UCHWAŁA NR .....
RADY POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO
z dnia ..... 2026 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2027–2036”

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6, art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1684 ze zm.) w zw. z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a oraz ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2026 r. poz. 1231), Rada Powiatu uchwala się, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2027–2036”, w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Gnieźnieńskiego.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

Przewodniczący Rady

Dariusz Pilak

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego



Czerwiec 2026 rok

Spis treści

1. Przedmiot opracowania ... 4
1.1. Cel opracowania ... 4
1.2. Zakres planu ... 5
1.3. Definicje i określenia ... 6
2. Charakterystyka społeczno–gospodarcza obszaru objętego planem ... 8
2.1. Informacje ogólne o Powiecie Gnieźnieńskim ... 8
2.1.1 Przyroda powiatu ... 12
2.1.2 Bogactwa naturalne ... 12
2.1.3 Zabytki ... 13
2.2. Demografia ... 14
2.2.1. Prognoza liczby ludności ... 19
2.3. Gospodarka ... 21
2.3.1 Przemysł i usługi ... 21
2.3.2 Rolnictwo ... 22
2.4. Sfera społeczna ... 23
2.4.1 Opieka społeczna ... 27
2.4.2 Ochrona zdrowia ... 29
2.4.3 Edukacja ... 32
2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Gnieźnieńskiego 34
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego ... 41
3.1 System transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego ... 43
3.1.1 Regionalny osobowy transport drogowy ... 43
3.1.1.1 Sieć drogowa Powiatu Gnieźnieńskiego ... 44
3.1.1.2 Natężenie ruchu ... 47
3.1.1.3 Transport indywidualny ... 51
3.1.2 Transport kolejowy ... 53
3.1.3 Transport rowerowy ... 59
3.1.4 Komunikacja międzygminna i międzypowiatowa ... 61
3.1.5 Komunikacja gminna ... 62
3.1.6 Transport publiczny i mobilność lokalna ... 63
3.1.7 Zezwolenia wydane przez Starostę Gnieźnieńskiego ... 65
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem ... 68
4.1 Zagospodarowanie przestrzenne ... 68
4.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi ... 70

4.3 Ustalenia krajowego planu transportowego ... 71
4.4 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego ... 72
4.5 Strategia Rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego ... 74
4.6 Wpływ transportu na środowisko ... 76
4.7 Dostępność transportowa i wykluczenie transportowe ... 79
5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym ... 80
5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych ... 80
5.2 Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim ... 83
5.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu ... 86
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych ... 117
7. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej ... 119
7.1 Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ... 121
7.2 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów ... 123
7.3 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych ... 124
7.4 Standard w zakresie ochrony środowiska ... 126
8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym ... 128
8.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym ... 128
8.2 Wybór operatora ... 132
8.3 Przygotowywanie oferty przewozowej ... 133
8.4 Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów ... 134
9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych ... 136
9.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych ... 136
10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera ... 138
10.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach ... 139
10.2 Informacja pasażerska w pojazdach ... 141
10.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem ... 143
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego ... 144
11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego ... 146
11.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych ... 148
11.3 Integracja taryfowa transportu publicznego ... 150
11.4 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych ... 152

11.5 Podsumowanie i wnioski 154
Spis tabel 157
Spis wykresów 157
Spis map 158

1. Przedmiot opracowania

Podstawą prawną uchwalenia planu transportowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą", oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684), zwane dalej „Rozporządzeniem".

Ustawa oraz akty wykonawcze wydane na jej podstawie określają zakres analiz, założeń i ustaleń planu transportowego, a także zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z zapisami ustawy, organizatorami publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, są: gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zakres przedmiotowy planu transportowego został określony w art. 12 ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim dla podnoszenia jakości życia mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności i konkurencyjności zbiorowego transportu publicznego. Wizja transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.1. Cel opracowania

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, transport publiczny musi przejąć jego rolę. System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, co oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym (kolejowym i autobusowym), ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć jak najszerszą możliwość wyboru środka transportowego. Mieszkańcy oprócz możliwości poruszania się samochodem powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo, a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczać.

Cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu,
- zagwarantowanie dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami, w wymiarze infrastrukturalnym, technicznym, informacyjnym i ekonomicznym, z uwzględnieniem obowiązujących ulg i uprawnień do przejazdów.
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki powiatu,
- poprawa bezpieczeństwa - redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Zakres planu

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

– części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
– części planistycznej, obejmującej finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy planów transportowych wyższego rzędu, tj. planu krajowego i województwa wielkopolskiego.

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12 ust. 1 ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Elementy planu obejmującego obszar Powiatu Gnieźnieńskiego są następujące:

- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem;
- opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów;

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- planowana oferta przewozowa oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w art. 4 ust. 1 (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- CNG (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw,
- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,
- P&R (Park&Ride) – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych, pętlach komunikacji zbiorowej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym,
- operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/200713,

- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu,
- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze,
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej,
- parking B+R – parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej,
- gminne (miejskie) przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy (miasta) lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- powiatowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Charakterystyka społeczno–gospodarcza obszaru objętego planem

2.1. Informacje ogólne o Powiecie Gnieźnieńskim

Powiat Gnieźnieński położony jest we wschodniej części województwa wielkopolskiego. Jego powierzchnia wynosi około **1254 km²**, co stanowi ok. **4,2% powierzchni województwa**. Pod względem obszaru powiat ten należy do większych jednostek w regionie i wyraźnie przekracza średnią powierzchnię powiatu w Polsce, która wynosi ok. 830 km².

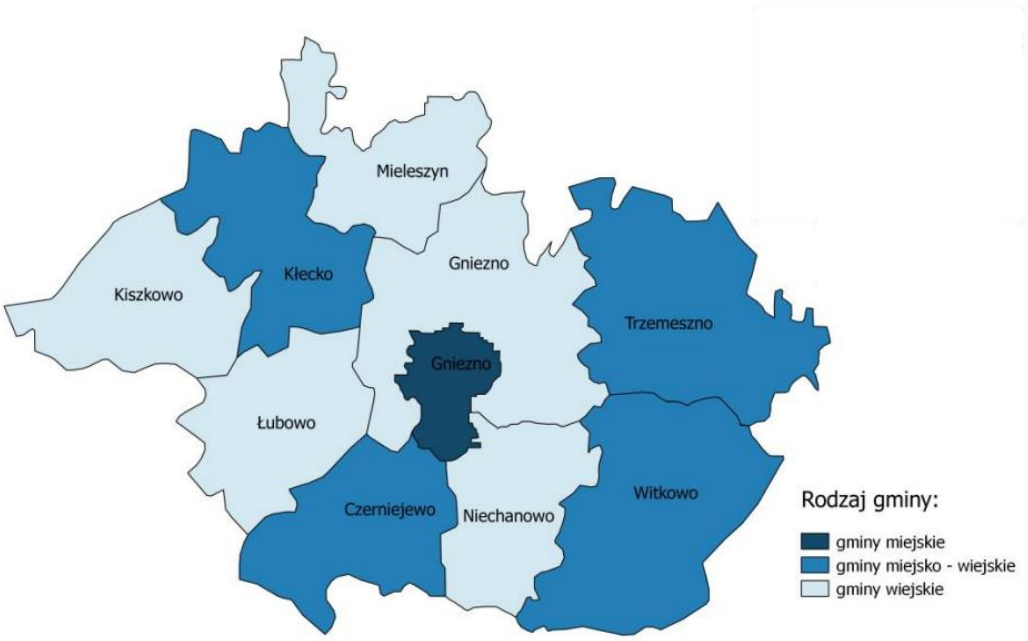
Powiat zamieszkuje prawie **141 tys. mieszkańców**, co stanowi blisko **4% ludności województwa wielkopolskiego**. Pod względem demograficznym Powiat Gnieźnieński również plasuje się powyżej średniej krajowej dla powiatów ziemskich, gdzie przeciętna liczba mieszkańców jest zauważalnie niższa.

Mapa 1. Mapa Województwa Wielkopolskiego z podziałem na powiaty



Źródło: https://commons.wikimedia.org

Mapa 2. Podział administracyjny Powiatu Gnieźnieńskiego,



Źródło: Strategia potrzeb zdrowotnych Powiatu Gnieźnieńskiego

W skład powiatu wchodzi jedno miasto na prawach gminy miejskiej — Gniezno — pełniące funkcję siedziby władz powiatu oraz ważnego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i kulturowego regionu.

Ponadto powiat obejmuje:

- **gminy miejsko-wiejskie**:
  - Czerniejewo
  - Kłecko
  - Trzemeszno
  - Witkowo
- **gminy wiejskie**:
  - Gniezno
  - Kiszkowo
  - Łubowo
  - Mieleszyn
  - Niechanowo

Powiat Gnieźnieński graniczy z kilkoma powiatami województwa wielkopolskiego, m.in.:

- ✓ Powiat Poznański
- ✓ Powiat Słupecki
- ✓ Powiat Wągrowiecki
- ✓ Powiat Wrzesiński

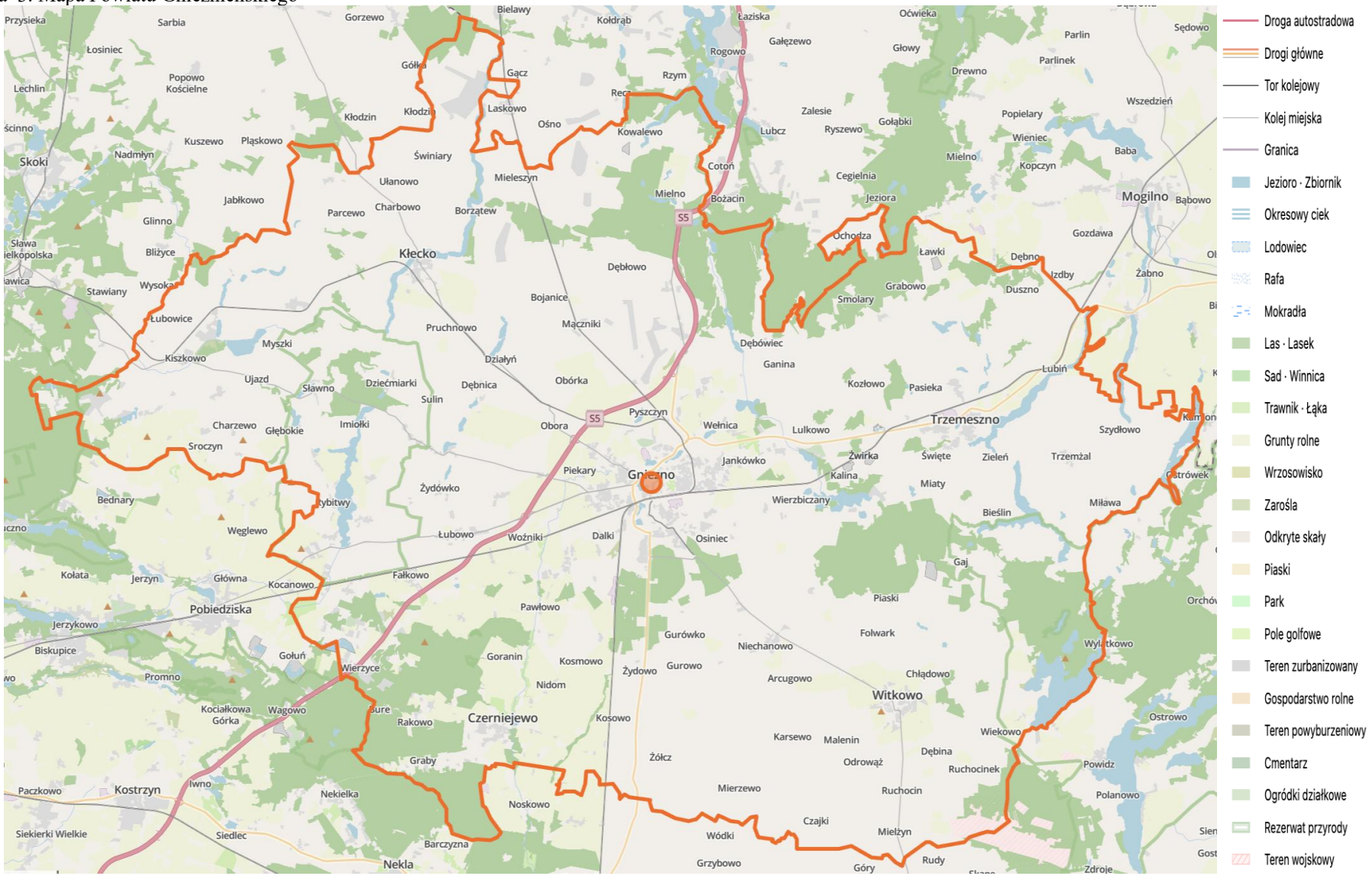
Dzięki swojemu położeniu powiat stanowi ważne ogniwo komunikacyjne pomiędzy centralną a północno-wschodnią częścią Wielkopolski oraz regionami sąsiednimi.

Powiat Gnieźnieński posiada istotne znaczenie historyczne i kulturowe — Gniezno uznawane jest za pierwszą stolicę Polski oraz ważny ośrodek dziedzictwa narodowego.

Z perspektywy gospodarczej i logistycznej:

- ✓ powiat dysponuje rozwiniętą siecią dróg oraz połączeń kolejowych,
- ✓ stanowi zaplecze dla aglomeracji poznańskiej,
- ✓ rozwijają się tu sektory: przemysłowy, rolniczy oraz usługowy,
- ✓ istotną rolę odgrywa turystyka kulturowa (Szlak Piastowski).

Mapa 3. Mapa Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: https://www.openstreetmap.org/

2.1.1 Przyroda powiatu

Powiat Gnieźnieński, podobnie jak znaczna część województwa wielkopolskiego, ma charakter niziny. Średnia wysokość terenu wynosi około 100–120 m n.p.m., a najwyższe wzniesienia, związane z formami polodowcowymi, osiągają około 140–150 m n.p.m. Rzeźba terenu została ukształtowana przede wszystkim w wyniku działalności lądolodu skandynawskiego, czego efektem są liczne moreny, sandry oraz rynny jeziorne.

Zdecydowana większość obszaru powiatu należy do Pojezierza Gnieźnieńskiego, będącego częścią Pojezierza Wielkopolskiego. Charakterystycznym elementem krajobrazu są tu liczne jeziora rynnowe oraz falista wysoczyzna morenowa. Tereny te cechują się znacznym zróżnicowaniem geomorfologicznym, co sprzyja różnorodności siedlisk przyrodniczych.

Pod względem geologicznym dominują utwory czwartorzędowe, głównie gliny zwałowe, piaski i żwiry polodowcowe. Występują tu również surowce mineralne, takie jak kruszywa naturalne (piaski i żwiry), wykorzystywane w budownictwie i drogownictwie. Lokalne znaczenie mają także złoża torfu oraz kredy jeziornej.

Przyroda Powiatu Gnieźnieńskiego stanowi istotny walor regionu. Lasy występują głównie w północnej i wschodniej części powiatu, a dominują w nich siedliska borów sosnowych, choć spotykane są również lasy mieszane i fragmenty lasów liściastych. Istotną rolę odgrywają także użytki rolne, które zajmują znaczną część powierzchni powiatu.

Na terenie powiatu znajdują się cenne obszary chronione, w tym fragmenty Powidzko-Bieniszewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz liczne pomniki przyrody. Szczególne znaczenie mają jeziora i ich otoczenie, które stanowią siedliska wielu gatunków ptaków wodnych i błotnych. Występują tu także obszary objęte ochroną w ramach sieci Natura 2000.

Jednym z najbardziej charakterystycznych elementów przyrody powiatu jest system jezior, w tym m.in. Jezioro Powidzkie (częściowo), Jezioro Niedzięgiel, Jezioro Lednickie oraz Jezioro Wierzbiczańskie. Jeziora te pełnią funkcje zarówno przyrodnicze, jak i rekreacyjne, stanowiąc ważne miejsca wypoczynku oraz ośrodki turystyki wodnej.

Powiat Gnieźnieński leży w dorzeczu rzeki Warty. Głównymi ciekami wodnymi są niewielkie rzeki i strumienie, m.in. Mała Wełna oraz Wełna, które odprowadzają wody do Warty. Sieć hydrograficzna jest dobrze rozwinięta i powiązana z licznymi jeziorami, co wpływa na stabilizację lokalnych warunków wodnych.

Istotną rolę pełnią także zbiorniki wodne oraz stawy, które wykorzystywane są zarówno w gospodarce rybackiej, jak i rekreacji. Zbiorniki te pełnią funkcje retencyjne, wpływają na mikroklimat oraz stanowią siedliska dla wielu gatunków roślin i zwierząt.

Podsumowując, przyroda Powiatu Gnieźnieńskiego charakteryzuje się typowym dla obszarów polodowcowych krajobrazem pojeziernym, z dominacją jezior, umiarkowaną lesistością oraz istotnym znaczeniem rolnictwa. Jednocześnie obecność obszarów chronionych oraz bogactwo siedlisk wodnych i leśnych sprawiają, że region ten posiada istotne walory przyrodnicze i rekreacyjne.

2.1.2 Bogactwa naturalne

Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego dominują utwory geologiczne pochodzące z okresu czwartorzędu, które są charakterystyczne dla obszarów ukształtowanych przez zlodowacenia plejstoceńskie. Powierzchnię terenu pokrywają przede wszystkim gliny zwałowe, piaski oraz żwiry

polodowcowe, a w obniżeniach i dolinach rzecznych występują osady holoceńskie, takie jak torfy, namuły oraz piaski rzeczne. Budowa geologiczna regionu sprzyja występowaniu surowców o znaczeniu lokalnym, wykorzystywanych głównie w budownictwie oraz gospodarce komunalnej.

Podstawowym bogactwem naturalnym powiatu są kruszywa naturalne – piaski i żwiry, które występują w licznych złożach związanych z działalnością lodowca oraz wód roztopowych. Surowce te znajdują szerokie zastosowanie w budownictwie, drogownictwie oraz przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Ich eksploatacja prowadzona jest w sposób rozproszony, w mniejszych kopalniach odkrywkowych, co wpisuje się w lokalny charakter gospodarki surowcowej.

Istotne znaczenie mają również złoża torfu oraz kredy jeziornej, występujące głównie w obrębie obniżeń terenowych i dawnych zbiorników wodnych. Torf wykorzystywany jest w ogrodnictwie oraz rolnictwie, natomiast kreda jeziorna może mieć zastosowanie jako naturalny nawóz wapniowy poprawiający właściwości gleb. Złoża te nie mają jednak tak dużego znaczenia przemysłowego jak surowce skalne, lecz pełnią istotną rolę w gospodarce lokalnej.

W niektórych częściach powiatu występują także iły oraz gliny, które mogą stanowić surowiec dla ceramiki budowlanej, w tym produkcji cegieł i dachówek. Ich wykorzystanie ma jednak ograniczony zasięg i znaczenie głównie lokalne, bez wykształcenia dużych ośrodków przemysłowych na skalę porównywalną z regionami o bogatszych zasobach surowcowych.

Powiat Gnieźnieński nie posiada znaczących złóż surowców energetycznych ani rud metali, co odróżnia go od bardziej uprzemysłowionych regionów Polski. Brak dużych złóż kopalin o strategicznym znaczeniu sprawia, że gospodarka powiatu opiera się w większym stopniu na rolnictwie, usługach oraz turystyce niż na przemyśle wydobywczym.

Istotnym, choć niewykorzystanym w pełni potencjałem mogą być zasoby wód podziemnych, w tym wód o podwyższonej mineralizacji. Wody te mogą mieć znaczenie dla zaopatrzenia ludności w wodę pitną oraz potencjalnie dla rozwoju funkcji rekreacyjnych i zdrowotnych, jednak ich wykorzystanie wymaga odpowiednich inwestycji oraz badań hydrogeologicznych.
Podsumowując, bogactwa naturalne Powiatu Gnieźnieńskiego mają przede wszystkim charakter surowców pospolitych, takich jak piaski, żwiry, torfy i gliny. Ich znaczenie jest istotne dla lokalnej gospodarki, zwłaszcza w kontekście budownictwa i rolnictwa, jednak nie stanowią one podstawy dla rozwoju dużego przemysłu wydobywczego. Potencjał regionu w tym zakresie ma charakter uzupełniający wobec innych funkcji gospodarczych powiatu.

2.1.3 Zabytki

Historia Powiatu Gnieźnieńskiego należy do najstarszych i najważniejszych w skali całego kraju. Obszar ten stanowi kolebkę państwowości polskiej, a początki osadnictwa sięgają czasów prehistorycznych. Szczególne znaczenie region zyskał w X wieku, kiedy to Zjazd Gnieźnieński umocnił rangę Gniezna jako ważnego ośrodka władzy i religii w państwie Piastów. W kolejnych wiekach powiat rozwijał się jako ważne centrum administracyjne, religijne i gospodarcze, zachowując swoje znaczenie również w okresie rozbiorów i industrializacji XIX wieku.

Dziedzictwo kulturowe Powiatu Gnieźnieńskiego obejmuje liczne zabytki sakralne, które stanowią jedne z najcenniejszych obiektów w Polsce. Najważniejszym z nich jest Katedra Gnieźnieńska – bazylika prymasowska, będąca miejscem koronacji pierwszych królów Polski

oraz przechowywania relikwii św. Wojciecha. Obiekt ten stanowi wybitny przykład architektury gotyckiej z elementami wcześniejszych stylów romańskich i ma ogromne znaczenie historyczne oraz symboliczne dla państwa polskiego.

Ważnym elementem dziedzictwa sakralnego są również liczne kościoły parafialne i klasztory rozmieszczone na terenie powiatu. Na szczególną uwagę zasługuje kompleks na Ostrów Lednicki, gdzie znajdują się relikty wczesnopiastowskiego grodu oraz jedne z najstarszych w Polsce pozostałości architektury chrześcijańskiej. Miejsce to jest ściśle związane z początkami chrystianizacji Polski i stanowi unikatowe stanowisko archeologiczne o randze europejskiej.

Obok obiektów religijnych powiat dysponuje bogatym zasobem zabytków rezydencjonalnych. Na terenie regionu znajdują się liczne pałace i dwory, które stanowią świadectwo dawnej struktury społeczno-gospodarczej. Przykładem jest Pałac w Czerniejewie – klasycystyczna rezydencja magnacka otoczona rozległym parkiem krajobrazowym. Podobne obiekty zlokalizowane są w wielu miejscowościach powiatu, często pełniąc dziś funkcje hotelowe, edukacyjne lub administracyjne.

Istotnym elementem dziedzictwa kulturowego są także zabytki związane z historią państwowości i osadnictwa. Szczególne znaczenie ma Muzeum Pierwszych Piastów na Lednicy, które prezentuje dziedzictwo wczesnopiastowskie oraz wyniki badań archeologicznych prowadzonych na obszarze Lednicy. Instytucja ta pełni ważną funkcję edukacyjną i naukową, przyczyniając się do popularyzacji wiedzy o początkach państwa polskiego.

W Powiecie Gnieźnieńskim zachowały się również zabytki infrastruktury technicznej oraz układy urbanistyczne o znaczeniu historycznym. Układ przestrzenny Gniezna, z rynkiem i zabytkową zabudową miejską, odzwierciedla średniowieczne procesy lokacyjne oraz późniejsze przekształcenia urbanistyczne. W regionie znajdują się także pozostałości dawnych trakcji komunikacyjnych oraz obiektów związanych z rozwojem kolei i przemysłu w XIX i XX wieku. Dziedzictwo historyczne Powiatu Gnieźnieńskiego ma duże znaczenie dla rozwoju turystyki kulturowej i edukacyjnej. Region stanowi kluczowy punkt na mapie Szlaku Piastowskiego, przyciągając turystów zainteresowanych historią Polski, archeologią oraz architekturą sakralną i rezydencjonalną. Wyzwania związane z ochroną zabytków obejmują konieczność ich konserwacji, rewitalizacji oraz dostosowania do współczesnych funkcji, przy jednoczesnym zachowaniu ich autentyczności.

Podsumowując, Powiat Gnieźnieński dysponuje wyjątkowo bogatym dziedzictwem kulturowym o znaczeniu krajowym i europejskim. Zabytki regionu nie tylko dokumentują historię państwowości polskiej, lecz także stanowią istotny potencjał dla rozwoju gospodarczego, zwłaszcza w obszarze turystyki i edukacji.

2.2. Demografia

Pod względem liczby ludności Powiat Gnieźnieński należy do większych jednostek samorządu terytorialnego drugiego szczebla w województwie wielkopolskim. Liczba mieszkańców jest wyraźnie wyższa od średniej krajowej dla powiatów (ok. 80 tys.), co świadczy o jego istotnym potencjale demograficznym i gospodarczym w skali regionu. Powiat Gnieźnieński na

31.12.2024 roku zamieszkiwało 140 979[1] mieszkańców z czego nieznaczną większość stanowią kobiety. Gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie około 120 osób na 1 km², co jest wartością wyższą niż w wielu powiatach o charakterze typowo rolniczym.

Struktura osadnicza Powiatu Gnieźnieńskiego ma charakter mieszany – miejsko-wiejski. Istotną rolę odgrywa Gniezno jako główny ośrodek miejski, koncentrujący znaczną część ludności oraz funkcji administracyjnych, edukacyjnych i gospodarczych. Udział ludności miejskiej wynosi około 55–60%, co oznacza wyraźnie wysoki poziom urbanizacji. Pozostała część mieszkańców zamieszkuje tereny wiejskie oraz mniejsze miasta, takie jak Trzemeszno, Witkowo czy Czerniejewo, co wskazuje na zrównoważony układ przestrzenny osadnictwa.

Analiza zmian demograficznych wskazuje, że Powiat Gnieźnieński – podobnie jak większość jednostek w Polsce – doświadcza umiarkowanych procesów depopulacyjnych, choć ich skala jest mniejsza niż w regionach peryferyjnych. Dane z Głównego Urzędu Statystycznego oraz Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2021 wskazują na stopniową stabilizację liczby ludności z niewielką tendencją spadkową, wynikającą głównie z ujemnego przyrostu naturalnego oraz migracji. Jednocześnie bliskość dużego ośrodka metropolitalnego, jakim jest PP, wpływa na procesy suburbanizacyjne – część mieszkańców osiedla się w gminach powiatu, traktując je jako zaplecze mieszkaniowe dla aglomeracji.

Struktura płci pozostaje zbliżona do tendencji ogólnopolskich – kobiety stanowią nieco ponad 50% populacji, a współczynnik feminizacji wynosi około 105 kobiet na 100 mężczyzn. Jest to poziom typowy dla społeczeństw europejskich i wynika m.in. z dłuższej średniej długości życia kobiet.

Jednym z najważniejszych wyzwań demograficznych powiatu jest proces starzenia się społeczeństwa. Wzrasta udział osób w wieku poprodukcyjnym, natomiast maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Zjawisko to jest konsekwencją niskiego poziomu dzietności, wydłużania się życia oraz migracji młodszych grup ludności – szczególnie do większych miast lub za granicę. Skutki tych procesów obejmują rosnące zapotrzebowanie na usługi zdrowotne i opiekuńcze, zmiany w strukturze rynku pracy oraz konieczność dostosowania infrastruktury społecznej do potrzeb seniorów.

W dłuższej perspektywie istotne znaczenie dla rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego będzie miało przeciwdziałanie negatywnym trendom demograficznym. Kluczowe działania obejmują wspieranie polityki prorodzinnej, rozwój infrastruktury edukacyjnej i opiekuńczej, a także wzmacnianie atrakcyjności inwestycyjnej i mieszkaniowej regionu. Szczególną rolę może odegrać wykorzystanie bliskości Poznania poprzez rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych oraz poprawę dostępności transportowej.

