawicz nie pozyska wystarczających środków. Programy unijne są konkursowe - duża liczba gmin aplikuje o te same pieniądze, a pule bywają szybko wyczerpane. W przypadku nieuzyskania dotacji na kluczowe projekty (np. zakup autobusów elektrycznych czy budowę obwodnicy pieszo-rowerowej miasta) realizacja tych zamierzeń stanie pod znakiem zapytania. Ponadto reguły przyznawania środków mogą się zmieniać (np. przesunięcie akcentu na inne województwa, nowe kryteria oceny projektów), co wprowadza element nieprzewidywalności. Wreszcie, po 2027 r. wsparcie z UE może być mniejsze (Polska jako bogatszy kraj dostanie mniej środków), a to okres wdrażania wielu działań z PZMM Rawicz. Zależność od zewnętrznego finansowania to ryzyko - jeśli subsydia się skończą lub zmaleją, gmina może zostać z ambitnym planem bez pokrycia finansowego.
- **Rosnące koszty utrzymania transportu publicznego:** Tendencje makroekonomiczne wskazują na wzrost cen paliw i energii elektrycznej, a także wyższe koszty pracy. To poważne zagrożenie dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Rawiczu. Już teraz dopłaty gminy do autobusów są znaczące, a przy wzroście cen paliwa o kolejne kilkanaście procent rocznie, utrzymanie tych samych kursów będzie wymagało większych nakładów. Może to grozić ograniczaniem oferty - np. cięciem najmniej rentownych kursów lub linii - aby zmieścić się w budżecie. Ponadto zakup nowego taboru (np. autobusów elektrycznych) wymaga środków, a potem koszty energii i obsługi takiego pojazdu również mogą być wysokie. Jeśli ceny będą dalej rosły, gmina stanie przed dylematem: albo znacząco zwiększyć wydatki na transport (co może być niemożliwe kosztem innych zadań), albo zmniejszyć zakres usług przewozowych, co byłoby sprzeczne z celami planu mobilności.
- **Wzrost kosztów inwestycji infrastrukturalnych:** Branża budowlana doświadcza inflacji cen materiałów i robocizny. Zagrożeniem jest sytuacja, w której zaplanowane projekty (drogi, ścieżki, remonty) okażą się dużo droższe niż szacowano. W przetargach mogą pojawiać się oferty przekraczające zaplanowane budżety o

kilkadziesiąt procent, co już bywało problemem w innych gminach. To zmusiłoby Rawicz do rezygnacji z części zakresu prac lub poszukiwania dodatkowych pieniędzy. Ponadto wykonawcy, z uwagi na dużą liczbę inwestycji krajowych (np. kolejnych etapów S5, modernizacji linii kolejowych), mogą nie być zainteresowani małymi zadaniami gminnymi lub dyktować za nie wysokie ceny. Opóźnienia w realizacji (np. upadek firmy wykonawczej, co zdarzyło się przy budowie S5 w okolicy) również mogą zwiększyć finalny koszt i przesunąć terminy. Wszystko to grozi niezrealizowaniem części zaplanowanych działań do 2030 r. lub ich okrojeniem jakościowym (tańsze, mniej trwałe rozwiązania zamiast planowanych).

- **Opór społeczny wobec zmian ograniczających ruch samochodowy:** Istnieje ryzyko, że część mieszkańców Rawicza negatywnie zareaguje na inicjatywy promujące transport inny niż samochodowy, szczególnie jeśli będą się one wiązać z ograniczeniem pewnych wygód kierowców. Przykładowo - likwidacja niektórych miejsc parkingowych na rzecz chodników czy drogi dla rowerów mogą spotkać się ze sprzeciwem właścicieli aut i przedsiębiorców. W wielu społecznościach samochód jest symbolem statusu i podstawowym środkiem mobilności, więc jakiegokolwiek „utrudnianie życia kierowcom” bywa odbierane bardzo emocjonalnie. Protesty czy negatywne opinie mogą spowolnić lub zablokować wprowadzanie zmian - np. lokalne media mogą nagłośnić niezadowolenie, co wpłynie na decyzje rady gminy. Opór może także dotyczyć np. proponowanych zmian organizacji ruchu (jednokierunkowe ulice, progi zwalniające) czy eksperymentalnych rozwiązań (buspas kosztem pasa dla aut). Jeśli zabraknie odpowiedniej komunikacji społecznej i edukacji, niezrozumienie celów planu mobilności przez część mieszkańców stanie się poważnym zagrożeniem dla jego wdrożenia.
- **Utrwalone nawyki i preferencje komunikacyjne mieszkańców:** Zmiana przyzwyczajeń społecznych to proces długotrwały - istnieje ryzyko, że pomimo udoskonalenia infrastruktury i oferty transportowej, mieszkańcy nadal będą wybierać prywatne auto z przyzwyczajenia. Nawet najlepszy system rowerowy nie spełni swojej roli, jeśli ludzie nie będą chcieli przesiąść się na rower. W Rawiczu, gdzie przez lata brakowało alternatyw, wytworzył się silny wzorzec „wszędzie autem” - dotyczy to zwłaszcza pokolenia średniego i starszego. Młodzież co prawda jest bardziej otwarta na inne środki transportu, ale z chwilą zdobycia prawa jazdy również często przesiada się do samochodu. Jeśli kampanie promocyjne nie dotrą skutecznie do mieszkańców, a cena paliwa pozostanie akceptowalna, ludzie mogą nie odczuć wystarczającej motywacji do zmiany. W rezultacie nowe autobusy mogą wozić powietrze, a ścieżki świecić pustkami, podczas gdy ulice dalej będą pełne aut. Taki scenariusz oznaczałby, że cele środowiskowe planu (redukcja emisji) nie zostaną osiągnięte mimo poniesionych inwestycji.

- **Wzrost natężenia ruchu w niekontrolowany sposób (tranzyt, ruch indukowany):** Zagrożeniem jest np. ruch indukowany - po poprawie dróg więcej osób może zdecydować się na korzystanie z samochodu (skoro jest szybciej i wygodniej). Nowe osiedla pod Rawiczem mogą generować dodatkowe podróże (każdy nowy dom to kolejne auta dojeżdżające do miasta). Ponadto rozwój strefy przemysłowej Sierakowo II może przyciągnąć ciężarówki dostarczające towary i dojeżdżające z nowych firm logistycznych. Jeśli nie zostaną wprowadzone działania towarzyszące (np. transport pracowniczy, odpowiednie planowanie przestrzenne), natężenie ruchu lokalnego wzrośnie i zacznie powodować korki tam, gdzie ich dotąd nie było (np. na wylotach z nowych osiedli do drogi krajowej). Ruch tranzytowy również nie zniknie całkowicie - kierowcy mogą omijać płatne odcinki autostrad, wybierając drogi wojewódzkie przez gminę Rawicz. Te wszystkie czynniki mogą zagrozić założeniom planu ograniczenia uciążliwości transportu - zamiast poprawy warunków, pojawi się nowa presja na układ drogowy.
- **Negatywne skutki zmian klimatycznych:** Postępujące zmiany klimatu stanowią rosnące wyzwanie dla infrastruktury transportowej. W rejonie Rawicza mogą pojawiać się częstsze gwałtowne zjawiska pogodowe: ulewne deszcze powodujące podtopienia dróg, fale upałów uszkadzające nawierzchnie (koleiny od miękkiego asfaltu), czy silne wichury łamiące drzewa na drogi i ścieżki. Zagrożeniem są również srogie zimy - choć ostatnio rzadkie, to w razie wystąpienia generują duże koszty odśnieżania i utrzymania przejezdności. Zmiany klimatyczne mogą więc podnosić koszty utrzymania infrastruktury i wymuszać dodatkowe inwestycje (np. odwodnienie dróg, remonty). Ponadto upały wpływają na komfort podróżnych - bez klimatyzacji w autobusach czy zacienionych przystanków korzystanie z transportu publicznego latem będzie mniej atrakcyjne. Jeśli gmina nie dostosuje się do tych zmian (np. sadząc drzewa przy ciągach pieszych, projektując nawierzchnie przepuszczalne), skutki mogą zniweczyć część efektów planu mobilności. Przykładowo zalana ścieżka rowerowa jest nieprzejezdna, a spękana od upału jezdnia wymaga ograniczenia prędkości - to wszystko pogarsza warunki transportu.
- **Starzenie się populacji i potencjalne wykluczenie transportowe:** Mimo pewnych korzystnych trendów migracyjnych, struktura demograficzna gminy Rawicz wskazuje na stopniowe starzenie się społeczeństwa. Udział seniorów (60+ lat) rośnie, podczas gdy młodych osób może ubywać (emigracja za pracą lub na studia). To rodzi zagrożenie, że znaczna część mieszkańców będzie mniej mobilna, a ich potrzeby trudniejsze do zaspokojenia tradycyjnymi metodami. Starsze osoby często przestają prowadzić samochód ze względów zdrowotnych i zdają się na pomoc rodziny lub na komunikację publiczną - jeśli ta ostatnia nie będzie odpowiednio rozwinięta, grozi im wykluczenie transportowe i społeczne (niemożność dotarcia do lekarza, urzędu, na

zakupy). Z kolei odpływ młodych może oznaczać mniejszą liczbę pasażerów komunikacji publicznej i klientów nowych usług mobilności (to zwykle ludzie młodzi są pierwszymi użytkownikami np. hulajnóg elektrycznych). W skrajnym scenariuszu gmina może pozostać z infrastrukturą, której nie ma kto używać, podczas gdy starsi mieszkańcy będą domagać się raczej transportu „od drzwi do drzwi”. Niezaspokojenie potrzeb starzejącego się społeczeństwa to zagrożenie zarówno społeczne (pogłębianie izolacji niektórych grup), jak i finansowe (nie w pełni wykorzystana infrastruktura generująca koszty).

- **Konkurencja zewnętrznych ośrodków handlowo-usługowych:** W miarę otwierania nowych centrów handlowych i obiektów usługowych poza gminą Rawicz (np. duże galerie handlowe w Lesznie czy atrakcyjne markety budowlane i sklepy w rejonie Wrocławia), mieszkańcy mogą częściej podróżować samochodem poza Rawicz w celu zaspokojenia potrzeb konsumpcyjnych. To zjawisko jest niekorzystne z dwóch powodów: po pierwsze generuje dodatkowy ruch samochodowy (długodystansowe wyjazdy na zakupy, zwykle bez alternatywy w postaci transportu publicznego), a po drugie osłabia lokalny handel w Rawiczu. Jeśli sklepy w Rawiczu stracą klientów na rzecz zewnętrznych centrów, może dochodzić do zamykania lokalnych biznesów, co z kolei zmniejszy atrakcyjność miasta i znów zmusi mieszkańców do dalszych dojazdów. Wzmożony ruch do ościennych ośrodków handlowych oznacza weekendowe korki na wyjazdach z miasta i większe zużycie dróg. To zagrożenie trudne do bezpośredniego ograniczenia poprzez politykę mobilności, bo wynika z czynników gospodarczych, ale jego skutki - zwiększony ruch i odpływ życia z centrum Rawicza - stoją w sprzeczności z wizją zrównoważonej, lokalnej mobilności.
- **Zmiany polityczne i priorytety inwestycyjne:** Realizacja planu mobilności rozciąga się na wiele lat, podczas których mogą zmienić się władze lokalne lub krajowe i ich podejście do kwestii transportu. Istnieje ryzyko, że kolejne ekipy samorządowe mogą mieć inne priorytety - np. zamiast inwestować w ścieżki rowerowe, będą woleć budować tylko drogi dla samochodów, co zahamuje zrównoważone projekty. Na szczeblu krajowym również polityka może ulec zmianie: obecnie wspierane funduszami autobusy gminne czy infrastruktura rowerowa mogą stracić dofinansowanie, jeśli przesunięty zostanie akcent np. na inwestycje drogowe. Zmiana przepisów może też wprowadzić niekorzystne ograniczenia - np. zniesienie obowiązku tworzenia stref czystego transportu w miastach poniżej pewnego progu ludności, co odbierze argument dla działań proekologicznych. Innym zagrożeniem jest centralizacja decyzji (np. jeśli województwo ograniczy połączenia kolejowe z powodu oszczędności, gmina niewiele będzie mogła zrobić). Plan mobilności może stracić impet, jeżeli nie będzie kontynuacji politycznej woli i wsparcia instytucjonalnego w kolejnych latach.

- **Niekontrolowana suburbanizacja i rozlewanie się zabudowy:** Jeśli rozwój urbanistyczny Rawicza nie będzie dobrze zarządzany, może dojść do zjawiska rozproszonej zabudowy na obrzeżach - powstawania osiedli daleko od istniejących tras komunikacyjnych. Już teraz widoczny jest trend budowy domów jednorodzinnych w rawickich wsiach (Masłowo, Sierakowo, Kąty) na gruntach wcześniej rolnych. Jeżeli proces ten przyspieszy bez planu dowiązania transportowego, gmina stanie przed problemem obsługi komunikacyjnej rozproszonych osad. Im dalej od centrum i im mniejsza gęstość zaludnienia, tym trudniej zapewnić tam opłacalny transport publiczny - mieszkańcy tych peryferii będą skazani na samochód, co zwiększy liczbę aut na drogach dojazdowych. Rozlewanie się miasta oznacza też konieczność budowy nowych dróg i chodników na dużym obszarze, na co może brakować środków. Niekontrolowana suburbanizacja grozi więc zaprzeczeniem idei miasta krótkich odległości, którą promuje zrównoważona mobilność. Jeśli nie wprowadzi się ograniczeń lub nie zaplanuje osiedli ze zintegrowanym transportem, Rawicz może doświadczać trudności z obsługą nowych terenów - co będzie hamowało osiągnięcie celów planu (mniej samochodochłonnego systemu).

Podsumowanie SWOT

Mocne strony: Gmina Rawicz dysponuje solidnymi atutami wspierającymi rozwój zrównoważonej mobilności. Dogodne położenie przy ważnych szlakach (S5, linia kolejowa Poznań-Wrocław) oraz rozbudowana sieć dróg lokalnych zapewniają dobrą dostępność transportową zarówno w skali regionalnej, jak i wewnątrz gminy. Istnieją już załączki infrastruktury przyjaznej ekologicznie - rozbudowywane ścieżki rowerowe, funkcjonująca komunikacja autobusowa i elementy integracji (parkingi P&R, B&R). Atutem Rawicza jest także aktywność lokalnej społeczności i władz samorządowych: mieszkańcy angażują się w inicjatywy promujące rower czy bezpieczeństwo, a władze wykazują wolę inwestowania w poprawę infrastruktury. Naturalne walory otoczenia i kompaktowy charakter miasta dopełniają listy mocnych stron, tworząc korzystne warunki wyjściowe do realizacji planu mobilności.

Słabe strony: Mimo powyższych atutów, Rawicz boryka się z istotnymi słabościami utrudniającymi zmianę modelu transportowego. Kluczowym problemem jest ciągle niedostateczna infrastruktura - wiele lokalnych dróg i chodników wymaga modernizacji, a sieć tras rowerowych i pieszych jest niekompletna i niespójna. Transport publiczny pozostaje ograniczony: zbyt mało połączeń autobusowych o zbyt niskiej częstotliwości nie zapewnia realnej alternatywy dla samochodu, szczególnie w obszarach wiejskich gminy. System transportowy Rawicza jest mało nowoczesny - brakuje inteligentnych systemów zarządzania ruchem, stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz innych rozwiązań „smart city”. W codziennych podróżach dominuje samochód, co wynika zarówno z braków

infrastrukturalnych, jak i utrwalonych nawyków mieszkańców. Bez przewyciężenia tych słabych stron (poprzez inwestycje i działania miękkie) realizacja celów zrównoważonej mobilności będzie utrudniona i wolniejsza od założeń.

Szanse: Otoczenie zewnętrzne stwarza wiele szans, które Rawicz może i powinien wykorzystać. Dostępne fundusze europejskie i krajowe na lata 2025-2030 dają możliwość sfinansowania kluczowych projektów - od nowych dróg rowerowych po zakup ekologicznego taboru. Polityka państwa i UE sprzyja inicjatywom proekologicznym, więc gmina działając zgodnie z tym nurtem może liczyć na wsparcie. Dynamiczne zmiany społeczne i technologiczne również są sprzymierzeńcami: mieszkańcy stają się bardziej otwarci na „zielone” środki transportu, rośnie popularność elektromobilności, a innowacje (ITS, aplikacje, transport na żądanie) mogą zrewolucjonizować ofertę komunikacyjną w gminie. Istotne szanse tkwią we współpracy - zarówno z sąsiednimi samorządami (lepszą integracją sieci transportowej regionu), jak i z organizacjami pozarządowymi oraz biznesem lokalnym. Dokończenie strategicznych inwestycji infrastrukturalnych (jak obwodnica S5) i rozwój turystyki aktywnej mogą stać się katalizatorem pozytywnych zmian, poprawiając warunki do wdrażania zrównoważonej mobilności i przynosząc dodatkowe korzyści ekonomiczne.

Zagrożenia: Realizacja polityki mobilności w Rawiczu może napotkać także poważne zagrożenia, które trzeba mieć na uwadze od początku. Ograniczenia finansowe - zarówno własne budżetu gminy, jak i ewentualny niedostatek funduszy zewnętrznych - stanowią ryzyko dla pełnego wdrożenia zaplanowanych działań. Wzrastające koszty (paliw, energii, wykonawstwa) mogą wymusić trudne decyzje o cięciach w komunikacji publicznej lub okrojeniu inwestycji. Ważnym zagrożeniem jest czynnik ludzki i społeczny: opór części mieszkańców przywiązanych do samochodu i obawiających się zmian może zahamować reformy organizacji ruchu czy parkowania. Ponadto pewne trendy mogą działać na niekorzyść - np. niekontrolowany wzrost ruchu w innych obszarach, negatywne skutki zmian klimatycznych (niszczące infrastrukturę) czy dalsze starzenie się ludności wymagające specjalnych rozwiązań transportowych. Niewiadomą pozostaje stabilność polityczna i kontynuacja priorytetów - zmiana kursu władz mogłaby osłabić realizację strategii. Świadomość tych zagrożeń pozwoli jednak gminie Rawicz przygotować strategie zapobiegawcze i środki zaradcze, by zminimalizować ich wpływ na plan mobilności.

Wnioski operacyjne

- **Rozbudowa infrastruktury pieszej i rowerowej:** Priorytetowym działaniem dla Rawicza jest inwestowanie w bezpieczne ciągi pieszo-rowerowe. Gmina posiada harmonogram budowy dróg, który uwzględnia również budowę chodników i ścieżek rowerowych, szczególnie tam, gdzie obecnie ich brakuje. W mieście powinno być kontynuowane tworzenie ułatwień dla ruchu rowerów w celu ułatwienia dojazdu do

centrum, dworca, szkół i dużych zakładów pracy. Na terenach wiejskich kluczowe jest stworzenie bezpiecznych połączeń rowerowych i pieszych między największymi wioskami a Rawiczem, wykorzystując pobocza dróg powiatowych lub odrębne ciągi. W ramach tych inwestycji konieczne jest poprawienie bezpieczeństwa - budowa wyniesionych przejść dla pieszych, doświetlenie newralgicznych miejsc, montaż barier ochronnych przy szkołach. Działania te zwiększą atrakcyjność przemieszczania się na piechotę i rowerem, redukując zarazem liczbę kolizji z udziałem niechronionych uczestników ruchu.

- **Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego:** Gmina powinna zreformować lokalną komunikację autobusową, tak aby stała się realną alternatywą dla samochodu. W praktyce oznacza to zwiększenie częstotliwości kursów (szczególnie w godzinach szczytu rano i po południu, aby mieszkańcy mogli dogodnie dojechać do pracy i szkół) oraz wydłużenie czasu pracy komunikacji (rozważenie uruchomienia połączeń wieczornych oraz minimum ograniczonego rozkładu w weekendy). Trzeba przeanalizować siatkę połączeń - być może utworzyć nowe linie lub zmodyfikować trasy tak, by obsłużyć dziś wykluczone transportowo miejscowości. Ważnym kierunkiem jest integracja rozkładów z koleją - autobusy dowożące z wiosek powinny przyjeżdżać na dworzec w Rawiczu na kilkanaście minut przed odjazdem pociągów do Poznania/Wrocławia i zabierać pasażerów z powrotem po ich przyjeździe. Gmina może też wprowadzić udogodnienia taryfowe: bilet okresowy zintegrowany (np. miesięczny uprawniający do jazdy autobusami gminnymi i pociągami regio na terenie powiatu) we współpracy z przewoźnikami kolejowymi, albo bezpłatną komunikację dla wybranych grup (uczniowie, seniorzy) celem zwiększenia liczby pasażerów. W średniej perspektywie warto rozważyć wdrożenie transportu na żądanie dla obszarów o rozproszonej zabudowie - system, w którym mniejszy bus będzie kursował elastycznie według zgłoszeń mieszkańców (np. przez aplikację lub telefonicznie), co pozwoli zapewnić transport w słabiej zaludnionych rejonach bez wożenia pustego autobusu według sztywnego rozkładu.
- **Integracja i ułatwienia w podróżach multimodalnych:** Aby zachęcić mieszkańców do łączenia różnych środków transportu, gmina powinna zainwestować w infrastrukturę przesiadkową. Należy kontynuować tworzenie węzłów typu Park&Ride - przede wszystkim przy dworcu kolejowym w Rawiczu (duży parking dla dojeżdżających spoza miasta) oraz przy przystankach kolejowych/węzłach drogowych na obrzeżach (np. w Sarnowie lub Mastowie). Równolegle rozwijać sieć Bike&Ride - instalować bezpieczne, zadaszone parkingi rowerowe przy ważnych przystankach autobusowych i w centrum, tak aby osoby z dalszych osiedli mogły podjechać rowerem i przesiąść się na autobus/pociąg. Konieczne jest również poprawienie informacji dla podróżnych: ustawienie tablic informacyjnych w kluczowych punktach (np. mapa z zaznaczonymi

trasami i przesiadkami na dworcu, drogowskazy kierujące do najbliższego parkingu P&R). W dalszej kolejności warto wprowadzić wspólny bilet lub chociaż ułatwienia przy jego zakupie (np. aplikacja mobilna sprzedająca jednocześnie bilet kolejowy i dopłatę za autobus miejski). Gmina powinna też koordynować się z powiatem i województwem w kwestii połączeń - np. tak dostosować godziny odjazdów autobusów regionalnych (PKS), aby mieszkańcy Rawicza mogli nimi dojechać do sąsiednich miast i wrócić tego samego dnia. Dzięki tym działaniom podróże kombinowane staną się wygodniejsze, co zachęci do pozostawiania samochodu na części trasy.