Podsumowując, Powiat Gnieźnieński dysponuje relatywnie dużym potencjałem demograficznym oraz korzystniejszą strukturą osadniczą niż wiele powiatów o charakterze rolniczym. Jednocześnie stoi przed typowymi dla współczesnej Polski wyzwaniami demograficznymi, związanymi ze starzeniem się społeczeństwa i zmianami migracyjnymi, które wymagają aktywnej i długofalowej polityki rozwojowej.

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 1995 – 2024

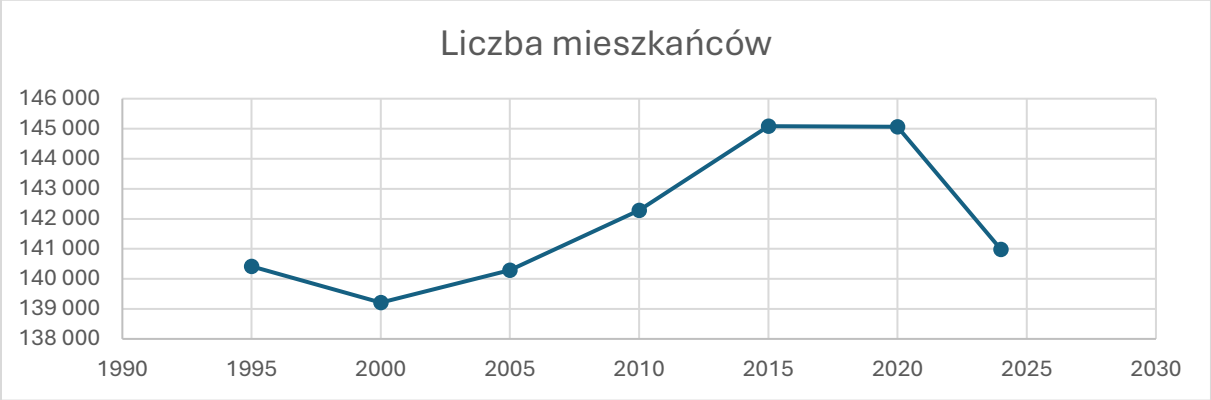
Rok	Liczba mieszkańców

[1] Źródło: Główny Urząd Statystyczny

1995	**140 413**
2000	**139 210**
2005	**140 286**
2010	**142 285**
2015	**145 085**
2020	**145 068**
2024	**140 979**

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Wykres 1. Wykres liczby ludności w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 1995 - 2024



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Liczba mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 1995–2024 charakteryzuje się ogólną stabilnością, jednak przy wyraźnie zróżnicowanej dynamice w poszczególnych podokresach. W 1995 roku liczba ludności wynosiła 140 413 osób, po czym do 2000 roku nastąpił niewielki spadek do poziomu 139 210 osób. Kolejne lata przyniosły odwrócenie tego trendu i systematyczny wzrost liczby mieszkańców, który trwał do 2015 roku, kiedy to osiągnięto maksimum na poziomie 145 085 osób. Oznacza to wzrost o blisko 5,9 tys. osób w ciągu piętnastu lat, co może być związane m.in. z procesami suburbanizacji oraz relatywnie korzystną sytuacją osiedleńczą w regionie.

W latach 2015–2020 obserwujemy fazę stabilizacji demograficznej, w której liczba mieszkańców utrzymywała się praktycznie na niezmienionym poziomie (145 085–145 068 osób). Jest to okres równowagi pomiędzy napływem i odpływem ludności oraz stopniowego wygaszania wcześniejszych czynników wzrostu. Natomiast po 2020 roku nastąpiło wyraźne odwrócenie trendu – w 2024 roku liczba mieszkańców spadła do 140 979 osób, co oznacza ubytek ponad 4 tys. osób w ciągu czterech lat.

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że Powiat Gnieźnieński przeszedł od fazy spadku w latach 90., przez okres wzrostu w latach 2000–2015, następnie stabilizacji, aż do obecnej fazy wyraźnego regresu demograficznego. Szczególnie niepokojący jest ostatni okres, który może wskazywać na utrwalanie się procesów depopulacyjnych związanych zarówno z niekorzystnymi tendencjami naturalnymi (starzenie się ludności, niski przyrost naturalny), jak i migracyjnymi. W konsekwencji powiat wchodzi w etap, w którym utrzymanie dotychczasowego potencjału demograficznego może stanowić istotne wyzwanie dla polityki regionalnej i lokalnej.

Z punktu widzenia procesów demograficznych kluczowe znaczenie mają trzy czynniki. Po pierwsze, utrzymujący się ujemny przyrost naturalny, wynikający z niskiej dzietności, który nie kompensuje liczby zgonów w starzejącej się populacji. Po drugie, migracje netto o charakterze odpływowym, szczególnie wśród osób młodych i w wieku produkcyjnym, które opuszczają powiat w kierunku większych ośrodków miejskich, przede wszystkim Poznań, a także innych metropolii krajowych i zagranicy. Po trzecie, stopniowe starzenie się struktury wiekowej ludności, które zwiększa udział grupy poprodukcyjnej i jednocześnie ogranicza potencjał reprodukcyjny populacji.

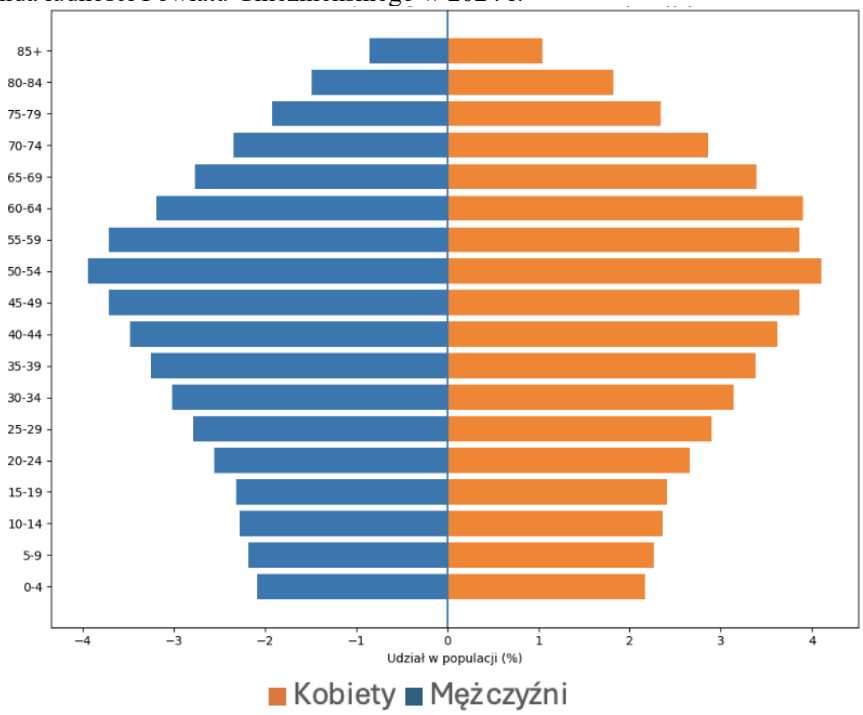
Warto podkreślić, że spadek liczby ludności nie ma charakteru jednolitego przestrzennie. W praktyce można zaobserwować zjawisko koncentracji ludności w strefach podmiejskich Gniezna oraz w gminach o korzystnym położeniu komunikacyjnym, przy jednoczesnym osłabieniu demograficznym obszarów bardziej peryferyjnych i typowo rolniczych. Oznacza to, że powiat doświadcza jednocześnie procesów depopulacji i suburbanizacji, które częściowo się równoważą, ale nie zatrzymują ogólnego trendu spadkowego.

Z perspektywy funkcjonalnej istotne jest również to, że mimo niewielkiego ubytku liczby ludności, zmienia się jej struktura. Rosnące obciążenie demograficzne (relacja osób w wieku nieprodukcyjnym do produkcyjnych) prowadzi do zwiększonej presji na system usług publicznych, w szczególności ochronę zdrowia, opiekę długoterminową oraz system edukacji, który w dłuższym okresie może doświadczać spadku liczby uczniów.

Jednocześnie Powiat Gnieźnieński pozostaje obszarem relatywnie stabilnym na tle wielu powiatów w Polsce, gdzie procesy depopulacyjne mają znacznie bardziej dynamiczny przebieg. Bliskość dużego ośrodka miejskiego, jakim jest Poznań, pełni funkcję zarówno czynnika odpływowego (migracje młodych mieszkańców), jak i potencjalnego stabilizatora (suburbanizacja i napływ mieszkańców do gmin podmiejskich).

Podsumowując, analiza wskazuje na umiarkowaną, ale trwałą depopulację Powiatu Gnieźnieńskiego, której główne źródła mają charakter strukturalny, a nie koniunkturalny. Oznacza to, że bez aktywnej polityki demograficznej i rozwojowej – obejmującej zarówno poprawę warunków życia, jak i zwiększenie atrakcyjności osadniczej – tendencja spadkowa może być kontynuowana w kolejnych latach, choć prawdopodobnie w tempie stopniowym, a nie gwałtownym.

Rysunek 1. Piramida ludności Powiatu Gnieźnieńskiego w 2024 r.



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Struktura ludności Powiatu Gnieźnieńskiego w 2024 roku, przedstawiona w formie piramidy wieku, wskazuje na wyraźne zaawansowanie procesu starzenia się społeczeństwa oraz stopniowe zmiany charakterystyczne dla fazy demograficznej typowej dla większości regionów Polski centralnej i zachodniej.

Piramida ma kształt zbliżony do formy beczkowatej, co oznacza, że nie występuje w niej dominacja młodych roczników, lecz relatywnie silne i szerokie grupy osób w wieku średnim oraz stopniowe zawężanie się podstawy demograficznej. Najliczniejsze roczniki obejmują osoby w wieku produkcyjnym, szczególnie w przedziale 40–59 lat. Jest to efekt kumulacji wyżów demograficznych z drugiej połowy XX wieku, które obecnie stanowią trzon lokalnej struktury społecznej i rynku pracy.

W dolnej części piramidy widoczna jest relatywnie niewielka liczba dzieci i młodzieży. Oznacza to utrzymujący się niski poziom dzietności oraz ograniczoną liczbę urodzeń w ostatnich latach. Jednocześnie można zauważyć, że młodsze roczniki są mniej liczne niż grupy je poprzedzające, co wskazuje na brak prostego „odtwarzania pokoleń" w skali lokalnej. Zjawisko to jest dodatkowo wzmacniane przez odpływ migracyjny młodych ludzi, którzy w poszukiwaniu edukacji i pracy kierują się do większych ośrodków miejskich, przede wszystkim do Poznania.

Górna część piramidy, obejmująca osoby w wieku poprodukcyjnym, charakteryzuje się wyraźnym wzrostem udziału, szczególnie wśród kobiet. Jest to konsekwencja zarówno wydłużającej się długości życia, jak i naturalnych różnic biologicznych w przeżywalności między płciami. W rezultacie obserwuje się typowe zjawisko feminizacji starości, które staje się coraz bardziej widoczne w strukturze lokalnej populacji.

Opisany układ demograficzny wskazuje na stopniowe obciążenie systemu społeczno-gospodarczego powiatu. Z jednej strony oznacza to rosnące zapotrzebowanie na usługi zdro-

wotne, opiekuńcze i socjalne, z drugiej zaś – potencjalne trudności w zapewnieniu odpowiedniej liczby pracowników na lokalnym rynku pracy. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do spowolnienia dynamiki rozwoju gospodarczego, jeśli nie zostaną wdrożone działania stabilizujące sytuację demograficzną.

Jednocześnie struktura ta wskazuje na konieczność prowadzenia aktywnej polityki demograficznej i przestrzennej, ukierunkowanej na zatrzymanie młodych mieszkańców oraz zwiększenie atrakcyjności osadniczej powiatu. Kluczowe znaczenie mają tu inwestycje w mieszkalnictwo, rynek pracy oraz dostępność usług publicznych, które mogą ograniczyć odpływ migracyjny i poprawić długoterminową równowagę demograficzną.

Podsumowując, piramida ludności Powiatu Gnieźnieńskiego z 2024 roku odzwierciedla typową dla współczesnej Polski strukturę starzejącego się społeczeństwa, w której dominują roczniki średnie, a baza demograficzna stopniowo się zawęża, co stanowi jedno z kluczowych wyzwań rozwojowych regionu w perspektywie kolejnych dekad.

2.2.1. Prognoza liczby ludności

Społeczeństwo Powiatu Gnieźnieńskiego, podobnie jak większość jednostek terytorialnych w Polsce, podlega postępującemu procesowi starzenia się ludności, co znajduje odzwierciedlenie w prognozach demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego obejmujących horyzont do 2040 roku. Prognozy te wskazują na stopniowy spadek liczby mieszkańców powiatu oraz istotne zmiany w strukturze wiekowej, polegające na wzroście udziału osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym zmniejszaniu się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym.

Zgodnie z przewidywaniami demograficznymi, w Powiecie Gnieźnieńskim będzie następował systematyczny ubytek ludności w wieku produkcyjnym, co może w dłuższej perspektywie wpływać negatywnie na lokalny rynek pracy oraz potencjał rozwojowy gospodarki. Jednocześnie wzrastać będzie liczba seniorów – kobiet w wieku 60+ oraz mężczyzn w wieku 65+, co wpisuje się w ogólnokrajowy trend starzenia się społeczeństwa, wynikający z niskiej dzietności, wydłużającej się długości życia oraz utrzymujących się migracji młodych osób do większych ośrodków miejskich, w szczególności do Poznania oraz innych metropolii.

Prognozy demograficzne dla Powiatu Gnieźnieńskiego (obejmujące perspektywę 2040) wskazują na dalsze pogłębianie się tych tendencji, przy czym szczególnie widoczny będzie spadek liczby osób w wieku produkcyjnym mobilnym. Może to prowadzić do narastających wyzwań związanych z dostępnością siły roboczej, koniecznością automatyzacji procesów oraz zwiększonym znaczeniem polityki zatrudnieniowej i migracyjnej na poziomie lokalnym. Równocześnie wzrost liczby osób starszych będzie generował rosnące zapotrzebowanie na usługi zdrowotne, opiekuńcze i społeczne oraz wymusi dostosowanie infrastruktury publicznej do potrzeb starzejącej się populacji.

Należy jednak podkreślić, że rzeczywisty przebieg procesów demograficznych może odbiegać od prognoz, które mają charakter scenariuszowy i zależą od wielu zmiennych, takich jak skala migracji, poziom dzietności czy sytuacja społeczno-gospodarcza regionu. W ostatnich latach w Powiecie Gnieźnieńskim obserwuje się zjawiska mogące częściowo stabilizować spadek liczby ludności, w tym migracje osiedleńcze na tereny podmiejskie oraz rozwój procesów suburbanizacyjnych, szczególnie w strefie oddziaływania Poznania.

Kluczowym czynnikiem kształtującym faktyczną sytuację demograficzną pozostaje relacja między przyrostem naturalnym a saldem migracji. Podobnie jak w wielu regionach Polski, w Powiecie Gnieźnieńskim obserwowany jest ujemny przyrost naturalny, wynikający z przewagi liczby zgonów nad liczbą urodzeń. Jednocześnie saldo migracji może w wybranych latach łagodzić tempo depopulacji, zwłaszcza dzięki napływowi mieszkańców poszukujących korzystniejszych warunków mieszkaniowych w stosunku do dużych miast.

W konsekwencji można oczekiwać dalszych zmian w strukturze przestrzennej zaludnienia, w tym względnego wzmocnienia znaczenia obszarów podmiejskich i wiejskich w otoczeniu Gniezna, przy jednoczesnym spadku znaczenia samego miasta jako ośrodka utrzymującego stabilną bazę demograficzną. Tendencje te będą wpływać na planowanie przestrzenne, rozwój infrastruktury technicznej oraz organizację usług publicznych w skali całego powiatu. W dłuższej perspektywie kluczowym wyzwaniem dla Powiatu Gnieźnieńskiego pozostanie dostosowanie polityki społeczno-gospodarczej do zmieniającej się struktury demograficznej.

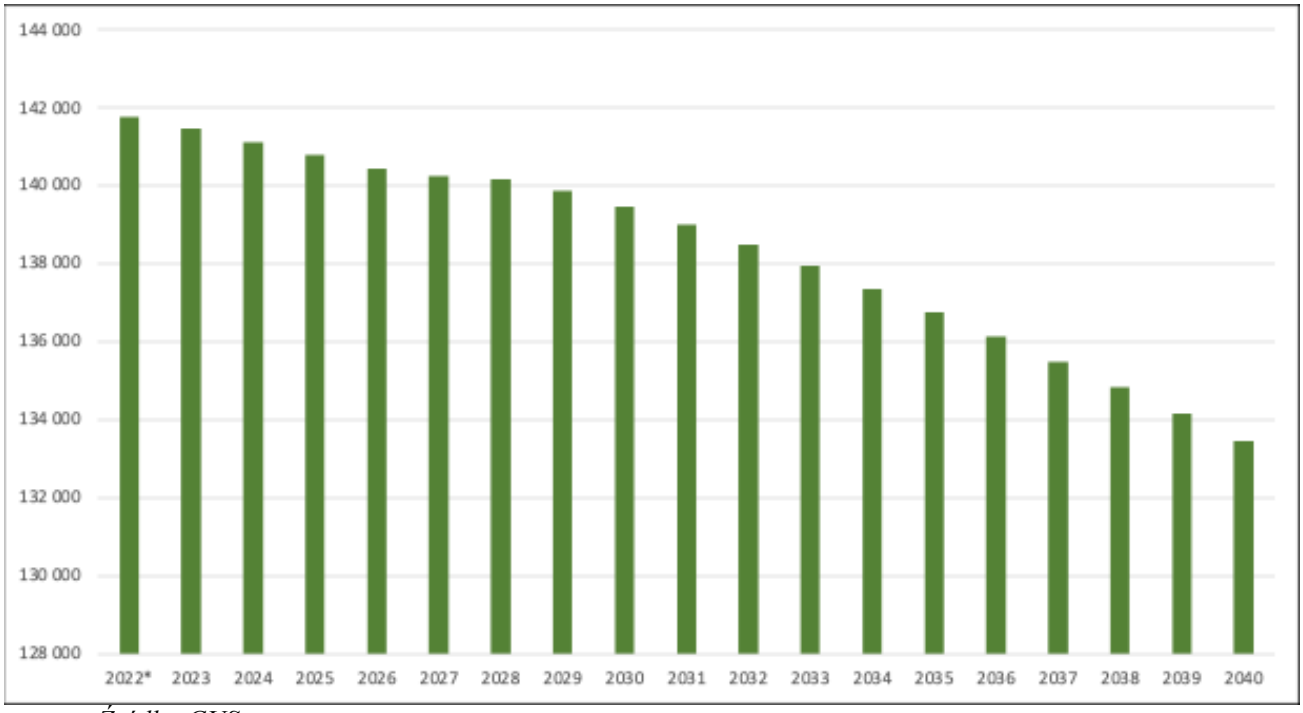
Oznacza to konieczność podejmowania działań ukierunkowanych na wzmacnianie atrakcyjności osiedleńczej, rozwój rynku pracy, wspieranie aktywności zawodowej mieszkańców oraz rozwój usług skierowanych do osób starszych. Tylko zintegrowane podejście obejmujące edukację, politykę mieszkaniową, transport oraz usługi publiczne może ograniczać negatywne skutki starzenia się społeczeństwa i wspierać zrównoważony rozwój Powiatu Gnieźnieńskiego.

Tabela 2. Prognozy demograficzne z podziałem na gminy dla Powiatu Gnieźnieńskiego – lata 2030 – 2040

	2022*	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Gniezno (M)																			
Ogółem	64 220	63 740	63 223	62 731	62 224	61 843	61 509	61 066	60 544	59 978	59 393	58 795	58 169	57 552	56 962	56 377	55 782	55 199	54 613
Gniezno (W)																			
Ogółem	14 225	14 447	14 672	14 886	15 075	15 289	15 492	15 694	15 891	16 074	16 242	16 401	16 551	16 708	16 845	16 976	17 112	17 237	17 370
Czerniejewo (M-W)																			
Ogółem	7 228	7 229	7 232	7 226	7 225	7 242	7 251	7 252	7 253	7 239	7 231	7 221	7 211	7 196	7 172	7 157	7 126	7 093	7 050
Kiszkowo (W)																			
Ogółem	5 188	5 168	5 148	5 129	5 107	5 091	5 078	5 039	4 996	4 956	4 923	4 884	4 858	4 823	4 778	4 738	4 703	4 653	4 605
Kłecko (M-W)																			
Ogółem	7 147	7 071	6 992	6 918	6 839	6 780	6 733	6 652	6 572	6 488	6 402	6 307	6 211	6 113	6 022	5 932	5 839	5 752	5 668
Łubowo (W)																			
Ogółem	7 171	7 225	7 288	7 331	7 379	7 429	7 466	7 512	7 546	7 587	7 625	7 654	7 677	7 717	7 753	7 793	7 821	7 849	7 871
Mieleszyn (W)																			
Ogółem	3 699	3 662	3 621	3 582	3 546	3 516	3 478	3 450	3 411	3 373	3 331	3 300	3 269	3 239	3 200	3 160	3 129	3 091	3 060
Niechanowo (W)																			
Ogółem	5 984	6 007	6 023	6 050	6 080	6 102	6 146	6 181	6 211	6 245	6 278	6 297	6 327	6 356	6 369	6 390	6 407	6 424	6 441
Trzemeszno (M-W)																			
Ogółem	13 816	13 809	13 807	13 789	13 786	13 780	13 775	13 765	13 755	13 748	13 729	13 733	13 730	13 714	13 689	13 655	13 624	13 585	13 542
Witkowo (M-W)																			
Ogółem	13 070	13 087	13 110	13 133	13 159	13 181	13 220	13 247	13 275	13 310	13 339	13 348	13 352	13 342	13 337	13 316	13 291	13 265	13 229
RAZEM																			
Ogółem	141 748	141 445	141 116	140 775	140 420	140 253	140 148	139 858	139 454	138 998	138 493	137 940	137 355	136 760	136 127	135 494	134 834	134 148	133 449

Źródło: GUS

Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: GUS

2.3. Gospodarka

2.3.1 Przemysł i usługi

Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego w 2024 roku w rejestrze REGON zarejestrowanych było 17 857 podmiotów gospodarki narodowej, co potwierdza znaczną aktywność gospodarczą regionu i dominację sektora prywatnego opartego na mikroprzedsiębiorczości. W strukturze tej aż 13 636 podmiotów stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, co wskazuje na bardzo duże znaczenie drobnej przedsiębiorczości rodzinnej i lokalnej.

W strukturze wielkości dominują mikroprzedsiębiorstwa – 17 295 podmiotów (0–9 pracowników), co oznacza, że gospodarka powiatu ma wyraźnie rozproszony i małoskalowy charakter. Udział przedsiębiorstw średnich i dużych jest relatywnie niewielki, co ogranicza skalę koncentracji zatrudnienia w pojedynczych zakładach przemysłowych.

Pod względem struktury działalności gospodarczej w REGON, 4 785 podmiotów (26,8%) działa w przemyśle i budownictwie, natomiast 71,4% (12 743 podmiotów) stanowi tzw. pozostała działalność, obejmująca głównie usługi, handel, transport i działalność profesjonalną. Rolnictwo ma marginalne znaczenie w strukturze podmiotów – 329 jednostek (1,8%).

Struktura zatrudnienia mieszkańców powiatu ma charakter usługowo-przemysłowy z istotnym udziałem sektora rolniczego. W ujęciu aktywności zawodowej 34,3% pracujących związanych jest z przemysłem i budownictwem, natomiast 22,9% z sektorem usługowym, obejmującym handel, transport, gastronomię oraz usługi techniczne i naprawcze. Istotne znaczenie, w porównaniu do wielu innych powiatów wielkopolskich, nadal zachowuje także rolnictwo i obszary wiejskie.

Rynek pracy w Powiecie Gnieźnieńskim pozostaje relatywnie stabilny. Według danych GUS na koniec 2024 roku stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła około 4,3–4,5%, co plasuje powiat na poziomie zbliżonym do średniej krajowej i poniżej wielu jednostek o podobnej strukturze gospodarczej.

Jednocześnie istotnym zjawiskiem jest wysoka mobilność zawodowa mieszkańców, związana z położeniem powiatu w strefie oddziaływania Poznania. Część siły roboczej dojeżdża do pracy poza powiat, co ogranicza lokalną podaż pracy w niektórych branżach, szczególnie w przemyśle i budownictwie.

Struktura gospodarki powiatu wskazuje na silne powiązanie sektora usługowego z handlem i transportem (w tym logistyką), co wynika zarówno z położenia geograficznego, jak i funkcji komunikacyjnej Gniezna jako węzła drogowo-kolejowego. Jednocześnie przemysł ma charakter rozproszony i obejmuje głównie małe i średnie zakłady produkcyjne, w tym branżę spożywczą, meblarską, metalową oraz budowlaną.

W dłuższej perspektywie kluczowym wyzwaniem dla Powiatu Gnieźnieńskiego pozostaje utrzymanie konkurencyjności rynku pracy w warunkach odpływu pracowników do dużych ośrodków miejskich oraz starzenia się populacji. Oznacza to konieczność dalszego rozwoju lokalnej przedsiębiorczości, wzmacniania sektora usług o wyższej wartości dodanej oraz dostosowania kształcenia zawodowego do potrzeb lokalnego przemysłu i logistyki.

2.3.2 Rolnictwo

Ze względu na strukturę przestrzenną oraz historyczny charakter obszaru Powiatu Gnieźnieńskiego, istotne znaczenie w lokalnej gospodarce odgrywa rolnictwo, mimo postępującej urbanizacji i rozwoju funkcji usługowych. Użytki rolne zajmują około 60% powierzchni powiatu, co odpowiada obszarowi rzędu około 85–90 tys. ha, przy czym dominują grunty orne, stanowiące podstawę produkcji roślinnej. Uzupełnieniem struktury są łąki i pastwiska, wykorzystywane głównie w produkcji zwierzęcej, a także sady i niewielkie powierzchnie użytków ekologicznych, pełniące funkcje środowiskowe i krajobrazowe.

Według Powszechnego Spisu Rolnego z 2020 roku w Powiecie Gnieźnieńskim funkcjonowało około 4,2 tys. gospodarstw rolnych. Struktura agrarna charakteryzuje się umiarkowanym rozdrobnieniem – dominują gospodarstwa o powierzchni do 10 ha, które stanowią ponad połowę wszystkich jednostek produkcyjnych. Jednocześnie istotny jest udział gospodarstw średnich i większych (powyżej 15 ha), które odpowiadają za znaczącą część produkcji towarowej w regionie. Oznacza to wyraźnie dualny charakter rolnictwa – z jednej strony gospodarstwa drobne i rodzinne, z drugiej jednostki wyspecjalizowane i rynkowe.

Przeciętna powierzchnia gospodarstwa rolnego w Powiecie Gnieźnieńskim wynosi około 12–13 ha użytków rolnych, co wskazuje na strukturę typową dla centralnej Wielkopolski – bardziej rozdrobnioną niż w zachodniej części regionu, ale jednocześnie bardziej uporządkowaną niż w wielu powiatach Polski centralnej i wschodniej.

Struktura glebowa powiatu jest relatywnie zróżnicowana, przy czym dominują gleby średniej jakości. Udział gleb bardzo dobrych (klasy I–II) jest ograniczony i szacowany na poziomie kilku procent. Największą część stanowią gleby klasy III i IV, które łącznie obejmują około 60–70% użytków rolnych, natomiast gleby słabsze (V–VI) występują lokalnie, głównie na obszarach piaszczystych i w części północnej oraz wschodniej powiatu. Taka struktura

sprzyja zarówno produkcji roślinnej, jak i mieszanym kierunkom produkcji, ale ogranicza możliwość intensyfikacji rolnictwa na najwyższym poziomie wydajności.

Produkcja roślinna w Powiecie Gnieźnieńskim opiera się przede wszystkim na uprawie zbóż oraz roślin przemysłowych. Według danych PSR 2020 powierzchnia zasiewów wynosiła około 70–75 tys. ha, z czego dominowały zboża podstawowe (pszenica, żyto, jęczmień, pszenżyto), zajmujące ponad 60% powierzchni zasiewów. Istotne znaczenie ma również uprawa rzepaku i rzepiku, a także kukurydzy na ziarno i kiszonkę, co wskazuje na rosnące znaczenie produkcji paszowej i intensyfikację chowu zwierząt.

W zakresie produkcji zwierzęcej rolnictwo Powiatu Gnieźnieńskiego charakteryzuje się umiarkowaną intensywnością. Pogłowie bydła wynosiło około 45–50 tys. sztuk, w tym kilka tysięcy krów mlecznych, co wskazuje na utrzymującą się, choć stopniowo malejącą, rolę produkcji mlecznej. Pogłowie trzody chlewnej szacowane było na poziomie około 120–140 tys. sztuk, przy wyraźnym zróżnicowaniu przestrzennym i koncentracji w gospodarstwach towarowych. Istotnym segmentem pozostaje również produkcja drobiarska, której skala dynamicznie wzrasta i obejmuje duże fermy produkcyjne, szczególnie w północnej części powiatu.

Mimo stosunkowo dużej liczby gospodarstw, rolnictwo w Powiecie Gnieźnieńskim nie stanowi dominującego źródła dochodów dla większości gospodarstw domowych. Z danych PSR 2020 wynika, że jedynie około 1,0–1,5 tys. gospodarstw osiągało poziom produkcji towarowej umożliwiający sprzedaż na większą skalę, natomiast znaczna część gospodarstw prowadzi działalność o charakterze półkonsumpcyjnym lub uzupełniającym dochody z pracy poza rolnictwem. Oznacza to postępujący proces dezagraryzacji funkcji ekonomicznej wsi przy jednoczesnym utrzymaniu jej funkcji przestrzennej i społecznej.

Ważnym zjawiskiem w Powiecie Gnieźnieńskim jest również postępująca koncentracja ziemi rolnej oraz profesjonalizacja największych gospodarstw, które stopniowo zwiększają udział w produkcji rynkowej. Proces ten prowadzi do polaryzacji struktury agrarnej – z jednej strony gospodarstwa drobne, często nierynkowe, z drugiej wyspecjalizowane gospodarstwa towarowe zorientowane na produkcję zbóż, mleka i trzody chlewnej.

W dłuższej perspektywie kluczowym wyzwaniem dla rolnictwa Powiatu Gnieźnieńskiego pozostaje zwiększenie efektywności produkcji oraz adaptacja do zmian klimatycznych i rynkowych. Obejmuje to konieczność modernizacji gospodarstw, poprawy struktury agrarnej, rozwoju rolnictwa precyzyjnego oraz zwiększania udziału przetwórstwa lokalnego, które może podnosić wartość dodaną produkcji rolnej. Istotne znaczenie będzie miało również dalsze powiązanie rolnictwa z rynkiem regionalnym aglomeracji poznańskiej, co może sprzyjać stabilizacji dochodów gospodarstw i rozwojowi krótkich łańcuchów dostaw żywności.

2.4. Sfera społeczna

Powiat Gnieźnieński, stanowiący obszar o zróżnicowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, łączy funkcje historyczno-kulturowe, administracyjne, usługowe, rolnicze oraz mieszkaniowe. Szczególną rolę odgrywa miasto Gniezno jako ośrodek subregionalny, koncentrujący usługi publiczne, edukacyjne i zdrowotne dla mieszkańców całego powiatu. Jednocześnie część gmin wiejskich i miejsko-wiejskich pozostaje silnie uzależniona od codziennych powiązań transportowych z Gnieznem, Poznaniem oraz innymi ośrodkami regionu.

Sfera społeczna Powiatu Gnieźnieńskiego kształtowana jest przez nakładające się procesy demograficzne, migracyjne, gospodarcze i przestrzenne. Zjawiska te wpływają bezpośrednio na potrzeby mobilności mieszkańców, strukturę popytu na transport publiczny oraz dostępność usług publicznych. Kluczowe znaczenie mają przede wszystkim: starzenie się społeczeństwa, migracje osób młodych, suburbanizacja, zmiany rynku pracy oraz rosnące znaczenie kompetencji cyfrowych i dostępności usług społecznych. Poniżej przedstawiona jest głębsza charakterystyka tych czynników.

- Demografia – starzenie się społeczeństwa i zmiany liczby ludności

  Najważniejszym procesem determinującym sytuację społeczną Powiatu Gnieźnieńskiego jest postępująca zmiana struktury wieku mieszkańców. Udział osób w wieku poprodukcyjnym przekracza 22%, natomiast udział osób w wieku przedprodukcyjnym utrzymuje się na poziomie około 17%. Współczynnik obciążenia demograficznego osiąga poziom około 70–75 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym.

  W powiecie obserwowane są procesy charakterystyczne dla większości średnich ośrodków miejskich i obszarów podmiejskich w Polsce:

  - ✓ systematyczne starzenie się populacji,
  - ✓ utrzymujący się ujemny przyrost naturalny,
  - ✓ odpływ części młodych mieszkańców do większych ośrodków akademickich i rynku pracy,
  - ✓ suburbanizacja związana z oddziaływaniem aglomeracji poznańskiej,
  - ✓ wzrost liczby gospodarstw jedno- i dwuosobowych.

  Rosnący udział mieszkańców w wieku 65+ generuje zwiększone zapotrzebowanie na usługi zdrowotne, rehabilitacyjne, opiekuńcze i transportowe. Szczególnego znaczenia nabiera potrzeba zapewnienia dostępnego transportu publicznego dla osób o ograniczonej mobilności, zwłaszcza na obszarach wiejskich i peryferyjnych.

  Jednocześnie migracje młodszych grup ludności do Poznania i innych dużych miast osłabiają potencjał rynku pracy oraz zmniejszają liczbę osób aktywnych zawodowo. W części gmin widoczny jest proces depopulacji, podczas gdy strefy podmiejskie odnotowują umiarkowany wzrost liczby mieszkańców wynikający z migracji rezydencjalnych.

  W konsekwencji zmienia się struktura potrzeb transportowych mieszkańców – maleje znaczenie tradycyjnych dojazdów lokalnych, a rośnie znaczenie codziennych podróży wahadłowych do większych ośrodków pracy, edukacji i usług.

- Rynek pracy – struktura zatrudnienia i mobilność ekonomiczna

  Rynek pracy w Powiecie Gnieźnieńskim charakteryzuje się umiarkowaną dywersyfikacją sektorową. Największy udział w zatrudnieniu mają przemysł, handel, logistyka, usługi publiczne, budownictwo oraz rolnictwo w części gmin wiejskich.

  Według danych GUS stopa bezrobocia rejestrowanego wynosi około 5–6%, natomiast liczba osób bezrobotnych oscyluje wokół 3,5–4,5 tys. osób. Pomimo relatywnie stabilnej sytuacji rynku pracy występują istotne problemy strukturalne:

  - ✓ odpływ wykwalifikowanych pracowników do Poznania oraz innych dużych miast,
  - ✓ niedopasowanie kwalifikacyjne pomiędzy ofertą edukacyjną a potrzebami przedsiębiorstw,
  - ✓ deficyt pracowników technicznych i specjalistycznych,
  - ✓ wzrost znaczenia niestandardowych form zatrudnienia,

- ✓ sezonowość części zatrudnienia w logistyce, rolnictwie i usługach.

Powiat Gnieźnieński pozostaje silnie powiązany funkcjonalnie z rynkiem pracy aglomeracji poznańskiej. Coraz większa liczba mieszkańców realizuje codzienne dojazdy do pracy poza miejscem zamieszkania, co wpływa na rosnące znaczenie transportu regionalnego oraz integracji systemów komunikacyjnych.

Istotnym wyzwaniem pozostaje również dostępność transportowa terenów wiejskich. Ograniczona oferta przewozowa może prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego części mieszkańców, szczególnie osób młodych, seniorów oraz osób bez dostępu do samochodu indywidualnego.

W dłuższej perspektywie może to powodować dalszą segmentację rynku pracy i utrwalać różnice rozwojowe pomiędzy miastem Gniezno a obszarami peryferyjnymi powiatu.

- ➢ <u>Wykluczenie cyfrowe i kompetencyjne</u>

Postępująca cyfryzacja usług publicznych, edukacji, rynku pracy i ochrony zdrowia powoduje wzrost znaczenia kompetencji cyfrowych mieszkańców. W Powiecie Gnieźnieńskim dostęp do szerokopasmowego Internetu obejmuje około 90–92% gospodarstw domowych, jednak nadal występują obszary o ograniczonej jakości infrastruktury teleinformatycznej, głównie w gminach wiejskich.

Największe dysproporcje dotyczą poziomu kompetencji cyfrowych. Szczególnie widoczne są one wśród:

- ✓ osób starszych,
- ✓ mieszkańców terenów wiejskich,
- ✓ osób długotrwale bezrobotnych,
- ✓ części gospodarstw o niższych dochodach.

Ograniczone kompetencje cyfrowe utrudniają korzystanie z e-usług administracyjnych, cyfrowych systemów ochrony zdrowia, bankowości elektronicznej czy nowoczesnych narzędzi edukacyjnych. Problem ten wpływa również na dostęp do rynku pracy oraz możliwość korzystania z nowoczesnych form mobilności, w tym elektronicznych systemów biletowych i informacji pasażerskiej.

W kontekście planowania transportu publicznego istotne znaczenie ma zapewnienie równoległego funkcjonowania tradycyjnych i cyfrowych kanałów dostępu do usług transportowych, szczególnie dla osób starszych.

Odpowiedzią na te wyzwania powinny być lokalne programy edukacji cyfrowej, rozwój centrów kompetencji cyfrowych oraz dalsza rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej.

- ➢ <u>Usługi publiczne i system wsparcia społecznego</u>

Powiat Gnieźnieński, podobnie jak wiele średnich powiatów w Polsce, mierzy się z ograniczeniami w zakresie dostępności usług publicznych. Dotyczy to przede wszystkim ochrony zdrowia, opieki społecznej oraz transportu publicznego.

Wśród najważniejszych problemów należy wskazać:

- ✓ niższą niż średnia wojewódzka liczbę lekarzy specjalistów,
- ✓ wydłużony czas oczekiwania na świadczenia specjalistyczne,
- ✓ rosnące zapotrzebowanie na usługi opiekuńcze i rehabilitacyjne,
- ✓ nierównomierny dostęp do usług pomiędzy miastem Gniezno a obszarami wiejskimi,
- ✓ ograniczoną dostępność transportową części miejscowości.

Rosnąca liczba seniorów powoduje zwiększone zapotrzebowanie na opiekę środowiskową, usługi dziennego pobytu, transport medyczny oraz rozwiązania wspierające samodzielne funkcjonowanie osób starszych. Coraz większego znaczenia nabiera rozwój telemedycyny i usług świadczonych w miejscu zamieszkania.

W aspekcie transportowym szczególnie istotna staje się integracja polityki społecznej z polityką mobilności. Dostępność transportu publicznego ma bezpośredni wpływ na możliwość korzystania z edukacji, ochrony zdrowia, rynku pracy i usług społecznych.

W gminach o słabszej dostępności komunikacyjnej wzrasta ryzyko wykluczenia transportowego, które może prowadzić do pogłębiania nierówności społecznych i przestrzennych.

- Edukacja i dostęp do usług rozwojowych

Istotnym elementem sfery społecznej jest także system edukacyjny i jego powiązanie z lokalnym rynkiem pracy. Gniezno pełni funkcję ponadlokalnego centrum edukacyjnego, jednak dostęp do części usług edukacyjnych i rozwojowych pozostaje zróżnicowany przestrzennie.

Najważniejsze wyzwania obejmują:

- ✓ konieczność dostosowania kierunków kształcenia do potrzeb rynku pracy,
- ✓ rozwój szkolnictwa zawodowego i technicznego,
- ✓ zapewnienie dostępności transportowej szkół ponadpodstawowych,
- ✓ ograniczony dostęp mieszkańców części gmin do zajęć dodatkowych i usług rozwojowych.

W kontekście planu transportowego istotne znaczenie mają codzienne dojazdy uczniów i studentów, które stanowią jedną z podstawowych kategorii ruchu pasażerskiego w powiecie.

- Integracja społeczna i kapitał społeczny

Kapitał społeczny Powiatu Gnieźnieńskiego ma charakter zróżnicowany przestrzennie. Relatywnie wyższy poziom aktywności społecznej obserwowany jest w mieście Gniezno, natomiast w części gmin wiejskich aktywność obywatelska pozostaje niższa.

Wśród głównych cech sfery społecznej należy wskazać:

- ✓ umiarkowany poziom uczestnictwa obywatelskiego,
- ✓ rozwój organizacji pozarządowych,
- ✓ koncentrację aktywności społecznej w większych ośrodkach,
- ✓ ograniczony poziom systematycznego wolontariatu,
- ✓ osłabianie więzi społecznych wynikające z migracji młodych mieszkańców.

Dodatkowym wyzwaniem pozostaje nierównomierny dostęp do instytucji kultury, edukacji obywatelskiej i przestrzeni integracji społecznej. Szczególne znaczenie mają tutaj działania lokalnych samorządów, organizacji pozarządowych oraz instytucji kultury wspierające aktywizację mieszkańców.

Rozwój kapitału społecznego jest istotny również z perspektywy transportu publicznego, ponieważ zwiększa gotowość mieszkańców do korzystania z rozwiązań współdzielonych, transportu zbiorowego oraz inicjatyw opartych na współpracy lokalnej.

Sfera społeczna Powiatu Gnieźnieńskiego podlega dynamicznym przemianom wynikającym z procesów demograficznych, migracyjnych i gospodarczych. Najważniejsze wyzwania obejmują:

- ✓ starzenie się społeczeństwa i utrzymujący się ujemny przyrost naturalny,
- ✓ odpływ młodych mieszkańców do dużych ośrodków miejskich,
- ✓ niedopasowanie strukturalne rynku pracy,
- ✓ utrzymujące się wykluczenie cyfrowe części mieszkańców,
- ✓ nierównomierny dostęp do usług publicznych,
- ✓ ryzyko wykluczenia transportowego obszarów peryferyjnych.

W perspektywie długookresowej kluczowe znaczenie będzie miało prowadzenie zintegrowanej polityki społecznej i transportowej uwzględniającej zmieniające się potrzeby mieszkańców. Do najważniejszych kierunków działań należą:

- ✓ rozwój dostępnego i zintegrowanego transportu publicznego,
- ✓ poprawa dostępności usług zdrowotnych i opiekuńczych,
- ✓ wspieranie aktywizacji zawodowej i przedsiębiorczości lokalnej,
- ✓ rozwój kompetencji cyfrowych mieszkańców,
- ✓ wzmacnianie szkolnictwa zawodowego i technicznego,
- ✓ rozwój usług dla seniorów,
- ✓ wspieranie organizacji pozarządowych i inicjatyw lokalnych,
- ✓ przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i komunikacyjnemu,
- ✓ rozwój współpracy między samorządami, sektorem społecznym i biznesem.

Realizacja powyższych działań będzie miała istotne znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców, zwiększenia spójności społecznej oraz budowy trwałych podstaw rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Gnieźnieńskiego.

2.4.1 Opieka społeczna

Sfera opieki społecznej w Powiecie Gnieźnieńskim pozostaje silnie powiązana z procesami demograficznymi, sytuacją ekonomiczną mieszkańców oraz dostępnością usług publicznych i transportu zbiorowego. Powiat, posiadający strukturę miejsko-wiejską i zróżnicowaną dostępność przestrzenną usług, mierzy się z wyzwaniami typowymi dla średnich jednostek samorządowych w Polsce – przede wszystkim starzeniem się społeczeństwa, rosnącą liczbą osób wymagających wsparcia długoterminowego, nierównościami terytorialnymi oraz zjawiskiem wykluczenia społecznego i komunikacyjnego.

Istotna część mieszkańców pozostaje narażona na ryzyko marginalizacji społecznej wynikającej zarówno z ograniczeń ekonomicznych, jak i z utrudnionego dostępu do usług publicznych, rynku pracy, edukacji oraz ochrony zdrowia. Szczególnie widoczne jest to na terenach wiejskich i peryferyjnych, gdzie dostępność transportu publicznego pozostaje niższa niż w mieście Gniezno.

Wykluczenie komunikacyjne staje się jednym z kluczowych czynników pogłębiających nierówności społeczne. Ograniczona liczba połączeń autobusowych, niewystarczająca częstotliwość kursów oraz słaba integracja transportu lokalnego i regionalnego powodują trudności w codziennym funkcjonowaniu części mieszkańców.

W konsekwencji ograniczony dostęp do transportu publicznego wpływa na:

- ✓ utrudniony dostęp do rynku pracy, szczególnie dla osób o niskich kwalifikacjach i mieszkańców obszarów oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych,
- ✓ ograniczoną możliwość korzystania z ochrony zdrowia, rehabilitacji i specjalistycznych usług medycznych,

- ✓ problemy z dostępem do edukacji ponadpodstawowej, instytucji kultury i usług społecznych,
- ✓ wzrost zależności od transportu indywidualnego,
- ✓ marginalizację społeczną części mieszkańców gmin peryferyjnych.

W praktyce oznacza to konieczność ścisłej integracji polityki społecznej z polityką transportową oraz rozwijania rozwiązań zwiększających dostępność mobilności społecznej, w tym usług transportu „*door-to-door*", transportu specjalistycznego oraz elastycznych form przewozów publicznych.

W Powiecie Gnieźnieńskim szczególne ryzyko wykluczenia społecznego dotyczy grup wymagających zwiększonego wsparcia instytucjonalnego i środowiskowego. Należą do nich przede wszystkim:

- ✓ osoby starsze (65+), których udział w populacji przekracza 22%,
- ✓ osoby z niepełnosprawnościami – według danych NSP 2021 stanowiące około 9–11% mieszkańców,
- ✓ osoby samotne i niesamodzielne,
- ✓ rodziny zagrożone ubóstwem i kryzysem wychowawczym,
- ✓ dzieci i młodzież z terenów wiejskich o ograniczonym dostępie do usług edukacyjnych i społecznych,
- ✓ osoby długotrwale bezrobotne,
- ✓ osoby o niskich kompetencjach cyfrowych,
- ✓ mieszkańcy terenów o ograniczonej dostępności komunikacyjnej.

Szczególnym wyzwaniem pozostaje sytuacja osób starszych mieszkających samotnie na terenach wiejskich, gdzie ograniczona dostępność transportu publicznego utrudnia dostęp do usług zdrowotnych, zakupów czy aktywności społecznej. Wzrost liczby jednoosobowych gospodarstw domowych powoduje również rosnące zapotrzebowanie na opiekę środowiskową i usługi wspierające samodzielne funkcjonowanie seniorów.

W przypadku osób z niepełnosprawnościami istotnym problemem pozostają bariery transportowe i architektoniczne ograniczające aktywność zawodową i społeczną. Pomimo prowadzonych działań aktywizacyjnych poziom zatrudnienia w tej grupie nadal pozostaje niski.

System instytucjonalnej pomocy społecznej w Powiecie Gnieźnieńskim obejmuje placówki prowadzone przez samorząd powiatowy, gminy, organizacje pozarządowe oraz podmioty kościelne i społeczne.

Do najważniejszych jednostek należą Domy Pomocy Społecznej, zapewniające całodobową opiekę osobom niesamodzielnym i wymagającym stałego wsparcia. Na terenie powiatu funkcjonują między innymi:

- ✓ DPS w Gnieźnie przy ul. Sobieskiego – przeznaczony dla osób przewlekle somatycznie chorych i w podeszłym wieku,
- ✓ DPS w Łopiennie (gmina Mieleszyn) – dla osób dorosłych z niepełnosprawnością intelektualną,
- ✓ placówki prowadzone przez organizacje religijne i społeczne o charakterze specjalistycznym i opiekuńczym.

Łącznie system opieki całodobowej zapewnia około 250–270 miejsc. W ostatnich latach obserwowany jest systematyczny wzrost wykorzystania dostępnych zasobów, a poziom obłożenia placówek często przekracza 95%.

Wzrost liczby osób starszych i niesamodzielnych powoduje rosnącą presję na rozwój infrastruktury opiekuńczej oraz zwiększanie liczby miejsc w placówkach wsparcia dziennego i całodobowego. Jednocześnie polityka społeczna państwa i samorządów coraz silniej ukierunkowana jest na rozwój modelu deinstytucjonalizacji, zakładającego możliwie długie utrzymanie osób wymagających wsparcia w środowisku zamieszkania.

Coraz większego znaczenia nabiera system wsparcia środowiskowego realizowany przez ośrodki pomocy społecznej, PCPR oraz organizacje pozarządowe. Obejmuje on przede wszystkim:

- ✓ usługi opiekuńcze świadczone w miejscu zamieszkania,
- ✓ specjalistyczne usługi opiekuńcze,
- ✓ pracę socjalną,
- ✓ wsparcie asystentów rodzin,
- ✓ świadczenia pieniężne,
- ✓ programy aktywizacji społecznej i zawodowej,
- ✓ pomoc żywnościową,
- ✓ usługi wsparcia psychologicznego i terapeutycznego.

W 2024 roku z różnych form pomocy społecznej w Powiecie Gnieźnieńskim korzystało około 5,5–6,5 tys. osób. Dominowały gospodarstwa jednoosobowe osób starszych, rodziny z dziećmi oraz osoby pozostające bez pracy przez dłuższy okres.

Rosnące znaczenie usług środowiskowych wynika zarówno z procesów demograficznych, jak i z ograniczeń finansowych systemu opieki instytucjonalnej. Model środowiskowy jest bardziej efektywny ekonomicznie i jednocześnie lepiej odpowiada na potrzeby społeczne związane z utrzymaniem aktywności i samodzielności mieszkańców.

2.4.2 Ochrona zdrowia

System ochrony zdrowia w Powiecie Gnieźnieńskim ma charakter typowy dla średnich powiatów o strukturze miejsko-wiejskiej, w których podstawową rolę odgrywają świadczenia podstawowej opieki zdrowotnej, ambulatoryjna opieka specjalistyczna oraz jeden dominujący szpital powiatowy. Jednocześnie część świadczeń wysokospecjalistycznych realizowana jest poza powiatem – głównie w ośrodkach regionalnych w Poznaniu, a częściowo także we Wrześni, Inowrocławiu i Bydgoszczy.

Funkcjonowanie systemu ochrony zdrowia pozostaje silnie powiązane z procesami demograficznymi, dostępnością transportową oraz rozmieszczeniem usług publicznych. W warunkach starzenia się społeczeństwa oraz wzrostu liczby chorób przewlekłych rośnie znaczenie dostępności komunikacyjnej placówek medycznych, szczególnie dla mieszkańców terenów wiejskich i osób o ograniczonej mobilności.

W kontekście planowania transportowego ochrona zdrowia stanowi jeden z kluczowych generatorów ruchu pasażerskiego, obejmującego zarówno codzienne dojazdy do podstawowej opieki zdrowotnej, jak i przejazdy do poradni specjalistycznych, rehabilitacji, szpitali oraz

Podstawową jednostką lecznictwa zamkniętego w powiecie jest Szpital Pomnik Chrztu Polski w Gnieźnie przy ul. Św. Jana. Placówka pełni funkcję głównego ośrodka zabezpieczenia zdrowotnego dla mieszkańców powiatu oraz części sąsiednich jednostek samorządowych. Szpital dysponuje około 450–500 łóżkami szpitalnymi.

Placówka pełni rolę szpitala pierwszego i częściowo drugiego poziomu referencyjności, zabezpieczając podstawowe potrzeby zdrowotne regionu. Jednocześnie część mieszkańców korzysta z leczenia wysokospecjalistycznego poza powiatem, przede wszystkim w:

- ✓ Poznaniu – w szpitalach klinicznych i wojewódzkich,
- ✓ Wrześni,
- ✓ Inowrocławiu,
- ✓ Bydgoszczy.

Dotyczy to szczególnie kardiologii interwencyjnej, onkologii, neurochirurgii, transplantologii oraz wysokospecjalistycznej diagnostyki.

W praktyce oznacza to funkcjonowanie sieciowego modelu ochrony zdrowia, w którym lokalny szpital zapewnia podstawowe bezpieczeństwo zdrowotne, natomiast leczenie specjalistyczne realizowane jest w regionalnych centrach medycznych.

Z punktu widzenia systemu transportowego istotne znaczenie mają regularne przepływy pacjentów do Poznania i innych ośrodków regionalnych, co generuje potrzebę zapewnienia sprawnych połączeń kolejowych i autobusowych, szczególnie dla osób starszych, przewlekle chorych oraz pacjentów ambulatoryjnych.

Podstawowa opieka zdrowotna (POZ) oraz ambulatoryjna opieka specjalistyczna stanowią główny filar codziennego funkcjonowania systemu ochrony zdrowia w powiecie.

System ochrony zdrowia charakteryzuje się:

- dominującą rolą POZ jako pierwszego kontaktu medycznego,
- rosnącym udziałem sektora prywatnego w ambulatoryjnej opiece specjalistycznej,
- wzrostem liczby świadczeń związanych z chorobami przewlekłymi,
- zwiększonym zapotrzebowaniem na diagnostykę i rehabilitację.

Największa koncentracja usług medycznych występuje w Gnieźnie, natomiast w gminach wiejskich dostępność świadczeń pozostaje bardziej ograniczona.

W wielu przypadkach mieszkańcy terenów wiejskich zmuszeni są do regularnych dojazdów do Gniezna w celu uzyskania dostępu do specjalistów, diagnostyki lub rehabilitacji.

W związku z tym jednym z kluczowych wyzwań pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej placówek ochrony zdrowia, w tym synchronizacji transportu publicznego z godzinami funkcjonowania poradni i szpitali.

Powiat Gnieźnieński, podobnie jak większość średnich powiatów w Polsce, mierzy się z problemem ograniczonej dostępności kadr medycznych.

Dodatkowym problemem pozostaje nierównomierne rozmieszczenie świadczeń zdrowotnych, które wzmacnia zjawisko wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców terenów słabiej skomunikowanych.

Postępujące starzenie się społeczeństwa powoduje szybki wzrost znaczenia opieki geriatrycznej, rehabilitacyjnej i długoterminowej.

W powiecie funkcjonują między innymi:

- ✓ Zakład Opiekuńczo-Leczniczy przy szpitalu w Gnieźnie,
- ✓ hospicjum stacjonarne,
- ✓ hospicjum domowe,
- ✓ pielęgniarska opieka długoterminowa,
- ✓ środowiskowe usługi opiekuńcze.

Pomimo rozwoju tych usług system pozostaje niewystarczający wobec rosnącego zapotrzebowania wynikającego ze zmian demograficznych. Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym będzie powodował dalsze zwiększenie popytu na:

- ✓ rehabilitację,
- ✓ opiekę paliatywną,
- ✓ opiekę domową,
- ✓ transport medyczny i specjalistyczny,
- ✓ usługi teleopieki.

W kontekście planowania transportowego szczególnie istotne staje się zapewnienie dostępności usług zdrowotnych dla osób o ograniczonej mobilności oraz rozwój transportu dostosowanego do potrzeb seniorów i osób z niepełnosprawnościami.