- **Promocja i edukacja na rzecz zrównoważonej mobilności:** Miękkie działania informacyjne powinny iść w parze z inwestycjami infrastrukturalnymi. Gmina powinna opracować program edukacyjny skierowany do różnych grup mieszkańców: dzieci (bezpieczeństwo na drodze, korzyści z chodzenia pieszo), młodzieży (np. kampania „Rower to nie obciach” promująca dojazdy rowerem do szkoły), dorosłych (informowanie o oszczędnościach i zdrowiu - np. plakaty „Zostaw auto, zyskasz 200 zł miesięcznie i lepszą kondycję”). W szkołach warto wprowadzić na stałe elementy edukacji komunikacyjnej, konkursy (np. rywalizacja klas „kto przejdzie więcej kroków w tygodniu”) i praktyczne szkolenia z jazdy rowerem po mieście. Należy również zadbać o pozytywny PR komunikacji miejskiej - przeprowadzić kampanię promocyjną pokazującą nowe udogodnienia, chwalić się zakupem ekologicznego autobusu, publikować rozkłady w czytelnej formie, a nawet zachęcać do korzystania poprzez drobne upominki (np. darmowy przejazd w dniu urodzin pasażera itp.). Ważne są też wydarzenia jednorazowe o dużym zasięgu: coroczny Dzień Bez Samochodu z atrakcjami na rynku (miasteczko ruchu drogowego, wspólna przejażdżka, prezentacja pojazdów elektrycznych) czy konkurs fotograficzny „Rawicz w ruchu - mobilność przyjazna środowisku”. Celem tych działań jest zmiana mentalności - tak, aby mieszkańcy postrzegali rower, chodzenie czy autobus jako atrakcyjne opcje, a nie rozwiązania „drugiej kategorii”.
- **Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych:** Gmina powinna stopniowo inwestować w inteligentne systemy transportowe (ITS), które usprawnią zarządzanie ruchem i transportem publicznym. Na początek warto zainstalować proste rozwiązania: elektroniczne tablice na głównych przystankach autobusowych pokazujące za ile minut przyjedzie pojazd (choćby na dworcu i przy Rynku), czujniki pomiaru ruchu na wlotach do miasta (aby monitorować natężenie i móc reagować na przekroczenia), oraz kilka tablic radarowych wyświetlających prędkość pojazdu i ostrzegających kierowców przekraczających limit (poprawa bezpieczeństwa wrażliwych miejsc, np. przy szkołach). Warto również udostępnić mieszkańcom aplikację mobilną dedykowaną gminnej mobilności: zintegrowany planer podróży (uwzględniający piesze odcinki, rower, autobus, pociąg), e-bilet na komunikację oraz

moduł zgłaszania usterek czy pomysłów dotyczących infrastruktury. Równolegle gmina dalej może rozwijać infrastrukturę telematyczną wspierającą elektromobilność - np. we współpracy z prywatnymi firmami rozbudować sieć stacji ładowania EV w centrum i na obrzeżach (zachęcając do tego partnerów jak sieci handlowe czy stacje paliw). Choć wdrożenie ITS wymaga inwestycji, w dłuższej perspektywie przyniesie korzyści: zwiększy płynność ruchu, poprawi bezpieczeństwo (szybkie wykrywanie zdarzeń), a pasażerom komunikacji zbiorowej da komfort informacji w czasie rzeczywistym.

- **Współpraca z sektorem prywatnym i sąsiednimi samorządami:** Sukces wdrażania planu mobilności zależy od umiejętności zaangażowania innych podmiotów poza samym urzędem gminy. Władze Rawicza powinny aktywnie współpracować z dużymi pracodawcami na terenie gminy - np. firmy ze strefy Sierakowo. Można wspólnie organizować transport pracowniczy (przedsiębiorstwa dofinansują autobusy dowożące załogi, które jednocześnie będą dostępne dla innych mieszkańców na trasie), ustalać godziny zmian tak, by unikać szczytu komunikacyjnego, czy tworzyć programy zachęt (pracodawca premiuje dojazd rowerem lub car-pooling wśród pracowników). Partnerstwo powinno objąć też Powiat Rawicki oraz ościennie gminy: koordynacja inwestycji drogowych (aby ścieżka rowerowa nie urywała się na granicy gminy), uzgadnianie przebiegu linii podmiejskich, wspólne występowanie o środki (większy projekt obejmujący np. Rawicz i Bojanowo może mieć większe szanse na dofinansowanie). Wreszcie, współpraca z PKP PLK i przewoźnikami kolejowymi jest nieodzowna dla integracji transportu - gmina powinna lobbować za utrzymaniem i zwiększeniem liczby połączeń kolejowych, udostępniać tereny pod parkingi przy stacjach oraz uczestniczyć w programach typu „kolej+” (jeśli pojawi się możliwość budowy nowych przystanków w gminie). Takie multi-sektorowe podejście zapewni komplementarność działań i stworzy wspólny front na rzecz lepszej mobilności mieszkańców Rawicza.
- **Monitoring i elastyczne zarządzanie wdrażaniem planu:** Należy ustanowić mechanizmy regularnego przeglądu realizacji strategii mobilności i wprowadzania korekt w razie potrzeby. Proponuje się powołanie zespołu ds. mobilności (z udziałem urzędników, radnych, przedstawicieli mieszkańców), który np. co pół roku będzie analizował postępy: zrealizowane inwestycje, zmiany w natężeniu ruchu, frekwencję w autobusach, opinie mieszkańców. Na podstawie tych danych gmina może korygować działania operacyjne - jeśli jakaś linia autobusowa ma znikome wypełnienie, zbadać przyczyny i ewentualnie zmienić trasę lub godziny; jeśli nowa ścieżka rowerowa stoi pusta, dołożyć kampanię promocyjną lub sprawdzić, czy nie brakuje jej kluczowego odcinka. Elastyczne zarządzanie oznacza też gotowość do eksperymentów i pilotaży: można wprowadzać rozwiązania tymczasowe (np. testowy kontrapas rowerowy na

próbę w jednym sezonie) i mierzyć efekty przed podjęciem decyzji o stałej inwestycji. Ważne jest zapewnienie ciągłości realizacji - niezależnie od zmian politycznych trzymać się obranego kierunku, aktualizując jedynie szczegóły. Gromadzenie danych o ruchu, ankietowanie mieszkańców, współpraca z policją (dot. bezpieczeństwa) - to wszystko pozwoli podejmować decyzje oparte na faktach. Dzięki stałemu monitoringowi Rawicz będzie mógł uczyć się na bieżąco i poprawiać skuteczność wdrażanych działań.

Podsumowując, Gmina Rawicz ma szansę stać się w perspektywie najbliższych lat przykładem dobrze zarządzanego systemu mobilności w średniej wielkości gminie. Wykorzystanie mocnych stron i szans - przy jednoczesnym niwelowaniu słabości i zapobieganiu zagrożeniom - pozwoli na stworzenie transportu przyjaznego mieszkańcom i środowisku. Realizacja przedstawionych kierunków działań (inwestycje infrastrukturalne, usprawnienia komunikacji zbiorowej, integracja różnych środków transportu, edukacja oraz nowoczesne technologie) krok po kroku zbliży Rawicz do osiągnięcia celów strategii zrównoważonej mobilności. Efektem będzie poprawa jakości życia mieszkańców: czystsze powietrze, bezpieczniejsze drogi, mniejsze koszty dojazdów i atrakcyjna przestrzeń publiczna, z której korzystają piesi oraz rowerzyści. W dłuższej perspektywie Rawicz umocni swoją pozycję jako gmina innowacyjna i dbająca o zrównoważony rozwój, co przełoży się na zadowolenie obecnych i przyciągnięcie nowych mieszkańców oraz inwestorów.

4. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w gminie Rawicz

Planowanie mobilności w horyzoncie roku 2030 wymaga odważnego spojrzenia w przyszłość - nie tylko dogłębnej analizy danych i trendów, lecz także wyobrażenia sobie różnych możliwych ścieżek rozwoju, którymi może podążać lokalna społeczność. Gmina Rawicz, miejsko-wiejska jednostka administracyjna złożona z historycznego miasta Rawicz i otaczających je licznych wsi, położona strategicznie przy drodze ekspresowej S5 i ważnej linii kolejowej, stoi dziś przed kluczową decyzją: jak kształtować swój system mobilności, by był nie tylko funkcjonalny, ale również sprawiedliwy, zdrowy i zrównoważony dla mieszkańców? W obliczu rosnących wyzwań - takich jak starzenie się populacji, wysoka zależność od samochodów, konieczność integracji gęstej sieci wsi otaczających miasto, rozwój podmiejskiej strefy przemysłowej oraz potrzeba poprawy dostępności transportowej dla wszystkich grup mieszkańców - tradycyjne podejście do planowania transportu przestaje być wystarczające. Potrzebna jest strategiczna refleksja, uwzględniająca niepewność przyszłości, zmieniające się potrzeby użytkowników oraz dostępne zasoby. Dlatego w niniejszym rozdziale przedstawiono trzy scenariusze rozwoju mobilności w Gminie Rawicz - nie jako sztywne prognozy, lecz jako narzędzia wspomagające podejmowanie decyzji. Każdy ze scenariuszy jest jak kompas, który pozwala zrozumieć konsekwencje różnych dróg działania i przygotować gminę na rozmaite warianty rozwojowe. Każdy ze scenariuszy - od zachowawczego po ambitny - został opracowany z uwzględnieniem lokalnych realiów Rawicza: od obecnego funkcjonowania transportu publicznego i stanu infrastruktury drogowej, przez potrzeby różnych grup mieszkańców (seniorów, młodzieży szkolnej, pracowników lokalnych przedsiębiorstw), aż po wykorzystanie atutów gminy (takich jak dogodna dostępność kolei, położenie przy trasie S5 czy niewielkie odległości i płaski teren sprzyjające ruchowi pieszemu i rowerowemu). Każdy scenariusz odpowiada na pytanie, jak może wyglądać codzienne życie w gminie w 2030 roku - jak mieszkańcy będą dojeżdżać do szkoły, pracy czy sklepu; w jaki sposób będą spędzać wolny czas i załatwiać codzienne sprawy w przestrzeni publicznej. Wybór scenariusza to nie tylko kwestia modelu transportu - to wybór sposobu, w jaki gmina odpowie na potrzeby ludzi i ochronę środowiska. To także decyzja o tym, jak samorząd będzie zarządzać przestrzenią publiczną, relacjami społecznymi oraz wyzwaniami przyszłości, aby Rawicz mógł rozwijać się dynamicznie, ale zarazem elastycznie i odpowiedzialnie.

4.1. Scenariusz zachowawczy - bazowy („utarte ścieżki”)

Opis założeń i podejścia ogólnego

Scenariusz bazowy „**Utarte Ścieżki**” zakłada kontynuację dotychczasowych trendów w mobilności, bez zdecydowanych nowych inicjatyw. Priorytetem w tym podejściu jest utrzymanie wygody przemieszczania się samochodem osobowym - dominuje przekonanie, że obecna infrastruktura drogowa wystarcza, a ewentualne zmiany powinny być minimalne i dostosowane głównie do potrzeb kierowców. Władze lokalne skupiają się przede wszystkim na utrzymaniu dróg i ruchu samochodowego, uznając, że mieszkańcy są przyzwyczajeni do korzystania z aut i nie wykazują masowego zapotrzebowania na inne środki transportu. Inwestycje w transport publiczny czy infrastrukturę rowerową pojawiają się sporadycznie, głównie gdy są wynikiem wcześniej podjętych zobowiązań lub dofinansowań, ale nie stanowią spójnej strategii. Ogólnie podejście to charakteryzuje zachowawczość i trzymanie się „sprawdzonych” rozwiązań - mobilność rozwija się utartym szlakiem, bez rewolucji i daleko idących zmian.

Infrastruktura drogowa, transport publiczny i pieszo-rowerowy

W tym scenariuszu infrastruktura drogowa nadal pełni rolę pierwszoplanową. Większość środków inwestycyjnych kierowana jest na remonty i modernizacje istniejących dróg powiatowych i gminnych, aby zapewnić płynność ruchu samochodowego. Przykładowo, utrzymywana jest dobra przejezdność obwodnicy Rawicza (w ciągu drogi krajowej nr 36) oraz połączeń z drogą ekspresową S5, co skutecznie obsługuje ruch tranzytowy omijający centrum miasta. Parkingi w centrum Rawicza są zachowane, a nawet rozbudowywane - powstają nowe miejsca postojowe na osiedlach i przy głównych ulicach w odpowiedzi na rosnącą liczbę samochodów mieszkańców. Organizacja ruchu w mieście nie ulega większym zmianom - priorytet mają auta, dlatego nie wprowadza się znaczących stref ograniczenia ruchu czy uspokojenia ruchu w centrum.

Transport publiczny w ramach gminy Rawicz pozostaje ograniczony i niedofinansowany. Utrzymane zostają trzy-cztery podstawowe linie autobusowe uruchomione w pierwszej połowie lat 20. XXI w., ale nie są one rozwijane. Rozkłady jazdy pozostają skromne (kilka kursów dziennie, głównie w godzinach dojazdów do szkół i pracy), a częstotliwość nie rośnie ze względu na ograniczony budżet gminy i niewielki wzrost liczby pasażerów. Nie powstają nowe linie do mniejszych miejscowości, które nadal pozbawione są regularnej komunikacji - mieszkańcy tych wsi muszą polegać na własnych środkach transportu lub okazjonalnych przewozach prywatnych. Inwestycje w tabor komunikacji zbiorowej są odsuwane w czasie; nie następuje zapowiadana wymiana autobusów na bardziej ekologiczne, a tabor starzeje się, co wpływa na komfort i punktualność.

Infrastruktura pieszo-rowerowa rozwija się minimalnie. Po 2023 roku zrealizowano co prawda kilka wcześniej zaplanowanych odcinków ścieżek rowerowych - np. połączono Rawicz z pobliskimi Mastowem i Dębem Polskim- jednak dalsze inwestycje w tym zakresie są wstrzymane lub znacząco opóźnione. Plany budowy ciągu pieszo-rowerowego do Zielonej Wsi (wzdłuż drogi powiatowej nr 5485P) czy utworzenia nowych ścieżek łączących Rawicz z Załęczem i Ugodą pozostają na papierze. W centrum miasta nie pojawiają się nowe wydzielone drogi dla rowerów ani pasy rowerowe, a istniejące ciągi pieszo-rowerowe są jedynie utrzymywane w aktualnym stanie. Chodniki w samym Rawiczu oraz w sołectwach są naprawiane punktowo tam, gdzie jest to konieczne dla bezpieczeństwa, ale nie ma kompleksowego programu budowy nowych trotuarów poza już realizowanymi inwestycjami. Ogólnie rzecz biorąc, infrastruktura sprzyjająca pieszym i rowerzystom nie staje się priorytetem - dominują inwestycje drogowe, co przekłada się na utrzymanie status quo: dogodnie dla samochodów, przeciętnie dla transportu publicznego, mało przyjaźnie dla niezmotoryzowanych.

Analiza zachowań transportowych mieszkańców

W scenariuszu Utarte Ścieżki nawyki komunikacyjne mieszkańców Miasta i Gminy Rawicz zmieniają się nieznacznie w porównaniu z obecną sytuacją. Samochód osobowy pozostaje głównym środkiem transportu dla większości rodzin. Dogodne warunki jazdy (dobre drogi i dostępność parkingów) sprawiają, że nawet na krótkich dystansach - np. z podrawickich wsi do centrum czy pomiędzy dzielnicami Rawicza - mieszkańcy wybierają auta. Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym utrzymuje się na niskim poziomie, a w niektórych miejscowościach wręcz spada. Przykładowo, mieszkańcy Zielonej Wsi czy Słupi Kapitulnej, nie mając dogodnych połączeń autobusowych, organizują codzienne dojazdy do pracy w Rawiczu własnymi samochodami bądź korzystają z podwozków sąsiedzkich. Dzieci i młodzież z wiosek nadal są najczęściej dowożone do szkół przez rodziców lub gimbusami szkolnymi, ponieważ publiczne autobusy nie docierają wszędzie lub ich rozkład jest niedostosowany (np. brak kursów popołudniowych dla uczniów wracających z zajęć dodatkowych).

W samym Rawiczu znacząca część mieszkańców również pozostaje przy samochodach jako podstawowym środku przemieszczania się po mieście. Nawet na trasie z centrum do Sarnowy (ok. 4-5 km) wiele osób wybiera auto zamiast komunikacji miejskiej czy roweru - szczególnie że część z nich ma po drodze możliwość wjazdu na obwodnicę i szybkiego dotarcia do celu. Ruch pieszy koncentruje się głównie w ścisłym centrum (np. okolice rynku, urzędów, sklepów) oraz w rejonach rekreacyjnych, ale poza tym nie obserwuje się wyraźnego zwiększenia udziału spacerów w codziennych podróżach. Rower nadal jest wykorzystywany przez część mieszkańców - głównie rekreacyjnie lub przez osoby, które i tak poruszały się nim wcześniej - jednak brak nowych ścieżek sprawia, że nie dochodzi do masowego

przesiadania się na rowery. Na drogach powiatowych łączących Rawicz z wioskami widać pojedynczych rowerzystów, ale wciąż wielu mieszkańców obawia się poruszać na dwóch kółkach po jezdni ze względu na ruch aut i w niektórych lokalizacjach - brak wydzielonych tras.

Podsumowując, w scenariuszu 1 utrwalają się dotychczasowe wzorce: mieszkańcy Rawicza i okolicznych miejscowości pozostają społeczeństwem zmotoryzowanym, gdzie posiadanie i używanie samochodu jest normą. W efekcie transport publiczny pełni rolę marginalną (korzystają z niego głównie osoby nieposiadające dostępu do auta, np. część seniorów czy młodzieży) i nie zyskuje szerszej akceptacji. Zachowania proekologiczne w mobilności (jak wspólne przejazdy, jazda na rowerze, chodzenie pieszo) występują incydentalnie i wynikają raczej z indywidualnych preferencji niż wsparcia systemowego. Społeczność przyjmuje te „utarte ścieżki” jako wygodne i znajome, choć coraz częściej pojawiają się jednostkowe głosy, że warto by coś usprawnić - są one jednak zbyt słabe, by zmienić ogólny obraz zachowań transportowych.

Przewidywany wpływ na przestrzeń, środowisko i jakość życia

Wybór tego scenariusza przekłada się na konserwację istniejącego zagospodarowania przestrzeni i jego mankamentów. Miasto Rawicz w 2030 r. wciąż podporządkowane jest ruchowi samochodowemu: duża część przestrzeni publicznej - zwłaszcza w centrum i przy głównych ciągach komunikacyjnych - zajęta jest przez jezdnie i parkingi. Nie powstają nowe strefy piesze ani znaczące ciągi zielone w miejsce ulic, a parkingi nadal dominują przy rynku i centrach usługowych. To sprawia, że charakter przestrzeni miejskiej pozostaje podobny do dzisiejszego - funkcjonalny dla kierowców, lecz mniej przyjazny dla pieszych. Przykładowo, ulica Wały Dąbrowskiego i okolice rynku nadal są ruchliwe i trudno tam o wyciszoną przestrzeń do rekreacji. W sołectwach gminy (takich jak Załęcze czy Sikorzyn) brak nowych chodników oznacza, że piesi i rowerzyści wciąż muszą korzystać z poboczy jezdni, co obniża poczucie bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania się po tych miejscowościach.

Środowisko naturalne w scenariuszu „Utarte Ścieżki” nie zyskuje istotnych popraw, a wręcz może ucierpieć z powodu dalszej dominacji transportu spalinowego. Utrzymujący się wysoki poziom korzystania z samochodów oznacza emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych na zbliżonym poziomie do obecnego. O ile Rawicz nie ma problemu wielkomiejskiego smogu generowanego głównie przez ruch drogowy (większym źródłem emisji są indywidualne piece grzewcze), o tyle lokalne zanieczyszczenie powietrza przy ulicach o dużym natężeniu ruchu pozostaje odczuwalne. Wzdłuż głównych arterii (jak ul. Piłsudskiego czy Poznańska) w godzinach szczytu komunikacyjnego nadal notowane są podwyższone stężenia spalin i hałasu. Brak rozwoju transportu publicznego to brak szansy na redukcję liczby samochodów, a brak dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej nie skłania mieszkańców do

wyboru zeroemisyjnych form przemieszczania się. W rezultacie emisje CO₂ z transportu utrzymują się na wysokim poziomie, oddalając gminę od celów klimatycznych. Środowisko przyrodnicze odczuwa też presję poprzez rozlewanie się zabudowy - skoro dominują samochody, mieszkańcy chętniej budują się na obrzeżach Rawicza i w oddalonych wsiach, licząc na łatwy dojazd autem, co zwiększa zjawisko rozproszonej suburbanizacji.

Jakość życia mieszkańców w tym scenariuszu jest oceniana dwójako. Z jednej strony posiadacze samochodów cenią sobie wygodę i szybkość dojazdów: brak większych korków (obwodnica skutecznie przejmuje ruch tranzytowy), dostępność miejsc parkingowych i znane trasy sprawiają, że codzienne podróże przebiegają dla nich bez większych trudności. Wielu mieszkańców Rawicza wciąż dojeżdża do pracy do Leszna, Poznania czy Wrocławia - korzystają oni z połączeń kolejowych, na które docierają samochodem, co w ich ocenie jest optymalnym rozwiązaniem. Z drugiej strony, grupy niekorzystające z samochodu odczuwają wykluczenie transportowe. Seniorzy ze wsi takich jak Załęcze czy Łaszczyn, nie mając czynnego prawa jazdy, muszą polegać na rodzinie lub sporadycznych busach, by dostać się do lekarza czy urzędu w Rawiczu. Młodzież poza Rawiczem ma ograniczony dostęp do rozrywek czy oferty kulturalnej w mieście po godzinach lekcyjnych, bo wieczorem nie kursuje żaden autobus. W centrum miasta jakość życia jest ograniczana przez hałas uliczny i brak nowych terenów wspólnych - np. trudno wygospodarować przestrzeń na nowe skwery czy ścieżki rekreacyjne, gdyż priorytetem pozostają pasy ruchu i parkingi. Bezpieczeństwo drogowe poprawia się tylko nieznacznie: wprowadzie stan nawierzchni jest lepszy, ale nadal na osiedlach i wioskach piesi dzielą drogę z samochodami, co skutkuje sporadycznymi wypadkami lub kolizjami. Ogólnie rzecz biorąc, scenariusz ten zapewnia pewną stabilność w jakości życia - jest przewidywalnie, obywa się bez rewolucji, ale też nie rozwiązuje istniejących problemów (np. izolacji osób bez auta czy emisji spalin), utrwalając podziały na „mobilnych” i „niemobilnych” mieszkańców.

Lista ryzyk i ograniczeń

- **Rosnące koszty paliw i eksploatacji aut:** Kontynuacja dominacji samochodów naraża mieszkańców na skutki wzrostu cen paliw czy opłat emisyjnych. Brak alternatyw sprawia, że podwyżki cen benzyny bezpośrednio uderzają w budżety domowe, a koszty utrzymania aut rosną.
- **Zależność od zewnętrznych regulacji:** Możliwe przyszłe regulacje krajowe lub unijne wymuszające ograniczenie emisji z transportu (np. strefy czystego transportu, wyższe podatki od aut spalinowych) mogą zastać gminę nieprzygotowaną. Scenariusz 1 niesie ryzyko, że Rawicz będzie musiał gwałtownie dostosować się do nowych wymogów bez uprzednich inwestycji w alternatywy.
- **Pogłębianie wykluczenia transportowego:** Ograniczona komunikacja publiczna i infrastruktura rowerowa oznacza, że osoby niemające dostępu do samochodu

(ubożsi, starsi, młodzież) są w coraz trudniejszej sytuacji. Ryzykiem jest wzrost nierówności społecznych, migracja młodych do większych miast oraz osłabienie integracji gminy (peryferyjne wsie stają się mniej atrakcyjne do zamieszkania).

- **Degradacja środowiska i zdrowia:** Utrzymanie ruchu aut na wysokim poziomie to dalsze emisje spalin i hałas. Istnieje ryzyko pogorszenia stanu zdrowia mieszkańców (choroby układu oddechowego, stres związany z hałasem). Ponadto brak proekologicznych działań w transporcie oddala gminę od realizacji celów środowiskowych określonych w strategicznych dokumentach (jak Plan Gospodarki Niskoemisyjnej).
- **Ograniczenie rozwoju gospodarczego:** Inwestorzy i turyści coraz częściej zwracają uwagę na jakość życia i zrównoważoną infrastrukturę. Rawicz pozostający „w tyle” pod względem nowoczesnej mobilności może wydawać się mniej atrakcyjny dla nowych przedsięwzięć gospodarczych czy turystycznych, co stanowi ryzyko zahamowania rozwoju w dłuższej perspektywie.