Istotnym elementem systemu ochrony zdrowia jest ratownictwo medyczne, którego funkcjonowanie uzależnione jest od jakości infrastruktury drogowej i dostępności transportowej.

Na terenie powiatu funkcjonują zespoły ratownictwa medycznego zabezpieczające zarówno miasto Gniezno, jak i gminy wiejskie. Szczególne znaczenie dla efektywności systemu mają:

- ✓ stan infrastruktury drogowej,
- ✓ przepustowość układu komunikacyjnego,
- ✓ czas dojazdu do pacjenta,
- ✓ możliwość sprawnego transportu do szpitali referencyjnych.

W przypadku części obszarów peryferyjnych wyzwaniem pozostaje wydłużony czas dotarcia zespołów ratowniczych, szczególnie w okresach wzmożonego ruchu lub niekorzystnych warunków pogodowych.

W powiecie rozwija się infrastruktura wspierająca zdrowie rodzin i aktywność zawodową mieszkańców.

Liczba dzieci w wieku 0–3 lata wynosi około 2,8–3,2 tys., a poziom objęcia opieką żłobkową osiąga około 25–30%. System obejmuje:

- ✓ żłobki publiczne,
- ✓ żłobki prywatne,
- ✓ kluby dziecięce,
- ✓ dziennych opiekunów.

Rozwój infrastruktury opieki nad dziećmi wpływa pozytywnie na:

- ✓ aktywizację zawodową rodziców,
- ✓ stabilizację sytuacji społecznej rodzin,
- ✓ ograniczanie ryzyka wykluczenia społecznego,
- ✓ poprawę jakości życia mieszkańców.

Istotne znaczenie ma również dostępność transportowa tych placówek, szczególnie w kontekście codziennych dojazdów mieszkańców do pracy i usług publicznych.

W perspektywie średnio- i długookresowej rozwój systemu ochrony zdrowia w Powiecie Gnieźnieńskim będzie wymagał dalszej integracji polityki zdrowotnej, społecznej i transportowej.

W kolejnych latach system ochrony zdrowia będzie coraz silniej przesuwał się w kierunku modelu zdecentralizowanego i środowiskowego, przy jednoczesnym utrzymaniu kluczowej roli szpitala powiatowego jako podstawowego filaru leczenia stacjonarnego. Dla skuteczności tego modelu szczególne znaczenie będzie miało zapewnienie sprawnego i dostępnego systemu transportowego umożliwiającego mieszkańcom równy dostęp do usług medycznych niezależnie od miejsca zamieszkania.

2.4.3 Edukacja

System edukacji w Powiecie Gnieźnieńskim stanowi jeden z kluczowych elementów infrastruktury społecznej i pełni istotną funkcję w kształtowaniu mobilności mieszkańców, w szczególności dzieci i młodzieży. Struktura sieci placówek oświatowych, ich rozmieszczenie przestrzenne oraz profil kształcenia mają bezpośredni wpływ na potrzeby przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym, zwłaszcza w relacjach gmina–miasto Gniezno oraz pomiędzy ośrodkami lokalnymi.

System edukacyjny powiatu charakteryzuje się stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią placówek oświatowych, stabilną strukturą szkolnictwa podstawowego i ponadpodstawowego oraz zróżnicowaną ofertą edukacyjną. Jednocześnie jego funkcjonowanie w coraz większym stopniu determinowane jest przez procesy demograficzne, w szczególności spadek liczby dzieci i młodzieży, suburbanizację części gmin oraz zmieniające się potrzeby rynku pracy.

Na poziomie szkolnictwa podstawowego według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2024 roku w Powiecie Gnieźnieńskim funkcjonowało 16 szkół podstawowych publicznych (bez szkół specjalnych) oraz 4 szkoły podstawowe specjalne. Łącznie do szkół podstawowych uczęszczało około 6,3 tys. uczniów. Liczba oddziałów wynosiła około 280–290, a średnia liczba uczniów w klasie kształtowała się na poziomie 18–20 osób. Struktura uczniów wykazuje niewielką przewagę chłopców, stanowiących około 51–52% wszystkich uczniów.

Współczynnik skolaryzacji brutto na poziomie szkół podstawowych wynosi około 98–99%, co świadczy o bardzo wysokim poziomie realizacji obowiązku szkolnego oraz dobrej dostępności edukacji na terenie powiatu. Jednocześnie obserwowany jest stopniowy spadek liczby dzieci w wieku szkolnym, wynikający z procesów depopulacyjnych oraz starzenia się społeczeństwa. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do konieczności reorganizacji sieci szkół, szczególnie na obszarach wiejskich, łączenia oddziałów oraz wzrostu kosztów funkcjonowania małych placówek oświatowych.

Znaczna część uczniów szkół podstawowych na terenach wiejskich korzysta z dowozów organizowanych przez gminy lub z regularnych połączeń autobusowych. Oznacza to, że funkcjonowanie systemu edukacji pozostaje silnie powiązane z jakością i dostępnością transportu publicznego. Szczególne znaczenie mają połączenia umożliwiające dojazdy w godzinach rozpoczynania i kończenia zajęć szkolnych. W wielu miejscowościach transport szkolny pełni jednocześnie funkcję podstawowego środka mobilności społecznej mieszkańców.

System szkolnictwa ponadpodstawowego w Powiecie Gnieźnieńskim ma charakter ponadlokalny i koncentruje się przede wszystkim w Gnieźnie jako głównym ośrodku edukacyjnym regionu. Obejmuje on licea ogólnokształcące, technika, szkoły branżowe I stopnia, placówki specjalne oraz ośrodki wychowawcze. W 2024 roku w liceach ogólnokształcących kształciło się około 2,3 tys. uczniów, natomiast łączna liczba uczniów całego systemu szkół ponadpodstawowych wynosiła około 6,8–7 tys. osób.

Struktura wyboru ścieżek edukacyjnych wskazuje na rosnące znaczenie szkolnictwa technicznego i zawodowego. Około 40% kandydatów wybiera technika i szkoły zawodowe, natomiast licea ogólnokształcące pozostają wyborem około 35–40% uczniów. Szkoły branżowe stanowią około 20% rynku edukacyjnego. Tendencja ta jest zgodna z obserwowanymi zmianami na rynku pracy oraz wzrostem zapotrzebowania na kadry techniczne, logistyczne, mechaniczne, informatyczne i przemysłowe.

Istotnym elementem systemu edukacyjnego jest szkolnictwo prowadzone przez Powiat Gnieźnieński. Powiat odpowiada za funkcjonowanie zespołów szkół ogólnokształcących, technicznych, branżowych oraz placówek specjalnych. W szkołach prowadzonych przez powiat kształci się około 2–2,2 tys. uczniów. Placówki te pełnią kluczową funkcję w zakresie przygotowania zawodowego młodzieży oraz dostosowywania oferty edukacyjnej do potrzeb lokalnej gospodarki i rynku pracy.

Znaczenie szkolnictwa ponadpodstawowego dla systemu transportowego jest szczególnie duże, ponieważ uczniowie codziennie dojeżdżają do szkół z praktycznie całego obszaru powiatu, a także z powiatów sąsiednich. Generuje to wysokie potoki pasażerskie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Szczególne znaczenie mają połączenia autobusowe i kolejowe kierowane do Gniezna, Trzemeszna oraz innych lokalnych ośrodków edukacyjnych. W praktyce potrzeby transportowe uczniów stanowią jeden z podstawowych czynników determinujących przebieg linii komunikacyjnych i częstotliwość kursowania transportu publicznego.

Ważnym elementem systemu pozostaje edukacja specjalna i włączająca. Na terenie powiatu funkcjonują szkoły specjalne, specjalne ośrodki szkolno-wychowawcze oraz klasy integracyjne zapewniające wsparcie uczniom z niepełnosprawnościami, zaburzeniami rozwojowymi oraz trudnościami emocjonalnymi. Wzrastająca liczba diagnozowanych zaburzeń neurorozwojowych i problemów psychicznych wśród dzieci i młodzieży powoduje konieczność dalszego rozwoju systemu wsparcia specjalistycznego, zarówno edukacyjnego, jak i transportowego. W przypadku części uczniów konieczne jest organizowanie indywidualnych dowozów lub specjalistycznego transportu dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.
System wsparcia edukacyjnego obejmuje również poradnie psychologiczno-pedagogiczne, internaty, bursy szkolne oraz doradztwo zawodowe. Placówki tego typu funkcjonują przede wszystkim w Gnieźnie i Trzemesznie. Internaty i bursy dysponujące około 250–300 miejscami pełnią istotną funkcję w warunkach rozproszonej sieci osadniczej oraz ograniczonej dostępności transportowej niektórych obszarów wiejskich. Dla części uczniów stanowią one alternatywę wobec codziennych dojazdów.

W kontekście planowania transportu publicznego istotne znaczenie ma także rozwój szkolnictwa zawodowego współpracującego z przedsiębiorstwami i instytucjami rynku pracy. Organizacja praktyk zawodowych, staży i zajęć praktycznych powoduje konieczność realizacji dodatkowych podróży do zakładów pracy, centrów logistycznych, zakładów przemysłowych czy instytucji usługowych. W przyszłości może to wymagać lepszego dostosowania siatki połączeń do niestandardowych godzin zajęć praktycznych.
Do najważniejszych problemów systemu edukacji w powiecie należą obecnie:

- ✓ spadek liczby uczniów wynikający z procesów depopulacyjnych,
- ✓ nierównomierne rozmieszczenie placówek edukacyjnych
- ✓ presja finansowa związana z utrzymaniem małych szkół,
- ✓ niedobory kadrowe nauczycieli przedmiotów ścisłych i zawodowych,

- ✓ wzrastające potrzeby w zakresie wsparcia psychologicznego dzieci i młodzieży,
- ✓ konieczność modernizacji infrastruktury dydaktycznej i cyfrowej,
- ✓ niedostateczna dostępność transportowa części obszarów wiejskich.

W perspektywie kolejnych lat kluczowe kierunki rozwoju systemu edukacyjnego w Powiecie Gnieźnieńskim powinny obejmować racjonalizację sieci placówek oświatowych, rozwój szkolnictwa zawodowego i technicznego, wzmacnianie współpracy szkół z pracodawcami, rozwój edukacji włączającej oraz poprawę dostępności transportowej uczniów. Szczególne znaczenie będzie miało zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego umożliwiającego bezpieczne i sprawne dojazdy do szkół, zwłaszcza z terenów peryferyjnych i słabiej skomunikowanych.

System edukacji w Powiecie Gnieźnieńskim pozostaje relatywnie stabilny i dobrze rozwinięty instytucjonalnie, jednak jego dalsza efektywność będzie w dużym stopniu zależeć od zdolności adaptacji do zmian demograficznych, transformacji rynku pracy oraz jakości integracji polityki edukacyjnej z polityką transportową i społeczną powiatu.

2.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Gnieźnieńskiego

Powiat Gnieźnieński położony jest w centralno-wschodniej części województwa wielkopolskiego i stanowi jeden z ważniejszych ośrodków osadniczych oraz gospodarczych wschodniej części regionu. Ze względu na historyczną rangę Gniezna jako pierwszej stolicy Polski oraz współczesną funkcję subregionalnego centrum usługowego, powiat odgrywa istotną rolę w systemie osadniczym województwa wielkopolskiego. Powiat obejmuje 10 gmin, w tym miasto Gniezno.

Struktura administracyjna i przestrzenna powiatu łączy silnie zurbanizowany ośrodek centralny z rozległymi terenami wiejskimi oraz kilkoma ośrodkami miejsko-wiejskimi pełniącymi funkcje lokalnych centrów usługowych i gospodarczych. Układ ten ma bezpośredni wpływ na organizację systemu transportowego, kierunki mobilności mieszkańców oraz strukturę potrzeb przewozowych.

Łączna liczba mieszkańców powiatu wynosi prawie 141 tys. osób, przy czym zdecydowana większość koncentruje się w mieście Gnieźnie oraz w jego bezpośrednim otoczeniu funkcjonalnym. Powiat charakteryzuje się wyraźnym układem monocentrycznym, w którym Gniezno pełni funkcję dominującego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i transportowego.

Powiat Gnieźnieński według stanu na 31.12.2024 r miał 140 979 mieszkańców, z czego 51,2% stanowią kobiety, a 48,8% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców wzrosła o 0,9%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,7 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Prognozowana liczba mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w 2050 roku wynosi 138 412, z czego 69 684 to kobiety, a 68 728 mężczyźni.

Tabela 3. Informacje o gminach wchodzących w skład Powiatu Gnieźnieńskiego.

Lp.		Typ	Powierzchnia (km²)	Ludność (31.12.2024)	Gęstość zaludnienia (os./km²)	Stopień urbanizacji
1	Miasto Gniezno	miejska	40,6	63 143	1555	
2	Gmina Gniezno	wiejska	178,1	14 786	80	
3	Gmina Czerniejewo	miejsko-wiejska	111,9	7 237	65	
4	Gmina Kłecko	miejsko-wiejska	131,9	7 084	54	
5	Gmina Trzemeszno	miejsko-wiejska	175,2	13 666	79	
6	Gmina Witkowo	miejsko-wiejska	184,6	12 997	71	
7	Gmina Kiszkowo	wiejska	114,5	5 123	45	
8	Gmina Łubowo	wiejska	113.5	7 381	63	
9	Gmina Mieleszyn	wiejska	98,9	3 631	37	
10	Gmina Niechanowo	wiejska	105,6	5 931	57	
	Powiat Gnieźnieński		**1 255**	**140 979**	**112**	**65%**

Źródło: Opracowanie własne

Gmina miejska Gniezno – dominujący ośrodek funkcjonalny

Gniezno jest miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 63 143, z czego 52,4% stanowią kobiety, a 47,6% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalała o 10,1%. Średni wiek mieszkańców wynosi 43,5 lat i jest nieznacznie większy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Miasto Gniezno jest największą jednostką administracyjną i demograficzną powiatu i pełni funkcję głównego centrum rozwoju społeczno-gospodarczego całego obszaru.
Na terenie miasta koncentrują się:

- ✓ instytucje administracji publicznej szczebla powiatowego i ponadlokalnego,
- ✓ najważniejsze placówki edukacyjne, w tym szkoły średnie i zawodowe,
- ✓ główne podmioty ochrony zdrowia,
- ✓ największe skupiska usług handlowych i komercyjnych,
- ✓ podstawowy rynek pracy dla mieszkańców całego powiatu.

Gniezno pełni również funkcję regionalnego węzła transportowego. Przez miasto przebiegają istotne ciągi komunikacyjne o znaczeniu krajowym i regionalnym, zarówno drogowe, jak i kolejowe. Szczególne znaczenie posiada linia kolejowa nr 353 Poznań – Inowrocław – Olsztyn, zapewniająca połączenia regionalne i dalekobieżne. Miasto stanowi również główny generator codziennych podróży związanych z dojazdami do pracy, szkół, usług administracyjnych oraz ochrony zdrowia.

Silna koncentracja funkcji publicznych i gospodarczych powoduje intensywne przepływy transportowe pomiędzy Gnieznem a pozostałymi gminami powiatu, co ma kluczowe znaczenie dla organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Gmina wiejska Gniezno – strefa intensywnej suburbanizacji

Gmina Gniezno ma 14 786 mieszkańców, z czego 50,1% stanowią kobiety, a 49,9% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców wzrosła o 89,1%. Średni wiek mieszkańców wynosi 36,6 lat i jest znacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz znacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Barciszewo, Brody, Dalki, Dębowiec, Ganina, Gołaźnia, Goślinowo, Jankowo Dolne, Janówko, Kalina, Krzyszczewo, Kujawki, Lubochnia, Lulkowo, Mnichowo, Modliszewko, Modliszewo, Mączniki, Napoleonowo, Obora, Obórka, Osiniec, Piekary, Pyszczyn, Pyszczynek, Skiereszewo, Strzyżewo Kościelne, Strzyżewo Paczkowe, Strzyżewo Smykowe, Szczytniki Duchowne, Wełnica, Wierzbiczany, Winiary, Wola Skorzęcka, Zdziechowa, Łabiszynek.

Jest to obszar o największej dynamice przemian przestrzennych i demograficznych w powiecie.

Do najważniejszych procesów zachodzących na terenie gminy należą:

- ✓ intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- ✓ migracje ludności z miasta Gniezna oraz częściowo z aglomeracji poznańskiej,
- ✓ rozwój nowych osiedli mieszkaniowych,
- ✓ wzrost liczby codziennych dojazdów do pracy i szkół,
- ✓ rosnące obciążenie infrastruktury drogowej i społecznej.

Gmina stopniowo przekształca się w typową strefę podmiejską o dominujących funkcjach mieszkaniowo-usługowych. Proces suburbanizacji powoduje systematyczny wzrost mobilności mieszkańców oraz zwiększone zapotrzebowanie na efektywny transport publiczny integrujący obszary wiejskie z miastem Gnieznem.

Istotnym wyzwaniem staje się zapewnienie odpowiedniej przepustowości układu drogowego, bezpieczeństwa ruchu oraz dostępności komunikacyjnej nowych terenów mieszkaniowych.

Gmina Łubowo

Gmina Łubowo ma 7 381 mieszkańców, z czego 50,0% stanowią kobiety, a 50,0% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców wzrosła o 43,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 38,2 lat i jest mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz znacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Baranowo, Chwałkówko, Dziekanowice, Fałkowo, Goraninek, Imielenko, Imielno, Lednogóra, Leśniewo, Moraczewo, Myślęcin, Owieczki, Pierzyska, Przyborowo, Rybitwy, Rzegnowo, Siemianowo, Strychowo, Wierzyce, Woźniki, Łubowo, Żydówko.

Gmina Mieleszyn – najmniejsza jednostka o charakterze rolniczym

Gmina Mieleszyn ma 3 631 mieszkańców, z czego 50,2% stanowią kobiety, a 49,8% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalała o 8,7%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,6 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Borzątew, Dobiejewo, Dziadkowo, Dziadkówko, Dębłowo, Karniszewo, Kowalewo, Mieleszyn, Mielno, Nowaszyce, Popowo Tomkowe, Popowo-Ignacewo, Przysieka, Sokolniki, Łopienno, Świątniki Małe, Świątniki Wielkie.

Gmina Niechanowo

Gmina Niechanowo ma 5 931 mieszkańców, z czego 49,8% stanowią kobiety, a 50,2% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców wzrosła o 12,9%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,0 lat i jest mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Arcugowo, Cielimowo, Czechowo, Drachowo, Goczałkowo, Grotkowo, Gurowo, Gurówko, Jarząbkowo, Jelitowo, Jelonek, Karsewo, Kędzierzyn, Malczewo, Marysin, Mierzewo, Mikołajewice, Miroszka, Niechanowo, Nowa Wieś Niechanowska, Potrzymowo, Trzuskołoń, Żelazkowo, Żółcz.

Gmina Witkowo

Gmina Witkowo ma 12 997 mieszkańców, z czego 50,7% stanowią kobiety, a 49,3% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalała o 3,7%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,0 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Chłądowo, Czajki, Dębina, Folwark, Gaj, Gorzkowo, Jaworowo, Kamionka, Kołaczkowo, Krzyżówka, Królewiec, Melenin, Małachowo-Kępe, Małachowo-Szemborowice, Małachowo-Wierzbiczany, Małachowo-Szamborowice, Małachowo-Wierzbiczany, Małachowo-Złych Miejsc, Mielżyn, Mąkowica, Odrowąż, Ostrowite Prymasowskie, Piaski, Piłka, Popielarze, Ruchocin, Ruchocine, Skorzęcin, Sokołowo, Stary Dwór, Strzyżewo Witkowskie, Wiekowo, Wierzchowiska, Witkówko, Ćwierdzin.

Gmina Trzemeszno – lokalne centrum usługowe południowo-wschodniej części powiatu

Gmina Trzemeszno ma 13 666 mieszkańców, z czego 50,4% stanowią kobiety, a 49,6% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalała o 2,5%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,9 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Bieślin, Brzozówiec, Bystrzyca, Cytronowo, Duszno, Dysiek, Dąbrowa, Folusz, Gołąbki, Grabowo, Huta Trzemeszeńska, Ignalin, Jastrzębowo, Jerzykowo, Kamieniec, Kierzkowo, Kocin, Kozłowo, Kozłówko, Kruchowo, Kurzegrzędy, Lubinek, Lubiń, Miaty, Mijanowo, Miława, Niewolno, Ochodza, Ostrowite, Pasieka, Popielowo, Powiadacze, Płaczkowo, Rudki, Smolary, Szydłowo, Szydłowo Drugie, Trzemżal, Wydartowo, Wymysłowo, Zieleń, Ławki, Święte.

Gmina miejsko-wiejska Trzemeszno pełni funkcję ważnego lokalnego centrum usługowego w południowo-wschodniej części powiatu.
Struktura funkcjonalna gminy obejmuje:

- ✓ miasto Trzemeszno jako ośrodek administracyjny i usługowy,
- ✓ rozległe obszary wiejskie o charakterze rolniczym,
- ✓ lokalne funkcje produkcyjne i magazynowe,
- ✓ rozwinięte funkcje edukacyjne i handlowe.

Gmina posiada relatywnie dobre powiązania transportowe dzięki przebiegowi linii kolejowej nr 353 oraz powiązaniom drogowym z Gnieznem, Mogilnem i Inowrocławiem. Trzemeszno pełni istotną rolę w obsłudze potrzeb mieszkańców południowo-wschodniej części powiatu w zakresie usług publicznych, edukacji i handlu.

Jednocześnie obserwowane są procesy typowe dla średnich ośrodków miejskich, takie jak starzenie się społeczeństwa, odpływ części młodych mieszkańców do większych miast oraz konieczność modernizacji infrastruktury technicznej.

Gmina Czerniejewo – obszar rozwoju pod wpływem aglomeracji poznańskiej

Gmina Czerniejewo ma 7 237 mieszkańców, z czego 50,1% stanowią kobiety, a 49,9% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców wzrosła o 5,0%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,9 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy są następujące wsie: Bure, Czeluścin, Daniele, Golimowo, Goraniec, Goranin, Graby, Gębarzewko, Gębarzewo, Głożyna, Karw, Kosmowo, Kosowo, Kąpiel, Linery, Nidom, Nowy Las, Pakszyn, Pakszynek, Pawłowo, Rakowo, Starzenina, Szczytniki Czerniejewskie, Żydowo.

Gmina miejsko-wiejska Czerniejewo znajduje się w strefie oddziaływania aglomeracji poznańskiej. Jej rozwój jest w dużym stopniu determinowany korzystnym położeniem komunikacyjnym pomiędzy Gnieznem a Poznaniem.

Do głównych cech gminy należą:

- ✓ rozwój funkcji mieszkaniowej,
- ✓ wzrost liczby mieszkańców dojeżdżających do pracy poza gminę,
- ✓ rozwój drobnej przedsiębiorczości i usług,
- ✓ zachowanie istotnych funkcji rolniczych na terenach wiejskich.

Gmina wykazuje umiarkowaną dynamikę demograficzną oraz stopniowy wzrost atrakcyjności osiedleńczej. Istotnym czynnikiem rozwojowym pozostaje dostępność transportowa, zwłaszcza w kontekście powiązań z Poznaniem i Gnieznem.

W perspektywie planistycznej można oczekiwać dalszego wzrostu znaczenia funkcji mieszkaniowej i zwiększenia intensywności codziennych podróży wahadłowych.

Gmina Kłecko – ośrodek o funkcjach rolniczo-usługowych

Gmina Kłecko ma 7 084 mieszkańców, z czego 49,8% stanowią kobiety, a 50,2% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalała o 7,3%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,1 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Bielawy, Biskupice, Bojanice, Brzozogaj, Charbowo, Czechy, Działyń, Dziećmiarki, Dębica, Gorzuchowo, Kamieniec, Komorowo, Kopydłowo, Michalcza, Parcewo, Polska Wieś, Pomarzany, Pruchnowo, Sulin, Ułanowo, Waliszewo, Wilkowyja, Zakrzewo, Świniary.

Gmina miejsko-wiejska Kłecko posiada wyraźnie rolniczy charakter gospodarczy, uzupełniany funkcjami usługowymi oraz niewielką działalnością produkcyjną.

Do podstawowych funkcji gminy należą:

- ✓ produkcja rolna,
- ✓ obsługa lokalnych usług publicznych,
- ✓ handel i podstawowe usługi komercyjne,

- ✓ drobna przedsiębiorczość i rzemiosło.

Gmina charakteryzuje się stosunkowo stabilną sytuacją demograficzną, choć widoczne są procesy starzenia się społeczeństwa oraz odpływu części młodych mieszkańców do większych ośrodków miejskich.

Istotnym wyzwaniem pozostaje poprawa dostępności transportowej, szczególnie w zakresie połączeń z Gnieznem, które stanowi główny kierunek dojazdów do pracy, szkół i usług specjalistycznych.

Gmina Kiszkowo – jednostka o charakterze rolniczym

Gmina Kiszkowo ma 5 123 mieszkańców, z czego 49,6% stanowią kobiety, a 50,4% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalała o 3,1%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,8 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Na terenie gminy leżą następujące wsie: Berkowo, Charzewo, Dąbrówka Kościelna, Gniewkowo, Głębokie, Imiołki, Kamionek, Karczewko, Karczewo, Kiszkowo, Myszki, Olekszyn, Rybieniec, Rybno Wielkie, Skrzetuszewo, Sroczyn, Sławno, Turostowo, Turostówko, Ujazd, Wola Łagiewnicka, Węgorzewo, Łagiewniki Kościelne, Łubowice, Łubowiczki.

Gmina Kiszkowo jest gminą wiejską, należącą do mniejszych jednostek administracyjnych powiatu pod względem powierzchni i liczby mieszkańców. Jej rozproszony układ osadniczy wpływa na sposób organizacji i dostępność transportu publicznego. Charakteryzuje się wyraźnie rolniczym profilem gospodarczym oraz rozproszoną strukturą osadniczą.

Najważniejsze cechy gminy obejmują:

- ✓ dominację indywidualnego rolnictwa,
- ✓ niewielki poziom urbanizacji,
- ✓ rozproszoną zabudowę wiejską,
- ✓ ograniczoną dostępność usług wyższego rzędu,
- ✓ relatywnie słabsze powiązania transportowe z Gnieznem i Poznaniem.

Gmina należy do obszarów najbardziej narażonych na negatywne procesy demograficzne, w tym depopulację oraz starzenie się mieszkańców. Z punktu widzenia polityki transportowej szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie minimalnej dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców obszarów peryferyjnych, zwłaszcza osób starszych i młodzieży szkolnej.

Powiat Gnieźnieński obejmuje 250 wsi. Struktura osadnicza jest wyraźnie zróżnicowana:

- ✓ silnie skoncentrowana w Gnieźnie i jego strefie podmiejskiej,
- ✓ średnio zagęszczona w gminach miejsko-wiejskich,
- ✓ rozproszona w północnych i zachodnich obszarach wiejskich.

Taki układ przestrzenny powoduje znaczące zróżnicowanie potrzeb transportowych pomiędzy poszczególnymi częściami powiatu. Największe potoki pasażerskie koncentrują się na kierunkach prowadzących do Gniezna, które stanowi główny cel codziennych podróży mieszkańców. Istotne znaczenie dla funkcjonowania systemu transportowego mają:

- ✓ dojazdy do szkół ponadpodstawowych,
- ✓ dojazdy do pracy,
- ✓ dostęp do usług ochrony zdrowia,

- ✓ obsługa administracji publicznej,
- ✓ połączenia z Poznaniem i innymi ośrodkami regionalnymi.

Układ funkcjonalny gmin powiatu można podzielić na trzy podstawowe strefy:

1. rdzeń centralny – miasto Gniezno,
2. strefę suburbanizacji – gmina wiejska Gniezno oraz częściowo Czerniejewo,
3. strefę peryferyjną – pozostałe gminy.

Każda z tych stref charakteryzuje się odmiennymi potrzebami w zakresie organizacji transportu publicznego. Obszary suburbanizujące wymagają zwiększenia częstotliwości przewozów i integracji z transportem miejskim, natomiast obszary peryferyjne wymagają przede wszystkim zapewnienia podstawowej dostępności komunikacyjnej.

Na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego obserwowane są równolegle następujące procesy:

- ✓ koncentracja usług i miejsc pracy w Gnieźnie,
- ✓ rozwój suburbanizacji wokół miasta,
- ✓ wzrost mobilności mieszkańców,
- ✓ stopniowa modernizacja funkcji gospodarczych gmin miejsko-wiejskich,
- ✓ utrzymywanie się silnej roli rolnictwa w gminach peryferyjnych,
- ✓ nierównomierny dostęp do usług publicznych,
- ✓ rosnąca presja na rozwój infrastruktury transportowej.

Istotnym wyzwaniem pozostaje ograniczanie wykluczenia transportowego części mieszkańców obszarów wiejskich oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu integracji pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Powiatu Gnieźnieńskiego wskazuje na konieczność prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej ukierunkowanej na:

- ➢ wzmacnianie powiązań komunikacyjnych pomiędzy Gnieznem a gminami powiatu,
- ➢ rozwój transportu zbiorowego obsługującego codzienne dojazdy do pracy i szkół,
- ➢ integrację transportu autobusowego z koleją,
- ➢ poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych,
- ➢ dostosowanie oferty przewozowej do procesów suburbanizacji,
- ➢ ograniczanie wykluczenia transportowego mieszkańców terenów wiejskich,
- ➢ rozwój infrastruktury przesiadkowej i parkingów typu „Parkuj i Jedź”,
- ➢ poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ➢ wspieranie zrównoważonej mobilności i ograniczanie nadmiernej zależności od transportu indywidualnego.

Powiat Gnieźnieński tworzy układ silnie monocentryczny z dominacją Gniezna jako głównego ośrodka administracyjno-usługowego, otoczonego strefą suburbanizacji i rozległymi obszarami rolniczymi. Taka struktura przestrzenna determinuje konieczność prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej, integrującej potrzeby obszarów miejskich i wiejskich oraz zapewniającej spójność komunikacyjną całego powiatu.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego

Powiat Gnieźnieński wyróżnia się na tle regionu wielkopolskiego relatywnie dobrze rozwiniętym i historycznie ukształtowanym systemem transportowym, którego struktura wynika zarówno z położenia geograficznego, jak i funkcji Gniezna jako jednego z najważniejszych ośrodków subregionalnych w północno-wschodniej części województwa. Układ komunikacyjny powiatu ma charakter wielopoziomowy i obejmuje transport drogowy, kolejowy oraz uzupełniającą infrastrukturę rowerową, przy czym szczególne znaczenie mają powiązania z aglomeracją poznańską oraz korytarzami w kierunku Torunia i Inowrocławia.

Podstawowym filarem systemu transportowego powiatu jest sieć drogowa, która zapewnia zarówno obsługę ruchu lokalnego, jak i tranzytowego. Przez obszar powiatu przebiegają istotne ciągi komunikacyjne o znaczeniu krajowym i regionalnym, w tym droga krajowa DK15 łącząca Wielkopolskę z Kujawami i dalej z Warmią i Mazurami, a także DK50 pełniąca funkcję ważnego korytarza transportu ciężkiego, stanowiącego alternatywę dla obwodnic dużych aglomeracji.

Układ ten uzupełniają drogi wojewódzkie, które integrują gminy powiatu z Gnieznem jako ośrodkiem centralnym oraz z sąsiednimi powiatami. W praktyce oznacza to, że większość ruchu lokalnego koncentruje się promieniście wokół Gniezna, które pełni rolę głównego węzła komunikacyjnego.

Z punktu widzenia parametrów infrastrukturalnych Powiat Gnieźnieński charakteryzuje się gęstą siecią dróg publicznych, której łączna długość wynosi blisko dwa tysiące kilometrów. Przy powierzchni przekraczającej 1000 km² daje to relatywnie wysoki poziom dostępności transportowej, typowy dla obszarów o silnie rozwiniętej strukturze osadniczej. Gęstość sieci drogowej można ocenić jako jedną z wyższych w regionie, co przekłada się na dobrą dostępność przestrzenną większości miejscowości.

Jednocześnie na terenie gminy Kiszkowo występują uwarunkowania związane z natężeniem ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych, w szczególności na drodze wojewódzkiej nr 197, przebiegającej przez Kiszkowo i stanowiącej istotny szlak transportowy w tej części powiatu. Na warunki ruchowe wpływa również obsługa transportowa Bazy Paliw nr 4 w Rejowcu, generująca ruch pojazdów ciężarowych, w tym cystern przewożących materiały niebezpieczne. Ruch ten, poza drogą wojewódzką nr 197, wykorzystuje również drogi powiatowe i lokalne stanowiące dojazdy do głównego ciągu komunikacyjnego. Uwarunkowania te mają znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu oraz jakości obsługi transportowej mieszkańców, w tym funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Powiat Gnieźnieński posiada jedną z najlepiej rozwiniętych struktur kolejowych w północno-wschodniej Wielkopolsce, co wynika z historycznej roli Gniezna jako jednego z najważniejszych węzłów kolejowych w tej części kraju. System kolejowy ma tu charakter wielokierunkowy, zapewniając połączenia zarówno regionalne, jak i dalekobieżne.

Najważniejszą rolę odgrywa linia kolejowa 353, łącząca Poznań z Inowrocławiem, Toruniem i dalej z Olsztynem. Jest to jeden z kluczowych korytarzy transportowych w północnej Polsce, wykorzystywany zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Uzupełniająco funkcjonują linie o znaczeniu regionalnym, w tym połączenia w kierunku Nakła nad Notecią oraz Wrześni i Poznania, które mają istotne znaczenie dla codziennych dojazdów mieszkańców.

Centralnym elementem systemu kolejowego jest stacja Gniezno, pełniąca funkcję węzła przesiadkowego. Wraz z przystankami w obrębie miasta oraz gmin ościennych tworzy ona sieć obsługującą kilkanaście punktów zatrzymań. Ruch pasażerski ma tu wyraźnie charakter regionalny, z dominującym znaczeniem dojazdów do Poznania oraz innych ośrodków subregionalnych.

Z punktu widzenia intensywności użytkowania kolei, Powiat Gnieźnieński plasuje się powyżej średniej krajowej dla obszarów o podobnym profilu demograficznym, co wynika z relatywnie dobrej oferty przewozowej oraz korzystnego układu linii kolejowych. Szczególnie istotną rolę odgrywają połączenia w kierunku Poznania, które stanowią podstawowy kierunek migracji wahadłowej.

Uzupełnieniem systemu kolejowego jest transport autobusowy, który pełni funkcję dowozową oraz zapewnia obsługę obszarów pozbawionych dostępu do kolei. System ten opiera się na przewozach regionalnych realizowanych przez operatorów publicznych i prywatnych, a także na komunikacji powiatowej.

Charakterystyczną cechą powiatu jest jednak wyraźna nierównomierność dostępności transportu publicznego. O ile w strefie centralnej, obejmującej Gniezno oraz gminy sąsiednie, dostępność komunikacyjna jest relatywnie dobra, o tyle w gminach peryferyjnych obserwuje się ograniczoną częstotliwość kursów, co wpływa na zwiększoną zależność mieszkańców od transportu indywidualnego.

W ostatnich latach zauważalny jest stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej, która pełni zarówno funkcję transportową, jak i rekreacyjną. Sieć tras rowerowych w Powiecie Gnieźnieńskim ma charakter rozproszony i w dużej mierze wynika z inwestycji lokalnych oraz projektów regionalnych.

Największe znaczenie mają odcinki prowadzone wzdłuż dróg wojewódzkich oraz trasy łączące Gniezno z gminami ościennymi. Istotną rolę odgrywają również szlaki turystyczne w rejonie Jeziora Lednickiego oraz obszarów o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych.

Sieć rowerowa nie tworzy jeszcze w pełni spójnego systemu transportowego, jednak jej rozwój wskazuje na rosnące znaczenie mobilności niskoemisyjnej, szczególnie w kontekście dojazdów lokalnych i ruchu turystycznego.

System transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego można określić jako relatywnie dobrze rozwinięty i funkcjonalnie zróżnicowany, przy czym jego struktura silnie koncentruje się wokół miasta Gniezna jako głównego węzła komunikacyjnego.

Największą przewagą systemu jest dobrze rozwinięta sieć kolejowa oraz korzystne położenie względem aglomeracji poznańskiej, co sprzyja rozwojowi ruchu dojazdowego. Jednocześnie wyzwaniem pozostaje rosnące obciążenie układu drogowego, szczególnie w relacjach tranzytowych oraz nierównomierna dostępność transportu publicznego w gminach peryferyjnych.

W dłuższej perspektywie kluczowe znaczenie będzie miała integracja różnych gałęzi transportu oraz rozwój systemów wspierających mobilność zrównoważoną, w tym kolei aglomeracyjnej, transportu autobusowego oraz infrastruktury rowerowej.

3.1 System transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego

System transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego opiera się na komplementarnym układzie infrastruktury drogowej i kolejowej, którego rozwój determinowany jest zarówno centralnym położeniem Gniezna w strukturze osadniczej województwa wielkopolskiego, jak i historyczną rolą miasta jako ważnego węzła komunikacyjnego. Układ transportowy powiatu posiada istotne znaczenie w obsłudze mobilności mieszkańców, przepływów gospodarczych oraz powiązań regionalnych i ponadregionalnych.

Struktura systemu transportowego charakteryzuje się wyraźną koncentracją funkcji komunikacyjnych w Gnieźnie, które stanowi główny węzeł drogowy, kolejowy i autobusowy całego powiatu. Jednocześnie istotnym wyzwaniem pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej obszarów wiejskich oraz integracja różnych środków transportu w modelu multimodalnym.

3.1.1 Regionalny osobowy transport drogowy

Miejscowości Powiatu Gnieźnieńskiego dysponują stopniowo rozwijającą się i coraz lepiej zorganizowaną komunikacją autobusową, która stanowi istotne uzupełnienie transportu kolejowego oraz ważny element przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Usługi przewozowe realizowane są zarówno przez przedsiębiorstwa prywatne funkcjonujące na rynku transportowym, jak i przez jednostki samorządu terytorialnego – gminy oraz powiat – które organizują przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego. Taki model organizacyjny umożliwia elastyczne dopasowanie oferty przewozowej do lokalnych potrzeb mieszkańców, w szczególności w zakresie dojazdów do szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji administracji publicznej.

Połączenia autobusowe odgrywają szczególnie istotną rolę na obszarach wiejskich Powiatu Gnieźnieńskiego oraz w miejscowościach o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie dostęp do transportu indywidualnego bywa ograniczony. Lokalnie organizowane linie autobusowe zapewniają podstawową mobilność mieszkańców i stanowią odpowiedź na niewystarczającą częstotliwość połączeń kolejowych w części gmin. Jednocześnie rozwój transportu autobusowego wpisuje się w założenia zrównoważonej mobilności, której celem jest zapewnienie dostępnego, efektywnego i inkluzywnego systemu transportowego dla wszystkich grup społecznych.

W perspektywie kolejnych lat kluczowym wyzwaniem pozostaje dalsza integracja transportu autobusowego z transportem kolejowym, szczególnie w kontekście planowanego uruchomienia przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 377 Sława Wielkopolska–Gniezno. Istotne znaczenie będzie miało zapewnienie sprawnych i skoordynowanych przesiadek pomiędzy autobusami i pociągami, w szczególności w miejscowościach Kiszkowo, Rybno Wielkie i Łagiewniki Kościelne. Wymaga to odpowiedniego dostosowania rozkładów jazdy oraz zapewnienia dogodnej infrastruktury przesiadkowej, w tym parkingów P+R. Integracja obu środków transportu powinna przyczyniać się do zwiększenia dostępności transportowej gminy oraz stworzenia atrakcyjnej alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego.

3.1.1.1 Sieć drogowa Powiatu Gnieźnieńskiego

Układ drogowy Powiatu Gnieźnieńskiego należy do stosunkowo dobrze rozwiniętych systemów komunikacyjnych wschodniej części województwa wielkopolskiego. Wynika to zarówno z położenia geograficznego powiatu, jak i jego historycznej roli jako ważnego węzła komunikacyjnego regionu. Przez obszar powiatu przebiegają istotne ciągi transportowe o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym, zapewniające powiązania z aglomeracją poznańską, województwem kujawsko-pomorskim oraz południowo-zachodnią częścią kraju. Układ drogowy pełni jednocześnie funkcję tranzytową, regionalną oraz lokalną, stanowiąc podstawę mobilności mieszkańców i funkcjonowania gospodarki.

Najwyższą kategorię infrastruktury drogowej stanowią drogi krajowe i ekspresowe, które tworzą główne korytarze transportowe powiatu. Kluczowe znaczenie posiada droga ekspresowa S5, będąca częścią strategicznego ciągu komunikacyjnego Wrocław – Poznań – Bydgoszcz. Trasa ta integruje powiat z krajową i europejską siecią transportową, zapewniając szybkie połączenia z największymi ośrodkami gospodarczymi Polski zachodniej i północnej. S5 pełni jednocześnie funkcję głównego korytarza ruchu tranzytowego na osi północ–południe oraz podstawowego kanału obsługi ruchu gospodarczego i logistycznego.

Istotne znaczenie posiada również droga krajowa nr 15 relacji Trzebnica – Września – Gniezno – Toruń – Ostróda, przebiegająca przez Gniezno i Trzemeszno. Droga ta zapewnia powiązania pomiędzy Wielkopolską a województwem kujawsko-pomorskim oraz stanowi ważny element regionalnego układu transportowego. Uzupełnieniem systemu dróg krajowych pozostaje droga krajowa nr 36, przebiegająca w zachodniej części powiatu. Znaczenie dla dostępności komunikacyjnej regionu posiada także droga krajowa nr 92 przebiegająca w pobliżu powiatu, stanowiąca alternatywę dla autostrady A2.

Ważnym elementem infrastruktury są również drogi wojewódzkie, integrujące układ transportowy regionu oraz zapewniające połączenia między gminami. Do najważniejszych należą:

- ✓ droga wojewódzka nr 190 łącząca Gniezno z Wągrowcem i Chodzieżą,
- ✓ droga wojewódzka nr 194 relacji Poznań – Gniezno,
- ✓ droga wojewódzka nr 197 na odcinku Sławica – Gniezno,
- ✓ droga wojewódzka nr 260 relacji Gniezno – Witkowo – Wólka.

Drogi wojewódzkie pełnią funkcję uzupełniającą wobec sieci krajowej, umożliwiając integrację przestrzenną powiatu oraz zapewniając dostępność komunikacyjną lokalnych ośrodków osadniczych i terenów aktywności gospodarczej.

Sieć dróg powiatowych stanowi podstawowy element lokalnego systemu transportowego. Obejmuje ona kilkaset kilometrów tras łączących gminy, miejscowości oraz zapewniających dostęp do dróg wyższej kategorii. Drogi powiatowe obsługują przede wszystkim ruch międzygminny, codzienne dojazdy mieszkańców do pracy, szkół, instytucji publicznych i usług. Ich znaczenie jest szczególnie istotne na terenach wiejskich, gdzie pełnią funkcję głównych połączeń komunikacyjnych.

Najliczniejszą kategorię infrastruktury stanowią drogi gminne, odpowiedzialne za obsługę ruchu lokalnego i zapewnienie dostępności do posesji, gospodarstw rolnych, terenów inwestycyjnych oraz obiektów użyteczności publicznej. Podobnie jak w wielu powiatach o charakterze miejsko-wiejskim, część dróg gminnych posiada nawierzchnię gruntową lub wymaga

poprawy parametrów technicznych, co wpływa na komfort użytkowania oraz podatność infrastruktury na degradację w warunkach atmosferycznych.

Łączna długość dróg publicznych na obszarze powiatu przekracza 1900–2000 km, co przy powierzchni około 1250 km² oznacza relatywnie wysoką gęstość sieci drogowej. Wskaźnik ten należy ocenić pozytywnie z punktu widzenia dostępności przestrzennej i obsługi osadnictwa. Jednocześnie wyzwaniem pozostaje zróżnicowany standard techniczny infrastruktury oraz konieczność jej dostosowania do rosnącego natężenia ruchu.

Układ drogowy powiatu ma charakter wielofunkcyjny:

- ✓ drogi krajowe i ekspresowe obsługują ruch tranzytowy i międzyregionalny,
- ✓ drogi wojewódzkie integrują system regionalny,
- ✓ drogi powiatowe zapewniają komunikację międzygminną,
- ✓ drogi gminne obsługują ruch lokalny i dostępność przestrzenną.

Taka struktura wymaga ścisłej koordynacji działań inwestycyjnych pomiędzy administracją rządową, samorządem wojewódzkim, powiatowym i gminnym.

W ujęciu przestrzennym można wyróżnić trzy podstawowe układy ruchu:

- ➢ korytarz północ–południe oparty na trasie S5/DK5,
- ➢ układ promienisty wokół miasta Gniezna,
- ➢ powiązania wschód–zachód realizowane przez drogę krajową nr 15 oraz drogi wojewódzkie.

Istotnym problemem pozostaje wysoka presja ruchu tranzytowego i regionalnego, szczególnie w rejonie Gniezna oraz na drogach wylotowych z miasta. W godzinach szczytu występują okresowe przeciążenia układu drogowego, wpływające negatywnie na płynność ruchu, czas przejazdu oraz bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Do najważniejszych wyzwań infrastrukturalnych należy zaliczyć:

- ✓ dalszą modernizację dróg powiatowych,
- ✓ poprawę parametrów technicznych lokalnych układów drogowych,
- ✓ zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów,
- ✓ ograniczanie negatywnego oddziaływania ruchu tranzytowego na obszary zwartej zabudowy,
- ✓ poprawę dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej i parkingowej,
- ✓ zapewnienie ciągłości i spójności infrastruktury pieszej i rowerowej,
- ✓ rozbudowę chodników, dróg dla rowerów oraz oświetlenia drogowego,
- ✓ integrację infrastruktury drogowej z transportem publicznym.

Szczególne znaczenie dla dalszego rozwoju powiatu posiada utrzymanie wysokiej dostępności do sieci dróg ekspresowych i autostradowych, zwłaszcza w kontekście powiązań gospodarczych z Poznaniem oraz centralną częścią kraju. Wysoka jakość infrastruktury drogowej wpływa bezpośrednio na atrakcyjność inwestycyjną powiatu, możliwości rozwoju przedsiębiorczości oraz konkurencyjność lokalnej gospodarki.

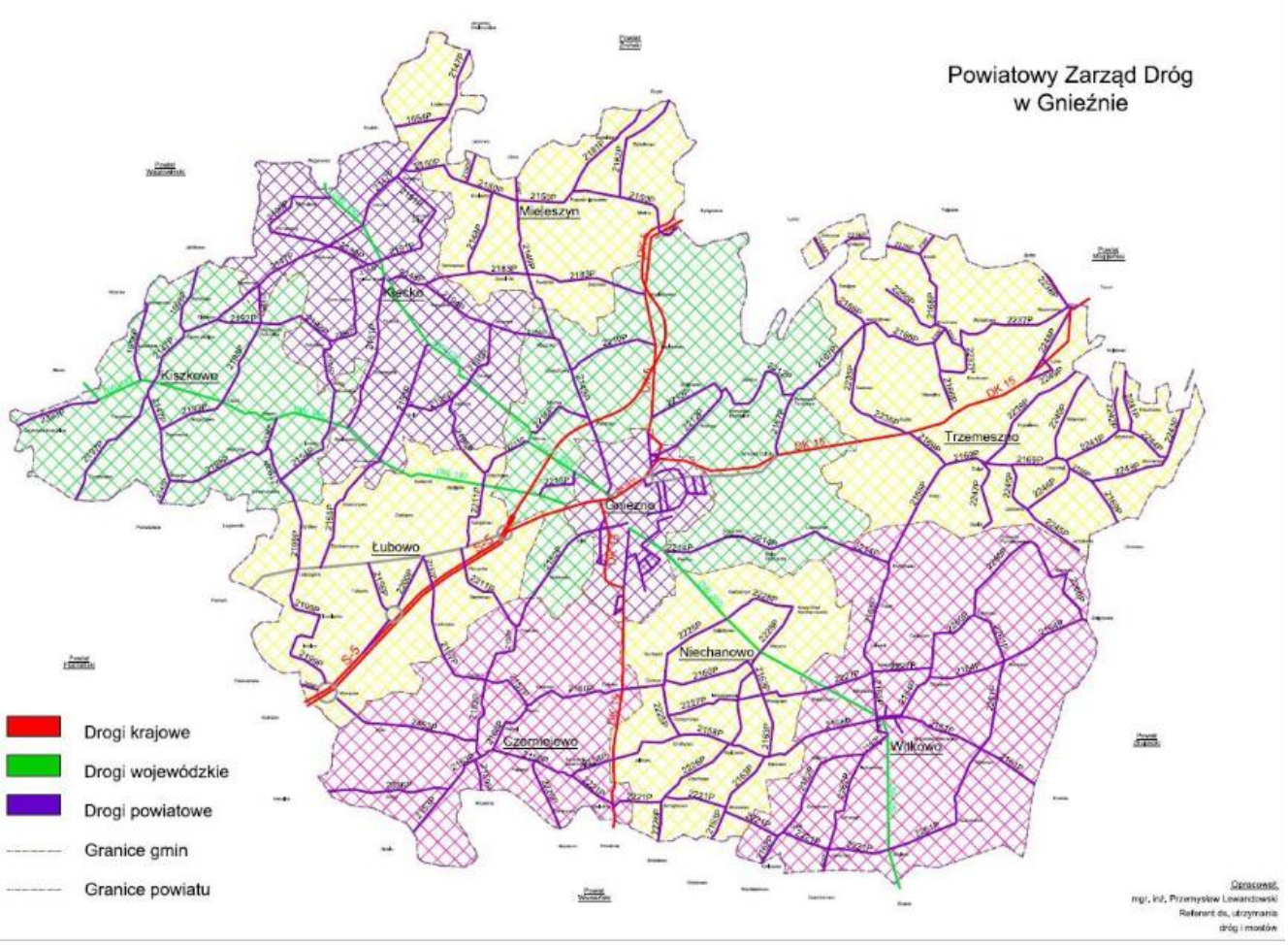
Ważnym elementem systemu transportowego pozostaje również infrastruktura związana z transportem zbiorowym, w tym sieć przystanków autobusowych. W ostatnich latach obserwowany jest stopniowy rozwój infrastruktury przystankowej, przyczyniający się do po-

prawy dostępności komunikacji publicznej oraz ograniczania zjawiska wykluczenia transportowego, szczególnie na obszarach peryferyjnych i wiejskich. Jednocześnie efektywność systemu zależy nie tylko od liczby przystanków, ale przede wszystkim od jakości oferty przewozowej, częstotliwości połączeń oraz integracji różnych środków transportu.

Należy również podkreślić, że dane statystyczne dotyczące długości i struktury sieci drogowej publikowane przez Główny Urząd Statystyczny mogą podlegać zmianom wynikającym z aktualizacji ewidencji dróg, zmian metodologicznych oraz modyfikacji klasyfikacji infrastruktury. Interpretacja danych powinna więc uwzględniać zarówno aspekty formalne, jak i rzeczywisty stan infrastruktury transportowej.

Podsumowując, układ drogowy Powiatu Gnieźnieńskiego charakteryzuje się stosunkowo dobrą dostępnością przestrzenną oraz rozwiniętą strukturą funkcjonalną. Kluczowym wyzwaniem pozostaje dalsza poprawa jakości infrastruktury, szczególnie na poziomie lokalnym oraz integracja różnych środków transportu w spójny system mobilności. Realizacja tych działań będzie miała istotne znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności gospodarczej powiatu, poprawy jakości życia mieszkańców oraz wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju transportu.

Mapa 4. Poglądowa mapa sieci dróg w Powiecie Gnieźnieńskim



Źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Gnieźnie

3.1.1.2 Natężenie ruchu

W Polsce prowadzone są cykliczne badania natężenia ruchu drogowego określane jako Generalny Pomiar Ruchu (GPR), realizowane na zlecenie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Obejmują one sieć dróg krajowych oraz – w odrębnych opracowaniach – drogi wojewódzkie. Celem badań jest określenie podstawowych parametrów ruchu drogowego, takich jak średni dobowy ruch pojazdów (SDR), struktura rodzajowa ruchu czy jego zmienność w czasie.

Najbardziej aktualnym źródłem danych pozostaje Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021, który objął sieć dróg krajowych w Polsce, z wyłączeniem odcinków przebiegających przez miasta na prawach powiatu. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego pomiary były prowadzone na drogach krajowych przebiegających przez obszar powiatu. Wyniki GPR stanowią podstawę do planowania inwestycji drogowych, oceny przepustowości infrastruktury, analiz bezpieczeństwa ruchu oraz opracowywania strategii rozwoju systemu transportowego.

Natężenie ruchu drogowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego wykazuje wyraźne zróżnicowanie przestrzenne, wynikające z funkcji poszczególnych dróg oraz ich znaczenia w układzie transportowym. Największe natężenia ruchu występują:

- ✓ na odcinkach drogi krajowej nr 5/S5 w relacji Poznań – Gniezno – Bydgoszcz,
- ✓ na drodze krajowej nr 15 łączącej Gniezno z Września i Inowrocław,

- ✓ na drodze krajowej nr 92, stanowiącej alternatywny korytarz transportowy dla autostrady A2.

Istotną rolę odgrywają również drogi wojewódzkie, które przejmują znaczną część ruchu lokalnego i regionalnego, zapewniając powiązania pomiędzy gminami powiatu oraz z sąsiednimi ośrodkami gospodarczymi.

Kongestia ruchu drogowego oznacza sytuację, w której liczba pojazdów przekracza przepustowość danego odcinka drogi, prowadząc do spadku prędkości, pogorszenia płynności ruchu oraz wydłużenia czasu przejazdu.