4.2. Scenariusz stopniowej poprawy systemu mobilności („wyważony rozwój”)

Opis założeń i podejścia ogólnego

Scenariusz „Wyważony Rozwój” zakłada stopniowe wprowadzanie usprawnień w mobilności miejskiej i podmiejskiej przy zachowaniu równowagi między różnymi środkami transportu. Podejście ogólne opiera się na przekonaniu, że możliwe jest pogodzenie potrzeb kierowców z rozwojem zrównoważonych form transportu. Władze samorządowe Rawicza i okolicznych sołectw realizują umiarkowane, ale konsekwentne zmiany: inwestują zarówno w drogi, jak i w transport publiczny oraz infrastrukturę pieszo-rowerową, starając się zaspokoić zróżnicowane oczekiwania mieszkańców. Ten scenariusz czerpie inspirację z celów Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), ale wdraża je etapami - ewolucyjnie, a nie rewolucyjnie. Założeniem jest, że przy ograniczonych możliwościach finansowych gminy należy starannie wybierać priorytety: realizować najbardziej potrzebne projekty poprawiające dostępność transportową wsi i jakość życia w mieście, jednocześnie nie zaniedbując utrzymania płynności ruchu samochodowego. Wyważony Rozwój to zatem ścieżka „złotego środka” - budujemy nowe ścieżki tam, gdzie to realne, usprawniamy komunikację zbiorową tam, gdzie widzimy potencjał pasażerów, ale nie wprowadzamy drastycznych ograniczeń dla samochodów wierząc, że stopniowo zmienimy proporcje modalne na bardziej zrównoważone.

Infrastruktura drogowa, transport publiczny i pieszo-rowerowy

W scenariuszu zrównoważonej ewolucji infrastruktura drogowa nadal jest istotna, ale ustępuje miejsca inwestycjom integrującym różne formy transportu. W latach 2025-2030 Rawicz kontynuuje modernizację kluczowych dróg, jednak każdy większy projekt drogowy zawiera komponent dla pieszych lub rowerzystów. Przykładem może być przebudowa ulicy Poznańskiej (drogi powiatowej Poniec-Rawicz) - podczas której powstaje długo oczekiwany ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż tej trasy na terenie miasta. Dzięki temu mieszkańcy Sarnowy i północnych części Rawicza zyskują bezpieczne połączenie rowerowe i piesze z centrum. Ruch samochodowy jest płynnie prowadzony dzięki istniejącej obwodnicy i usprawnieniom na skrzyżowaniach (dodano np. ronda na niektórych kolizyjnych skrzyżowaniach powiatowych dróg lokalnych, co poprawiło bezpieczeństwo). W centrum miasta wprowadzone zostają drobne uspokajacze ruchu - nowe ograniczenia prędkości do 30 km/h na wybranych ulicach osiedlowych, wyznaczenie kilku stref zamieszkania - ale nie ma pełnego wyłączenia aut z rynku czy głównych ulic. Kierowcy odczuwają zmiany głównie w postaci bardziej uporządkowanego parkowania (np. wprowadzono parkomaty i czasowe ograniczenia postoju, by rotacja pojazdów była większa), co częściowo uwolniło przestrzeń chodników od zastawienia autami.

Transport publiczny stopniowo się rozwija i zwiększa zasięg. Gmina Rawicz, korzystając z dofinansowania rządowego (np. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych), utrzymuje dotychczasowe cztery linie autobusowe i uruchamia dodatkowe połączenia o charakterze pilotażowym. Na przykład linia nr 5 zostaje uruchomiona w 2027 roku, łącząc Rawicz z miejscowościami na zachodzie gminy (Załęcze - Szymanowo - Rawicz) w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, odpowiadając na potrzeby mieszkańców tych wsi. Istniejące linie miejskie są lepiej dostosowane do rozkładu dnia mieszkańców: częstotliwość kursów wzrasta nieznacznie w kluczowych porach (np. linia Rawicz-Dębno Polskie kursuje już nie tylko trzy, ale pięć razy dziennie, co ułatwia dojazd do miasta na zakupy w południe czy powrót późnym popołudniem). Władze gminy inwestują też w poprawę jakości taboru - udaje się pozyskać dotacje na zakup dwóch nowoczesnych autobusów niskoemisyjnych (z napędem gazowym lub elektrycznych), które zastępują najbardziej wysłużone pojazdy. Dzięki temu podróż staje się wygodniejsza, a koszty paliwa maleją. Rozkład jazdy komunikacji miejskiej jest skoordynowany, na miarę możliwości, z pociągami na stacji Rawicz - np. poranny autobus z Żylic przyjeżdża tuż przed odjazdem pociągu do Poznania, co sprzyja łączeniu tych środków transportu. Choć transport publiczny nadal nie dociera do każdej osady, wzrasta jego dostępność: już większość większych wiosek (Żołędnica, Wydawy, Kąty, Żylce, Dębno Polskie, Sarnowa, Szymanowo) ma przynajmniej kilka połączeń dziennie z Rawiczem.

Infrastruktura pieszo-rowerowa w scenariuszu 2 jest obszarem znacznego postępu, choć wdrażanego etapami. Gmina, często we współpracy z powiatem rawickim, realizuje kolejne

odcinki ścieżek rowerowych łączących Rawicz z pobliskimi miejscowościami. Do 2030 roku udaje się domknąć sieć podstawowych tras: po 2025 roku ruszyła budowa ścieżki pieszo-rowerowej do Zielonej Wsi i została ona ukończona, dzięki czemu mieszkańcy Zielonej Wsi (ok. 0,5 tys. osób) zyskali alternatywę dla dojazdu samochodem. Podobnie, powstają systematycznie brakujące odcinki trasy rowerowej łączące gminę z istniejącymi drogami serwisowymi wzdłuż ekspresowej S5 - co stało się częścią większego projektu „Rowerowa S5” finansowanego ze środków zewnętrznych. Gmina Rawicz rozwija też infrastrukturę rowerową wewnątrz miasta: na głównych ulicach przelotowych (np. na ul. Piłsudskiego, 17 Stycznia) wyznaczono pasy dla rowerów lub kontrapasy, gdzie było to możliwe technicznie, a na spokojniejszych ulicach wprowadzono zasady uspokojonego ruchu sprzyjające rowerzystom. Powstało kilka nowych parkingów dla rowerów - w tym zadaszone stojaki przy dworcu kolejowym oraz w rejonie rynku - co zachęca do łączenia roweru z koleją lub zostawienia go bezpiecznie podczas załatwiania sprawunków w centrum. Równolegle realizowany jest program poprawy infrastruktury dla pieszych: modernizowane są chodniki w mieście oraz sukcesywnie budowane chodniki w wsiach tam, gdzie ich brakowało. Do 2030 r. Uroda i Załęcze doczekały się nowych chodników wzdłuż głównych dróg, co znacząco poprawiło bezpieczeństwo pieszych w tych miejscowościach. Ogólnie w scenariuszu Wyważonego Rozwoju infrastruktura staje się bardziej komplementarna: sieć drogowa nadal dobrze obsługuje ruch aut, ale równolegle rozwija się sieć tras rowerowych i pieszych, a transport publiczny zyskuje potrzebną infrastrukturę (zatoki autobusowe, oznakowane przystanki z wiatami w większych wsiach, czytelne rozkłady).

Analiza zachowań transportowych mieszkańców

Wprowadzenie umiarkowanych, ale wyraźnych usprawnień w infrastrukturze wpływa na ewolucję zachowań transportowych mieszkańców Rawicza i okolic. Wielu mieszkańców wciąż korzysta z samochodów, zwłaszcza na obszarach wiejskich, ale stopniowo rośnie odsetek podróży wykonywanych innymi środkami. Dostępność bezpiecznych ścieżek rowerowych i chodników sprawia, że w promieniu kilku kilometrów od Rawicza coraz popularniejsze stają się dojazdy rowerem lub pieszo. Przykładowo, mieszkańcy Dębna Polskiego i Masłowa - mając od 2-3 lat ukończone ścieżki rowerowe do miasta - chętniej wybierają rower, by dotrzeć do pracy czy szkoły w Rawiczu, zwłaszcza w sezonie wiosenno-letnim. Statystycznie wzrasta udział podróży rowerowych: rowerem jeżdżą nie tylko tradycyjnie aktywne grupy (młodzież, dorośli w średnim wieku), ale również seniorzy, dla których zbudowano wygodne ławeczki i miejsca odpoczynku przy dłuższych trasach. Korzystają oni często z rowerów elektrycznych, co ułatwia pokonywanie większych odległości między miejscowościami.

Transport publiczny, choć nie dominuje, zdobywa nowych pasażerów. Lepsze skomunikowanie wsi (np. Szymanowa, Żylic) z Rawiczem sprawia, że część mieszkańców tych

miejsowości - zwłaszcza uczniowie szkół średnich i osoby starsze - regularnie korzysta z autobusów. Dla uczniów z Załęcza czy Łaszczyna dodatkowy kurs powrotny w godzinach popołudniowych oznacza możliwość uczestnictwa w zajęciach pozalekcyjnych w Rawiczu i powrót do domu autobusem, co wcześniej nie było możliwe. Frekwencja w autobusach rośnie powoli, ale systematycznie - gmina notuje, że nowe autobusy i lepszy rozkład przyciągnęły o kilkanaście procent więcej pasażerów niż w roku 2025. Mimo to, większość pracujących dorosłych nadal woli dojeżdżać własnym autem, zwłaszcza jeśli celem podróży jest strefa przemysłowa Rawicza lub miasta ościennie (Leszno, Gostyń), dokąd transport zbiorowy jest mniej wygodny. Kulturowo akceptowalne staje się jednak mieszanie środków transportu: ktoś, kto zwykle jeździ autem, nie ma oporów, by wybrać pociąg lub autobus na konkretną okazję, jeśli jest to praktyczne. Na przykład w weekendy część rawiczanie zostawia samochód i wybiera się pociągiem do Wrocławia, bo wiedzą, że na dworzec mogą wygodnie dojechać autobusem miejskim linii 1 z Sarnowy lub rowerem, który bezpiecznie zaparkują na stacji.

W samym Rawiczu zachowania komunikacyjne przesuwają się w kierunku większej różnorodności. Centrum miasta staje się bardziej przyjazne pieszym, co zachęca mieszkańców do załatwiania spraw na piechotę - odległości w Rawiczu nie są duże, więc gdy poprawił się stan chodników i pojawiły się ładniejsze ciągi piesze, ludzie chętniej spacerują między osiedlami a rynkiem. Widok rodziny jadącej razem ścieżką rowerową z Sarnowy do parku w centrum Rawicza przestaje dziwić - nowe infrastruktury stworzyły realną alternatywę. Wciąż jednak spory odsetek podróży po mieście odbywa się samochodem - zwłaszcza wśród osób dojeżdżających do pracy z jednej części Rawicza na drugą lub przywożących dzieci do przedszkoli i szkół. Różnica polega na tym, że teraz mają oni gdzie zostawić auto na obrzeżach centrum (dzięki lepszej organizacji parkingów) i część drogi przemierzają pieszo. W porównaniu do scenariusza 1, wzorce mobilności są bardziej zrównoważone: udział transportu pieszego, rowerowego i publicznego łącznie zauważalnie wzrósł kosztem transportu prywatnego. Proces ten jest jednak stopniowy - w 2030 roku Rawicz nadal nie przypomina holenderskiego miasteczka, ale zbliża się do modelu, gdzie samochód jest jednym z wielu narzędzi mobilności, a nie jedynym.

Przewidywany wpływ na przestrzeń, środowisko i jakość życia

Wyważony rozwój mobilności przynosi umiarkowane pozytywne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i środowisku Rawicza. Przestrzeń publiczna miasta ulega stopniowej humanizacji: choć nie eliminujemy aut z centrum, pewne obszary zyskują nowy, przyjaźniejszy charakter. Nowe ciągi pieszo-rowerowe (jak choćby promenada po zewnętrznej stronie plant miejskich czy trasa do Sarnowy) pełnią dodatkowo rolę terenów rekreacyjnych, co ubogaca ofertę spędzania czasu wolnego. Miejsowości wiejskie również zyskują: budowa chodników i ścieżek nie tylko poprawiła bezpieczeństwo, ale estetykę tych

wsi - główna ulica z chodnikiem, oświetleniem LED i zielenią przydrożną wygląda bardziej zadbane, co podnosi jakość przestrzeni życiowej mieszkańców. W scenariuszu tym zachowana jest duża część dotychczasowej infrastruktury drogowej dla aut, więc nie ma negatywnych skutków w postaci przenoszenia ruchu na inne ulice czy paraliżu komunikacyjnego - wręcz przeciwnie, lepsza organizacja ruchu (np. ronda) zmniejsza korki i zapotrzebowanie na przestrzeń (auto krócej stoi w kolejce, szybciej zwalnia miejsce). Nadal jednak znaczna część przestrzeni w mieście jest zajęta przez ulice i parkingi - równowaga oznacza tu dążenie do kompromisu, a nie całkowitą przemianę urbanistyczną gminy Rawicz.

Środowisko naturalne odczuwa pierwsze pozytywne skutki zmian. Wzrost udziału transportu niezmotoryzowanego oraz publicznego przekłada się na nieznaczne obniżenie emisji spalin i hałasu w obrębie miasta. Choć samochodów wciąż przybywa (wraz ze wzrostem liczby mieszkańców gminy), to część z nich jest używana rzadziej - np. rodzina z Sarnowy może jedno auto zostawiać w domu, gdyż dwie osoby jadą do pracy wspólnie nowym autobusem lub rowerem. Takie drobne zmiany kumulują się: powietrze przy najbardziej ruchliwych ulicach jest nieco czystsze niż dekadę wcześniej, co odnotowują czujniki jakości powietrza. Hałas komunikacyjny spada tam, gdzie ograniczono prędkość (wolniej jadące auta i więcej pojazdów elektrycznych oznacza cichsze otoczenie np. na osiedlach). Wprowadzie cele klimatyczne w 2030 r. (np. redukcja emisji CO₂) nie są jeszcze w pełni osiągnięte, to gmina Rawicz notuje trend spadkowy w emisjach z transportu. Inwestycje w oświetlenie LED przy nowych trasach pieszo-rowerowych oraz w ekologiczne autobusy dodatkowo zmniejszają zużycie energii i emisje zgodnie z duchem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Środowisko przyrodnicze korzysta też na ograniczeniu rozlewania się zabudowy: poprawa komunikacji w istniejących wsiach czyni je atrakcyjniejszymi do życia, co zmniejsza presję na przekształcanie nowych terenów rolnych pod osiedla daleko od infrastruktury. Innymi słowy, ludzie chętniej budują dom w Zielonej Wsi czy Szymanowie, gdzie jest chodnik, ścieżka i autobus, niż na całkiem odludnym terenie - to chroni okoliczne pola i lasy przed nadmierną urbanizacją.

Jakość życia mieszkańców wyraźnie się poprawia w kilku wymiarach. Po pierwsze, bezpieczeństwo drogowe rośnie: nowe chodniki i ścieżki oznaczają mniej wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów na wiejskich drogach, a spowolniony ruch w mieście przekłada się na mniejszą liczbę kolizji. Rodzice zyskują poczucie, że ich dzieci mogą bezpiecznie przejść się pieszo po wsi czy pojechać rowerem do kolegi - co zwiększa samodzielność młodzieży. Po drugie, dostęp do usług i aktywności społecznych poprawia się: dzięki lepszej komunikacji publicznej senior w każdej chwili samodzielnie dojechać autobusem do Rawicza np. do centrum miasta lub do lekarza, nie prosząc za każdym razem rodziny o podwiezienie. To zwiększa integrację społeczną i zmniejsza poczucie izolacji wśród osób bez samochodu. Po trzecie, mieszkańcy Rawicza korzystają z bardziej przyjaznego

miasta - mniej hałasu i czystsze powietrze w centrum to przyjemniejsze warunki do życia. Pojawienie się większej liczby pieszych i rowerzystów ożywia ulice: Rawicz nabiera cech miasta bardziej „dla ludzi” - na rynku częściej organizowane są wydarzenia plenerowe, bo przestrzeń nie jest tak zdominowana przez auta; na trasie wokół plant można spotkać biegaczy i spacerowiczów, co sprzyja aktywności fizycznej i zdrowiu. Oczywiście, kompromisy są odczuwalne - kierowcy narzekają czasem na ograniczenia prędkości czy konieczność płacenia za parkowanie w centrum, a pasażerowie autobusów wciąż muszą planować swoje podróże wg ograniczonego rozkładu. Jednak ogólny odbiór jest pozytywny: mieszkańcy dostrzegają, że drobne usprawnienia dały realną poprawę komfortu życia, nie przewracając jednocześnie ich codziennych przyzwyczajeń do góry nogami.

Lista ryzyk i ograniczeń

- **Ograniczenia finansowe:** Scenariusz zakłada wiele drobnych inwestycji (ścieżki, chodniki, autobusy). Istnieje ryzyko, że budżet gminy nie udźwignie pełnej realizacji planów - konieczność rozłożenia wydatków w czasie może opóźniać niektóre projekty lub zmuszać do rezygnacji z części założeń.
- **Niezadowolenie skrajnych grup użytkowników:** Kierowcy mogą odczuwać dyskomfort z powodu nawet niewielkich ograniczeń (np. opłat za parkowanie, spowolnienia ruchu), a z kolei zwolennicy ekologii mogą uznać zmiany za zbyt wolne. Ryzykiem jest brak pełnej akceptacji społecznej - scenariusz zadowala umiarkowaną większość, ale skrajne grupy mogą wyrażać sprzeciw, wpływając na polityczne poparcie dla dalszych działań.
- **Niedostateczna zmiana nawyków:** Pomimo usprawnień, część mieszkańców może pozostać przy starych przyzwyczajeniach. Istnieje ryzyko, że frekwencja w nowych autobusach lub na ścieżkach rowerowych będzie niższa od zakładanej, co postawi pod znakiem zapytania sens poniesionych inwestycji. Jeżeli np. linia pilotażowa do Załęcza nie osiągnie planowanej liczby pasażerów, gmina może ją zlikwidować, cofając uzyskany postęp.
- **Czynniki zewnętrzne:** Umiarkowany scenariusz jest podatny na zmiany otoczenia - np. gwałtowny rozwój technologii (pojawienie się tanich aut elektrycznych lub autonomicznych) mógłby wymagać szybkiej zmiany strategii. Brak elastyczności w razie nagłych trendów to ryzyko - scenariusz 2 zakłada stopniowość, która może okazać się zbyt mało dynamiczna, jeśli świat zewnętrzny wymusi szybsze tempo (np. wzrost cen paliw jeszcze większy niż przewidywano, wymagający jednak drastycznych działań prokomunikacyjnych).
- **Niedokończenie sieci infrastruktury:** Jeśli z powodu czynników finansowych lub proceduralnych nie uda się spiąć planowanej sieci tras rowerowych (np. zabraknie jednego kluczowego odcinka z powodu problemów z wykupem gruntów), efektywność

całego systemu spada. Ograniczeniem jest zatem konieczność dopięcia wielu mniejszych projektów, z których wypadnięcie któregoś może zaburzyć spójną całość (np. brak ścieżki na ostatnim kilometrze do danej wsi zniechęci potencjalnych rowerzystów do korzystania z całej trasy).

4.3. Scenariusz transformacyjny w kierunku zrównoważonej mobilności („Zielony Przełom”)

Opis założeń i podejścia ogólnego

Scenariusz „Zielony Przełom” zakłada zdecydowaną transformację mobilności w gminie Rawicz do 2030 roku w kierunku modelu zrównoważonego, przyjaznego środowisku i mieszkańcom. Podejście ogólne jest proaktywne i wizjonerskie - lokalne władze stawiają na realizację ambitnych celów PZMM, nawet jeśli wymaga to dużych nakładów i zmian organizacyjnych. Zakłada się, że sukcesywna poprawa jakości życia oraz wsparcie z programów krajowych i unijnych umożliwią Rawiczowi skokowy postęp w mobilności. Scenariusz ten traktuje transport publiczny, pieszy i rowerowy jako równorzędne, a nawet ważniejsze od indywidualnego ruchu samochodowego. Ogólna filozofia brzmi: „Miasto i gmina dla ludzi, nie dla samochodów” - co nie oznacza zakazu aut, ale ich ugruntowaną rolę pomocniczą. Zielony Przełom to holistyczne podejście: jednoczesne inwestycje w sieć ekomobilności, zmiany regulacji (np. ograniczanie ruchu aut w pewnych strefach), promocja postaw mieszkańców i integracja różnych form transportu. W założeniach kładzie się nacisk na lokalny realizm - wykorzystanie istniejących atutów Rawicza, takich jak stosunkowo małe odległości, płaski teren sprzyjający rowerom, czy obecność linii kolejowej - by dokonać transformacji w sposób efektywny i dopasowany do warunków gminy. Jest to scenariusz, w którym Rawicz staje się liderem zrównoważonej mobilności w regionie, pokazując, że nawet miejsko-wiejska gmina średniej wielkości może wdrożyć nowoczesne rozwiązania transportowe.

Infrastruktura drogowa, transport publiczny i pieszo-rowerowy

Infrastruktura w scenariuszu Zielonego Przełomu ulega przeprojektowaniu pod kątem zrównoważonej mobilności. Sieć drogowa nadal istnieje i jest utrzymywana w dobrym stanie, ale priorytety w zarządzaniu drogami przesuwają się na rzecz bezpieczeństwa i wygody niezmotoryzowanych uczestników ruchu. W Rawiczu centrum miasta zostaje objęte strefą uspokojonego ruchu - na głównych ulicach obowiązuje ograniczenie do 20-30 km/h, pierwszeństwo pieszych na wielu przejściach oraz fizyczne środki uspokajające (wyniesione tarcze skrzyżowań, zwężenia). Rozważa się nawet wprowadzenie elementów strefy czystego transportu - np. ograniczenia wjazdu najbardziej emisyjnych pojazdów do ścisłego centrum - choć z racji wielkości miasta zastosowano raczej miękkie zachęty (jak droższe parkowanie

dla pieszych, preferencyjne miejsca dla samochodów elektrycznych). Parkingów w śródmieściu jest mniej: część placów postojowych przekształcono w małe skwery lub wydzielono pod infrastrukturę rowerową, a dla samochodów wyznaczono parkingi buforowe na obrzeżach (np. przy dworcu PKP i w pobliżu obwodnicy). Dzięki temu historyczne centrum Rawicza odzyskuje przestrzeń - ulice i place stają się bardziej otwarte dla pieszych i rowerów. Na sieci dróg gminnych i powiatowych poza miastem wdrożono kompleksowe rozwiązania dla bezpieczeństwa: wszystkie główne drogi przebiegające przez wsie wyposażono w chodniki, przejścia dla pieszych i oświetlenie LED, a w miejscach intensywnej zabudowy ustawiono wyświetlacze prędkości i azyle na przejściach. Nowe inwestycje drogowe podporządkowane są już nie przepustowości dla aut, lecz zasadzie „Vision Zero” - każdy remont drogi zawiera elementy poprawy bezpieczeństwa i komfortu pieszych/rowerzystów, nawet kosztem zwężenia pasa ruchu czy redukcji prędkości.