Powiat Gnieźnieński, podobnie jak wiele powiatów o charakterze mieszanym (miejsko-wiejskim), nie jest obszarem permanentnej kongestii, jednak lokalne problemy z płynnością ruchu występują przede wszystkim:

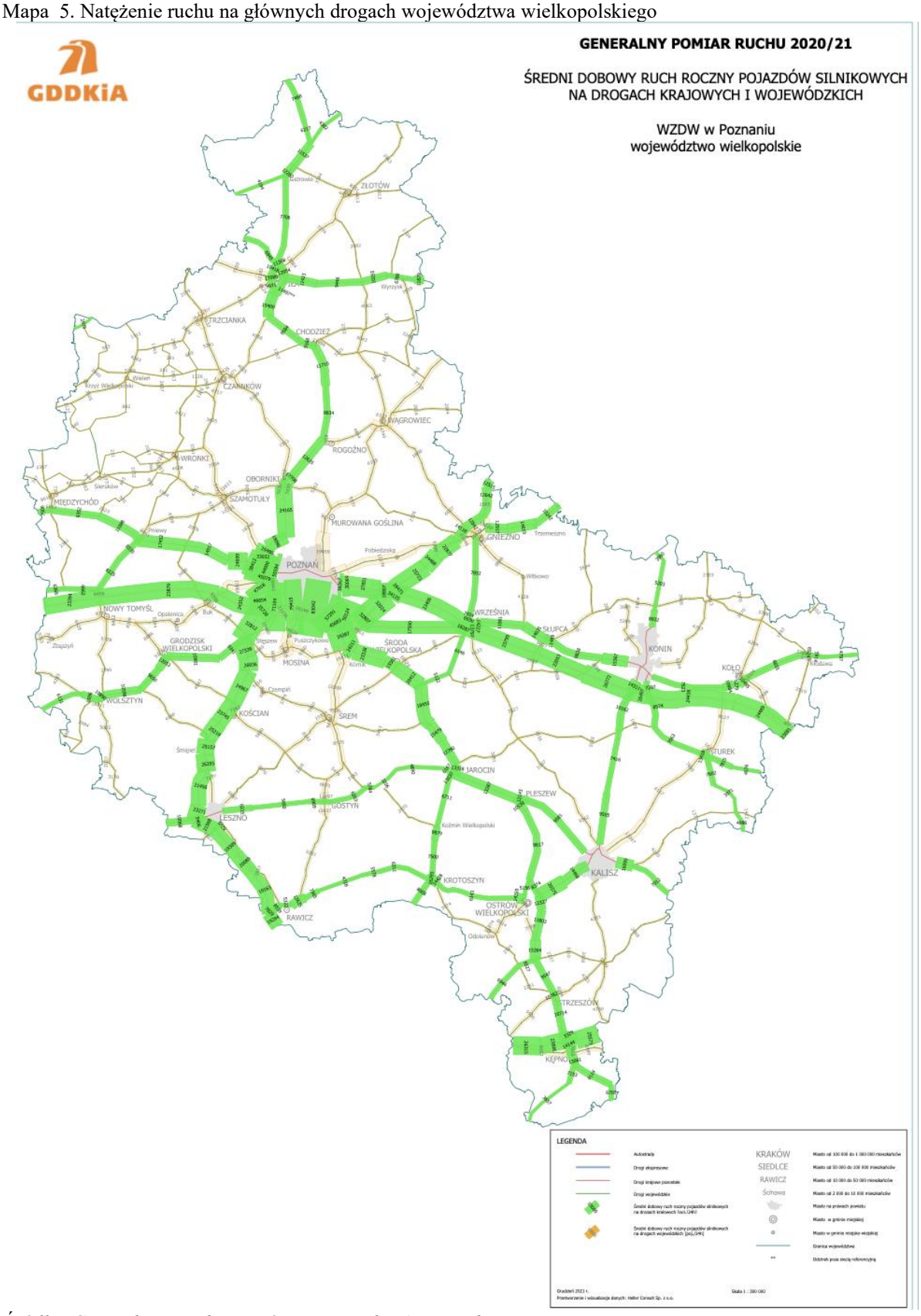
- ✓ na wlotach do miasta Gniezna,
- ✓ na skrzyżowaniach dróg krajowych z drogami wojewódzkimi i powiatowymi,
- ✓ w miejscowościach, przez które przebiega ruch tranzytowy, szczególnie tam, gdzie brak jest obwodnic.

Do głównych czynników sprzyjających powstawaniu kongestii należą:

- ✓ wysokie natężenie ruchu tranzytowego na drogach krajowych,
- ✓ ograniczona przepustowość skrzyżowań,
- ✓ obecność sygnalizacji świetlnej w ciągach o dużym natężeniu ruchu,
- ✓ znaczący udział pojazdów ciężkich związanych z obsługą działalności gospodarczej regionu.

W ostatnich latach obserwuje się jednak poprawę warunków ruchu, m.in. dzięki rozwojowi infrastruktury w ciągu drogi ekspresowej S5 oraz realizacji inwestycji drogowych mających na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane. Dalsze działania w tym zakresie, w tym rozwój obwodnic i modernizacja układu drogowego, będą kluczowe dla poprawy przepustowości sieci oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Powiecie Gnieźnieńskim.

Mapa 5. Natężenie ruchu na głównych drogach województwa wielkopolskiego



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

W 2020 roku Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich przeprowadził generalny pomiar ruchu na drogach wojewódzkich województwa wielkopolskiego. Pomiar wykonano w

oparciu o „Wytyczne pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2020 r.", opracowane w 2019 r. na zlecenie Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Pomiar został przeprowadzony z użyciem wideorejestratorów, z wyłączeniem odcinków dróg wojewódzkich przebiegających w granicach miast na prawach powiatu. Rejestracji podlegały pojazdy silnikowe w podziale na 7 kategorii oraz rowery.

Średni dobowy ruch roczny na drogach wojewódzkich w Wielkopolsce powyżej 15 000 pojazdów na dobę zarejestrowano na drogach:

- ✓ nr 194 – odcinek w m. Gniezno,
- ✓ nr 311 – odcinek w m. Komorniki,
- ✓ nr 196 – odcinek Poznań – Murowana Goślina,
- ✓ nr 307 – odcinek Poznań – węzeł S11 Ławica,
- ✓ nr 431 – odcinek w m. Mosina,
- ✓ nr 194 – odcinek Poznań – Kobylnica,
- ✓ nr 430 – odcinek Luboń – Mosina,
- ✓ nr 434 – odcinek Kórnik obwodnica,
- ✓ nr 430 – odcinek w m. Luboń.

Na podstawie dostępnych danych oraz obserwacji ruchu drogowego można stwierdzić, że system transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego funkcjonuje relatywnie sprawnie, choć jego efektywność jest zróżnicowana przestrzennie. Zjawisko kongestii ma w większości przypadków charakter lokalny i okresowy, występując głównie w godzinach szczytu komunikacyjnego na odcinkach prowadzących do miasta Gniezno oraz na głównych węzłach komunikacyjnych powiatu.

W zdecydowanej większości przypadków ruch drogowy odbywa się jednak w warunkach zbliżonych do swobodnych, szczególnie na odcinkach o wyższym standardzie technicznym, takich jak droga ekspresowa S5. Ewentualne utrudnienia w ruchu mają najczęściej charakter krótkotrwały i wynikają z bieżących zakłóceń w płynności ruchu, do których należą przede wszystkim:

- ✓ zdarzenia drogowe,
- ✓ roboty drogowe i modernizacyjne,
- ✓ okresowe wzrosty natężenia ruchu, szczególnie w czasie świąt, długich weekendów oraz sezonu letniego.

Istotnym czynnikiem wpływającym na funkcjonowanie systemu drogowego jest również udział ruchu tranzytowego, który koncentruje się głównie na drogach krajowych i ekspresowych, w szczególności w relacji północ–południe (Poznań – Bydgoszcz). Jednocześnie rozwój infrastruktury drogowej w ostatnich latach, w tym budowa i modernizacja odcinków S5, przyczynił się do poprawy płynności ruchu oraz częściowego odciążenia układu dróg lokalnych.

Podobnie jak w innych regionach Polski, Generalny Pomiar Ruchu realizowany jest cyklicznie co 5 lat na zlecenie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Oznacza to, że kolejne kompleksowe dane dotyczące natężenia ruchu drogowego, umożliwiające pogłębioną ocenę funkcjonowania systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego, będą dostępne po przeprowadzeniu następnej edycji badań.

3.1.1.3 Transport indywidualny

W strukturze mobilności mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego dominującą rolę – podobnie jak w większości powiatów o charakterze mieszanym (miejsko-wiejskim) – odgrywa transport indywidualny, w szczególności samochody osobowe. Wynika to zarówno z rozproszonej struktury osadniczej w części gmin wiejskich, jak i z silnej pozycji Gniezna jako ośrodka powiatowego generującego codzienne dojazdy do pracy, szkół i usług.

Tabela 4. Zestawienie pojazdów w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 2000-2024.

Rok	Samochody osobowe	Ciężarowe	Autobusy	Motocykle	Ciągniki rolnicze	Suma
2000	35 000	4 200	180	1 200	5 500	**46 080**
2001	37 165	4 482	185	1 409	5 565	**48 806**
2002	39 330	4 764	190	1 618	5 629	**51 531**
2003	41 495	5 046	195	1 827	5 694	**54 257**
2004	43 660	5 329	200	2 036	5 759	**56 984**
2005	45 825	5 611	205	2 246	5 824	**59 711**
2006	47 990	5 893	210	2 455	5 888	**62 436**
2007	50 155	6 175	215	2 664	5 953	**65 162**
2008	52 320	6 457	220	2 873	6 018	**67 888**
2009	54 485	6 740	225	3 082	6 082	**70 614**
2010	56 650	7 022	230	3 291	6 147	**73 340**
2011	58 815	7 304	235	3 500	6 212	**76 066**
2012	60 980	7 586	240	3 710	6 276	**78 792**
2013	63 146	7 868	246	3 919	6 341	**81 520**
2014	65 311	8 150	251	4 128	6 406	**84 246**
2015	67 476	8 432	256	4 337	6 471	**86 972**
2016	69 641	8 715	261	4 546	6 535	**89 698**
2017	71 806	8 997	266	4 755	6 600	**92 424**
2018	73 971	9 279	271	4 964	6 665	**95 150**
2019	76 136	9 561	276	5 173	6 729	**97 875**
2020	78 301	9 843	281	5 382	6 794	**100 601**
2021	80 466	10 126	286	5 592	6 859	**103 329**
2022	82 631	10 408	291	5 801	6 924	**106 055**
2023	84 796	10 690	296	6 010	6 988	**108 780**
2024	86 961	10 972	301	6 219	7 053	**111 506**

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Motocykle i motorowery stanowią uzupełniający segment mobilności, wykorzystywany głównie sezonowo oraz w krótkich dystansach, zwłaszcza w obszarach miejskich i podmiejskich. Ich znaczenie systematycznie rośnie, co wpisuje się w ogólnopolski trend poszukiwania tańszych form indywidualnej mobilności.

Równolegle obserwuje się wzrost znaczenia rowerów jako środka transportu, szczególnie na obszarach miejskich Gniezna oraz w gminach o korzystnych warunkach topograficznych. Brak systemowej ewidencji rowerów uniemożliwia jednak precyzyjne określenie ich liczby. Badania ogólnokrajowe wskazują, że w większości gospodarstw domowych znajduje się co najmniej jeden rower, a w wielu – kilka sztuk, co pozwala szacować, że w skali powiatu ich liczba może sięgać kilkudziesięciu tysięcy.

Z punktu widzenia planowania transportu oznacza to konieczność opierania się na badaniach ankietowych i pomiarach ruchu, a nie wyłącznie na danych rejestrowych. Rowery – mimo braku rejestracji – stają się istotnym elementem systemu mobilności, szczególnie w kontekście polityki zrównoważonego transportu.

W Powiecie Gnieźnieńskim obserwuje się typowy dla Polski proces ewolucji parku samochodowego. Po okresie dynamicznego wzrostu liczby samochodów osobowych do okolic 2020 roku, w kolejnych latach nastąpiło jego spowolnienie, a w niektórych kategoriach nawet korekta.

Do głównych przyczyn tego zjawiska należą:

- ✓ wycofywanie z eksploatacji najstarszych pojazdów,
- ✓ zmiany demograficzne (starzenie się społeczeństwa i migracje),
- ✓ rosnące koszty utrzymania pojazdów,
- ✓ racjonalizacja liczby samochodów w gospodarstwach domowych.

Szczególnie istotnym zjawiskiem jest redukcja liczby samochodów bardzo starych (powyżej 25–30 lat), które są stopniowo złomowane lub sprzedawane. Oznacza to poprawę struktury technicznej parku pojazdów, mimo że całkowita liczba aut nie musi dynamicznie rosnąć.

Zmiany w liczbie pojazdów w Powiecie Gnieźnieńskim są silnie powiązane z procesami demograficznymi. Ubytek ludności w części gmin wiejskich oraz migracje do większych ośrodków (Poznań, aglomeracja poznańska) wpływają na ograniczenie zapotrzebowania na indywidualną mobilność w miejscu zamieszkania.

Jednocześnie w gospodarstwach domowych obserwuje się proces racjonalizacji posiadania samochodów. W rodzinach posiadających więcej niż jeden pojazd coraz częściej podejmowane są decyzje o redukcji liczby aut ze względów ekonomicznych (koszty ubezpieczenia, paliwa, serwisowania).

Nie oznacza to jednak spadku mobilności, lecz jej reorganizację – część potrzeb transportowych przejmują inne formy przemieszczania się (rower, transport publiczny, carpooling).

W Powiecie Gnieźnieńskim zauważalny jest stopniowy wzrost liczby motocykli i motorowerów. Zjawisko to ma kilka przyczyn:

- ✓ niższe koszty zakupu i eksploatacji w porównaniu z samochodami,
- ✓ większa elastyczność w ruchu miejskim (Gniezno i strefy podmiejskie),
- ✓ łatwiejsze parkowanie,
- ✓ sezonowy charakter użytkowania.

Motocykle stają się zatem substytutem samochodu w części gospodarstw domowych, szczególnie w przypadku dojazdów indywidualnych na krótkich i średnich dystansach.

Pomimo rosnącej dywersyfikacji środków transportu, samochód osobowy pozostaje dominującym środkiem przemieszczania się. Wynika to z:

- ✓ ograniczonej dostępności transportu publicznego w części gmin wiejskich,
- ✓ konieczności dojazdów „od drzwi do drzwi”,
- ✓ rozproszonej struktury osadniczej,
- ✓ ograniczeń czasowych komunikacji zbiorowej.

Jednocześnie obserwuje się stopniowe zwiększanie udziału:

- ✓ rowerów w ruchu lokalnym,
- ✓ motocykli i motorowerów w mobilności indywidualnej,
- ✓ transportu publicznego w relacjach do Gniezna i Poznania.

Analiza struktury mobilności prowadzi do kilku kluczowych wniosków:

1. **Dominacja samochodu osobowego** nadal wymaga utrzymania i modernizacji infrastruktury drogowej, szczególnie dróg powiatowych i gminnych.
2. **Starzenie się części parku pojazdów** oznacza konieczność dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jakość nawierzchni.
3. **Wzrost znaczenia motocykli i rowerów** wymaga rozwoju infrastruktury dedykowanej (ścieżki rowerowe, bezpieczne skrzyżowania, organizacja ruchu).
4. **Transport publiczny** powinien pełnić rolę uzupełniającą i integrującą system mobilności, szczególnie w relacjach z Gnieznem jako ośrodkiem usługowym.
5. **Dywersyfikacja mobilności** (samochód, jednoślady, transport zbiorowy) staje się kluczowym elementem odporności systemu transportowego.

Transport indywidualny w Powiecie Gnieźnieńskim podlega stopniowej transformacji, polegającej nie na jego marginalizacji, lecz na wewnętrznej dywersyfikacji. Samochód pozostaje podstawowym środkiem transportu, jednak jego dominacja jest stopniowo uzupełniana przez inne formy mobilności.

Zmiany te mają charakter ewolucyjny i wynikają zarówno z czynników ekonomicznych, demograficznych, jak i technologicznych. Dla polityki transportowej oznacza to konieczność równoległego rozwijania infrastruktury drogowej, rowerowej oraz systemów transportu publicznego, tak aby zapewnić mieszkańcom realną dostępność do usług, pracy i edukacji niezależnie od posiadanego środka transportu.

3.1.2 Transport kolejowy

Powiat Gnieźnieński posiada istotne znaczenie w regionalnym systemie transportu kolejowego. Gniezno należy do najważniejszych węzłów kolejowych w północno-wschodniej części województwa wielkopolskiego i pełni funkcję punktu koncentracji ruchu pasażerskiego oraz częściowo towarowego.

Przez obszar powiatu przebiegają między innymi:

- ✓ linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Gniezno – Inowrocław – Olsztyn,
- ✓ linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Jarocin – Gniezno – Nakło nad Notecią,
- ✓ linia kolejowa nr 377 Gniezno – Sława Wielkopolska,
- ✓ lokalne odcinki infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym.

Najważniejszą osią systemu kolejowego pozostaje linia nr 353, która zapewnia:

- ✓ połączenia regionalne z Poznaniem,
- ✓ obsługę codziennych dojazdów do pracy i szkół,
- ✓ połączenia międzywojewódzkie,
- ✓ dostęp do krajowej sieci kolejowej.

Relacja Gniezno – Poznań stanowi jeden z najważniejszych kierunków mobilności mieszkańców powiatu. Znaczna część codziennych podróży realizowana jest właśnie transportem kolejowym, szczególnie przez osoby dojeżdżające do pracy, uczelni oraz usług wyższego rzędu w aglomeracji poznańskiej.

W ostatnich latach obserwuje się:

- ✓ stopniową poprawę parametrów technicznych infrastruktury,
- ✓ modernizację wybranych odcinków linii kolejowych,
- ✓ poprawę jakości taboru regionalnego,

- ✓ wzrost znaczenia kolei aglomeracyjnej i regionalnej,
- ✓ zwiększenie atrakcyjności przewozów kolejowych wobec transportu indywidualnego.

Pomimo pozytywnych zmian nadal występują jednak ograniczenia systemowe, do których należą:

- ✓ niewystarczająca częstotliwość połączeń poza godzinami szczytu,
- ✓ ograniczona liczba połączeń bezpośrednich do części dużych ośrodków regionalnych,
- ✓ niewystarczająca integracja taryfowa i organizacyjna różnych środków transportu,
- ✓ zróżnicowany standard infrastruktury stacyjnej i przystankowej,
- ✓ ograniczona liczba parkingów „Parkuj i Jedź".

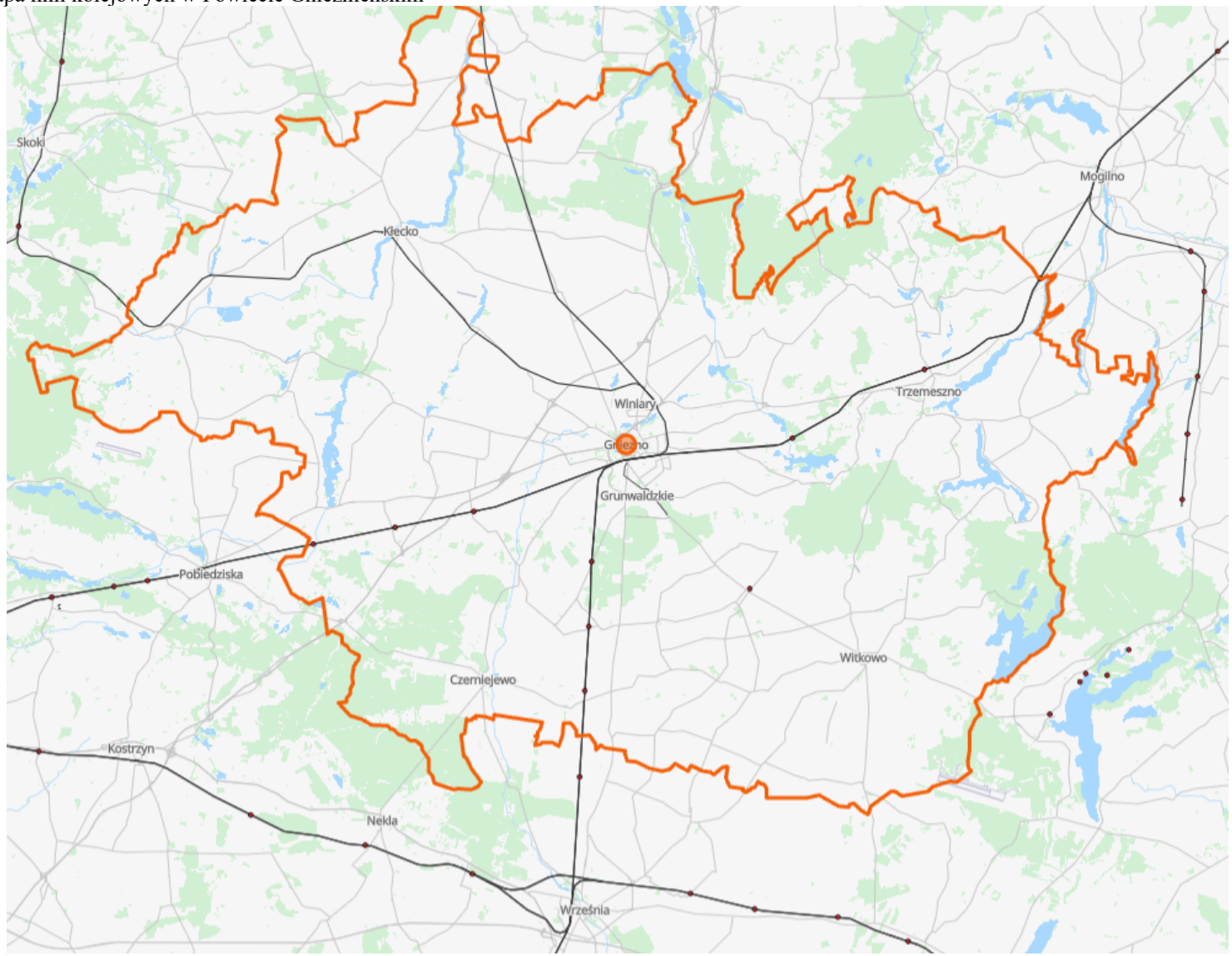
W perspektywie strategicznej kolej powinna pełnić coraz większą rolę jako podstawowy środek transportu w relacjach regionalnych, szczególnie pomiędzy Gnieznem a Poznaniem.

Mapa 6. Mapa połączeń kolejowych w Wielkopolsce



Źródło Mapa-polaczen-KW-2022.jpg

Mapa 7. Mapa linii kolejowych w Powiecie Gnieźnieńskim



Źródło: https://www.openstreetmap.org

Ze stacji Gniezno realizowane są regularne połączenia kolejowe zarówno o charakterze regionalnym, jak i dalekobieżnym. Mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego mają możliwość bezpośredniego dojazdu do najważniejszych ośrodków miejskich w kraju, w szczególności do:

- ✓ Poznania,
- ✓ Warszawy,
- ✓ Gdyni,
- ✓ Gdańska,
- ✓ Wrocławia,
- ✓ Bydgoszczy,
- ✓ Mogilna,
- ✓ Jarocina.

Oferta przewozowa obejmuje połączenia realizowane przez przewoźników regionalnych – Koleje Wielkopolskie oraz POLREGIO – a także pociągi dalekobieżne uruchamiane przez PKP Intercity, w tym m.in. połączenia „Baltic Express", „Bałtyk" oraz „Karkonosze". Dzięki temu stacja Gniezno pełni funkcję ważnego węzła komunikacyjnego, zapewniającego mieszkańcom dostęp zarówno do regionalnego, jak i krajowego systemu transportu kolejowego.

Ze względu na silne powiązania funkcjonalne, gospodarcze, edukacyjne i administracyjne Powiatu Gnieźnieńskiego z aglomeracją poznańską, szczególne znaczenie posiada relacja Gniezno–Poznań–Gniezno. Kierunek ten generuje największe potoki pasażerskie związane z codziennymi dojazdami do pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni wyższych, instytucji administracji publicznej oraz obiektów handlowo-usługowych zlokalizowanych w Poznaniu.

Połączenia kolejowe pomiędzy Gnieznem a Poznaniem charakteryzują się wysoką częstotliwością kursowania oraz konkurencyjnym czasem przejazdu wynoszącym od około 25 do 50 minut, w zależności od kategorii pociągu oraz liczby obsługiwanych przystanków pośrednich. Szczególnie istotna jest duża liczba połączeń realizowanych w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego, co umożliwia sprawną obsługę codziennych potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

Wysoka dostępność połączeń kolejowych w relacji Gniezno–Poznań–Gniezno sprawia, że transport kolejowy stanowi atrakcyjną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego, przyczyniając się do ograniczania kongestii drogowej, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz realizacji celów zrównoważonej mobilności. Rozkład jazdy pociągów w relacji Gniezno–Poznań–Gniezno przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5. Rozkład jazdy ze stacji Gniezno w relacji Gniezno-Poznań-Gniezno

Relacja Gniezno-Poznań	Relacja Poznań-Gniezno
2.20	1.14
6.39	4.19
6.54	5.40
7.57	5.52
8.12	6.40
8.45	6.46
8.54	6.50
9.58	6.49
10.47	8.40
10.54	8.46
11.30	8.51
12.43	9.08
12.55	9.30
13.39	9.56
14.47	10.40
14.54	10.44
15.54	11.40
16.24	11.47
16.54	12.40
18.12	12.46
18.25	13.45
18.48	14.19
18.54	14.40
20.51	14.46
21.01	15.06
21.22	15.36
22.03	16.05
	16.40
	16.46
	16.52
	17.19
	17.36
	17.48
	18.40
	18.46
	18.53
	19.44
	19.56
	20.40
	22.33
	23.17

Źródło: opracowanie własne

Przedstawiony rozkład jazdy potwierdza, że połączenie kolejowe pomiędzy Gnieznem a Poznaniem stanowi podstawowy i najważniejszy element systemu transportu publicznego Powiatu Gnieźnieńskiego. Wynika to zarówno z funkcjonalnych powiązań społeczno-gospodarczych powiatu z aglomeracją poznańską, jak i z roli Poznania jako regionalnego centrum administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego oraz rynku pracy.

Analiza rozkładu jazdy wskazuje na bardzo wysoką częstotliwość kursowania pociągów w relacji Gniezno–Poznań oraz Poznań–Gniezno. W kierunku Poznania realizowanych jest 27 połączeń w ciągu doby, natomiast w kierunku Gniezna 42 połączenia. Tak duża liczba kursów zapewnia mieszkańcom znaczną elastyczność w planowaniu podróży zarówno związanych z dojazdami do pracy i szkół, jak również podróży okazjonalnych i rekreacyjnych.

Szczególnie istotna jest oferta przewozowa w godzinach szczytów komunikacyjnych. W porannym szczycie przewozowym, pomiędzy godziną 6:00 a 9:00, dostępnych jest kilka połączeń umożliwiających dotarcie do Poznania przed rozpoczęciem pracy lub zajęć dydaktycznych. Jednocześnie w godzinach popołudniowych i wieczornych zapewniono dużą liczbę połączeń powrotnych, co umożliwia elastyczne planowanie czasu pracy oraz korzystanie z oferty usługowej i kulturalnej stolicy województwa.

Na uwagę zasługuje również stosunkowo równomierne rozmieszczenie połączeń w ciągu dnia. W większości okresów odstępy pomiędzy kolejnymi pociągami wynoszą od kilkunastu do kilkudziesięciu minut, co odpowiada standardom obsługi charakterystycznym dla połączeń aglomeracyjnych. Dzięki temu kolej staje się realną alternatywą dla transportu indywidualnego na drodze krajowej nr 5 oraz trasie ekspresowej S5.

Czas przejazdu wynoszący od około 25 do 50 minut należy ocenić jako bardzo konkurencyjny względem transportu samochodowego, zwłaszcza w godzinach wzmożonego ruchu drogowego. Krótsze czasy przejazdu osiągają pociągi dalekobieżne i przyspieszone, natomiast dłuższe dotyczą połączeń regionalnych obsługujących większą liczbę przystanków pośrednich.

Z punktu widzenia polityki transportowej powiatu szczególne znaczenie ma fakt, że oferta przewozowa obejmuje zarówno połączenia regionalne realizowane przez przewoźników samorządowych, jak i połączenia dalekobieżne obsługiwane przez PKP Intercity. Zapewnia to mieszkańcom możliwość bezpośredniego dostępu nie tylko do Poznania, lecz również do najważniejszych ośrodków krajowych, takich jak Warszawa, Gdańsk, Gdynia, Bydgoszcz czy Wrocław.

Jednocześnie analiza rozkładu wskazuje na możliwość dalszego doskonalenia oferty przewozowej. Dotyczy to przede wszystkim zapewnienia bardziej regularnego, taktowego układu połączeń w ciągu całego dnia oraz zwiększenia liczby kursów w późnych godzinach wieczornych, co mogłoby dodatkowo poprawić dostępność transportową mieszkańców pracujących w systemach zmianowych lub korzystających z usług aglomeracji poznańskiej poza standardowymi godzinami pracy.