Transport publiczny w scenariuszu 3 przeszedł renesans i rozbudowę. Gmina Rawicz, we współpracy z powiatem i ościennymi gminami, tworzy zintegrowany system komunikacji autobusowej, który dociera do wszystkich sołectw gminy Rawicz oraz wykracza poza jej granice, łącząc się z sieciami sąsiadów. Do 2030 roku działa już 6-7 linii lokalnych o regularnych taktach. Oprócz linii istniejących (1-4) wprowadzono nowe: np. linia 5 kursuje pętlą przez Załęcze, Słupię Kapitulną, Dębno Polskie i z powrotem do Rawicza, a linia 6 łączy Rawicz z sąsiednią Miejską Górką i Bojanowem we współpracy międzygminnej. Częstotliwość kursów wzrosła - w godzinach szczytu autobusy na głównych kierunkach odjeżdżają co godzinę, a nie tylko kilka razy dziennie. Co ważne, tabor został gruntownie odnowiony: dzięki środkom unijnym (np. z programów na rzecz zielonego transportu) zakupiono kilka autobusów elektrycznych oraz mikrobusów do obsługi mniejszych miejscowości. Te nowoczesne, zeroemisyjne pojazdy kursują m.in. na trasach do Sarnowy i Dębna Polskiego, redukując hałas i zanieczyszczenie w tych miejscach. Integracja transportu publicznego jest kluczowym osiągnięciem - Rawicz wprowadza wspólny bilet obejmujący pociągi regionalne i autobusy gminne, co zachęca mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej w dojazdach np. do Leszna czy Wrocławia. Przystanki autobusowe wyposażono w elektroniczne tablice informujące o odjazdach (choćby na dworcu w Rawiczu i w centrum Sarnowy), a rozkłady są dostępne w aplikacjach mobilnych. Niektóre kursy w mniej zaludnione rejony (jak do Folwarku czy Załęcza) realizowane są w modelu transportu na żądanie - mieszkaniec może zadzwonić lub użyć aplikacji, by zamówić bus w określone dni i godziny, co optymalizuje wykorzystanie floty. W efekcie transport publiczny z „ostatniej deski ratunku” staje się pełnoprawnym krwioobiegiem mobilności gminy - wielu mieszkańców używa go codziennie, a jeszcze większa grupa okazjonalnie, bez poczucia dyskomfortu czy niższego standardu.

Najbardziej spektakularne zmiany zaszły w infrastrukturze pieszo-rowerowej - to tutaj scenariusz Zielonego Przełomu w pełni zasługuje na swoją nazwę. W ciągu dekady Rawicz

i powiat rawicki stworzyli spójną sieć tras rowerowych oplatającą region. Zrealizowane zostały wszystkie kluczowe projekty planowane we wcześniejszych dokumentach. Co szczególnie cieszy mieszkańców, ukończono projekt „Rowerowa S5” - wzdłuż trasy ekspresowej S5 stworzono 20-kilometrową drogę rowerową wykorzystującą istniejące drogi techniczne i nowe łączniki. Dzięki temu Rawicz ma doskonałe połączenie rowerowe z Bojanowem na północy i Żmigrodem na południu, co jest ewenementem w skali regionu. W samym Rawiczu sieć dróg rowerowych stała się gęsta: wszystkie główne ulice mają infrastrukturę dla rowerów (wydzielone pasy lub ciągi pieszo-rowerowe), a na mniejszych uliczkach ruch jest uspokojony na tyle, że rowerzyści mogą się poruszać bez obaw. Zrealizowano także rozwiązania które umożliwiają bezpieczne poruszanie się rowerem w strefie staromiejskiej. Powszechne i popularne jest korzystanie z systemu roweru publicznego, co pozwala wypożyczyć rower tradycyjny lub elektryczny zaparkowany w kilkunastu funkcjonujących stacjach. System ten integruje się z sąsiednimi miastami (np. w Bojanowie można oddać rower z Rawicza), co wspiera turystykę i dojazdy międzygminne. Infrastruktura dla pieszych również osiągnęła wysoki standard: wszystkie osiedla i wsie mają chodniki lub ciągi pieszce w kluczowych miejscach, zlikwidowano bariery architektoniczne (krawężniki, brak przejść) - chodniki są ciągłe i dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. W centrum Rawicza rozbudowano strefy pieszce - fragmenty ulic przy rynku zamieniono w deptaki, po których mogą poruszać się wyłącznie piesi i rowery. Całościowo patrząc, pod koniec dekady Rawicz dysponuje infrastrukturą, gdzie sieć dróg dla samochodów uzupełniona jest równorzędną siecią dróg dla rowerów i chodników, a transport publiczny ma własne udogodnienia - buspasy (na wlocie od Sarnowy).

Analiza zachowań transportowych mieszkańców

Zmiany infrastrukturalne i organizacyjne pociągają za sobą istotną zmianę zachowań transportowych społeczności rawickiej. W scenariuszu zielonym coraz więcej mieszkańców codziennie zostawia samochód pod domem, wybierając alternatywne formy podróży - bo są one wygodne, szybkie i tanie. Rower staje się królem krótkich dystansów: dzięki rozbudowanej sieci tras i systemowi roweru miejskiego, przejazd rowerem z dowolnej wsi w promieniu 5-7 km od Rawicza do centrum jest bezpieczny i atrakcyjny. Osoby dojeżdżające z Sarnowy, Masłowa czy Dębna Polskiego często jadą rowerem do pracy w Rawiczu - zajmuje im to niewiele więcej czasu niż autem, omijają korki przy wjeździe do miasta, nie martwią się parkowaniem, a przy okazji dbają o kondycję. Statystycznie, udział podróży rowerowych i pieszych znacząco wzrósł. Pieszko załatwia się wiele spraw w obrębie miasta: np. mieszkańcy osiedla Westerplatte mogą teraz dojść do centrum miłym deptakiem wzdłuż odnowionych plant w 15 minut, zamiast jechać krótki odcinek autem. Z kolei w sołectwach, gdzie odległości są większe, rowery (często elektryczne) przejęły sporą część ruchu - widok starszej osoby jadącej powoli e-rowerem z Zielonej Wsi na targ do Rawicza

nie dziwi nikogo. Kultura mobilności w Rawiczu zmieniła się: kierowcy przywykli do obecności wielu rowerzystów na ulicach i szanują ich prawa, a jednocześnie sami często zamieniają rolę - ten sam mieszkaniec jest raz kierowcą, raz rowerzystą, raz pasażerem pociągu, zależnie od potrzeb.

Transport zbiorowy również odgrywa większą rolę niż dawniej. Frekwencja w autobusach gminnych wzrosła kilkukrotnie w porównaniu z rokiem 2020. Szczególnie uczniowie i osoby starsze są wiernymi użytkownikami komunikacji - młodzież z rawickich szkół dojeżdża autobusami z najmniejszych wsi, bo dowozy są dobrze zorganizowane, a bilety ulgowe bardzo tanie lub nawet darmowe (gmina wprowadziła zerową taryfę dla uczniów i seniorów, chcąc dodatkowo zachęcić do korzystania z transportu publicznego). Pracujący mieszkańcy również częściej korzystają z autobusów, zwłaszcza jeśli pracują w samym Rawiczu lub dojeżdżają koleją - możliwość dojazdu na stację bez samochodu i wspólny bilet sprawiły, że nawet część posiadaczy aut wybiera model park and ride albo całkowicie rezygnuje z drugiego samochodu w rodzinie. W zachowaniach widać też więcej współdzielenia: oprócz komunikacji zbiorowej popularność zdobyły inicjatywy car-poolingu i wspólne dojazdy, wspierane przez aplikację miejską kojarzącą kierowców z pasażerami z danej wsi. Ponadto, do łask wraca kolej na krótkich odcinkach - mieszkańcy Bojanowa czy Miejskiej Górki dojeżdżają do Rawicza koleją (po modernizacji linii E59 pociągi regionalne jeżdżą co pół godziny), a po mieście poruszają się już pieszo/rowerem. Samochód osobowy oczywiście nie znika całkowicie z krajobrazu: nadal używany jest do określonych typów podróży, zwłaszcza w nocy, w niepogodę lub do przewozu cięższych rzeczy. Jednak statystyczny rawiczaniec za kierownicą spędza mniej czasu i pokonuje rocznie mniej kilometrów autem niż dekadę temu. Dla wielu gospodarstw domowych drugi samochód staje się zbędny - zastępuje go e-rower albo właśnie lepsza oferta autobusowa.

Podsumowując, następuje istotne przesunięcie modal split: udział transportu pieszego, rowerowego i publicznego stanowi razem większość wszystkich podróży lokalnych, podczas gdy samochody obsługują głównie podróże dalekie lub specyficzne. Mieszkańcy Rawicza i okolic zmieniają swoje nawyki, bo infrastruktura i oferta transportowa to umożliwiły - wielu z nich dostrzega korzyści finansowe (oszczędności na paliwie), zdrowotne (więcej ruchu na co dzień) oraz czasowe (uniknięcie stania w korkach czy szukania parkingu). Dzieci od najmłodszych lat uczą się, że rower czy autobus to normalny środek transportu - do szkoły podstawowej w Rawiczu całe grupy uczniów przyjeżdżają wspólnie rowerami bez obaw o bezpieczeństwo, co jeszcze kilka lat temu było rzadkością. Mobilność integruje społeczność - na przystankach ludzie częściej się spotykają, a wspólne przejażdżki rowerowe stają się elementem lokalnej kultury spędzania czasu. Scenariusz Zielonego Przełomu oznacza zatem nie tylko zmianę sposobu przemieszczania się, ale i zmianę świadomości mieszkańców, którzy utożsamiają nowy, ekologiczny styl życia z dumą z bycia rawiczaniec.

Przewidywany wpływ na przestrzeń, środowisko i jakość życia

Skutki przestrzenne i środowiskowe scenariusza zielonego są bardzo widoczne. Rawicz i okoliczne miejscowości w 2030 roku prezentują obraz gminy, która dokonała skoku cywilizacyjnego w planowaniu przestrzeni publicznych. Centrum Rawicza odzyskało swój historyczny urok - ograniczenie ruchu kołowego pozwoliło uwolnić od nadmiernego hałasu i spalin rynek i przyległe uliczki. Pojawiła się nowa mała architektura, więcej zieleni na deptakach, a zabytkowe pierzeje nie są przysłaniane przez sznury zaparkowanych aut. Przestrzeń miejska stała się bardziej dostępna i atrakcyjna: mieszkańcy i turyści mogą swobodnie spacerować, pojawiły się trasy zwiedzania miasta pieszo-rowerowe, łączące zabytki Rawicza z Sarnową (dawnym miasteczkiem - dziś osiedlem). Dzięki zmniejszeniu powierzchni parkingów w śródmieściu wygospodarowano miejsce na dodatkowe funkcje społeczne - np. część placu przy rawickim domu kultury przekształcono w mini-amfiteatr i skwer, co wcześniej blokowały samochody. Układ osadniczy gminy zyskuje na spójności: dobra sieć połączeń rowerowych i autobusowych między miejscowościami sprawia, że wsie nie są odcięte od miasta, przeciwnie - Rawicz z Sarnową, Słupią, Mastowem, Zieloną Wsią tworzą funkcjonalnie jeden organizm miejsko-wiejski. Można mieszkać w Ugodzie i bez trudu pracować czy uczyć się w Rawiczu, nie czując dyskomfortu dojazdu. To hamuje niekontrolowaną suburbanizację - ludzie pozostają chętnie w istniejących miejscowościach, a nie szukają działek „gdziekolwiek przy szosie”, co chroni układ przestrzenny przed chaosem. W dłuższej perspektywie scenariusz taki może nawet skłonić część osób do powrotu z większych miast - doceniają oni kameralność Rawicza połączoną z zaletami zrównoważonego miasta (brak korków, wszędzie blisko rowerem, czyste powietrze). Wsie z kolei zachowują swój charakter, bo zmniejsza się presja na poszerzanie dróg kosztem zabudowy - ruch lokalny jest wolniejszy i mniejszy, więc nie ma potrzeby np. wyburzać domów pod poszerzenie szosy. Przestrzeń publiczna w całej gminie - od centrum po najmniejsze sołectwo - stała się bardziej przyjazna mieszkańcom niż maszynom.

Wpływ na środowisko jest zdecydowanie korzystny. Dzięki Zielonemu Przełomowi gmina Rawicz robi duży krok w stronę celów klimatycznych. Emisja zanieczyszczeń z transportu spada znacząco - autobusy elektryczne i większy udział rowerów oznaczają mniej spalin. W centrum Rawicza poprawia się jakość powietrza; pomiary pokazują wyraźny spadek stężeń NO₂ i pyłów w porównaniu z rokiem 2020, co wynika zarówno z redukcji ruchu spalinowych aut, jak i z wymiany domowych pieców w ramach innych programów (mobilność przyczynia się więc do zdrowszego środowiska). Hałas drogowy także ulega redukcji: cichsze autobusy elektryczne, więcej pojazdów jednośladowych oraz ograniczenie prędkości sprawiają, że poziom hałasu w newralgicznych punktach (np. przy szkołach, szpitalu, osiedlach) mieści się w normach, a mieszkańcy mniej skarżą się na uciążliwości akustyczne. Co więcej, rozwój zielonej mobilności idzie w parze z ochroną terenów zielonych - mniej potrzebnych nowych dróg i parkingów to mniej ingerencji w przyrodę. Wręcz przeciwnie, część powierzchni

odzyskanej z infrastruktury drogowej zamieniono na zielen (np. pasy zieleni wzdłuż ścieżek, skwery). Ślad węglowy transportu lokalnego wyraźnie się zmniejszył - Rawicz może się pochwalić, że dzięki polityce transportowej redukcja emisji CO₂ zbliża się do ambitnych założeń (np. 30-40% poniżej poziomu z 2020 r.), co jest zgodne z wizją zawartą m.in. w Białej Księdze Transportu UE. Scenariusz ten przygotowuje także grunt pod dalsze działania proekologiczne - np. infrastruktura rowerowa może być jeszcze rozbudowywana poza 2030 rok, bo mieszkańcy już ją pokochali, a tabor komunikacji publicznej będzie konsekwentnie wymieniany na zeroemisyjny. Środowisko naturalne gminy korzysta więc wielowymiarowo: czystsze powietrze, mniejszy hałas, zachowane krajobrazy i mniejsza emisja gazów cieplarnianych.

Jakość życia mieszkańców w scenariuszu Zielony Przełom ulega wyraźnej poprawie i jest odczuwalna na co dzień. Miasto i gmina stają się zdrowszym miejscem do życia - ludzie więcej się ruszają (wiele codziennych podróży zamienili na piesze lub rowerowe), co przekłada się na lepszą kondycję i samopoczucie społeczeństwa. Statystyki mogą pokazywać np. spadek otyłości wśród dzieci, które teraz częściej chodzą pieszo lub jeżdżą na rowerze do szkoły, czy lepsze wyniki badań zdrowotnych u osób starszych, które utrzymują aktywność dzięki spacerom. Jednocześnie zmniejsza się stres komunikacyjny - dawniej kierowcy irytowali się korkami lub szukaniem miejsca parkingowego, pasażerowie autobusów bali się spóźnień, a piesi obawiali się o bezpieczeństwo. Teraz podróżowanie po Rawiczu i okolicy jest bardziej przewidywalne i spokojne. Nawet kierujący samochodem odczuwają korzyść: ruch jest płynniejszy poza centrum, bo części ludzi przerzuciło się na inne środki, więc paradoksalnie niektóre przejazdy autem są szybsze niż przed laty - nie stoi się za wolno jadącym traktorem na wąskiej drodze do Sarnowy, bo powstała obok ścieżka i traktory też z niej korzystają, oddzielone od pasa dla aut. Mieszkańcy odczuwają również dumę i komfort psychiczny z życia w czystszy, nowocześniejszym otoczeniu: satysfakcja z przestrzeni publicznej (ładne, odnowione ulice, gdzie można posiedzieć na ławce, dzieci mogą bezpiecznie pojeździć na hulajnodze) przekłada się na ogólną jakość życia. Są też korzyści ekonomiczne - rodziny wydają mniej na transport (mniej paliwa, mniej amortyzacji samochodu), a oszczędności mogą przeznaczyć na inne potrzeby, co poprawia był materialny.

Bardzo ważnym aspektem jest włączenie społeczne i równość mobilnościowa: w scenariuszu zielonym praktycznie każdy mieszkaniec ma zapewnioną możliwość przemieszczania się wedle potrzeb, niezależnie od wieku, dochodu czy sprawności. Osoby z niepełnosprawnościami mogą łatwo poruszać się po mieście dzięki infrastrukturze bez barier i dostosowanemu transportowi (specjalne busy na żądanie). Seniorzy z najmniejszych wiosek wiedzą, że zawsze dojedzie do nich transport (regularny lub na telefon), więc nie czują się odizolowani. Młodzi dorośli nie muszą przedwcześnie kupować samochodu, by być mobilni - wielu z nich korzysta z kombinacji roweru i pociągu

lub autobusu, co jest tańsze i ekologiczne. Wspólnota lokalna integruje się też wokół nowych nawyków: organizowane są społeczne wydarzenia jak dni bez samochodu, masowe rajdy rowerowe po pętach powiatu czy akcje sprzątania okolic przystanków - to buduje pozytywne relacje między mieszkańcami. Oczywiście, transformacja wiązała się też z wyzwaniami - niektórym trudno było się przystosować (np. dawni zagorzali kierowcy musieli nauczyć się jeździć rowerem lub cierpliwie znosić ograniczenia prędkości). Jednak po kilku latach korzyści przeważały i większość mieszkańców nie wyobraża już sobie powrotu do stanu sprzed zielonej rewolucji. Rawicz i okoliczne miejscowości stały się spokojniejszym, zdrowszym i bardziej przyjaznym do życia miejscem, co jest największą wartością dodaną tego scenariusza.

Lista ryzyk i ograniczeń

- **Wysokie koszty inwestycyjne:** Zielony Przełom wymagał bardzo dużych nakładów finansowych na infrastrukturę i tabor. Ryzykiem byłyby problemy z finansowaniem - gdyby gmina nie pozyskała wystarczających środków zewnętrznych (UE, budżet państwa), realizacja mogłaby zostać okrojona. Utrzymanie nowej infrastruktury (ścieżek, autobusów elektrycznych) również generuje koszty, co stanowi stałe obciążenie budżetu.
- **Opór społeczny na etapie wdrażania:** Tak głęboka transformacja mogła napotkać sprzeciw części mieszkańców - np. przedsiębiorcy w centrum obawiający się usunięcia parkingów przed sklepami, kierowcy protestujący przeciw ograniczeniom wjazdu. Konieczne było intensywne dialogi i edukacja, aby uniknąć konfliktów. Ryzyko niepełnej akceptacji społecznej zawsze istnieje, zwłaszcza przy zmianach nawyków - wymaga to czasu i budowania zaufania.
- **Wyzwania organizacyjne:** Integracja transportu i utrzymanie wysokiej jakości usług wymaga sprawnego zarządzania. Ryzykiem jest tu np. brak kadr lub kompetencji do obsługi zaawansowanych systemów (sterowanie ruchem, aplikacje, system roweru publicznego). Jeśli systemy te nie byłyby dobrze zarządzane, mogłyby zrazić użytkowników (np. niesprawne wypożyczalnie rowerów, opóźniające się autobusy na żądanie).
- **Czynniki zewnętrzne i utrzymanie trendu:** Chociaż scenariusz zakłada dostosowanie do globalnych celów, zawsze istnieje niepewność co do przyszłości. Zmiany technologiczne (np. upowszechnienie się samochodów autonomicznych) albo kryzysy (np. drastyczne zmiany gospodarcze) mogą wymusić korektę kursu. Istnieje ograniczenie co do trwałości efektów - utrzymanie wysokiego udziału transportu publicznego wymaga np. dalszej dotacji do biletów, co przy ewentualnym kryzysie finansów publicznych mogłoby być trudne.

- **Koordinacja międzyinstytucjonalna:** Zielony Przełom opiera się na współpracy gminy, powiatu, przewoźników kolejowych itd. Zawsze istnieje ryzyko, że brak porozumienia któregoś z partnerów (np. cięcia w rozkładzie jazdy pociągów przez państwowego przewoźnika) osłabi efekt synergii wypracowany lokalnie. Dlatego ten scenariusz wymaga stałego zaangażowania i pilnowania, by wszystkie elementy układanki mobilności do siebie pasowały.

4.4. Wybór scenariusza

Poniżej przedstawiono porównawcze zestawienie kluczowych cech i przewidywanych skutków każdego ze scenariuszy. Tabela 22. umożliwia łatwą ocenę różnic między wariantami w odniesieniu do głównych aspektów mobilności w mieście i gminie Rawicz:

Tabela 22. Porównanie scenariuszy rozwoju w mieście i gminie Rawicz

Aspekt	Scenariusz bazowy (utarte ścieżki)	Scenariusz stopniowej poprawy (wyważony rozwój)	Scenariusz transformacji zrównoważonej mobilności (zielony przełom)
Infrastruktura drogowa	Priorytet dla ruchu samochodowego; inwestycje ograniczone do utrzymania istniejących dróg i parkingów; brak znaczących działań uspokajających ruch.	Kontynuacja modernizacji dróg z uwzględnieniem pieszych i rowerzystów (każda większa przebudowa zawiera chodnik lub ścieżkę); wprowadzenie umiarkowanych uspokojień ruchu (strefy 30 km/h, ronda na kolizyjnych skrzyżowaniach); uporządkowanie parkowania (m.in. parkomaty) dla zwiększenia dostępności chodników.	Kompleksowe przeprojektowanie układu drogowego pod kątem zrównoważonej mobilności; ścisłe centrum objęte strefami uspokojonego ruchu i ograniczeniami dla najbardziej emisyjnych aut; część parkingów w centrum przekształcona w skwery lub infrastrukturę rowerową, a główne parkingi przeniesione na obrzeża (przy dworcu, obwodnicy); wdrożenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem (ITS) dla poprawy bezpieczeństwa i płynności.
Transport publiczny	Stagnacja oferty; utrzymanie tylko 3-4 podstawowych linii autobusowych o ograniczonym rozkładzie jazdy; brak nowych połączeń do	Stopniowy rozwój komunikacji zbiorowej; uruchomienie nowych połączeń pilotażowych do niektórych wsi (np. dodatkowa linia dowożąca mieszkańców	Znaczący rozwój sieci transportu publicznego; komunikacja autobusowa obejmuje większość miejscowości gminy

	mniejszych wsi (mieszkańcy peryferii muszą polegać na własnych autach lub okazji); brak inwestycji w tabor (starzejące się autobusy, opóźniona wymiana na ekologiczne).	zachodnich sołectw w szczycie); niewielkie zwiększenie częstotliwości istniejących kursów w kluczowych porach; częściowa wymiana taboru - zakup kilku niskoemisyjnych autobusów dzięki dotacjom; lepsza koordynacja rozkładów z pociągami (autobusy skomunikowane z odjazdami z dworca Rawicz).	(także dowóz na żądanie dla najmniejszych wiosek), umożliwiając dojazd do Rawicza bez własnego auta; istotne zwiększenie częstotliwości kursów (regularne odjazdy w ciągu dnia, także wieczorem i w weekendy); pełna modernizacja taboru na autobusy elektryczne lub zeroemisyjne; integracja biletowa i rozkładowa z koleją regionalną.
Infrastruktura pieszo-rowerowa	Rozwój minimalny; realizacja tylko nielicznych, wcześniej zaplanowanych odcinków ścieżek, po czym inwestycje zostają wstrzymane; brak nowych tras do wielu wsi. Projekty pozostają na papierze; w mieście brak nowych wydzielonych dróg dla rowerów, istniejące chodniki i ścieżki utrzymywane tylko doraźnie.	Znacząca, lecz etapowa rozbudowa infrastruktury pieszej i rowerowej; do 2030 r. powstanie podstawowa sieć ścieżek łączących Rawicz z okolicznymi miejscowościami (m.in. ciąg pieszo-rowerowy do Zielonej Wsi oraz brakujące odcinki tras, w ramach projektu „Rowerowa S5”); w Rawiczu wyznaczone zostaną nowe pasy i kontrapasy rowerowe na głównych ulicach tam, gdzie to możliwe, a na ulicach osiedlowych, systematyczna budowa brakujących chodników w sołectwach do 2030 r.)	Priorytetowe traktowanie ruchu pieszo i rowerowego; pełna, spójna sieć tras rowerowych łączy wszystkie sołectwa z Rawiczem (bezpieczne drogi dla rowerów wzdłuż głównych szlaków oraz alternatywne trasy rekreacyjne); w mieście powstają nowe ciągi piesze i drogi rowerowe nawet kosztem przestrzeni dla aut (np. wydzielone pasy na kolejnych ulicach, nowe deptaki w centrum); każdy mieszkaniec gminy ma dostęp do bezpiecznego chodnika - we wszystkich wsiach zrealizowano ciągi piesze w kluczowych miejscach; rozbudowana infrastruktura towarzysząca (parkingi rowerowe, wiaty, oświetlenie tras) zachęca do wybierania mobilności aktywnej.
Zachowania transportowe mieszkańców	Utrwalenie obecnych wzorców - dominacja samochodu w codziennych podróżach. Większość	Powolna zmiana modalna - stopniowy wzrost znaczenia alternatyw przy wciąż silnej pozycji	Wyrażna zmiana preferencji komunikacyjnych - znaczący wzrost udziału podróży

		mieszkańców nadal wybiera auto nawet na krótkich dystansach (dogodne drogi i liczne parkingi temu sprzyjają). Udział transportu publicznego i rowerów pozostaje znikomy; osoby bez dostępu do auta (część seniorów, młodzież) są skazane na pomoc innych lub rezygnację z niektórych aktywności.	samochodu. Dzięki poprawie infrastruktury więcej osób okazjonalnie wybiera rower lub autobus (np. dojazd z niektórych wsi, gdzie uruchomiono połączenia), jednak dla wielu gospodarstw domowych auto pozostaje podstawą. Rośnie świadomość korzyści ze zrównoważonej mobilności, ale zmiany nawyków przebiegają umiarkowanie.	transportem publicznym, pieszo i rowerem. Mieszkańcy chętnie korzystają z nowych możliwości (dojeżdżają rowerem do stacji, łączą autobus z pociągiem, poruszają się pieszo po przebudowanym centrum), traktując samochód jako jeden z wielu środków, a nie konieczność. W efekcie uzależnienie od aut maleje, zwłaszcza w mieście i wśród młodszych pokoleń.
Wpływ przestrzeni publicznej	na	Przestrzeń podporządkowana ruchowi samochodów. Centrum Rawicza w 2030 r. wygląda podobnie jak dziś - ulice i place w dużej mierze zajęte przez jezdnie oraz parkingi, brakuje nowych stref pieszych czy zielonych skwerów. Okolice rynku pozostają ruchliwe i głośnie, a na osiedlach i we wsiach brak chodników oznacza, że piesi nadal poruszają się poboczami, ustępując miejsca autom.	Stopniowa poprawa jakości przestrzeni publicznej. W centrum wprowadzenie stref ograniczonego parkowania i ruchu uspokoiło niektóre ulice boczne, uwalniając fragmenty chodników od aut. Pojawiają się pierwsze nowe przestrzenie przyjazne pieszym (np. wyznaczone strefy zamieszkania, odnowione deptaki), jednak główne place i ulice nadal dostępne są dla samochodów. Sołectwa zyskują podstawową infrastrukturę (chodniki, przejścia), co poprawia bezpieczeństwo i estetykę ich centrów, choć brak większych inwestycji rekreacyjnych.	Znacząca transformacja przestrzeni na rzecz ludzi. Historyczne centrum Rawicza staje się przyjazne pieszym - ruch samochodowy został tam mocno ograniczony, co pozwoliło stworzyć deptaki i małe place rekreacyjne w miejscu dawnych parkingów. Ulice w mieście są bezpieczniejsze i cichsze, co sprzyja życiu społecznemu i lokalnemu handlowi. We wsiach nowe chodniki, oświetlenie i uporządkowane centra zwiększają atrakcyjność przestrzeni publicznej. Gmina zyskuje estetykę „dla ludzi, nie dla samochodów”.
Wpływ środowisko	na	Utrzymujące się wysokie emisje i hałas związany z transportem samochodowym. Brak spadku CO₂ z transportu - poziom zanieczyszczeń powietrza przy głównych drogach pozostaje zbliżony do dzisiejszego, okresowo notowane są przekroczenia norm hałasu. Dominacja aut	Częściowa poprawa wskaźników środowiskowych. Nieco mniejszy ruch samochodowy (dzięki lepszej komunikacji publicznej i infrastrukturze rowerowej) oraz wprowadzenie niskoemisyjnych autobusów przekładają	Znacząca poprawa stanu środowiska lokalnego. Ograniczenie ruchu samochodowego oraz przejście na środki nisko- i zeroemisyjne (elektromobilność, ruch rowerowy, pieszy) powodują zauważalny spadek emisji zanieczyszczeń

	sprzyja również rozpraszaniu zabudowy (mieszkańcy budują domy dalej od centrum, licząc na dojazd autem), co zwiększa presję na tereny podmiejskie.	się na umiarkowane zmniejszenie emisji spalin i hałasu w gminie. Wciąż jednak trudno osiągnąć ambitne cele klimatyczne - redukcja CO ₂ jest odczuwalna, ale niewystarczająca, jeśli nie nastąpi dalsze ograniczenie roli aut w przyszłości.	powietrza i gazów cieplarnianych; Rawicz zbliża się do realizacji celów klimatycznych. W centrum spada poziom hałasu komunikacyjnego, a czystsze powietrze pozytywnie wpływa na zdrowie mieszkańców. Dzięki mniejszej dominacji aut zahamowany zostaje proces rozlewania się miasta - bardziej zrównoważone planowanie przestrzenne chroni podmiejskie tereny zielone.
Jakość życia	Zróżnicowana ocena jakości życia. Z jednej strony zmotoryzowani mieszkańcy cenią sobie wygodę podróży (dobra dostępność dróg i parkingów, brak większych korków dzięki obwodnicy), z drugiej - osoby bez samochodu odczuwają wykluczenie transportowe i ograniczony dostęp do usług. Hałas i zanieczyszczenia w centrum oraz ryzyko wypadków (piesi na poboczach) negatywnie wpływają na poczucie komfortu części mieszkańców.	Stopniowa poprawa jakości życia. Większa dostępność transportu publicznego i infrastruktury rowerowej zmniejsza wykluczenie komunikacyjne - seniorzy, młodzież czy mniej zamożni łatwiej dojadą do miasta. Pewna redukcja hałasu i poprawa bezpieczeństwa (dzięki chodnikom, lepszym przejściom, rondom) podnosi komfort w wybranych rejonach. Nadal jednak brakuje szerszej zmiany - centrum Rawicza pozostaje dość ruchliwe, a wielu mieszkańców wciąż odczuwa potrzebę posiadania auta, by sprawnie funkcjonować na co dzień.	Wyraźny wzrost jakości życia mieszkańców. Mobilność staje się usługą dostępną dla wszystkich - nawet osoby bez własnego auta mają dogodne możliwości przemieszczania się (co wzmacnia integrację społeczną i równość szans). Cichsze, czystsze ulice przekładają się na lepsze zdrowie i samopoczucie mieszkańców, a aktywna mobilność (piesza, rowerowa) sprzyja rekreacji i budowaniu więzi w lokalnej społeczności. Rawicz staje się miejscem przyjaznym do życia, co zwiększa jego atrakcyjność i wizerunek nowoczesnej gminy.
Ryzyka i ograniczenia	- Wysoka wrażliwość na czynniki zewnętrzne: wzrost cen paliw lub nowe regulacje klimatyczne mogą boleśnie dotknąć mieszkańców i samorząd (brak przygotowanych alternatyw).- Pogłębianie podziałów społecznych: utrzymanie słabej oferty	- Ograniczone środki finansowe: konieczność wyboru priorytetów oznacza, że nie wszystkie potrzebne inwestycje zostaną zrealizowane od razu (wolniejsze tempo zmian).- Umiarkowane zmiany mogą nie wystarczyć w obliczu	- Wysokie koszty wdrożenia: realizacja ambitnych projektów (infrastruktura, tabor, ITS) wymaga znacznych nakładów i pozyskania funduszy zewnętrznych; niepowodzenie w finansowaniu może opóźnić działania.-

	transportu zbiorowego wyklucza osoby bez auta, co może skutkować migracją młodych i degradacją peryferyjnych wsi.- Ryzyko stagnacji rozwojowej: gmina ignorująca trendy zrównoważonej mobilności staje się mniej atrakcyjna dla inwestorów i odwiedzających, hamując rozwój gospodarczy w dłuższej perspektywie.	przyszłych wymogów (np. zaostrzenia norm emisji) - istnieje ryzyko, że gmina będzie musiała w kolejnej dekadzie i tak przyspieszyć działania.- Brak radykalnych kroków utrzymuje część niekorzystnych nawyków (ciągle duży udział aut, w niektórych wsiach nadal słaba komunikacja), co może utrudniać osiągnięcie pełnych korzyści z PZMM.	Wyzwania organizacyjne: jednocześnie wiele inicjatyw wymaga sprawnego zarządzania i stałego poparcia społecznego; możliwy opór części kierowców wobec ograniczeń dla aut wymaga aktywnej komunikacji i edukacji.- Ryzyko niedotrzymania terminów: ambitny harmonogram może być trudny do pełnej realizacji przed 2030 r., co wymaga elastycznego podejścia i etapowania działań (jednak nawet częściowa realizacja przynosi odczuwalne korzyści).
--	--	---	---

Źródło: Opracowanie własne

Rekomendacja wyboru scenariusza

Po analizie wszystkich wariantów najkorzystniejszym scenariuszem dla Miasta i Gminy Rawicz wydaje się **Scenariusz 3: „Zielony Przełom”**. Mimo iż jest on najbardziej wymagający pod względem finansowym i organizacyjnym, to najlepiej odpowiada na lokalne wyzwania społeczne i środowiskowe, a także spełnia cele stawiane przez Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) i strategię niskoemisyjnego rozwoju gminy. Poniżej uzasadnienie tej rekomendacji:

- **Kompleksowa realizacja celów PZMM:** Scenariusz Zielony Przełom zakłada zdecydowane zwiększenie udziału transportu publicznego, rowerowego i pieszego w podróżach mieszkańców, przy jednoczesnym ograniczeniu nadmiernej roli samochodów - czyli dokładnie to, co stanowi trzon polityki zrównoważonej mobilności. Lokalne dokumenty planistyczne już wskazują kierunek takich działań, np. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Rawicza, w części związanej z mobilnością podkreślał już w 2019 roku, konieczność ograniczania ruchu w centrum, rozbudowy komunikacji publicznej i sieci rowerowe. Tylko scenariusz 3 realizuje te założenia w pełnym zakresie, dając szansę na osiągnięcie mierzalnych efektów (redukcję emisji, poprawę dostępności transportowej) do 2030 roku.
- **Rozwiązanie lokalnych problemów transportowych:** Rawicz jest gminą miejsko-wiejską o stosunkowo niewielkich odległościach między miejscowościami (większość wsi leży w promieniu do 10 km od miasta). Scenariusz zielony wykorzystuje tę cechę -

inwestuje w infrastrukturę, dzięki której dystans 5-10 km przestaje być barierą (dobre ścieżki umożliwiają przejazd rowerem elektrycznym w kilkanaście minut, a częste autobusy dowożą z dalszych zakątków). W rezultacie każdy mieszkaniec, bez względu na miejsce zamieszkania, zyskuje realny dostęp do miasta. To kluczowe w kontekście Rawicza: wiele usług (szkoły ponadpodstawowe, szpital, urzędy) jest skoncentrowanych w mieście, więc zapewnienie do nich dojazdu wszystkim mieszkańcom podniesie spójność gminy i jakości życia poza samym Rawiczem. Scenariusz 1 takich problemów nie rozwiązuje (utrzymuje wykluczenie transportowe wsi), a scenariusz 2 łagodzi je tylko częściowo. Natomiast scenariusz 3 proponuje konkretne rozwiązania - np. dowóz na żądanie z najmniejszych osad, pełną sieć chodników - które niwelują bariery mobilności dla seniorów, młodzieży czy osób niezmotywowanych.

- **Największe korzyści dla środowiska i zdrowia mieszkańców:** Wariant zielony umożliwia Rawiczowi dokonanie znaczącej poprawy stanu środowiska naturalnego. Dzięki ograniczeniu ruchu spalinowego w centrum i promocji ekologicznych środków transportu, spodziewana jest redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza (NO₂, PM10) oraz gazów cieplarnianych. To ważne w kontekście walki ze smogiem i zmianami klimatu - gmina w ten sposób wypełni swoje zobowiązania wynikające z polityk krajowych i unijnych (np. przyczyniając się do celu 60% redukcji emisji CO₂ z transportu do 2050 r. względem 1990 r.). Ponadto zielony scenariusz przynosi natychmiastowe korzyści zdrowotne dla mieszkańców: więcej aktywności fizycznej na co dzień (jazda na rowerze, chodzenie pieszo) to mniejsze ryzyko chorób cywilizacyjnych, a mniejszy hałas i czystsze powietrze przekładają się na lepszy komfort życia, szczególnie dla dzieci i osób starszych. Inne scenariusze nie dają tak szerokich pozytywnych skutków - przy kontynuacji obecnych trendów problemy środowiskowe by pozostały, a w scenariuszu umiarkowanym poprawa byłaby ograniczona i wolniejsza.
- **Wykorzystanie potencjału istniejących i planowanych inwestycji:** Rawicz już teraz podejmuje kroki w kierunku zrównoważonej mobilności - działają załączki komunikacji miejskiej, realizowane są pierwsze ścieżki rowerowe łączące miasto z wioskami (np. Masłowo, Dębno Polski, powiat przygotowuje projekty dużych tras rowerowych. Scenariusz Zielony Przełom spaja te inicjatywy w jedną wizję i maksymalizuje ich efekty. Oznacza to, że gmina nie zaczyna od zera - może bazować na już wykonanych odcinkach infrastruktury i doświadczeniach (np. wie, gdzie autobusy miały frekwencję, a gdzie trzeba poprawić ofertę). Rekomendowany scenariusz daje szansę na lepsze wykorzystanie środków zewnętrznych, po które Rawicz i tak sięga. Zamiast realizować pojedyncze projekty bez pełnej synergii (co grozi w scenariuszu 2), gmina przyjmuje całłościowy plan - co zwiększa szanse na finansowanie np. z nowych funduszy UE, które

preferują kompleksowe rozwiązania (pakietowo: drogi dla rowerów + transport zbiorowy + bezpieczeństwo ruchu). W efekcie, inwestycje przynoszą większy zwrot społeczny, a Rawicz unika ryzyka infrastruktury „na pokaz”. Scenariusz 3 jest spójny z zapisami Strategii Rozwoju Gminy i planami powiatowymi, co ułatwi zdobycie dofinansowań i partnerów do realizacji (sąsiadujące gminy chętniej dołączą do współpracy nad transportem, widząc jasno określony cel Rawicza).

- **Długofalowa przewaga konkurencyjna i atrakcyjność gminy:** Wybór scenariusza Zielonego Przełomu to inwestycja w przyszłość - Rawicz stałby się jednym z pionierów zrównoważonej mobilności wśród średnich gmin Wielkopolski. Przyjazne środowisko miejskie, dobra komunikacja i wysoka jakość życia staną się magnesem przyciągającym nowych mieszkańców i przedsiębiorców. W dobie, gdy ludzie cenią sobie czyste, dobrze skomunikowane miejsca do życia, Rawicz mógłby wyróżnić się na mapie jako gmina „zawsze otwarta” - zgodnie z hasłem - na innowacyjne i ekologiczne rozwiązania. To przełoży się na rozwój gospodarczy (firmy logistyczne czy usługowe chętniej lokują się tam, gdzie infrastruktura transportowa - także dla pracowników - jest nowoczesna i wydajna) oraz na turystykę (sieć tras rowerowych i zadbane centrum przyciągną odwiedzających z regionu). Scenariusz 1 niósłby ryzyko stagnacji, a scenariusz 2 dawał poprawę, ale nie tak wyraźną, by stać się wyróżnikiem Rawicza. Natomiast pełna realizacja scenariusza 3 uczyniłaby gminę wzorem zrównoważonego rozwoju, co jest wartością nie tylko wizerunkową, ale i praktyczną - buduje odporność miasta na przyszłe wyzwania (np. zmiany klimatu, kryzysy paliwowe).

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, rekomenduje się Scenariusz 3: Zielony Przełom jako optymalny kierunek rozwoju mobilności w Rawiczu do 2030 roku.

Choć wymaga on najwięcej wysiłku, jest zgodny z lokalnymi możliwościami przy umiejętnym pozyskaniu wsparcia zewnętrznego - wiele podobnych projektów w Polsce udaje się finansować ze środków unijnych i rządowych, a wielkość Rawicza sprzyja wdrażaniu rozwiązań na skalę miasta średniej wielkości (łatwiej tu wprowadzić system roweru publicznego czy zintegrować komunikację niż w metropolii). Co ważne, rekomendowany scenariusz najlepiej realizuje cele stawiane przez PZMM, jak zwiększenie dostępności transportu dla wszystkich mieszkańców i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, a także odpowiada na kluczowe wyzwania społeczne (starzenie się społeczeństwa i konieczność zapewnienia mobilności seniorom, migracja młodych - których może zatrzymać poprawa jakości życia). Zielony Przełom to inwestycja w zrównoważony rozwój Rawicza - gmina otrzyma szansę poprawy komfortu życia obecnych mieszkańców i zbudowania atrakcyjnej, zdrowej przestrzeni dla przyszłych pokoleń. Jest to strategia najkorzystniejsza długoterminowo, spójna ze współczesnymi trendami i potrzebami, dlatego powinna zostać obrana jako docelowy kierunek polityki mobilności Rawicza.

5. Strategia działania w zakresie mobilności miejskiej

5.1. Wizja transport i mobilności do 2030 roku

Mieszkańcy miasta i gminy Rawicz widzą następującą wizję rozwoju gminy w zakresie równoważonej mobilności w roku 2030:

Miasto i gmina Rawicz stają się obszarem, w którym mobilność pełni rolę katalizatora rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego - wspierając codzienne potrzeby mieszkańców, wzmacniając spójność terytorialną oraz budując nową jakość życia w duchu zrównoważonego rozwoju.

Gmina i Miasto Rawicz 2030 - mobilność bliska, zintegrowana, odpowiedzialna

Wyobraźmy sobie Rawicz za pięć lat - jako miejsce, w którym codzienne przemieszczanie się odbywa się bez stresu, barier i konieczności posiadania prywatnego samochodu. Mieszkańcy mają do wyboru nowoczesny tabor autobusowy, wygodne i bezpieczne ścieżki rowerowe, przemyślane skrzyżowania, dobrze zaplanowane ronda oraz uporządkowane przestrzenie przesiadkowe. Transport publiczny staje się dostępny, przewidywalny i atrakcyjny - zarówno dla mieszkańców centrum Rawicza, jak i mniejszych miejscowości, takich jak Sarnowa, Sierakowo, Zielona Wieś czy Dębno Polskie.

W tej wizji:

Mobilność w Rawiczu staje się codzienną usługą publiczną, dostępną dla każdego - niezależnie od wieku, miejsca zamieszkania, dochodów czy sprawności. To mobilność, która łączy komfort z odpowiedzialnością - zachęca do korzystania z aktywnych form przemieszczania się, promuje współdzielenie i integruje różne środki transportu w jedno spójne doświadczenie podróży „od drzwi do drzwi”.

Nowoczesna mobilność w Rawiczu to także dbałość o klimat i środowisko. Elektryczne pojazdy, inteligentne systemy zarządzania ruchem (ITS), energooszczędne oświetlenie uliczne oraz rozwój stacji ładowania rowerów i aut elektrycznych stają się fundamentem lokalnej transformacji energetycznej. Równocześnie rośnie rola przestrzeni publicznej - deptaki, rynki, przystanki i ciągi pieszo-rowerowe przekształcają się w miejsca życia i spotkań, a nie tylko tranzytu.

Rawicz 2030 to nie tylko inwestycje. To zmiana stylu życia. To gmina i miasto, które wspólnie z mieszkańcami budują lokalny model mobilności: bardziej dostępnej, bardziej zielonej,

bardziej solidarnej. To mobilność, która staje się inwestycją w zdrowie, równość i wspólnotę.

Wizja opiera się na następujących filarach:

Filar I: Bezpieczna i dostępna infrastruktura transportowa

Filar I zakłada stworzenie infrastruktury transportowej, która jest nowoczesna, bezpieczna i dostępna dla wszystkich uczestników ruchu. W praktyce oznacza to, że do 2030 roku sieć drogowa oraz infrastruktura dla pieszych i rowerzystów na terenie miasta i gminy Rawicz zostają kompleksowo zmodernizowane. Ulice w Rawiczu stają się bardziej przyjazne zarówno kierowcom, jak i osobom poruszającym się pieszo czy na rowerze. Przebudowane skrzyżowania i nowe układy drogowe przekładają się na płynniejszy ruch pojazdów oraz mniejszą liczbę wypadków. Przykładem takiej zmiany jest przebudowa kolizyjnych skrzyżowań na bezpieczne ronda - np. w rejonie ulic Armii Krajowej, Rolniczej i Sarnowskiej czy u zbiegu ul. Spokojnej z obwodnicą (Wałami T. Kościuszki i J. Poniatowskiego). Takie inwestycje uspokoiły ruch, poprawiły widoczność oraz wyeliminowały niebezpieczne sytuacje na drodze, co odczuwalnie zwiększyło bezpieczeństwo wszystkich podróżnych.

Infrastruktura drogowa w całej gminie została dostosowana do potrzeb mieszkańców. Dostępność oznacza tutaj, że niezależnie od wieku, sprawności czy środka transportu, każdy może komfortowo korzystać z przestrzeni drogowej. Chodniki są równe, pozbawione barier architektonicznych i dobrze oświetlone, co ułatwia poruszanie się osobom starszym, rodzicom z wózkami czy osobom z niepełnosprawnościami. Przykładowo, w osiedlach i wsiach takich jak Sierakowo, Masłowo czy Dębno Polskie wybudowano nowe ciągi pieszo-jezdne oraz chodniki z myślą o pieszych, oddzielone od jezdni i wyposażone w zjazdy dla wózków. Dzięki temu mieszkańcy tych miejscowości mogą bezpiecznie dotrzeć pieszo do przystanku autobusowego, szkoły czy sklepu. Z kolei na terenie Rawicza większość ulic osiedlowych zyskała nowe chodniki lub ciągi pieszo-rowerowe, jak choćby ulice Kamienista czy Strzelecka, co znacząco poprawiło estetykę i funkcjonalność przestrzeni miejskiej.