Podsumowując, obecna oferta kolejowa w relacji Gniezno–Poznań–Gniezno charakteryzuje się wysoką dostępnością, dużą liczbą połączeń oraz konkurencyjnym czasem przejazdu. Stanowi ona jeden z kluczowych elementów systemu publicznego transportu zbiorowego Powiatu Gnieźnieńskiego oraz podstawę codziennych powiązań funkcjonalnych z aglomeracją poznańską. W kontekście realizacji celów zrównoważonej mobilności oraz ograniczania wykorzystania transportu indywidualnego należy uznać kolej za strategiczny środek transportu obsługujący najważniejszy kierunek podróży mieszkańców powiatu.

3.1.3 Transport rowerowy

Infrastruktura rowerowa w powiecie rozwija się stopniowo, szczególnie na obszarach miejskich i podmiejskich. Największa koncentracja tras rowerowych występuje:

- ✓ na terenie miasta Gniezna,
- ✓ w kierunku Trzemeszna,
- ✓ w relacjach do Czerniejewa i Witkowa,
- ✓ wzdłuż wybranych dróg wojewódzkich i powiatowych.
- ✓ Sieć infrastruktury rowerowej obejmuje:
- ✓ wydzielone drogi dla rowerów,
- ✓ ciągi pieszo-rowerowe,
- ✓ pasy rowerowe w jezdniach,
- ✓ lokalne trasy współdzielone z ruchem samochodowym.

Istotne znaczenie posiadają również regionalne i turystyczne szlaki rowerowe, które wzmacniają funkcje rekreacyjne i turystyczne powiatu, szczególnie w kontekście dziedzictwa historycznego Gniezna oraz terenów jeziornych.

Warunki dla rozwoju ruchu rowerowego są relatywnie korzystne ze względu na:

- ✓ umiarkowane odległości pomiędzy miejscowościami,
- ✓ stosunkowo gęstą sieć dróg lokalnych,
- ✓ korzystne warunki terenowe,
- ✓ rosnącą świadomość ekologiczną mieszkańców.
- ✓ Ograniczenia rozwoju mobilności rowerowej obejmują jednak:
- ✓ brak ciągłości części tras,
- ✓ niedostateczną integrację infrastruktury rowerowej pomiędzy gminami,
- ✓ niewystarczającą liczbę parkingów rowerowych,
- ✓ kolizje z ruchem samochodowym na drogach o dużym natężeniu ruchu.

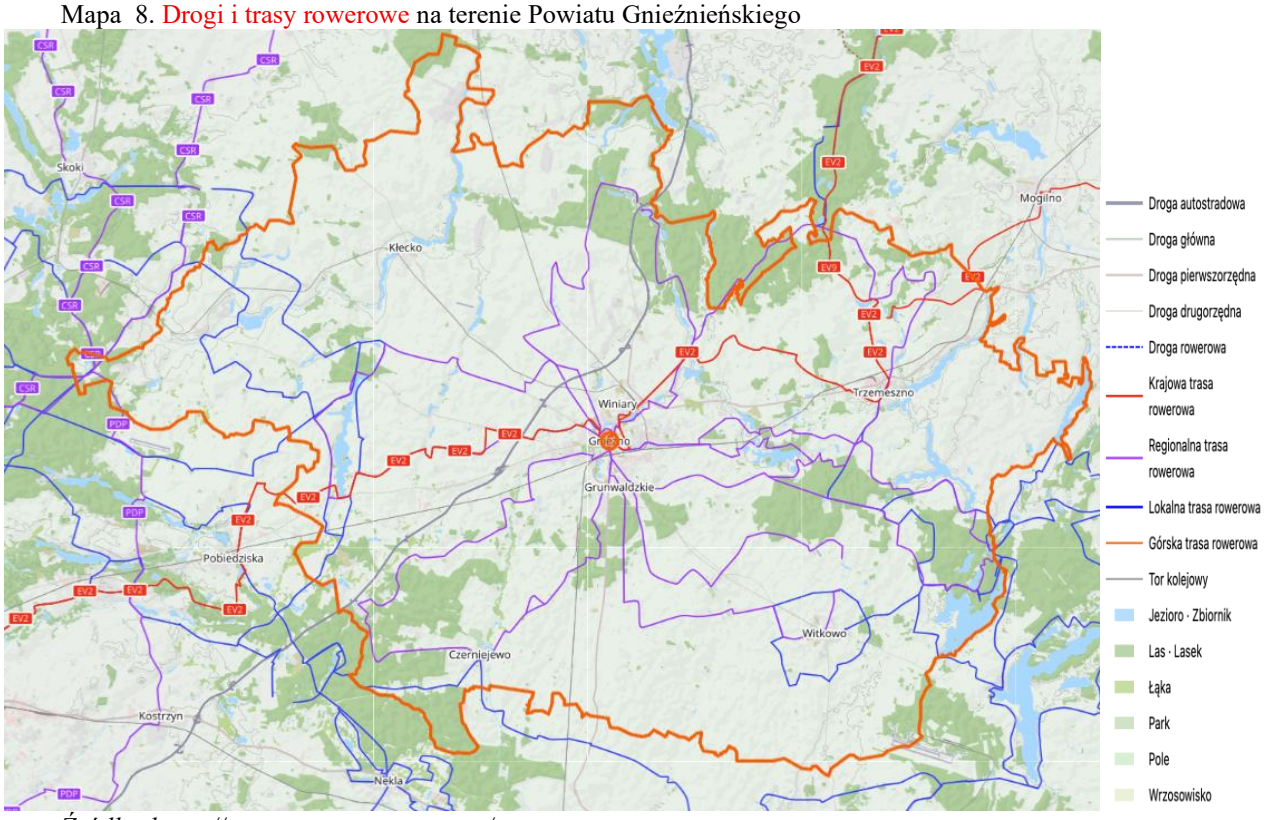
W perspektywie strategicznej infrastruktura rowerowa powinna stanowić ważny element zrównoważonego systemu mobilności, szczególnie w codziennych podróżach lokalnych i dojazdach do transportu publicznego.

Przedstawiona mapa nr 8 sieci ścieżek i tras rowerowych w Powiecie Gnieźnieńskim wskazuje na stosunkowo dobrze rozwinięty i przestrzennie zróżnicowany system infrastruktury rowerowej, którego głównym węzłem jest miasto Gniezno. Układ tras ma charakter promienisty, z licznymi połączeniami prowadzącymi z miasta w kierunku poszczególnych gmin oraz najważniejszych miejscowości i obszarów atrakcyjnych turystycznie. Takie rozwiązanie sprzyja zarówno codziennym dojazdom mieszkańców do Gniezna, jak i rozwojowi turystyki rowerowej, umożliwiając organizację wycieczek o zróżnicowanej długości i stopniu trudności. Sieć tras obejmuje znaczną część obszaru powiatu, zapewniając dostęp do terenów o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych, takich jak okolice Jeziora Lednickiego, Lednickiego Parku Krajobrazowego, kompleksów leśnych czy miejsc związanych z początkami państwa polskiego. Dzięki temu infrastruktura rowerowa pełni istotną funkcję w rozwoju turystyki aktywnej oraz promocji dziedzictwa kulturowego regionu. Widoczne na mapie liczne pętle i połączenia lokalne zwiększają atrakcyjność sieci, umożliwiając planowanie tras rekreacyjnych bez konieczności powrotu tą samą drogą.

Jednocześnie analiza mapy wskazuje, że obecny układ infrastruktury koncentruje się przede wszystkim na połączeniach z Gnieznem, podczas gdy relatywnie słabiej rozwinięte są bezpośrednie połączenia pomiędzy poszczególnymi gminami. Taki model ogranicza możliwość realizacji podróży między sąsiednimi ośrodkami bez konieczności przejazdu przez centrum powiatu i zmniejsza potencjał wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu. W przyszłości zasadne byłoby rozwijanie tras o charakterze międzygminnym, tworzących bardziej zwartą sieć komunikacyjną i poprawiających dostępność transportową całego obszaru.
Na podstawie przedstawionej mapy można również stwierdzić, że sieć ma duży potencjał do integracji z innymi środkami transportu. Rozbudowa bezpiecznych połączeń prowadzących do stacji kolejowych oraz głównych węzłów komunikacji autobusowej, wraz z budową parkingów typu „Bike&Ride", mogłaby znacząco zwiększyć udział transportu rowerowego w codziennych podróżach mieszkańców. Takie rozwiązania wpisywałyby się w założenia zrównoważonej mobilności oraz ograniczania ruchu samochodowego.

Z perspektywy planowania transportowego sieć ścieżek rowerowych Powiatu Gnieźnieńskiego stanowi solidną podstawę do dalszego rozwoju nowoczesnego systemu mobilności. Jej największymi atutami są szeroki zasięg przestrzenny, dobre powiązanie z Gnieznem oraz wysoki potencjał turystyczny. Wymaga jednak dalszego uzupełniania o połączenia międzygminne, poprawy ciągłości infrastruktury oraz większej integracji z transportem publicznym. Realizacja tych działań pozwoliłaby przekształcić istniejącą sieć z systemu o dominującej funkcji rekreacyjnej w kompleksowy element regionalnego systemu transportowego, wspierający zarówno rozwój społeczno-gospodarczy powiatu, jak i poprawę jakości życia jego mieszkańców.

Mapa 8. Drogi i trasy rowerowe na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: https://www.openstreetmap.org/

3.1.4 Komunikacja międzygminna i międzypowiatowa

Centralne położenie Powiatu Gnieźnieńskiego w północno-wschodniej części województwa wielkopolskiego oraz bliskość Poznania sprawiają, że obszar ten charakteryzuje się relatywnie dobrą dostępnością transportową. Kluczową rolę odgrywają zarówno połączenia autobusowe, jak i kolejowe, umożliwiające codzienne dojazdy do pracy, szkół oraz instytucji publicznych. Szczególne znaczenie ma powiązanie funkcjonalne z Poznaniem jako głównym ośrodkiem gospodarczym regionu.

Istotnym elementem systemu transportowego są przewozy autobusowe realizowane przez operatorów regionalnych oraz prywatnych przewoźników. Obsługują oni zarówno relacje wewnątrz powiatu, jak i połączenia do sąsiednich jednostek, takich jak Września, Słupca, Żnin czy Mogilno. Połączenia te mają istotne znaczenie dla integracji przestrzennej regionu oraz zapewnienia mobilności mieszkańców terenów wiejskich.

Większość kursów autobusowych koncentruje się wokół miasta Gniezno, które pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego. Regularne relacje obejmują m.in.:

- ✓ Gniezno – Witkowo,
- ✓ Gniezno – Trzemeszno,
- ✓ Gniezno – Kłecko,
- ✓ Gniezno – Czerniejewo,
- ✓ Gniezno – Niechanowo,
- ✓ Gniezno – Kiszkowo,
- ✓ Gniezno – Łubowo – Poznań.

Rozbudowana sieć połączeń autobusowych umożliwia mieszkańcom codzienne przemieszczanie się, jednak w porównaniu z dużymi ośrodkami miejskimi częstotliwość kursów – szczególnie poza godzinami szczytu – bywa ograniczona.

Kluczową rolę w obsłudze transportowej powiatu odgrywa również kolej. Przez Gniezno przebiegają ważne linie kolejowe łączące Poznań z Bydgoszczą oraz Inowrocławiem. Połączenia realizowane przez PolRegio oraz PKP Intercity zapewniają stosunkowo szybki i regularny dojazd do głównych ośrodków regionalnych i krajowych. Szczególnie istotne są połączenia w relacji Gniezno – Poznań, które stanowią podstawę codziennych dojazdów do pracy i edukacji.

Uzupełnieniem systemu transportowego są przewoźnicy prywatni oferujący przewozy komercyjne, w tym także międzynarodowe – głównie do Niemiec i krajów Beneluksu. Ich działalność odpowiada na potrzeby rynku pracy, jednak – podobnie jak w innych regionach – nie zawsze zapewnia regularność i dostępność porównywalną z transportem publicznym.

Na obszarze powiatu funkcjonuje również transport miejski organizowany przez samorząd Gniezna, który zapewnia połączenia z gminami ościennymi, takimi jak Czerniejewo czy Łubowo. Integracja komunikacji miejskiej z transportem regionalnym ma istotne znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej oraz ograniczania wykluczenia transportowego.

W rezultacie system transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego ma charakter mieszany – oparty na współistnieniu transportu autobusowego i kolejowego. W wielu relacjach transport autobusowy pozostaje bardziej elastyczny, natomiast kolej oferuje wyższą prędkość i większą przewidywalność podróży.

W perspektywie długoterminowej kluczowym wyzwaniem pozostaje dalsza integracja systemu transportowego. W szczególności dotyczy to:

- ✓ koordynacji rozkładów jazdy autobusów i pociągów,
- ✓ rozwoju węzłów przesiadkowych (np. w Gnieźnie),
- ✓ wprowadzenia zintegrowanych systemów taryfowych,
- ✓ zwiększenia częstotliwości kursów w relacjach podmiejskich.

Działania te mogą przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego, poprawy mobilności mieszkańców oraz ograniczenia roli transportu indywidualnego w codziennych podróżach.

3.1.5 Komunikacja gminna

Samorządy gminne Powiatu Gnieźnieńskiego w ostatnich latach coraz wyraźniej dostrzegają znaczenie lokalnego transportu zbiorowego jako narzędzia przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz wspierania rozwoju społeczno-gospodarczego.

Część gmin organizuje własne przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jednak w wielu przypadkach dominują rozwiązania mieszane, obejmujące przewozy szkolne, komercyjne oraz linie organizowane na poziomie powiatowym lub wojewódzkim. Transport gminny często koncentruje się na dowozie dzieci do szkół, natomiast dostępność dla ogółu mieszkańców – choć rosnąca – nadal pozostaje ograniczona w porównaniu z bardziej rozwiniętymi systemami.

Najważniejszym ośrodkiem organizującym transport lokalny jest Gniezno, które pełni funkcję centrum administracyjnego i komunikacyjnego powiatu. Miasto rozwija własny system komunikacji miejskiej, obejmujący również połączenia z wybranymi miejscowościami w gminach ościennych, takimi jak Łubowo, Czerniejewo czy Niechanowo. Linie te umożliwiają codzienne dojazdy do pracy, szkół oraz instytucji publicznych, wzmacniając powiązania funkcjonalne w obszarze podmiejskim.

W gminach wiejskich i miejsko-wiejskich, takich jak Witkowo, Trzemeszno czy Kłecko, lokalna komunikacja autobusowa opiera się głównie na współpracy z przewoźnikami prywatnymi oraz operatorami regionalnymi. W wielu przypadkach są to linie o ograniczonej częstotliwości, dostosowane do potrzeb szkolnych i podstawowych dojazdów, rzadziej natomiast funkcjonujące jako w pełni rozwinięty system publicznego transportu zbiorowego.

Istotnym elementem systemu są także porozumienia międzygminne oraz współpraca z samorządem województwa wielkopolskiego. Dzięki nim możliwe jest utrzymanie połączeń wykraczających poza granice administracyjne poszczególnych gmin, szczególnie w kierunku Poznań, który stanowi główny rynek pracy dla mieszkańców powiatu. Takie podejście odpowiada rzeczywistym potrzebom mobilnościowym, które – podobnie jak w innych regionach – nie pokrywają się z podziałami administracyjnymi.

Na lokalnym rynku przewozowym funkcjonuje kilku operatorów, jednak brak jest jednego dominującego podmiotu na skalę całego powiatu. Powoduje to większą konkurencyjność, ale jednocześnie utrudnia standaryzację usług, w tym rozkładów jazdy, systemów informacji pasażerskiej czy polityki taryfowej.

Podobnie jak w innych regionach Polski, istotnym czynnikiem wspierającym rozwój komunikacji gminnej w Powiecie Gnieźnieńskim jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Jednostki samorządu terytorialnego korzystają z tego instrumentu w celu:

- ✓ utrzymania istniejących połączeń,
- ✓ reaktywacji zlikwidowanych linii,
- ✓ zwiększenia częstotliwości kursów,
- ✓ uruchamiania nowych tras w obszarach deficytowych.

Środki z funduszu mają szczególne znaczenie dla gmin o rozproszonej strukturze osadniczej, gdzie zapewnienie opłacalności przewozów w warunkach rynkowych jest utrudnione. Dzięki wsparciu publicznemu możliwe jest utrzymanie minimalnego poziomu dostępności transportowej, zwłaszcza dla osób starszych, młodzieży oraz gospodarstw domowych nieposiadających samochodu.

Dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych gmin Powiatu Gnieźnieńskiego przedstawiało się następująco (ostatni dostępny rok – umowy kontynuowane z 2025 r.):

- ✓ Gmina Gniezno – 1 616 298 zł
- ✓ Gmina Trzemeszno – 430 575 zł
- ✓ Gmina Witkowo – 401 523 zł
- ✓ Gmina Łubowo – 359 007 zł
- ✓ Gmina Kiszkowo – 356 922 zł

Łącznie jest to ok. 3,16 mln zł dla czterech gmin z Powiatu Gnieźnieńskiego.

System transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego ma charakter policentryczny – obok Gniezna istotną rolę odgrywają lokalne ośrodki, takie jak Witkowo, Trzemeszno czy Kłecko, które generują własne potoki ruchu i potrzeby transportowe. W praktyce oznacza to większe rozproszenie sieci połączeń i trudniejszą koordynację całego systemu.

Z perspektywy strategicznej kluczowe wyzwania dla Powiatu Gnieźnieńskiego obejmują:

- ✓ integrację rozproszonych systemów transportowych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich),
- ✓ poprawę koordynacji rozkładów jazdy, zwłaszcza w relacji autobus–kolej,
- ✓ rozwój węzłów przesiadkowych (szczególnie w Gnieźnie),
- ✓ zwiększenie częstotliwości kursów w relacjach podmiejskich,
- ✓ wprowadzenie bardziej zintegrowanych systemów taryfowych.

W dłuższej perspektywie rozwój lokalnego transportu zbiorowego – przy wsparciu instrumentów takich jak FRPA – może znacząco przyczynić się do poprawy dostępności komunikacyjnej, ograniczenia wykluczenia transportowego oraz wzmocnienia spójności terytorialnej Powiatu Gnieźnieńskiego.

3.1.6 Transport publiczny i mobilność lokalna

System publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim opiera się przede wszystkim na:

- ✓ komunikacji autobusowej,
- ✓ komunikacji miejskiej funkcjonującej na terenie Gniezna,
- ✓ regionalnych przewozach kolejowych.

Gniezno stanowi główny węzeł przesiadkowy dla całego powiatu. Koncentrują się tam:

- ✓ połączenia autobusowe lokalne i regionalne,
- ✓ komunikacja miejska,
- ✓ przewozy kolejowe,
- ✓ usługi transportowe o charakterze komercyjnym.
- ✓ Największe potoki pasażerskie związane są z:
- ✓ dojazdami do szkół ponadpodstawowych,
- ✓ dojazdami do pracy,
- ✓ dostępem do usług administracyjnych,
- ✓ obsługą ochrony zdrowia,
- ✓ podróżami do Poznania.

Na terenach wiejskich nadal występują jednak problemy charakterystyczne dla obszarów peryferyjnych:

- ✓ ograniczona liczba połączeń,
- ✓ niska częstotliwość kursów,
- ✓ niewystarczająca dostępność komunikacji wieczorami i w weekendy,
- ✓ częściowe zjawisko wykluczenia transportowego,
- ✓ silna zależność mieszkańców od transportu indywidualnego.

Szczególnie istotnym wyzwaniem pozostaje zapewnienie dostępności transportowej osobom starszym, młodzieży szkolnej oraz mieszkańcom mniejszych miejscowości oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych.

W kontekście planowania transportowego kluczowe znaczenie ma:

- ✓ integracja transportu autobusowego i kolejowego,
- ✓ synchronizacja rozkładów jazdy,
- ✓ rozwój wspólnego systemu taryfowego,
- ✓ poprawa dostępności przystanków,
- ✓ rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej.

Rosnące znaczenie zrównoważonego transportu wymaga stopniowego rozwoju systemu multimodalnego, integrującego:

- ✓ transport kolejowy,
- ✓ transport autobusowy,
- ✓ komunikację miejską,
- ✓ ruch rowerowy,
- ✓ indywidualny transport samochodowy.

Kluczowym elementem tego procesu powinno być tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, szczególnie w Gnieźnie oraz w wybranych ośrodkach gminnych. Istotne znaczenie posiada również rozwój:

- ✓ parkingów „Parkuj i Jedź”,
- ✓ parkingów rowerowych „Bike and Ride”,
- ✓ cyfrowych systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ wspólnych systemów taryfowych i biletowych.

Integracja różnych środków transportu stanowi jeden z podstawowych warunków zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego i ograniczenia nadmiernej zależności mieszkańców od samochodu osobowego.

Analiza systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego wskazuje na jego silne powiązanie z układem funkcjonalnym aglomeracji poznańskiej oraz rosnące znaczenie regionalnych procesów suburbanizacyjnych.

Do najważniejszych kierunków działań strategicznych należą:

- wzmacnianie roli Gniezna jako subregionalnego węzła transportowego,
- dalsza modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej,
- poprawa integracji transportu publicznego,
- zwiększanie dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich,
- przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu,
- rozwój infrastruktury multimodalnej,
- wspieranie mobilności rowerowej i pieszej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wdrażanie inteligentnych systemów transportowych,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W perspektywie długookresowej jakość systemu transportowego będzie jednym z kluczowych czynników determinujących konkurencyjność gospodarczą powiatu, jego atrakcyjność inwestycyjną oraz poziom jakości życia mieszkańców.

3.1.7 Zezwolenia wydane przez Starostę Gnieźnieńskiego

Obsługa drogowego regularnego przewozu osób na liniach wykraczających poza obszar jednej gminy, a niewykraczających poza granice powiatu, odbywa się na podstawie zezwoleń wydawanych przez Starostę Gnieźnieńskiego jako właściwy organ administracji publicznej. Przewozy te funkcjonują w formule komercyjnej i stanowią istotny element systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego, uzupełniając ofertę przewozów organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego oraz połączeń kolejowych.

Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego przewozy realizowane są przez kilku przewoźników posiadających stosowne zezwolenia administracyjne.

EUROMATPOL Sp. z o.o. z siedzibą: 62-541 Budzisław Kościelny, ul. Pogodna 10C

- ✓ zezwolenie Nr 007/2023 – trasa: Gniezno – Kowalewo – Mielno – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 004/2022 – trasa: Gniezno – Jankowo Dolne – Lubochnia – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 015/2022 – trasa: Gniezno – Braciszewo – Mnichowo – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 016/2022 – trasa: Gniezno – Modliszewko – Zdziechowa – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 017/2022 – trasa: Gniezno – Goślinowo – Łukaszewko – Kruchowo,
- ✓ zezwolenie Nr 002/2023 – trasa: Gniezno – Lubochnia – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 003/2023 – trasa: Gniezno – Szczytniki Duchowne – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 004/2023 – trasa: Gniezno – Jankowo Dolne – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 006/2023 – trasa: Gniezno – Mieleszyn – Mielno – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 005/2023 – trasa: Gniezno – Sokolniki – Mieleszyn – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 002/2026 – trasa: Gniezno – Witkowo – Skorzęcin,
- ✓ zezwolenie Nr 003/2026 – trasa: Witkowo – Mielżyn – Gniezno,
- ✓ zezwolenie Nr 013/2023 – trasa: Gniezno – Jankowo Dolne – Trzemeszno – Trzemżal.

Gnieźnieńskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą: 62-200 Gniezno, ul. Kolejowa 2

- ✓ zezwolenie Nr 002/2025 – trasa: Gniezno ZCP – Żydowo Cmentarz,

- ✓ zezwolenie Nr 011/2019 – trasa: Gniezno ZCP – Gniezno ZCP przez Zdziechowę – Mieleszyn – Mielno,
- ✓ zezwolenie Nr 006/2025 – trasa: Żydowo Szkoła – Żydowo Szkoła przez Cielimowo Akacjowa II,
- ✓ zezwolenie Nr 008/2022 – trasa: Żydowo Szkoła – Żydowo Szkoła przez Cielimowo Akacjowa II,
- ✓ zezwolenie Nr 006/2026 – trasa: Gniezno ZCP – Dalki I przez Gniezno Muzeum,
- ✓ zezwolenie Nr 009/2018 – trasa: Gniezno ZCP – Gniezno ZCP przez Modliszewko,
- ✓ zezwolenie Nr 005/2026 – trasa: Gniezno ZCP – Dalki I.

„MB BUS BŁASZCZYK" Sp. Jawna z siedzibą: 62-200 Gniezno, ul. Paderewskiego 20A

- ✓ zezwolenie Nr 015/2025 trasa: Gniezno ZCP – Obora – Działyń – Kłecko – Łopienno
- ✓ zezwolenie Nr 016/2025 trasa: Gniezno – Sulin – Kłecko
- ✓ zezwolenie Nr 017/2025 trasa: Świniary II – Bojanice I – Gniezno ZCP
- ✓ zezwolenie Nr 018/2025 trasa: Ułanowo I – Polska Wieś I – Gniezno ZCP

Firma Wielobranżowa „TRANS-STACH" Mazurek Stanisław z siedzibą: 62-220 Niechanowo, ul. Nowa 17

- ✓ zezwolenie Nr 010/2025 – trasa: Gniezno ZCP – Kiszkowo Rynek przez Łagiewniki Kościelne,
- ✓ zezwolenie Nr 011/2025 – trasa: Gniezno ZCP – Fałkowo – Imielno – Lednogóra – Rzegnowo – Gniezno ZCP,
- ✓ zezwolenie Nr 012/2025 – trasa: Gniezno ZCP – Sroczyn przez Fałkowo – Skrzetuszewo,
- ✓ zezwolenie Nr 013/2025 – trasa: Gniezno ZCP – Żelazkowo – Kędzierzyn – Niechanowo Osiedle,
- ✓ zezwolenie Nr 014/2025 – trasa: Gniezno ZCP – Dąbrówka Kościelna przez Owieczki i Kiszkowo.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie Sp. Akcyjna z siedzibą: 62 – 500 Konin, ul. Zakładowa 4

- ✓ zezwolenie Nr 021/2025 trasa: Łubowo – Łubowo przez Lednogóra – Imielno
- ✓ zezwolenie Nr 001/2026 trasa: Łubowo – Owieczki przez Woźniki – Strychowo

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. z siedzibą: 62-200 Gniezno, ul. Wesoła 7

- ✓ zezwolenie Nr 004/2026 trasa: Gniezno ZCP – Dziekanowice – Pola Lednickie

Przewozy wykonywane na podstawie zezwoleń Starosty Gnieźnieńskiego stanowią regularne przewozy komercyjne prowadzone na zasadach rynkowych. W przeciwieństwie do przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, ich uruchomienie i funkcjonowanie zależą od decyzji przedsiębiorcy oraz ekonomicznej opłacalności prowadzonej działalności.

Podstawowymi cechami tego modelu są:

- ✓ inicjatywa uruchomienia połączenia pozostaje po stronie przewoźnika,
- ✓ pełne ryzyko ekonomiczne związane z realizacją przewozów ponosi operator,
- ✓ utrzymanie połączeń uzależnione jest od wielkości potoków pasażerskich i osiąganych przychodów,

- ✓ brak jest systemowej rekompensaty kosztów funkcjonowania nierentownych linii.