Poprawie uległo także oświetlenie uliczne i oznakowanie, co wpływa na bezpieczeństwo po zmroku. Doświetlone zostały przejścia dla pieszych w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszych (np. w pobliżu szkół na ulicy Kadeckiej w centrum Rawicza czy przy ul. Leśnej w Sierakowie), dzięki czemu kierowcy z daleka dostrzegają pieszych przekraczających jezdnię. Na głównych arteriach, takich jak ul. Poznańska prowadząca w kierunku Poznania, wyznaczono nowe, dobrze oznakowane przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów, co poprawiło spójność sieci pieszo-rowerowej i bezpieczeństwo przecinania ruchliwych dróg. Ponadto, dzięki modernizacjom nawierzchni wielu dróg (m.in. na ulicach Wały Kościuszki i Wały Poniatowskiego otaczających centrum Rawicza), zmniejszył się hałas

i drgania powodowane przez ruch pojazdów, co podniosło komfort życia mieszkańców w centrum.

Kluczowym elementem tego filaru jest również zapewnienie spójności terytorialnej - czyli połączenie wszystkich części gminy w jedną, zintegrowaną sieć transportową. W praktyce oznacza to, że mieszkańcy nawet najmniejszych wsi gminy Rawicz mają zapewniony bezpieczny dojazd do miasta. Na drogach gminnych prowadzących do Rawicza dokonano szeregu inwestycji: wzmocniono nawierzchnie, wybudowano pobocza lub ciągi pieszo-rowerowe tam, gdzie wcześniej ich brakowało, a w miejscach newralgicznych powstały małe obwodnice lub bypassy omijające centra wsi. Przykładowo, przebudowa drogi z Załęcza do Borowna wraz z budową ronda na skrzyżowaniu w Załęczu ułatwiła wyjazd na drogę krajową i zwiększyła bezpieczeństwo na trasie do Rawicza. Takie inwestycje powodują, że niezależnie czy ktoś mieszka w centrum Rawicza, w Sarnowie, czy w oddalonych miejscowościach jak Słupia Kapitulna - ma możliwość wygodnego i bezpiecznego dotarcia do głównych punktów gminy. Infrastruktura staje się fundamentem spójności - łącząc ludzi, miejsca i aktywności na terenie całej gminy Rawicz.

Filar II: Zrównoważony transport publiczny i integracja mobilności

Filar II koncentruje się na rozwoju transportu publicznego oraz integracji różnych form przemieszczania się w jeden przyjazny dla użytkownika system. Wizja dla 2030 roku zakłada, że mieszkańcy Rawicza i okolic mają do dyspozycji nowoczesny, punktualny i wygodny transport zbiorowy, który stanowi atrakcyjną alternatywę dla podróży samochodem. Lokalna komunikacja autobusowa została gruntownie zreorganizowana i wzmocniona: tabor autobusowy Rozbudowano o pojazdy niskoemisyjne, ciche i klimatyzowane, zapewniające wysoki komfort podróży. Nowe autobusy - wyposażone w udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością (niskopodłogowe wejścia, przestrzeń na wózki i rowery) - obsługują zarówno linie miejskie w Rawiczu, jak i połączenia łączące miasto z okolicznymi wsiami gminy. Dzięki temu dojazd np. z Dębna Polskiego czy Sarnowy do centrum Rawicza komunikacją publiczną jest szybki i wygodny, co zachęca mieszkańców tych miejscowości do korzystania z autobusów zamiast z własnych aut.

Integracja różnych środków transportu oznacza, że podróżujący mogą łatwo łączyć różne sposoby przemieszczania się w jednej podróży. W praktyce, przy dworcu kolejowym w Rawiczu powstało nowoczesne centrum przesiadkowe - miejsce, gdzie zbiega się transport autobusowy, kolejowy, samochodowy i rowerowy. Mieszkańcy udający się do pracy czy szkoły w większych miastach (jak Leszno, Poznań czy Wrocław) mogą skorzystać z parkingu Park&Ride ulokowanego w pobliżu stacji: zostawiają tam samochód lub rower, by przesiąść się na pociąg lub autobus. Takie parkingi typu "Parkuj i Jedź" oraz Bike&Ride (parkingi dla rowerów) zostały zaprojektowane również na obrzeżach Rawicza i w strategicznych punktach gminy, ułatwiając mieszkańcom spoza miasta dostęp do komunikacji zbiorowej.

Na przykład mieszkańiec wsi Sierakowo może teraz podjechać rowerem do pobliskiego przystanku autobusowego z wiatą i stojakami na rowery, bez obaw pozostawić rower w bezpiecznym miejscu, a następnie kontynuować podróż autobusem do centrum Rawicza lub na stację kolejową.

Transport publiczny w Rawiczu stał się przyjazny użytkownikowi na wiele sposobów. Rozkłady jazdy autobusów zostały skoordynowane z odjazdami pociągów dalekobieżnych zatrzymujących się w Rawiczu, dzięki czemu przesiadki są płynne i nie wymagają długiego oczekiwania. Wprowadzono zintegrowany bilet umożliwiający podróżowanie różnymi środkami transportu (np. autobusem gminnym i pociągiem) na jednym bilecie, co upraszcza planowanie podróży i obniża jej koszt dla pasażera. Na przystankach i dworcach zainstalowano elektroniczne tablice informujące o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdów, a także proste w obsłudze automaty biletowe oraz informacje w języku polskim i angielskim - istotne z punktu widzenia odwiedzających Rawicz turystów czy inwestorów. Ponadto, mieszkańcy mogą korzystać z aplikacji mobilnej dostarczającej rozkłady jazdy, planujące trasy door-to-door i informującej o utrudnieniach w ruchu. Wszystkie te udogodnienia powodują, że korzystanie z transportu zbiorowego jest intuicyjne i niezawodne.

Dzięki działaniom podjętym w ramach tego filaru, transport publiczny stał się kręgosłupem systemu mobilności w Rawiczu. Oznacza to zmianę postaw - coraz więcej mieszkańców ufa, że autobus czy pociąg dowiezie ich na czas, i wybiera tę formę podróży nawet mając do dyspozycji własny samochód. W efekcie na ulicach Rawicza obserwuje się mniejsze natężenie ruchu samochodowego w godzinach szczytu niż dekadę wcześniej. Zintegrowany system pozwala łączyć zalety różnych środków transportu: ktoś może dojechać samochodem lub rowerem do węzła przesiadkowego, dalej pojechać pociągiem, a ostatni odcinek pokonać pieszo lub wypożyczonym rowerem. Taka multimodalna podróż przebiega płynnie i konkurencyjnie czasowo wobec jazdy autem. Rawicz, mimo że jest średniej wielkości miastem, staje się liderem w regionie, jeśli chodzi o innowacyjne podejście do transportu zbiorowego i integracji różnych form mobilności - dając przykład innym gminom, jak skutecznie zachęcać ludzi do rezygnacji z samochodu na rzecz bardziej zrównoważonych opcji przemieszczania się.

Filar III: Rozwój aktywnych form mobilności - pieszo i na rowerze

Filar III dotyczy tworzenia miasta i gminy Rawicz przyjaznych pieszym i rowerzystom, czyli promowania tzw. aktywnych form mobilności. Wizja zakłada, że w 2030 roku znaczna część codziennych podróży na terenie Rawicza odbywa się pieszo lub rowerem, co przynosi korzyści zarówno indywidualnym mieszkańcom (zdrowszy tryb życia, oszczędność pieniędzy), jak i całej społeczności (mniejsze korki, czystsze powietrze). Aby to osiągnąć, infrastruktura dla pieszych i rowerzystów została rozbudowana i ulepszona w całej gminie. Rawicz już teraz może pochwalić się spójną siecią tras rowerowych i bezpiecznych ciągów pieszych, które

łączą wszystkie kluczowe punkty miasta - od osiedli mieszkaniowych, przez centrum i rynek, po strefy przemysłowe i rekreacyjne. Nowe drogi dla rowerów powstały wzdłuż głównych ulic (np. przy przebudowywanej ulicy Sportowej oraz na odcinkach ulic Kamienistej i Młyńskiej), tworząc komfortowe połączenia między dzielnicami. W rezultacie mieszkańiec osiedla przy ul. Sportowej może wsiąść na rower i bezpiecznie ścieżką rowerową dojechać do centrum czy na dworzec kolejowy, nie martwiąc się o ruch samochodów.

W centrum Rawicza ruch pieszych jest priorytetem. Historyczny układ urbanistyczny miasta - z rynkiem i otaczającymi go uliczkami - został przekształcony tak, aby piesi czuli się w nim gospodarzem przestrzeni. Chodniki w śródmieściu zostały poszerzone i wyremontowane, pojawiły się elementy małej architektury (ławki, zieleń, oświetlenie), które uprzyjemniają spacer i zachęcają do przebywania na świeżym powietrzu. Ograniczono ruch tranzytowy przez centrum dzięki wcześniejszej budowie obwodnic i uspokojono ruch na ulicach dookoła rynku, co sprawiło, że serce miasta tętni życiem pieszym i rowerowym. Rynek w Rawiczu oraz rynek w Sarnowie po rewitalizacji stały się przestrzeniami spotkań mieszkańców - zorganizowano tam strefy ograniczonego ruchu samochodów, parkingi przeniesiono na obrzeża placów, dzięki czemu więcej miejsca przeznaczono dla pieszych, ogródków kawiarnianych i wydarzeń plenerowych. Mieszkańcy Rawicza mogą teraz załatwiać codzienne sprawy w centrum bez konieczności wsiadania do auta - większość usług, sklepów i instytucji publicznych jest w zasięgu krótkiego spaceru lub przejażdżki rowerowej.

Rozwój infrastruktury rowerowej objął nie tylko samo miasto, ale także połączenia między Rawiczem a okolicznymi miejscowościami. Wzdłuż wybranych dróg gminnych powstały wydzielone ścieżki pieszko-rowerowe, umożliwiające bezpieczny dojazd rowerem np. z Masłowa czy Słupi Kapitulnej do Rawicza. Dzięki temu uczniowie dojeżdżający ze wsi do szkół ponadpodstawowych w mieście mogą wybrać rower jako środek transportu, a dorośli - dojechać rowerem do pracy w Rawiczu lub do stacji kolejowej. Co więcej, przy szkołach, obiektach sportowych i w centrum zainstalowano liczne stojaki i wiaty rowerowe, aby zapewnić bezpieczne parkowanie jednośladów. Gmina inwestuje także w nowoczesne rozwiązania, takie jak samoobsługowe stacje naprawy rowerów czy system wypożyczalni rowerów, które jeszcze bardziej ułatwiają korzystanie z tej formy transportu przez szerokie grono użytkowników.

Integralnym elementem filaru aktywnej mobilności jest również edukacja i promocja. Miasto regularnie organizuje kampanie promujące chodzenie pieszo i jazdę na rowerze - od corocznych wydarzeń w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, przez akcje typu "Rowerem do pracy" zachęcające pracowników lokalnych firm do dojazdów rowerowych, po programy w szkołach uczące dzieci zasad bezpiecznego poruszania się po drogach. Tworzy się swoista moda na aktywną mobilność: Rawiczanie coraz częściej wybierają spacer lub rower nie tylko z konieczności, ale dlatego, że jest to przyjemne i zdrowe. Wizja miasta krótkich odległości (tzw. miasta 15-minutowego) zaczyna się

urzeczywistniać - wiele codziennych celów podróży znajduje się blisko miejsca zamieszkania, a infrastruktura zachęca, by pokonywać te odległości pieszo lub rowerem. Sumarycznie, Filar III sprawia, że Rawicz staje się miastem ruchu pieszo-rowerowego: miejscem, gdzie ulice to nie tylko korytarze dla aut, ale przestrzeń dla ludzi, ich aktywności i wzajemnych relacji.

Filar IV: Transport przyjazny środowisku

Filar IV kładzie nacisk na minimalizowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne oraz klimat, czyniąc mobilność w Rawiczu bardziej ekologiczną. W perspektywie 2030 roku transport w mieście i gminie cechuje się niską emisyjnością - dzięki czemu Rawicz oddycha czystszy powietrzem, jest mniej narażony na hałas drogowy, a lokalny wkład w globalne zmiany klimatu zostaje ograniczony. Cel ten osiągnięto poprzez kombinację działań: od wymiany taboru transportu publicznego na pojazdy elektryczne lub hybrydowe, przez rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, po politykę zarządzania ruchem sprzyjającą redukcji korków i płynnej jeździe.

Transport zbiorowy po raz kolejny odgrywa tu kluczową rolę - nowe autobusy niskoemisyjne (w tym elektryczne) nie emitują spalin w centrum miasta, dzięki czemu jakość powietrza uległa poprawie. Co więcej, zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej, rowerów i chodzenia pieszo (opisane w poprzednich filarach) przekłada się na mniejsze użycie samochodów osobowych, a tym samym mniejszą emisję dwutlenku węgla i spalin. Jednak nawet tam, gdzie korzystanie z samochodu jest konieczne, gmina promuje bardziej ekologiczne opcje. W Rawiczu rozwinęła się sieć stacji ładowania pojazdów elektrycznych, dostępnych w strategicznych miejscach - na parkingach publicznych, przy centrach handlowych, a także w obrębie nowych parkingów Park&Ride. Posiadacze samochodów elektrycznych mają pewność, że również w mniejszym mieście mogą swobodnie naładować pojazd, co sprzyja upowszechnieniu się elektromobilności. Flota pojazdów używanych przez Urząd Miejski i jednostki gminne również jest sukcesywnie wymieniana na elektryczną lub hybrydową, dając przykład mieszkańcom i lokalnym firmom. Aby ograniczyć emisję, ważna jest także płynność ruchu drogowego. W Rawiczu wdrożono inteligentny system zarządzania ruchem (ITS), który steruje sygnalizacją świetlną na głównych skrzyżowaniach, dostosowując ją do aktualnego natężenia ruchu. Dzięki temu mniej czasu traci się w korkach, co redukuje zbędne spalanie paliwa przez stojące pojazdy. Na niektórych obszarach wprowadzono strefy uspokojonego ruchu i ograniczenia prędkości, co poza poprawą bezpieczeństwa ma efekt uboczny w postaci mniejszego hałasu i zużycia paliwa. Rozbudowa infrastruktury rowerowej i pieszej w centrum pozwoliła na wyznaczenie części ulic jako strefy czystego transportu - w określonych godzinach lub dniach do wybranych obszarów śródmieścia mogą wjeżdżać tylko pojazdy zeroemisyjne, komunikacja

publiczna lub rowery. Takie działania motywują do korzystania z ekologicznych środków transportu i pokazują, że Rawicz traktuje kwestie ochrony środowiska priorytetowo.

W ramach tego filaru duży nacisk położono również na edukację ekologiczną i informowanie mieszkańców o korzyściach płynących ze zrównoważonej mobilności. Kampanie społeczne uświadamiają, ile zanieczyszczeń można uniknąć wybierając autobus zamiast samochodu czy ile CO₂ oszczędza przejście pieszo kilkuset metrów zamiast jazdy autem. Mieszkańcy stają się współodpowiedzialni za jakość środowiska - rośnie społeczne poparcie dla inicjatyw takich jak wspólne przejazdy (car-sharing i car-pooling) czy ograniczanie używania samochodu w sytuacjach, gdy istnieje alternatywa. Synergia działań infrastrukturalnych i świadomościowych sprawia, że w 2030 roku Rawicz jest postrzegany jako gmina zielona i proklimatyczna. Transport, choć nie da się go całkowicie wyeliminować, został tak przeobrażony, by jak najmniej szkodzić otoczeniu. To z kolei przekłada się na wymierne korzyści: czystsze powietrze odczuwalne w trakcie spaceru Plantami rawickimi (zielonymi alejami otaczającymi starówkę), mniejszy hałas przy głównych ulicach oraz realny wkład Rawicza w walkę ze zmianami klimatu poprzez ograniczenie emisji z sektora transportu.

Filar V: Kultura mobilności i bezpieczeństwo ruchu

Filar V podkreśla znaczenie czynników miękkich, takich jak świadomość, wiedza i zachowania mieszkańców, w budowaniu zrównoważonego systemu transportowego. Nawet najlepsza infrastruktura nie spełni swojej roli, jeśli ludzie nie będą chcieli lub potrafili z niej korzystać w sposób bezpieczny i odpowiedzialny. Dlatego wizja mobilności Rawicza do 2030 roku obejmuje utrwalenie kultury mobilności, w której mieszkańcy rozumieją korzyści z wyboru zrównoważonych środków transportu i wykazują troskę o bezpieczeństwo swoje oraz innych na drodze.

Już od najmłodszych lat rawiczanie uczą się zasad prawidłowego poruszania. W szkołach podstawowych na terenie gminy wprowadzono programy edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego - dzieci zdobywają "kartę rowerową" w praktyce, jeżdżąc po miasteczkach ruchu drogowego i ucząc się przepisów. Dzięki temu wyrasta pokolenie świadomych rowerzystów i pieszych, którzy wiedzą, jak zadbać o własne bezpieczeństwo. Równolegle, lokalna policja i straż miejska prowadzą cykliczne akcje informacyjne dla dorosłych, przypominając o kluczowych zasadach (np. noszeniu odblasków przez pieszych po zmroku poza terenem zabudowanym, czy zachowaniu szczególnej ostrożności w rejonie przejść dla pieszych). Bezpieczeństwo ruchu jest traktowane priorytetowo - każda inwestycja drogowa konsultowana jest również pod kątem wpływu na bezpieczeństwo i podejmowane są działania inżynierskie (jak wyniesione przejścia dla pieszych, azyle na przejściach, ronda, progi zwalniające) opisane już w ramach Filaru I. Jednak Filar V uzupełnia to o aspekt ludzki: propagowanie kultury jazdy z poszanowaniem innych uczestników ruchu, ograniczonego zaufania i przestrzegania przepisów.

Gmina Rawicz aktywnie promuje pozytywne wzorce zachowań komunikacyjnych. Organizowane są kampanie społeczne zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego, chodzenia pieszo czy jazdy na rowerze pod hasłami podkreślającymi zdrowie i oszczędność (np. „Przesiądź się - zyskaj zdrowie”, „Rowerem szybciej niż w korku”). Ważnym elementem jest też docenianie dobrych praktyk - np. konkursy dla szkół na najbardziej „mobilną” klasę, która przez tydzień dojeżdża ekologicznie, czy wyróżnienia dla firm, które wspierają dojazdy rowerowe pracowników. Takie inicjatywy budują społeczną aprobatę dla zmian w sposobach przemieszczania się. Coraz więcej mieszkańców Rawicza identyfikuje się z ideą zrównoważonej mobilności - rozumieją, że wybór środka transportu ma wpływ na otoczenie, a bezpieczne zachowanie na drodze może uratować życie i zdrowie.

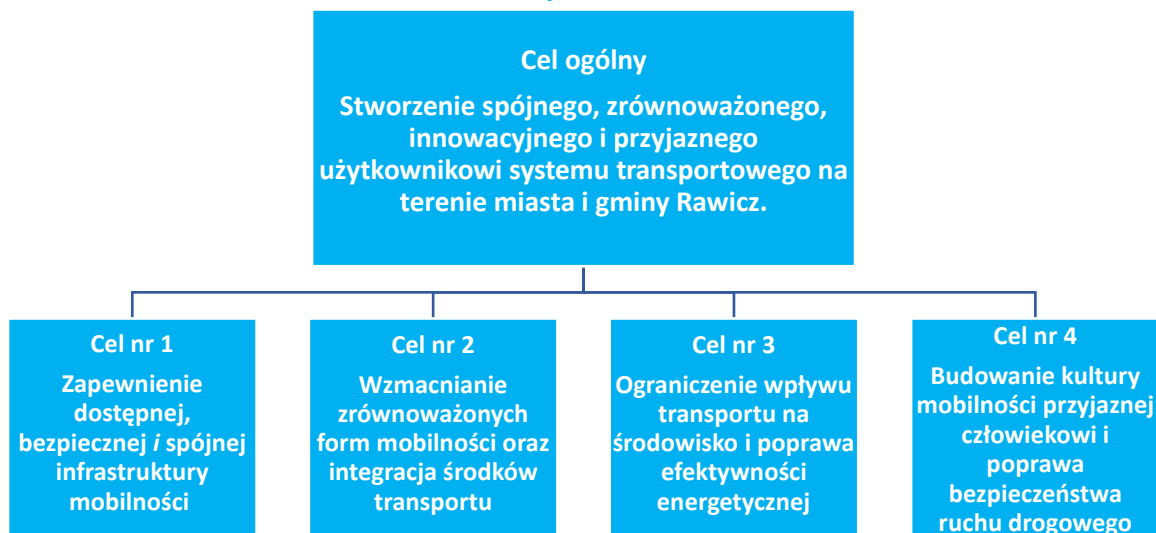
W 2030 roku efektem zrealizowania działań z Filaru V jest trwała zmiana kulturowa: w Rawiczu powszechnie panuje przekonanie, że miasto należy do ludzi, nie do samochodów. Mieszkańcy z dumą opowiadają o rozwiązaniach poprawiających mobilność w ich gminie i chętnie z nich korzystają. W szkołach i domach mówi się o zaletach chodzenia pieszo czy jazdy rowerem. Kierowcy z większym szacunkiem odnoszą się do pieszych i rowerzystów, zwalniają w rejonie przejść i ustępują pierwszeństwa na ścieżkach. Piesi i rowerzyści również znają swoje obowiązki - dbają o bycie widocznymi i przewidywalnymi na drodze. Ta wzajemna empatia i odpowiedzialność przekładają się na zmniejszenie liczby wypadków i kolizji na terenie gminy. Rawicz staje się znany jako miasto bezpiecznej mobilności - miejsce, gdzie nowoczesna infrastruktura idzie w parze z świadomymi użytkownikami ruchu.

Podsumowując, strategia mobilności miasta i gminy Rawicz do 2030 roku maluje obraz społeczności, w której transport służy ludziom i rozwojowi, a nie odwrotnie. Pięć filarów - od infrastruktury, przez transport publiczny i aktywną mobilność, po ekologię i kulturę - tworzy razem kompleksową wizję zmian. Dzięki ich realizacji Rawicz zmierza ku przyszłości jako gmina oferująca wysoką jakość życia, gdzie przemieszczanie się jest łatwe, bezpieczne i przyjazne dla człowieka oraz środowiska. Wizja ta jest inspirująca, ale i realistyczna - oparta na lokalnych potrzebach i możliwościach, czerpiąca z tożsamości Rawicza (jego historii, położenia i społecznej energii) oraz najlepszych wzorców z innych miast. Mobilność staje się nie kosztem, a inwestycją w lepsze jutro: napędza rozwój gospodarczy, spaja mieszkańców w poczuciu wspólnoty i czyni Rawicz miejscem, w którym po prostu dobrze się żyje.

5.2. Cele mobilności miejskiej wraz ze wskaźnikami

Dla tak zakrojonej wizji zrównoważonej mobilności w mieście i gminie Rawicz przygotowano następujący układ celów (Rysunek 37.):

Rysunek 37. Układ celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz



Źródło: Opracowanie własne

System celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miasta i Gminy Rawicz

Przedstawiony system celów odzwierciedla kompleksowe podejście do rozwoju mobilności w całej gminie - zarówno w mieście Rawicz, jak i w 22 sołectwach. Łączy on infrastrukturę twardą z rozwiązaniami organizacyjnymi, technologicznymi i społecznymi, tworząc fundament dla sprawnego, dostępnego i zrównoważonego systemu przemieszczania się. Punktem wyjścia jest uznanie mobilności nie za cel sam w sobie, lecz za niezbędny element codziennego życia mieszkańców - narzędzie integracji społecznej, rozwoju gospodarczego, ochrony środowiska i budowania atrakcyjnej przestrzeni publicznej.

Układ celów odpowiada na kluczowe wyzwania zidentyfikowane w diagnozie: wysoki poziom uzależnienia od samochodu, niedostateczna oferta transportu publicznego, potrzeba poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rosnące oczekiwania wobec infrastruktury rowerowej i pieszej. Wskazuje także kierunki, które pozwolą wykorzystać potencjał gminy Rawicz: bliskość drogi ekspresowej S5 i linii kolejowej, kompaktowy układ miasta, duże zagęszczenie instytucji publicznych i szkół, aktywność mieszkańców i organizacji społecznych oraz dobre przygotowanie projektowe wielu inwestycji.

Cel nr 1. Zapewnienie dostępnej, bezpiecznej i spójnej infrastruktury mobilności

Podstawowym celem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz jest stworzenie systemu transportowego, który umożliwi każdemu mieszkańcowi - niezależnie od wieku, sprawności, sytuacji finansowej czy miejsca zamieszkania - swobodne, bezpieczne i wygodne przemieszczanie się po mieście i gminie. Mobilność codzienna musi być postrzegana jako podstawowa usługa publiczna - na równi z edukacją, zdrowiem czy gospodarką komunalną - a jej dostępność warunkuje równość szans, aktywność zawodową, udział w życiu społecznym i integrację przestrzenną.

Rozwój infrastruktury mobilności będzie oparty na zasadzie spójności i ciągłości: niezależnie od tego, czy podróż rozpoczyna się w centrum Rawicza, na osiedlu mieszkaniowym, w strefie przemysłowej, czy w jednej z miejscowości wiejskich - system powinien zapewniać ciągłe i bezpieczne połączenia drogowe, piesze i rowerowe z kluczowymi punktami funkcjonalnymi gminy. Szczególna uwaga zostanie poświęcona poprawie dostępności przestrzennej dla grup wrażliwych - w tym seniorów, dzieci, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców sołectw znajdujących się dalej od głównych szlaków komunikacyjnych.

Infrastruktura mobilności powinna być projektowana z myślą o uniwersalności i trwałości: powiązania drogowe muszą ułatwiać poruszanie się niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu, a zarazem zapewniać płynność transportu indywidualnego i zbiorowego. Współczesne podejście do planowania wymaga wyjścia poza tradycyjną perspektywę „drogi jako trasy przejazdu” - ulica staje się przestrzenią wspólną, gdzie musi być miejsce dla każdego użytkownika: pieszego, rowerzysty, osoby z wózkiem dziecięcym, pasażera autobusu i kierowcy. W związku z tym modernizacja infrastruktury powinna obejmować nie tylko stan techniczny nawierzchni, ale również ergonomię, bezpieczeństwo, komfort użytkowania i estetykę przestrzeni.

Cel nr 2. Wzmacnianie zrównoważonych form mobilności i integracji środków transportu

Drugim kluczowym celem PZMM jest systematyczne zwiększanie udziału zrównoważonych form transportu w codziennych podróżach mieszkańców: transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego oraz form współdzielonych. Wymaga to nie tylko tworzenia odpowiedniej infrastruktury, ale przede wszystkim zmiany modelu myślenia o mobilności - z dominacji samochodu osobowego w stronę systemu intermodalnego, elastycznego, dostępnego i przyjaznego użytkownikowi.

Integracja środków transportu oznacza projektowanie całych łańcuchów podróży w taki sposób, aby ich użytkownik miał możliwość płynnego przejścia z jednego środka transportu do drugiego - z roweru na autobus, z autobusu na pociąg, z samochodu do centrum przesiadkowego. To mobilność „od drzwi do drzwi”, w której kluczowe są nie tylko same pojazdy, ale i jakość przesiadek, infrastruktura towarzysząca, synchronizacja rozkładów, a nawet dostępność informacji i łatwość zakupu biletu.

Rozwój zrównoważonej mobilności nie może ograniczać się do miasta - powinien obejmować także wsie i przysiółki, gdzie potrzeba zapewnienia połączeń transportowych jest często największa. W obszarach wiejskich to właśnie transport współdzielony, rowerowy i autobusowy może przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, wzmacniając integrację gminy jako całości. Równocześnie, promując zrównoważony transport, należy zapewniać wysoki standard obsługi - komfort, bezpieczeństwo, punktualność, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

Ten cel zakłada także wdrażanie nowoczesnych narzędzi cyfrowych i zarządczych, wspierających użytkownika w planowaniu podróży oraz gminę w efektywnym zarządzaniu systemem mobilności. System zrównoważonej mobilności nie powstaje sam - musi być zarządzany, aktualizowany i dostosowywany do zmieniających się potrzeb mieszkańców.

Cel nr 3. Ograniczenie wpływu transportu na środowisko i poprawa efektywności energetycznej

Trzecim strategicznym celem PZMM jest zmniejszenie negatywnego wpływu systemu transportowego na klimat, jakość powietrza, zdrowie publiczne i zasoby energetyczne. Mobilność - choć stanowi podstawę funkcjonowania gminy - jest jednocześnie jednym z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych, hałasu i zużycia energii. Rawicz jako gmina średniej wielkości, może skutecznie ograniczać te skutki, wdrażając lokalne rozwiązania zgodne z kierunkiem transformacji klimatyczno-energetycznej UE i Polski.

Ograniczenie wpływu transportu na środowisko nie oznacza jedynie zastąpienia samochodu spalinowego autem elektrycznym - to proces głębszy, obejmujący zmianę całej struktury systemu mobilności. Konieczne jest wspieranie form transportu o zerowej lub niskiej emisji - pieszych, rowerowych, zbiorowych - przy jednoczesnym promowaniu nowych technologii (elektromobilność, inteligentne systemy zarządzania ruchem), które zmniejszają energochłonność i emisję nawet wśród użytkowników aut.

Cel 4: Budowanie kultury mobilności przyjaznej człowiekowi i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Czwarta podstawa planu dotyczy kształtowania postaw i nawyków mieszkańców oraz poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego - ze szczególnym uwzględnieniem pieszych, rowerzystów, dzieci, osób starszych i z ograniczoną mobilnością. W centrum tego celu znajduje się człowiek - nie jako kierowca czy pasażer, ale jako użytkownik wspólnej przestrzeni, mający prawo do poruszania się w sposób bezpieczny, godny i komfortowy.

Budowanie kultury mobilności oznacza wspieranie zmiany codziennych zachowań: rezygnacji z samochodu w drodze do szkoły, decyzji o spacerze do sklepu, czy wspólnej podróży do pracy. Takie decyzje nie biorą się tylko z racjonalnych kalkulacji - rodzą się z poczucia bezpieczeństwa, zaufania do systemu i przekonania, że inne środki transportu są równie wygodne i dostępne. Dlatego tak istotne są działania edukacyjne, promocyjne i komunikacyjne - nie tylko wśród dzieci i młodzieży, ale także dorosłych, seniorów, liderów lokalnych i instytucji.

Równolegle, realnym fundamentem kultury mobilności musi być poczucie bezpieczeństwa - zarówno faktyczne, jak i subiektywne. Mieszkańcy muszą wiedzieć, że jako piesi i rowerzyści są zauważeni, chronieni i szanowani w ruchu drogowym. Wymaga to systematycznego inwestowania w przejścia dla pieszych, ich oświetlenie, oznakowanie, wyniesienie, uspokajanie ruchu w obszarach zabudowanych, zwiększanie widoczności i czytelności przestrzeni.

Cel ten ma również wymiar tożsamościowy - kultura mobilności nie jest narzucona z góry, ale współtworzona z mieszkańcami. To oni, angażując się w projektowanie przestrzeni, konsultacje, inicjatywy społeczne i działania edukacyjne, stają się ambasadorami zmiany. Gmina Rawicz chce wzmacniać te oddolne postawy, budując wspólnotę wokół idei mobilności: bardziej świadomej, otwartej, solidarnej i przyjaznej wszystkim użytkownikom przestrzeni.

Kierunki planowanych interwencji, przedstawiono w Tabeli: 23.

Tabela 23. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030

Kierunek interwencji	Wskaźnik rezultatu
Cel nr 1 Zapewnienie dostępnej, bezpiecznej i spójnej infrastruktury mobilności	
Rozwój i modernizacja ciągów pieszo-rowerowych w mieście i gminie	Długość nowej lub przebudowanej infrastruktury pieszo-rowerowej: ok. 10 km do 2030 r.
Poprawa dostępności lokalnej dzięki modernizacji ulic, rond i połączeń między miejscowościami	Liczba odcinków dróg zmodernizowanych z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych/rowerzystów: ok. 10
Poprawa dostępności w przestrzeniach wiejskich i podmiejskich	Liczba miejscowości, w których poprawiono warunki dojścia/dojazdu do szkół, usług lub przystanków: min. 15
Redukcja barier w mobilności osób o ograniczonej sprawności	Liczba obszarów objętych zasadą „projektowania uniwersalnego”: min. 10 lokalizacji do 2030
Cel nr 2 Wzmacnianie zrównoważonych form mobilności i integracji środków transportu	
Rozwój transportu publicznego i zakup taboru niskoemisyjnego	Liczba niskoemisyjnych autobusów w taborze lokalnym: min. 10 sztuk do 2030 r.; udział autobusów niskoemisyjnych: min. 30%
Rozwój systemu węzłów przesiadkowych i integracja tras	Liczba nowych lub przebudowanych węzłów przesiadkowych: ok. 2 (z funkcją P&R i B&R)
Wzrost popularności podróży multimodalnych	Wzrost liczby podróży łączących co najmniej dwa środki transportu: +20% (na podstawie badań ankietowych)
Rozbudowa infrastruktury rowerowej o znaczeniu regionalnym	Długość pętli i tras powiatowych włączonych w sieć gminną: min. 25 km
Cel nr 3 Ograniczenie wpływu transportu na środowisko i poprawa efektywności energetycznej	
Rozwój elektromobilności (ładowarki EV, e-rowery)	Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych (rowery, auta): ok. 2
Redukcja emisji z transportu lokalnego	Spadek emisji CO ₂ i pyłów z transportu o co najmniej 15% do 2030 r. (wg danych szacunkowych)
Rozwój transportu zbiorowego jako alternatywy dla samochodu	Wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego o min. 25% w stosunku do roku bazowego
Cel nr 4 Budowanie kultury mobilności i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	
Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Spadek liczby wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu o 50% do 2030 r.
Edukacja komunikacyjna i kampanie społeczne	Liczba zrealizowanych działań promujących aktywną i bezpieczną mobilność: min. 30 w latach 2025-2030

Zwiększenie świadomości społecznej o ITS i ekomobilności	Wzrost znajomości pojęcia ITS i niskoemisyjnego transportu o min. 20 p.p. w badaniach społecznych
Udział mieszkańców w planowaniu mobilności	Liczba procesów partycypacyjnych (warsztaty, konsultacje, projekty lokalne): min. 10 do 2030 r.

Źródło: Opracowanie własne

5.3. Zadania inwestycyjne

Zaplanowane zadania inwestycyjne przedstawiono w Tabeli 24.

Tabela 24. Zadania inwestycyjne w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz

Nazwa inwestycji	Lata realizacji i orientacyjna szacunkowa wartość robót budowlanych	Długość	Komentarz
Infrastruktura pieszo-rowerowa			
Rozbudowa drogi wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na drodze powiatowej nr 5485P i 5486P od skrzyżowania z drogą powiatową nr 5484P do miejscowości Zielona Wieś	2026-2030		
Budowa infrastruktury rowerowej na odcinku od Konar do Topólki w kierunku Kobyłina przy drodze powiatowej Nr 4966P	2026-2030		
Budowa infrastruktury rowerowej jako alternatywny sposób komunikacji na obszarze powiatu rawickiego - ETAP IV	2025-2027	5,27 km	Budowa dwóch ciągów pieszo-rowerowych wraz z oświetleniem: przy ul. Poznańskiej w Rawiczu oraz przy drogach powiatowych nr 5485P i 5486P
Szlak rowerowy - rowerowa S5	2026-2030 20.000.000,00 zł	20,65 km	Trasa rowerowa przebiegać będzie po istniejących drogach technicznych wzdłuż drogi ekspresowej S5 oraz po istniejących drogach publicznych i wewnętrznych oraz po nowo wybudowanych drogach rowerowych.
Budowa nowych stacji rowerowych (ul. Poznańska w Rawiczu - 1 szt. , przy skrzyżowaniu z drogą powiatową 5484P w kierunku Zielonej Wsi - 1 szt., w miejscowości Stwolno - 1 szt.)	2026-2027 60.000,00 zł	3 stacje	Każda stacja rowerowa będzie wyposażona w wiatę, stojak na 5 rowerów, panel informacyjny oraz ławkę i kosz na śmieci

Infrastruktura drogowa i chodniki			
Przebudowa ulicy Dożynkowej w Sierakowie	2025-2026 4.367.250,00 zł	935 m	Przebudowa ciągu pieszo - jezdni z kostki betonowej, budowa kanalizacji deszczowej.
Przebudowa skrzyżowania ulic Spokojnej - Wały Tadeusza Kościuszki - Wały Józefa Poniatowskiego wraz z remontem ulic Wały Tadeusza Kościuszki, Wały Ks. Józefa Poniatowskiego i Spokojnej w Rawiczu	2026-2027 5.776.048,76 zł	937,50 m	Przebudowa skrzyżowania na skrzyżowanie typu rondo, remont jezdni z masy bitumicznej, budowa kanalizacji deszczowej w ul. Spokojnej
Przebudowa odnóg ul. Żniwnej w Masłowie	2026-2030 1.000.000,00 zł	218 m	Budowa ciągów pieszo - jezdni z kostki betonowej wraz z budową kanalizacji deszczowej
Przebudowa Rynku Sarnowskiego wraz z ul. Spychalskiego w Rawiczu	2026/2030 14.602.500,00 zł	570 m	Przebudowa posadzki przy Ratuszu, przebudowa jezdni i chodników oraz budowa miejsc postojowych.
Przebudowa ulicy Ślusarskiej w Dębnie Polskim	2026-2030 1.830.115.58 zł	503 m	Budowa ciągów pieszo - jezdni z kostki betonowej.
Przebudowa ul. Myśliwskiej wraz z łącznikiem ul. Cepurskiego w Rawiczu	2026-2030 3.894.620,26 zł	532 m	Przebudowa jezdni z kostki betonowej wraz budową chodnika
Przebudowa ul. Piaski w Słupi Kapitulnej	2026-2030 1 000 000,00 zł	469 m	Przebudowa jezdni z kostki betonowej wraz z odwodnieniem drogi (budowa ciągu pieszo - jezdni)
Przebudowa ul. Marszałka J. Piłsudskiego w Rawiczu	2026-2030 350 000,00 zł	132 m	Budowa ciągu pieszo - jezdni wraz z odwodnieniem drogi
Przebudowa ulicy Orlej, Sowiej, Kruczej w Dębnie Polskim	2026-2030 2.211.287,54 zł	411 m	Budowa ciągów pieszo - jezdni z kostki betonowej.
Przebudowa i modernizacja deptaków ul. Wojska Polskiego i 17 Stycznia w Rawiczu	2026-2030 15.789.000,00 zł	410 m	Przebudowa nawierzchni wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Przebudowa drogi Załęczce - Borowno wraz z rondem w Załęczu	2026-2030 4.000.000,00 zł	850 m droga 260 m ciąg pieszo - rowerowy	Remont jezdni z masy bitumicznej między miejscowościami Załęczce - Borowno. Przebudowa skrzyżowania dróg gminnych w Załęczu na skrzyżowanie typu rondo wraz z budową ciągu pieszo - rowerowego w kierunku drogi krajowej.
Remont ul. Wały Kościuszki i Wały Poniatowskiego (wewnętrzna strona Plant) w Rawiczu	2026-2030 500 000,00 zł	520 m	Remont jezdni z masy bitumicznej
Przebudowa ul. Fiołkowej w Kątach	2026-2030 2.000.000,00 zł	500 m	Budowa jezdni wraz z budową odwodnienia oraz

			budowę ciągu pieszo - rowerowego
Przebudowa ul. Piastowskiej w Rawiczu	2026-2030 900.000,00 zł	180 m	Remont jezdni i chodników
Przebudowa ulicy Jaśminowej w Masłowie	2026-2030 3.971.751,48 zł	830 m	Przebudowa jezdni i chodników z kostki betonowej.
Przebudowa ul. Rzeźnickiej w Rawiczu	2026-2030 300.000,00 zł	80 m	Remont jezdni i chodników
Przebudowa drogi Izbice - Żylice	2026-2030 2.000.000,00 zł	1.300 m	Droga dwuśladowa
Przebudowa ul. Armii Krajowej wraz z skrzyżowaniem ulic Armii Krajowej - Rolniczej - Sarnowskiej	2026-2030 10.000.000,00 zł	999,50 m	Przebudowa skrzyżowania na skrzyżowanie typu rondo wraz z przebudową jezdni z masy bitumicznej. Budowa drogi pieszo - rowerowej.
Przebudowa ul. Willowej w Łaszczyńcu	2026-2030 1.500.000,00 zł	2026-2030 320 m	Budowa jezdni i chodników z kostki betonowej
Przebudowa ulicy Kamienistej w Rawiczu	2026-2030 10.743.750,00 zł	975 m	Budowa jezdni, chodników i drogi pieszo - rowerowej z kostki betonowej; budowa miejsc postojowych oraz budowa kanalizacji deszczowej
Przebudowa ul. Manewrowej w Dębnie Polskim	2026-2030 1.500.000,00 zł	2.150 m	Droga dwuśladowa
Przebudowa ul. Zielonej w Sierakowie	2026-2030 1.200.000,00 zł	260 m	Budowa nowej nawierzchni jezdni wraz z odwodnieniem
Przebudowa drogi gminnej na odcinku Dąbrówka - Konarzewo	2026-2030 8.347.500,00 zł	1.891 m	Przebudowa jezdni z masy bitumicznej
Przebudowa ulicy Chabrowej w Masłowie - etap II	2016-2030 794.250,00 zł	120 m	Przebudowa jezdni i chodników z kostki betonowej.
Przebudowa ul. Strzeleckiej w Rawiczu	2026-2030 4.581.000,00 zł	340 m	Przebudowa jezdni z masy asfaltowej oraz chodników z kostki betonowej wraz z odwodnieniem drogi i nasadzeniem zieleni.
Przebudowa ul. Wiatracznej w Rawiczu	2026-2030 3.300.000,00 zł	650 m	Przebudowa jezdni oraz budowa drogi pieszo - rowerowej
Przebudowa ul. Działkowej w Masłowie	2026-2030 500.000,00 zł	400 m	Budowa drogi pieszo - rowerowej
Przebudowa ul. Nowowiejskiego w Rawiczu	2026-2030 160.000,00 zł	200 m	Remont chodnika
Rozbudowa drogi powiatowej nr 5478P Golina Wielka - Miejska Górka od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 434 w m. Annopol do skrzyżowania	2024-2026 7.750.000,00 zł	2.268 m	Przebudowa jezdni, budowa ciągu pieszo-rowerowego. kładki pieszo - rowerowej i remont mostu

z drogą krajową nr 36 w m. Miejska Górka, wraz z przebudową mostu nr JN101020450 w km 14+115			
Remont mostu nr JN1 01020459 w km 11+650 w ciągu drogi nr 5486P Miejska Górka - Wydawy	2026-2030		
Rozbudowa drogi powiatowej nr 5486P Miejska Górka - Wydawy na odcinku od miejscowości Miejska Górka do miejscowości Słupia Kapitulna	2025-2028		
Infrastruktura przesiadkowa			
Punkty przesiadkowe	2026-2030		
Budowa parkingu podziemnego na Placu Wolności wraz z zagospodarowaniem tego terenu	2030 15.000.000,00 zł	-	
Budowa parkingu podziemnego na terenie targowiska wraz z zagospodarowaniem tego terenu	2030 20.000.000,00 zł	-	
Niskoemisyjny transport publiczny			
Zakup busa elektrycznego na potrzeby logistyczne Gminy i jej jednostek organizacyjnych	2025 200.000,00 zł		
Zakup 10 sztuk autobusów niskoemisyjnych wraz z budową infrastruktury towarzyszącej	2026-2030 50.000.000,00 zł		
Budowa i modernizacja przystanków autobusowych	2026-2030		
Poprawa bezpieczeństwa i efektywności ruchu drogowego			
Budowa i modernizacja oświetlenia	2026-2030		
Przebudowa ul. Leśnej Sierakowie- Budowa bezpiecznego przejścia dla pieszych	2026-2030 190 000,00 zł	38 m	Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych wraz z jego doświetleniem i prawidłowym odwodnieniem
Przebudowa ul. Kadeckiej w Rawiczu- Budowa bezpiecznych przejść dla pieszych	2026-2030 165 000,00 zł	43 m	Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych wraz z jego doświetleniem i prawidłowym odwodnieniem
Nowe przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów: 5 szt. ul. Poznańska, 1 szt. w Zielonej Wsi	2025-2027		
Inteligentne systemy transportowe	2026-2030		
Elektromobilność			
Budowa kolejnych stacji ładowania samochodów elektrycznych	2026-2030		
Budowa stacji ładowania rowerów elektrycznych	2026-2030		

Edukacja i promocja mobilności			
Kampania edukacyjna promująca transport niskoemisyjny	2026-2030		
Programy bezpieczeństwa ruchu drogowego	2025-2030		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Gminy Rawicz i Powiatu Rawickiego, 2025

6. System wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz

6.1. Podmioty zaangażowane w realizację PZMM

Skuteczna realizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz wymaga odpowiednio zaprojektowanego systemu instytucjonalnego, opartego na jasnym podziale ról, odpowiedzialności i kompetencji. System ten powinien umożliwiać sprawne planowanie, zarządzanie, monitorowanie i aktualizację działań, które składają się na wdrożenie strategii mobilności w skali całej gminy.

Główną odpowiedzialność za koordynację procesu realizacji PZMM ponosić będzie Burmistrz Miasta i Gminy Rawicz. Działania operacyjne realizowane będą przez właściwe komórki Urzędu Miejskiego, w szczególności wydziały zajmujące się inwestycjami, planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, transportem i pozyskiwaniem środków zewnętrznych. Kluczowe znaczenie będzie miała również współpraca z Radą Miejską, sołectwami, jednostkami pomocniczymi, gminnymi jednostkami organizacyjnymi, a także z partnerami zewnętrznymi (np. powiatem, sąsiednimi gminami, przewoźnikami, instytucjami zarządzającymi drogami wojewódzkimi i krajowymi).

W celu sprawnego zarządzania procesem realizacji Planu rekomenduje się powołanie międzywydziałowego **Zespołu ds. Mobilności**, który będzie pełnił funkcję zespołu sterującego. Zespół ten - pod przewodnictwem przedstawiciela Burmistrza - powinien składać się z reprezentantów kluczowych biur i wydziałów, radnych Rady Miejskiej, przedstawicieli sołectw, organizacji społecznych, lokalnych szkół, a także, w miarę możliwości, niezależnych ekspertów z dziedziny transportu, przestrzeni publicznej i ochrony środowiska.

Ponadto system wdrażania powinien uwzględniać szerokie zaangażowanie mieszkańców, rad sołeckich, osiedli miejskich oraz organizacji pozarządowych - szczególnie tych zajmujących się edukacją, mobilnością, ekologią i integracją społeczną. Tylko poprzez taki model

wielopodmiotowej współpracy możliwe będzie zbudowanie poczucia współodpowiedzialności za Plan i jego realizację w każdej części gminy - zarówno w mieście Rawicz, jak i 22 sołectwach.

Rysunek 38. System instytucjonalny realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz



Źródło: Opracowanie własne

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

Realizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Gminie Rawicz będzie przebiegać zgodnie z zestawem fundamentalnych zasad, które zapewnią jego skuteczność, trwałość oraz zgodność z ideą zrównoważonego rozwoju. Do zasad tych należą:

- **Integracja i współpraca** - działania podejmowane w ramach PZMM muszą być wspólne i skoordynowane między różnymi szczeblami administracji oraz pomiędzy działami Urzędu Miejskiego. Oznacza to konieczność ścisłej współpracy m.in. referatu

inwestycji, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, oświaty i transportu. Ponadto wymagana będzie synergia z zewnętrznymi partnerami - takimi jak Powiat Rawicki, sąsiednie gminy, operatorzy transportowi, instytucje regionalne i lokalne NGO.

- **Partycypacja społeczna** - mieszkańcy Rawicza i sołectw będą angażowani w każdy etap wdrażania PZMM: od planowania priorytetów, przez zgłaszanie potrzeb, po ocenę efektów. Przewiduje się cykliczne konsultacje, warsztaty, otwarte spotkania informacyjne, a także wykorzystanie cyfrowych platform do zbierania opinii i pomysłów mieszkańców. Takie podejście wzmacnia społeczną legitymizację działań i zwiększa szanse ich powodzenia.
- **Zrównoważony rozwój** - kluczowym kryterium wdrażania wszystkich działań będzie zgodność z zasadą równowagi między potrzebami środowiska, mobilnością mieszkańców, a funkcjonalnością przestrzeni publicznych. Projekty, które wspierają mobilność pieszą, rowerową, zbiorową, integrują system transportu i poprawiają jakość życia, będą priorytetowo traktowane.
- **Innowacyjność i adaptacyjność** - Plan wdrażany będzie z otwartością na innowacje: zarówno technologiczne (np. ITS, mikromobilność, elektromobilność), jak i społeczne (np. współdzielenie transportu, mobilność na żądanie). System wdrażania powinien być elastyczny i gotowy do modyfikacji w odpowiedzi na nowe trendy, zmiany prawne, potrzeby mieszkańców i sytuacje kryzysowe.
- **Monitorowanie i ewaluacja** - każdy etap realizacji będzie poddany kontroli i analizie. Na podstawie mierników efektów, wskaźników realizacji oraz opinii mieszkańców, będzie można ocenić skuteczność działań i wprowadzać korekty. Regularne raporty, sprawozdania i przeglądy będą podstawą elastycznego zarządzania PZMM.
- **Zapewnienie finansowania** - działania przewidziane w Planie będą miały przypisane źródła finansowania: budżet gminy, fundusze unijne (np. FEnIKS, FEW), programy krajowe, środki z KPO, a także potencjalne partnerstwa publiczno-prywatne. Planowane będą projekty, które można łatwo przygotować pod kątem wniosków o dofinansowanie.
- **Edukacja i budowanie świadomości** - kluczowe będzie informowanie i edukowanie mieszkańców w zakresie mobilności. Gmina będzie prowadzić działania promujące transport zbiorowy, rowerowy, pieszy, ekologiczne podróże do pracy i szkoły, a także szerzyć wiedzę na temat ITS, carpoolingu i nowych form mobilności.

Przyjęcie tych zasad gwarantuje, że wdrażanie Planu nie będzie jedynie administracyjnym obowiązkiem, lecz stanie się procesem społecznym, angażującym mieszkańców Rawicza i okolic w budowę nowoczesnego, sprawiedliwego i ekologicznego systemu mobilności.

6.3. Wdrażanie zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz

Skuteczność Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Rawicz zależy nie tylko od trafności zapisów strategicznych, ale przede wszystkim od sposobu jego faktycznego wdrażania. Proces ten musi być zaplanowany i zarządzany w sposób ciągły, przejrzysty i zorientowany na rezultaty - zarówno te infrastrukturalne, jak i społeczne. Dla zapewnienia skuteczności niezbędne jest przełożenie celów ogólnych na konkretne zadania, harmonogramy i instrumenty zarządzania oraz przypisanie odpowiedzialności wykonawczej odpowiednim jednostkom.

Za wdrażanie Planu odpowiadać będzie Burmistrz Gminy Rawicz, działający przez struktury Urzędu Miejskiego Gminy Rawicz i podległe mu jednostki organizacyjne. Do realizacji przypisanych zadań zostaną zaangażowane m.in. referaty: inwestycji i drogownictwa, transportu i komunikacji, ochrony środowiska, edukacji i polityki społecznej. Wdrożenie Planu obejmować będzie zarówno twarde inwestycje infrastrukturalne (np. rozbudowa ścieżek rowerowych, przystanków, układów drogowych), jak i działania miękkie (kampanie informacyjne, konsultacje społeczne, działania edukacyjne w szkołach).

W procesie wdrażania szczególnie istotna będzie odpowiednia sekwencja działań - pierwszeństwo uzyskują projekty przygotowane do realizacji technicznej i finansowej (tzw. szybkie efekty - quick wins), ale również te, które mają największy potencjał do poprawy dostępności, bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców. Co roku do końca marca opracowywane będzie roczne sprawozdanie z realizacji PZMM, które będzie zawierać wykaz zadań zrealizowanych w poprzednim roku ujęte zbiorczo w Raporcie o stanie Gminy Rawicz, co zapewni przejrzystość i umożliwi udział mieszkańców w ocenie postępów. Sprawozdanie roczne będzie także podstawą do aktualizacji harmonogramu wdrażania, korekty celów pośrednich oraz wyciągania wniosków do zastosowania w kolejnych etapach Planu.

6.4. Monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz

Systematyczny monitoring to fundament efektywnego wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Gmina Rawicz wdroży proces monitorowania jako narzędzie zarządzające umożliwiające bieżące śledzenie postępów, ocenę skuteczności działań oraz podejmowanie szybkich reakcji na wszelkie odchylenia od przyjętych harmonogramów i założeń.

Monitoring będzie obejmował:

- kontrolę terminowości realizacji projektów,
- ocenę wykorzystania zasobów (budżet, personel, czas),
- analizę osiąganych efektów (w tym wskaźników: np. długość tras rowerowych, liczba pasażerów, poziom emisji),
- identyfikację barier i problemów napotkanych w trakcie wdrażania.

Dane do monitoringu będą zbierane z wielu źródeł: systemów ITS (jeśli wdrożone), danych z ewidencji gminnych, raportów wykonawców inwestycji, statystyk transportu publicznego, a także z badań ankietowych i zgłoszeń mieszkańców. Kluczowe znaczenie będą miały również jakościowe opinie zbierane podczas konsultacji i spotkań informacyjnych.

Zasady monitorowania

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

- **Wiarygodność** - Informacja musi być bardzo wiarygodna i musi opierać się na niepodważalnych danych. Niedokładne dane systemu monitorowania mogą spowodować podjęcie niewłaściwych działań korygujących,
- **Aktualność** - Informacje muszą być zbierane, przekazywane i oceniane w sposób ciągły, który umożliwia podjęcie na czas działań korygujących oraz stosownych korekt w momencie aktualizacji strategii,
- **Obiektywność** - Monitorowanie prowadzone w oparciu o analizę wskaźników porównawczych daje możliwość prowadzenia obiektywnej oceny, niezakłóconej subiektywnością, wynikającą z przywiązania do własnych pomysłów,
- **Skupienie się na strategicznych punktach** - Monitorowanie koncentrować się będzie na dziedzinach, w których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia największych odchyłeń, mogących wywoływać zahamowania w realizacji danego projektu lub jego zatrzymanie,
- **Realizm** - Monitorowanie musi być zgodne z realiami projektu. Wdrażający Plan powinien dostrzegać przede wszystkim te elementy procesu, które świadczą o wydajności i jakości dostarczanych produktów,
- **Koordinacja informacji** - Monitorowanie musi być skoordynowane z tokiem pracy tak, aby nie wpływało na ich zahamowanie, ani też nie przeszkadzało w realizacji podejmowanych działań. Monitorowanie każdego z etapów projektu powinno wpływać na powodzenie całego projektu. Oceny, których dokonuje się w trakcie jego realizacji, powinny być znane członkom zespołu sterującego realizacją strategii, a w przypadku ujawnienia uchybień, należy podjąć działania, których celem będzie naprawienie błędów oraz zapobieżenie powstaniu podobnych sytuacji w przyszłości. Informacje płynące z prowadzonego monitoringu powinny docierać do wszystkich członków

zespołu tak, aby umożliwić im właściwe podejmowanie decyzji dotyczących realizacji projektu,

- **Elastyczność monitorowania** - Mechanizm i sam proces monitorowania muszą być na tyle elastyczny, aby mógł szybko reagować na zachodzące zmiany. Również w przypadku dokonywania zmian i korekt projektu należy dbać o to, aby modyfikować system oceny w sposób dostosowany do zmieniających się oczekiwań w późniejszych etapach projektu.
- **Normatywność i operacyjność monitorowania** - Skuteczny system monitorowania w przypadku wykrycia uchybień i odchyień od przyjętych norm powinien wskazywać, jakie należy podjąć działania korygujące. W sposobie raportowania powinno być zastrzeżone, jakie działania należy podjąć w przypadku, kiedy zakładane w projekcie rezultaty nie zostają osiągnięte bądź ich jakość budzić będzie wątpliwość. W każdym projekcie należy wskazać, jakie działanie może podjąć odbiorca projektu, aby wyrównać dysproporcje i doprowadzić do realizacji założonego celu.

W Gminie Rawicz za prowadzenie monitoringu realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odpowiedzialni będą wyznaczeni pracownicy Urzędu Miejskiego, działający w ramach Zespołu ds. Mobilności oraz poszczególnych komórek organizacyjnych zaangażowanych w realizację działań. Monitoring prowadzony będzie w sposób systematyczny i zintegrowany z innymi narzędziami zarządzania strategicznego w gminie - w tym z planowaniem inwestycyjnym, sprawozdawczością budżetową oraz polityką klimatyczno-środowiskową.

W przypadku wykrycia istotnych problemów w realizacji któregoś z projektów - takich jak znaczne opóźnienia, zagrożenie niedotrzymania harmonogramu, problemy wykonawcze, przekroczenia budżetu lub inne okoliczności mogące skutkować częściowym bądź całkowitym niezrealizowaniem danego działania - pracownicy odpowiedzialni za monitoring zobowiązani będą do niezwłocznego zgłoszenia sytuacji do Burmistrza Miasta i Gminy Rawicz. Następnie, przy udziale Zespołu ds. Mobilności, przygotowana zostanie analiza przyczyn problemu, propozycje działań zaradczych oraz - w razie potrzeby - projekt korekty zapisów planu, harmonogramu lub zakresu rzeczowego inwestycji.

Aby monitoring mógł spełniać swoją funkcję, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi być wyposażony w jasno określony zestaw mierników i wskaźników, pozwalających w sposób obiektywny i przejrzysty ocenić stopień realizacji działań. Wskaźniki te powinny obejmować zarówno dane ilościowe (np. liczba kilometrów ścieżek rowerowych, liczba kursów autobusowych, poziom emisji CO₂), jak i jakościowe (np. poziom satysfakcji mieszkańców, zmiany w zachowaniach transportowych, poprawa dostępności usług publicznych).

Odpowiednio dobrany zestaw mierników umożliwi nie tylko ocenę bieżących postępów, ale także porównywanie efektów realizacji w czasie, analizę kosztów i korzyści oraz dostosowywanie Planu do zmieniających się uwarunkowań. Dzięki temu dokument ten będzie nie tylko formalną strategią, ale realnym narzędziem zarządzania procesem transformacji mobilności w gminie, w tym ograniczania emisji, poprawy jakości życia i wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju.

6.5. Ocena skutków realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz (ewaluacja)

Ewaluacja to proces, który pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania: czy zaplanowane działania przyniosły zamierzone efekty, czy zasoby zostały wykorzystane racjonalnie i czy wpływ zrealizowanych projektów jest zgodny z oczekiwaniami strategicznymi. Dla Gminy Rawicz ewaluacja będzie stanowić narzędzie uczenia się, wyciągania wniosków i doskonalenia systemu mobilności.

Proces ewaluacji obejmie zarówno ocenę bieżącą (prowadzoną co roku), jak i ewaluację końcową (planowaną na koniec okresu obowiązywania dokumentu, tj. w 2030 roku). Ewaluacja będzie opierała się na analizie wskaźników efektywności, danych liczbowych, wyników monitoringu, informacji od interesariuszy, badań ankietowych i wywiadów pogłębionych.

Pytania ewaluacyjne obejmą m.in.:

- Czy zaplanowane działania zostały zrealizowane w terminie i zgodnie z budżetem?
- Czy osiągnięto zamierzone rezultaty, np. poprawę dostępności, redukcję emisji, wzrost bezpieczeństwa?
- Jakie były rzeczywiste efekty działań - zarówno bezpośrednie, jak i długoterminowe?
- Czy korzyści z wdrożonych projektów utrzymają się po zakończeniu Planu?
- Czy pojawiły się nieprzewidziane skutki uboczne lub bariery?

Ewaluacja będzie prowadzona przez Urząd Miejski, przy udziale Zespołu ds. Mobilności i ewentualnym wsparciu ekspertów zewnętrznych. Raporty ewaluacyjne będą stanowiły podstawę do:

- aktualizacji Planu,
- korekty celów i wskaźników,
- identyfikacji działań wymagających wsparcia lub powielenia,
- planowania nowego cyklu strategicznego po 2030 roku.

Wnioski z ewaluacji zostaną zaprezentowane Radzie Miejskiej i udostępnione mieszkańcom. Ich celem będzie nie tylko ocena przeszłości, ale wskazanie kierunku dla przyszłych działań w obszarze mobilności.

6.6. Korekty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jako dokument długofalowy i strategiczny, musi podlegać regularnym przeglądom i korektom. Tylko wtedy zachowa swoją aktualność, adekwatność do zmieniającej się rzeczywistości i skuteczność w działaniu. Gmina Rawicz przyjmuje, że dokument ten ma mieć charakter otwarty i modyfikowalny - jego siłą nie jest sztywność, ale zdolność do reagowania na potrzeby lokalne, zmiany w przepisach oraz pojawiające się możliwości finansowe.

Korekty będą mogły być inicjowane:

- przez Burmistrza lub Radę Miejską,
- na wniosek Zespołu ds. Mobilności,
- na podstawie wyników monitoringu i ewaluacji,
- w odpowiedzi na zgłoszenia mieszkańców, sołectw, organizacji społecznych.

Zmiany mogą dotyczyć:

- harmonogramu realizacji (np. przyspieszenie lub przesunięcie zadań),
- aktualizacji wskaźników (np. urealnienie lub ich doprecyzowanie),
- dodania nowych projektów (np. w reakcji na nowy program UE lub potrzebę lokalną),
- zmiany źródeł finansowania (np. pojawienie się nowego konkursu),
- korekty celów pośrednich w świetle nowych danych.

Każda większa zmiana będzie podlegać konsultacjom - wewnętrznym (z zespołem wdrożeniowym) i społecznym (jeśli zmiany mają wpływ na mieszkańców). Uaktualnione wersje Planu będą przyjmowane uchwałą Rady Miejskiej, a ich treść zostanie publicznie udostępniona.

Dzięki regularnym korektom PZMM będzie dokumentem odpornym na ryzyko dezaktualizacji, a jednocześnie utrzyma spójność i ukierunkowanie na cele strategiczne: poprawę jakości życia, dostępności transportowej i ochrony środowiska w całej Gminie Rawicz.

7. Spis Rysunków

Rysunek 1. Położenie gminy Rawicz w różnych kontekstach geograficznych	30
Rysunek 2. Gmina Rawicz w kontekście relacji z dużymi miastami w Polsce	31
Rysunek 3. Mapa interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	51
Rysunek 4. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w rejonie Rynku Rawicza	88
Rysunek 5. Natężenie ruchu w godzinach popołudniowych w rejonie ulicy Wały Powstańców Wielkopolskich	89
Rysunek 6. Trasa linii nr 1 Rawicz-Żołędnica	93
Rysunek 7. Trasa linii nr 2 Rawicz-Wydawy	94
Rysunek 8. Trasa linii nr 3 Rawicz-Kąty.....	95
Rysunek 9. Trasa linii nr 1 Rawicz-Żylice.....	96
Rysunek 10. Infrastruktura rowerowa na terenie miasta i gminy Rawicz	131
Rysunek 11. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Rawicz (wariant z legendą)	132
Rysunek 12. Sieć infrastruktury rowerowej na terenie miasta i gminy Rawicz (wariant ze statystykami).....	133
Rysunek 13. Potencjał powiązań ruchu rowerowego w powiecie rawickim	135
Rysunek 14. Powiązania ponadlokalne infrastruktury rowerowej oraz sugerowane lokalizacje przystanków Bike & Ride w powiecie rawickim	137
Rysunek 15. Odcinki funkcjonalne infrastruktury rowerowej na terenie powiatu rawickiego.....	139
Rysunek 16. Trasy regionalne przebiegające przez obszar gminy Rawicz	142
Rysunek 17. Trasa Korzeńsko - Sarnowa - Dolina Świętojańska - Rawicz	143
Rysunek 18. Trasa Garbce - Białykał - Rawicz	144
Rysunek 19. Trasa Rawicz, jezioro sztuczne lekka niedzielna przejażdżka dla dziadka	145
Rysunek 20. Trasa Rawickie pogranicze	146
Rysunek 21. Trasa Mikroregion Chazy i Stawy Milickie	147
Rysunek 22. Trasa Dolina Baryczy	148
Rysunek 23. Trasa Żmigród	149
Rysunek 24. Trasa turystyczna nad zalew w Pakosławiu	152
Rysunek 25. Trasa turystyczna Rawicz - Bojanowo	154
Rysunek 26. Trasa turystyczna Rawicz - Miejska Górka - Jutrosin - Dubin - Rawicz	156
Rysunek 27. Ziemiański Szlak Rowerowy	158

Rysunek 28. Koncepcja proponowanych w 2019 roku tras rowerowych na terenie Miasta Rawicza (trasy 1-7)	159
Rysunek 29. Koncepcja proponowanych w 2019 roku tras rowerowych na terenie Miasta Rawicza (trasy 8-10)	160
Rysunek 30. Czas spędzany w środkach komunikacji publicznej.....	200
Rysunek 31. Czynniki wpływające na wybór środka transportu	206
Rysunek 32. Środek transportu w czasie wolnym.....	207
Rysunek 33. Czas dotarcia do przystanku w mieście i gminie Rawicz	208
Rysunek 34. Motywacje do rezygnacji z podróży samochodem	216
Rysunek 35. Motywacje dla korzystania z roweru	217
Rysunek 36. Przydatność ITS dla rozwiązania problemów komunikacyjnych.....	220
Rysunek 37. Układ celów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	284
Rysunek 38. System instytucjonalny realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	294

8. Spis Tabel

Tabela 1. Wykaz miejscowości wraz z liczbą mieszkańców (stan na 31.12.2024 roku)	33
Tabela 2. Podstawowe dane demograficzne dla miasta i gminy Rawicz pomiędzy 2014 i 2023 rokiem	34
Tabela 3. Podmioty gospodarcze w poszczególnych sekcjach w latach 2014-2020-2024	36
Tabela 4. Wyniki analizy kluczowych interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	44
Tabela 5. Natężenie ruchu na drogach krajowych (pomiar 2020/2021)	84
Tabela 6. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (pomiar 2020/2021)	85
Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych w mieście i gminie Rawicz	116
Tabela 8. Wykaz dróg gminnych - ulic na terenie miasta Rawicz	116
Tabela 9. Wykaz dróg gminnych w mieście Rawicz	120
Tabela 10. Wykaz dróg gminnych na terenach zabudowanych wsi gminy Rawicz	121
Tabela 11. Wykaz odcinków ścieżek rowerowych w mieście i gminie Rawicz	128
Tabela 12. Wykaz powiązań ponadlokalnych z uwzględnieniem gminy Rawicz	138
Tabela 13. Sposoby przemieszczania się mieszkańców na terenie miasta i gminy Rawicz	199
Tabela 14. Czas dotarcia do różnych destynacji	202
Tabela 15. Środek transportu mieszkańców miasta i gminy Rawicz	205
Tabela 16. Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców miasta i gminy Rawicz	210
Tabela 17. Ocena komunikacji publicznej w mieście i gminie Rawicz	212
Tabela 18. Ocena stanu infrastruktury w mieście i gminie Rawicz	214
Tabela 19. Uciążliwość aspektów komunikacyjnych dla mieszkańców miasta i gminy Rawicz	219
Tabela 20. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym	222
Tabela 21. Zestawienie liczby uczniów szkół podstawowych, którzy uzyskali kartę rowerową w latach 2019-2024	228
Tabela 22. Porównanie scenariuszy rozwoju w mieście i gminie Rawicz	269
Tabela 23. Kierunki planowanych interwencji w latach 2025-2030	288
Tabela 24. Zadania inwestycyjne w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta i Gminy Rawicz	289

9. Załącznik - Kwestionariusz ankietowy

ANKIETA

dla mieszkańców gminy Rawicz

Szanowni Państwo,

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

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

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

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

Kwestionariusz

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

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

Hulajnogą elektryczną						
Pieszo						
Autobusem						
W inny sposób						

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

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

	Bardzo dobry	Dobry	Zadowolający	Zły	Bardzo zły
Drogowej					

Rowerowej					
Pieszkiej					
Komunikacji publicznej					

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

Rozbudowa sieci dróg rowerowych	
Stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych	
Większa dostępność parkingów typu Park&Ride (<i>Park & Ride (P&R) to system parkingów przy węzłach transportu publicznego, umożliwiający kierowcom zostawienie samochodu i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową, co zmniejsza korki i emisję spalin</i>)	
Zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej	
Bezpłatna komunikacja publiczna	
Wzrost kosztów eksploatacji samochodu	
Większa integracja środków komunikacji publicznej	
Nic nie skłoni mnie do rezygnacji z podróżowania samochodem	
Nie podróżuję samochodem	
Inne (jakie?)	

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

Rozbudowa dróg rowerowych w mieście	
Rozbudowa dróg rowerowych poza miastem	
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego, np. ograniczenie prędkości dla samochodów w miejscach, w których niemożliwe jest wybudowanie drogi rowerowej	
Montaż licznych stojaków rowerowych	
Lepsza dostępność systemu Roweru Miejskiego	
Rozbudowa parkingów Bike & Ride (<i>Bike & Ride (B&R) to system łączący jazdę rowerem z transportem publicznym poprzez parkingi rowerowe przy stacjach i przystankach, ułatwiający ekologiczne podróżowanie</i>)	
Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu pracy/nauki	
Inne (jakie?)	

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

- ☐ Tak
☐ Nie
☐ Nie mam zdania

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

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

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

- ☐ Tak
☐ Nie

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

(Inteligentny system transportowy (ITS) to zaawansowane rozwiązania technologiczne, które poprawiają efektywność, bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego poprzez wykorzystanie czujników, sztucznej inteligencji oraz systemów komunikacji. ITS obejmuje m.in. inteligentne sygnalizacje świetlne, systemy informacji dla kierowców oraz automatyczne pobieranie opłat, przyczyniając się do redukcji korków i emisji spalin)

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

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

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

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

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

--

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

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

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

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

Metryczka

1	Płeć
☐ Kobieta	☐ Mężczyzna

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

3	Status zawodowy
----------	------------------------

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

4	Miejsce zamieszkania
☐ Miasto	☐ Obszar wiejski

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

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