Na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego przewozy komercyjne koncentrują się przede wszystkim na relacjach zapewniających dojazd mieszkańców do Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego. Istotną grupę pasażerów stanowią uczniowie szkół ponadpodstawowych, studenci oraz osoby dojeżdżające do pracy, co powoduje wyraźną koncentrację przewozów w dni robocze oraz w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Regularne przewozy komercyjne pełnią ważną funkcję uzupełniającą wobec całego systemu publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego na terenie powiatu. Zapewniają obsługę komunikacyjną wielu miejscowości położonych poza głównymi korytarzami transportowymi oraz zwiększają dostępność usług publicznych dla mieszkańców obszarów wiejskich. Szczególne znaczenie mają one jako uzupełnienie:

- ✓ przewozów organizowanych przez gminy,
- ✓ transportu realizowanego w ramach porozumień międzygminnych,
- ✓ regionalnych połączeń kolejowych i autobusowych,
- ✓ indywidualnego systemu dojazdów do Gniezna jako centrum funkcjonalnego powiatu.

Ze względu na zróżnicowaną strukturę organizatorów transportu kluczowym wyzwaniem staje się koordynacja rozkładów jazdy, integracja informacji pasażerskiej oraz ograniczanie nieefektywnego dublowania połączeń finansowanych ze środków publicznych z przewozami realizowanymi komercyjnie. Działania takie mogą przyczynić się do racjonalizacji wydatków publicznych oraz zwiększenia efektywności całego systemu transportowego.

Z perspektywy strategicznego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim zasadne wydaje się podjęcie działań zmierzających do:

- ✓ stworzenia zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej obejmującego wszystkich przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu,
- ✓ stopniowej integracji taryfowej pomiędzy przewozami komercyjnymi, komunikacją organizowaną przez samorządy oraz transportem kolejowym,
- ✓ prowadzenia systematycznych badań potoków pasażerskich i potrzeb przewozowych mieszkańców,
- ✓ analizy możliwości rozszerzenia oferty przewozowej w dni wolne od nauki szkolnej oraz w godzinach pozaszczytowych,
- ✓ identyfikacji relacji o wysokim znaczeniu społecznym, które w przypadku utraty rentowności mogłyby zostać objęte organizacją jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- ✓ lepszej integracji transportu autobusowego z węzłami przesiadkowymi oraz stacjami kolejowymi, zwiększając atrakcyjność transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców.

Regularne przewozy drogowe realizowane na podstawie zezwoleń Starosty Gnieźnieńskiego stanowią ważny element systemu mobilności mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Mimo że funkcjonują na zasadach komercyjnych, odgrywają istotną rolę w zapewnieniu dostępności komunikacyjnej wielu miejscowości oraz wspierają codzienne dojazdy do pracy, szkół i instytucji publicznych. Ich dalszy rozwój powinien opierać się na współpracy samorządów z prze-

woźnikami, integracji różnych środków transportu oraz dostosowywaniu oferty do zmieniających się uwarunkowań demograficznych i potrzeb mieszkańców, co pozwoli na budowę spójnego i efektywnego systemu transportowego całego Powiatu Gnieźnieńskiego.

4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

Plan transportowy będzie jednym z kluczowych dokumentów strategicznych Powiatu Gnieźnieńskiego, wyznaczającym kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz szerzej – systemu mobilności na obszarze powiatu. Jego rola nie powinna ograniczać się wyłącznie do wskazania przebiegu linii komunikacyjnych, lecz obejmować kompleksową diagnozę potrzeb przewozowych, analizę dostępności transportowej oraz określenie długofalowej wizji organizacji rynku przewozów.

Plan transportowy (plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego) jest dokumentem o charakterze strategiczno-operacyjnym.
W praktyce dokument ten staje się podstawą do podejmowania decyzji dotyczących uruchamiania nowych linii, modyfikowania istniejących połączeń oraz aplikowania o środki zewnętrzne (np. fundusze rządowe czy unijne).

W ujęciu strategicznym dokument ten może stać się jednym z kluczowych instrumentów wzmacniających konkurencyjność i spójność przestrzenną Powiatu Gnieźnieńskiego, a zarazem poprawiających jakość życia mieszkańców poprzez zapewnienie realnej dostępności transportowej.

4.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Polityka zagospodarowania przestrzennego Powiatu Gnieźnieńskiego jest determinowana przez silnie zróżnicowaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną, w której centralną rolę odgrywa Gniezno jako ośrodek subregionalny, otoczony gminami o charakterze rolniczym, częściowo podmiejskim oraz przyrodniczo-krajobrazowym. Układ ten kształtowany jest przez relacje funkcjonalne z aglomeracją poznańską, a także przez historycznie ukształtowaną sieć osadniczą Wielkopolski.

Istotnym czynnikiem środowiskowym są obszary chronione, w tym fragmenty sieci Natura 2000, liczne tereny leśne oraz obszary jeziorne, szczególnie w północnej i wschodniej części powiatu. Wpływają one na ograniczenia inwestycyjne, zwłaszcza w zakresie rozwoju zabudowy liniowej (infrastruktura drogowa i ewentualne inwestycje kolejowe) oraz rozproszonej zabudowy mieszkaniowej.

Planowanie przestrzenne w Powiecie Gnieźnieńskim powinno opierać się na klasycznej triadzie zrównoważonego rozwoju:

1. **Wymiar ekonomiczny** - Obejmuje tworzenie warunków dla rozwoju stref inwestycyjnych, logistyki i usług oraz wzmacnianie powiązań z Poznaniem jako głównym rynkiem pracy.
2. **Wymiar społeczny** - Dotyczy zapewnienia dostępności usług publicznych (edukacja, zdrowie, administracja), przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz utrzymania spójności funkcjonalnej obszarów wiejskich.

3. **Wymiar środowiskowy** - Obejmuje ochronę jezior, dolin rzecznych, terenów leśnych i korytarzy ekologicznych, a także ograniczanie presji suburbanizacyjnej.

W praktyce oznacza to konieczność godzenia intensywnego rozwoju funkcji mieszkaniowych i inwestycyjnych w strefach podmiejskich Gniezna oraz korytarzu w kierunku Poznania z ochroną terenów cennych przyrodniczo i rolniczych.

Powiat Gnieźnieński charakteryzuje się:

- ✓ silną koncentracją funkcji miejskich w Gnieźnie,
- ✓ dynamicznym rozwojem stref podmiejskich (szczególnie w gminach: Łubowo, Niechanowo, Gniezno),
- ✓ utrzymującą się funkcją rolniczą w gminach peryferyjnych (Kiszkowo, Kłecko, Mieleszyn, Trzemeszno).

Najważniejszym procesem przestrzennym jest **suburbanizacja wokół Gniezna oraz w kierunku aglomeracji poznańskiej**, skutkująca:

- ✓ rozproszeniem zabudowy mieszkaniowej,
- ✓ wzrostem kosztów infrastrukturalnych,
- ✓ zwiększeniem ruchu samochodowego,
- ✓ presją na tereny rolnicze.

Układ przestrzenny Powiatu Gnieźnieńskiego silnie determinuje rozwój systemu transportowego:

- ✓ Gniezno pełni funkcję **węzła transportowego o znaczeniu regionalnym**,
- ✓ kluczowe znaczenie ma oś **Poznań – Gniezno – Inowrocław**,
- ✓ występuje silna zależność mobilności od transportu indywidualnego w gminach wiejskich,
- ✓ rozwój zabudowy mieszkaniowej nie zawsze jest skorelowany z dostępnością transportu publicznego.

W efekcie planowanie przestrzenne powinno być ściśle powiązane z planowaniem transportowym, szczególnie w zakresie lokalizacji nowych osiedli i stref inwestycyjnych.

Układ funkcjonalny powiatu wykracza poza granice administracyjne, dlatego konieczna jest:

- ✓ synchronizacja polityk przestrzennych gmin,
- ✓ wspólne podejście do lokalizacji inwestycji,
- ✓ integracja planowania infrastruktury.

System zagospodarowania przestrzennego Powiatu Gnieźnieńskiego charakteryzuje się silnym zróżnicowaniem funkcjonalnym oraz rosnącą presją suburbanizacyjną, szczególnie w otoczeniu Gniezna i w kierunku Poznania. Kluczowym wyzwaniem pozostaje przejście od modelu reaktywnego (opartego na decyzjach o warunkach zabudowy) do modelu planistycznie skoordynowanego, opartego na spójnych MPZP i integracji z systemem transportowym.

W długim okresie najważniejsze znaczenie będzie miało:

- ✓ powiązanie polityki przestrzennej z transportem publicznym,
- ✓ ograniczanie rozproszenia zabudowy,
- ✓ ochrona terenów przyrodniczych i rolniczych,
- ✓ oraz wzmacnianie funkcji Gniezna jako ośrodka równoważącego wpływy aglomeracji poznańskiej.

4.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Plan transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego nie może funkcjonować jako dokument autonomiczny. Jego skuteczność i trwałość zależą od ścisłej spójności z dokumentami strategicznymi szczebla krajowego i regionalnego, zarówno w wymiarze celów rozwojowych, jak i instrumentów finansowych oraz regulacyjnych.

Na poziomie krajowym plan transportowy powinien być zgodny przede wszystkim z:

- dokumentami Ministerstwa Infrastruktury – jako organem odpowiedzialnym za politykę transportową państwa;
- dokumentami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej – w kontekście programowania i wykorzystania środków unijnych;
- strategicznymi dokumentami rządowymi dotyczącymi rozwoju transportu, polityki klimatycznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Plan powiatowy powinien uwzględniać cele krajowej polityki transportowej, takie jak:

- ✓ zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach codziennych,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ redukcja emisji CO_2 i rozwój transportu niskoemisyjnego,
- ✓ integracja systemów transportowych (intermodalność).

Istotne znaczenie ma również spójność z instrumentami finansowymi państwa, w tym z mechanizmami wsparcia przewozów autobusowych oraz inwestycji infrastrukturalnych. Brak zgodności z celami krajowymi może ograniczyć możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych.

Na poziomie regionalnym plan transportowy powiatu musi być komplementarny wobec dokumentów przyjmowanych przez samorząd województwa wielkopolskiego, w szczególności:

- ✓ strategii rozwoju województwa,
- ✓ regionalnego planu transportowego (w tym planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie),
- ✓ regionalnych programów operacyjnych finansowanych ze środków UE.

Szczególne znaczenie ma koordynacja z regionalnym transportem kolejowym organizowanym przez samorząd województwa. Plan powiatowy powinien:

- ✓ uwzględniać przebieg i częstotliwość linii kolejowych,
- ✓ synchronizować rozkłady jazdy autobusów dowozowych do stacji,
- ✓ wskazywać lokalizacje węzłów przesiadkowych,
- ✓ unikać nieuzasadnionego konkurowania z transportem kolejowym na tych samych relacjach.

Zintegrowanie planu transportowego z dokumentami wyższego rzędu zwiększa:

- ✓ wiarygodność projektów inwestycyjnych,
- ✓ możliwość uzyskania dofinansowania (środki krajowe i unijne),
- ✓ stabilność długookresowego finansowania przewozów,
- ✓ przewidywalność działań organizacyjnych.

Plan powinien jednoznacznie wykazywać, w jaki sposób realizuje cele krajowe i regionalne – np. poprzez ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego, wspieranie mobilności niskoemisyjnej czy integrację transportu autobusowego i kolejowego.

4.3 Ustalenia krajowego planu transportowego

Podstawowym dokumentem wyznaczającym ramy polityki transportowej państwa jest **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030)**, przyjęta przez rząd i uwzględniona w systemie dokumentów strategicznych Unii Europejskiej. Strategia ta stanowi punkt odniesienia dla planów krajowych, regionalnych i lokalnych, w tym dla planów transportowych powiatów.

SRT2030 zakłada zmianę struktury popytu transportowego:

- ✓ przewozy pasażerskie koleją mają rosnąć w tempie ok. **3–3,5% rocznie**,
- ✓ przewozy autobusowe (w ujęciu ogólnym) mają utrzymywać się na stabilnym poziomie lub rosnąć nieznacznie,
- ✓ przewozy indywidualne samochodami osobowymi mogą rosnąć o ok. **2% rocznie**, jednak ich udział w strukturze mobilności ma się stopniowo obniżać na rzecz transportu zbiorowego,
- ✓ przewozy towarowe drogami i koleją mają rosnąć wolniej (poniżej 1% rocznie), co wynika z dążenia do optymalizacji łańcuchów logistycznych i lepszego wykorzystania infrastruktury.

Prognozy ruchu wskazują, że do 2030 r.:

- ✓ natężenie ruchu na drogach krajowych może wzrosnąć o **27–39%** w porównaniu z 2015 r.,
- ✓ na drogach wojewódzkich wzrost może wynieść **3–12%**,
- ✓ ruch pociągów pasażerskich może zwiększyć się o **19–27%**,
- ✓ ruch pociągów towarowych – o **7–17%**.

Dane te pokazują, że mimo promowania transportu zbiorowego presja na infrastrukturę drogową nie zniknie, a w niektórych segmentach będzie rosła. Dlatego planowanie transportowe na poziomie lokalnym musi uwzględniać zarówno rozwój komunikacji zbiorowej, jak i racjonalne utrzymanie oraz modernizację sieci drogowej.

Dla Powiatu Gnieźnieńskiego ustalenia strategii krajowej mają szereg konkretnych implikacji wynikających ze specyfiki obszaru – jego położenia w strukturze osadniczej Wielkopolski, znaczenia miasta Gniezna jako ośrodka subregionalnego oraz relatywnie dobrej dostępności transportu kolejowego.

Silna rola kolei w układzie transportowym regionu (m.in. powiązania z Poznaniem, Inowrocławiem czy Wrześnią) oznacza konieczność dalszego wzmacniania funkcji węzłów przesiadkowych.

Podobnie jak w innych powiatach, transport autobusowy będzie pełnił kluczową rolę uzupełniającą wobec kolei, zwłaszcza w gminach o słabszym dostępie do infrastruktury szynowej. Oznacza to:

- ✓ konieczność utrzymania siatki połączeń o charakterze użyteczności publicznej,
- ✓ wykorzystanie środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- ✓ dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców (dojazdy do pracy, szkół, usług publicznych).

Mimo relatywnie dobrej dostępności transportu zbiorowego w części powiatu, wciąż widoczna jest duża rola transportu indywidualnego, szczególnie na obszarach wiejskich. W związku z tym:

- ✓ niezbędne jest utrzymanie i modernizacja infrastruktury drogowej,
- ✓ rozwój systemów parkingowych w miastach i przy węzłach transportowych,
- ✓ działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- ✓ SRT2030 kładzie duży nacisk na rozwój inteligentnych systemów transportowych. W kontekście Powiatu Gnieźnieńskiego oznacza to:
- ✓ wdrażanie systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- ✓ rozwój elektronicznych form sprzedaży biletów,
- ✓ integrację taryfową i informacyjną z systemami regionalnymi (np. z transportem organizowanym przez samorząd województwa).

Realizacja celów SRT2030 wymaga ścisłej współpracy między poziomem lokalnym, regionalnym i krajowym. Dla powiatu oznacza to:

- ✓ konieczność spójności planów transportowych z dokumentami wojewódzkimi,
- ✓ współpracę z sąsiednimi powiatami i gminami,
- ✓ aktywne pozyskiwanie środków krajowych i unijnych.

Kluczowe kierunki działań dla Powiatu Gnieźnieńskiego wynikające z SRT2030:

- ✓ integracja transportu kolejowego i autobusowego,
- ✓ rozwój funkcji węzłów przesiadkowych (Gniezno jako kluczowy hub subregionalny),
- ✓ zapewnienie minimalnego standardu dostępności transportu publicznego na obszarach peryferyjnych,
- ✓ inwestycje w infrastrukturę drogową poprawiające bezpieczeństwo i przepustowość,
- ✓ wdrażanie rozwiązań cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych,
- ✓ powiązanie polityki transportowej z planowaniem przestrzennym.

W praktyce plan transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego powinien pełnić funkcję dokumentu operacjonalizującego założenia SRT2030 na poziomie lokalnym. Kluczowe będzie przy tym uwzględnienie specyfiki demograficznej, roli Gniezna jako ośrodka usługowego oraz silnych powiązań funkcjonalnych z aglomeracją poznańską. Takie podejście umożliwi budowę systemu transportowego, który będzie jednocześnie efektywny ekonomicznie, dostępny społecznie i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju

4.4 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Działania w obszarze transportu w Powiecie Gnieźnieńskim muszą uwzględniać cele określone w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego 2030 (PTWW 2030).

Plan wskazuje, że jednym z kluczowych kierunków rozwoju systemu transportowego województwa jest poprawa płynności ruchu oraz wyprowadzanie ruchu tranzytowego z obszarów miejskich poprzez budowę obwodnic. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego szczególne znaczenie ma funkcjonująca obwodnica Gniezna w ciągu drogi ekspresowej S5, która stanowi element kluczowego korytarza transportowego łączącego Poznań z Bydgoszczą i dalej z północną Polską. Dalsze działania powinny koncentrować się na poprawie powiązań lokalnych z tą trasą oraz ograniczaniu ruchu tranzytowego w mniejszych miejscowościach.

Ponadto województwo zakłada poprawę dostępności do sieci dróg ekspresowych i autostrad. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego istotne jest:

- ✓ wzmocnienie powiązań z drogą ekspresową S5,
- ✓ poprawa dostępności do autostrady A2 (poprzez układ dróg krajowych i wojewódzkich),

- ✓ rozwój infrastruktury drogowej wspierającej obsługę ruchu gospodarczego i logistycznego.

Inne strategiczne cele PTWW 2030 obejmują:

- ✓ **rozwój sieci drogowej**, w tym modernizację i rozbudowę dróg krajowych i wojewódzkich; dla Powiatu Gnieźnieńskiego kluczowe znaczenie mają drogi krajowe nr 5 (S5) i 15 oraz drogi wojewódzkie zapewniające powiązania z Poznaniem, Wrześnią, Wągrowcem i Mogilnem,
- ✓ **wzmocnienie regionalnych osi komunikacyjnych**, w tym połączeń w układzie wschód–zachód i północ–południe,
- ✓ **budowa i modernizacja obiektów inżynieryjnych** (mostów, wiaduktów, przejść bezkolizyjnych),
- ✓ **poprawa parametrów technicznych infrastruktury transportowej**, zarówno drogowej, jak i kolejowej,
- ✓ **rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych**, w szczególności linii o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym,
- ✓ **zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego**,
- ✓ **rozwój infrastruktury rowerowej** jako elementu zrównoważonej mobilności.

W planie wojewódzkim istotne miejsce zajmuje również poprawa jakości transportu publicznego. Samorząd województwa wielkopolskiego zakłada:

- ✓ wymianę taboru kolejowego i autobusowego na nowoczesny i niskoemisyjny,
- ✓ rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz integrację z transportem regionalnym, co ma znaczenie dla Powiatu Gnieźnieńskiego jako obszaru powiązanego funkcjonalnie z aglomeracją poznańską,
- ✓ integrację transportu autobusowego i kolejowego,
- ✓ budowę i rozwój węzłów przesiadkowych,
- ✓ wdrażanie systemów informacji pasażerskiej i integracji taryfowej.

PTWW 2030 zakłada, że inwestycje transportowe przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności zarówno dużych ośrodków miejskich, jak i mniejszych miejscowości. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego szczególne znaczenie ma:

- ✓ poprawa dostępności do Gniezna jako ośrodka subregionalnego,
- ✓ zapewnienie sprawnych dojazdów do Poznania jako głównego centrum gospodarczego regionu,
- ✓ wsparcie dostępności do terenów inwestycyjnych oraz obszarów aktywności gospodarczej.
- ✓ Plan podkreśla również znaczenie poprawy dostępności infrastruktury logistycznej oraz powiązań z głównymi korytarzami transportowymi kraju, co sprzyja rozwojowi gospodarczemu regionu.

Dodatkowo, zgodnie z założeniami planu, rozwój systemu transportowego powinien przyczyniać się do:

- ✓ ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko (emisje, hałas),
- ✓ zwiększenia udziału transportu zbiorowego i kolejowego,
- ✓ rozwoju elektromobilności.

W związku z tym Powiat Gnieźnieński oraz gminy powinny uwzględniać w swoich działaniach:

- ✓ rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych (stacje ładowania),

- ✓ wspieranie niskoemisyjnego transportu publicznego,
- ✓ działania na rzecz integracji różnych form mobilności.

Istotnym celem planu wojewódzkiego jest także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ograniczenie liczby wypadków oraz ich skutków.

Jednocześnie władze województwa kładą nacisk na rozwój transportu kolejowego jako alternatywy dla transportu drogowego. W tym zakresie kluczową rolę odgrywają zarządca infrastruktury kolejowej oraz samorząd województwa, jednak powiat i gminy mogą aktywnie wspierać te działania poprzez:

- ✓ współfinansowanie modernizacji infrastruktury okołostacyjnej,
- ✓ budowę parkingów przy stacjach kolejowych,
- ✓ poprawę dostępności pieszej i rowerowej do przystanków kolejowych,
- ✓ rozwój lokalnych węzłów integrujących różne środki transportu.

Podsumowując, Plan Transportowy Województwa Wielkopolskiego 2030 wyznacza kierunki rozwoju systemu transportowego opartego na integracji, zrównoważeniu i poprawie dostępności. Dla Powiatu Gnieźnieńskiego oznacza to konieczność prowadzenia skoordynowanej polityki transportowej, która z jednej strony wykorzysta jego korzystne położenie w sieci transportowej regionu, a z drugiej zapewni wysoką dostępność usług transportowych dla mieszkańców całego powiatu.

4.5 Strategia Rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego

Strategia Rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego stanowi podstawowy dokument wyznaczający długofalowe kierunki rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego. W jej ujęciu transport pełni funkcję narzędzia wspierającego realizację celów strategicznych – w szczególności poprawy dostępności komunikacyjnej, wzmacniania spójności terytorialnej oraz podnoszenia konkurencyjności gospodarczej powiatu. Rozwój infrastruktury transportowej powinien być więc podporządkowany wizji powiatu jako obszaru dobrze skomunikowanego, atrakcyjnego do życia, pracy i inwestowania, a jednocześnie rozwijającego się w sposób zrównoważony.

Strategia zakłada integrację działań samorządu powiatowego, gmin, instytucji publicznych, przedsiębiorców i mieszkańców wokół idei zrównoważonego rozwoju. Oznacza to konieczność równoważenia trzech kluczowych wymiarów:

- ✓ **gospodarczego** – wspieranie inwestycji, rozwój stref aktywności gospodarczej i poprawa dostępności do rynków pracy,
- ✓ **społecznego** – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych, edukacji i ochrony zdrowia,
- ✓ **środowiskowego** – ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Transport odgrywa w tym systemie rolę fundamentalną, ponieważ warunkuje mobilność mieszkańców oraz przepływ towarów, wpływając bezpośrednio na rozwój gospodarczy oraz jakość życia.

Wizja rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego uwzględnia jego rolę jako ośrodka subregionalnego oraz silne powiązania funkcjonalne z aglomeracją poznańską. Z punktu widzenia polityki transportowej oznacza to potrzebę:

- ✓ wzmacniania powiązań komunikacyjnych z Poznaniem i innymi ośrodkami regionu,

- ✓ rozwijania infrastruktury wspierającej mobilność mieszkańców dojeżdżających do pracy i edukacji,
- ✓ tworzenia systemu transportowego sprzyjającego integracji społecznej i ograniczaniu wykluczenia transportowego.

Sprawnie funkcjonujący system komunikacyjny może ograniczać zjawisko peryferyzacji części gmin powiatu, szczególnie obszarów wiejskich oraz wspierać rozwój gospodarczy poprzez poprawę dostępności terenów inwestycyjnych.

W centrum strategii znajdują się mieszkańcy oraz jakość ich życia. W praktyce oznacza to konieczność:

- ✓ **rozwijania transportu publicznego** jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego, szczególnie w relacjach do Poznania,
- ✓ **poprawy dostępności komunikacyjnej** gmin i miejscowości peryferyjnych,
- ✓ **rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej**, zwłaszcza w miastach i w relacjach podmiejskich,
- ✓ **dostosowania transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami**,
- ✓ **tworzenia zintegrowanych systemów transportowych**, umożliwiających łączenie różnych środków transportu (kolej, autobus, transport indywidualny).

Strategia podkreśla również znaczenie współpracy między samorządem powiatowym, gminami oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi. W kontekście transportu oznacza to:

- ✓ koordynację organizacji przewozów publicznych,
- ✓ wspólne planowanie inwestycji infrastrukturalnych,
- ✓ rozwój projektów o charakterze ponadgminnym (np. sieci rowerowe, węzły przesiadkowe).
- ✓ Powiat pełni rolę koordynatora tych działań, integrując inicjatywy lokalne i zapewniając ich spójność z dokumentami regionalnymi i krajowymi.

Z nadrzędnych celów strategii wynikają konkretne priorytety w obszarze transportu:

- ✓ **modernizacja i rozbudowa dróg powiatowych**, szczególnie w relacjach zapewniających dostęp do drogi ekspresowej S5 i głównych ośrodków,
- ✓ **rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej** jako elementu zrównoważonej mobilności,
- ✓ **poprawa dostępności transportu publicznego**, zwłaszcza na obszarach wiejskich,
- ✓ **integracja transportu autobusowego z kolejowym**, w tym rozwój węzłów przesiadkowych,
- ✓ **dostosowanie infrastruktury i usług transportowych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością**,
- ✓ **rozwój systemów parkingowych typu „Park & Ride" i „Bike & Ride"**.

Priorytety te są spójne z kierunkami wyznaczonymi w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego 2030, który promuje integrację systemów transportowych, rozwój transportu kolejowego oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Istotnym elementem strategii jest rozwój transportu niskoemisyjnego i elektromobilności. W praktyce oznacza to:

- ✓ stopniową wymianę taboru transportu publicznego na pojazdy nisko- i zeroemisyjne,
- ✓ rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych,
- ✓ wspieranie rozwiązań ograniczających emisje w transporcie towarowym,
- ✓ promowanie mobilności aktywnej (rowerowej i pieszej).

Działania te przyczyniają się do poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu oraz podnoszenia komfortu życia mieszkańców.

Podsumowując, Strategia Rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego traktuje transport jako jeden z kluczowych elementów budowania nowoczesnego i zrównoważonego systemu społeczno-gospodarczego. System transportowy powinien wspierać rozwój gospodarczy, zapewniać dostępność usług publicznych i wzmacniać spójność terytorialną, jednocześnie minimalizując negatywny wpływ na środowisko. Plan transportowy powiatu powinien być w pełni spójny z tą wizją, przekładając cele strategiczne na konkretne działania inwestycyjne i organizacyjne, odpowiadające na potrzeby mieszkańców oraz wyzwania przyszłości.

4.6 Wpływ transportu na środowisko

Transport w Powiecie Gnieźnieńskim wywiera istotny wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców. Oddziaływanie to ma charakter wieloaspektowy i obejmuje emisje zanieczyszczeń do powietrza, hałas komunikacyjny, wpływ na krajobraz i bioróżnorodność, a także zagadnienia związane z gospodarką odpadami. Jednocześnie transport stanowi podstawę funkcjonowania gospodarki oraz mobilności mieszkańców, co powoduje konieczność poszukiwania równowagi między rozwojem a ochroną środowiska.

Powiat Gnieźnieński, położony w centralnej części województwa wielkopolskiego, charakteryzuje się istotnym znaczeniem transportowym – zarówno w układzie regionalnym, jak i ponadregionalnym. Przez jego obszar przebiegają ważne szlaki komunikacyjne, w tym droga ekspresowa S5 oraz linie kolejowe o znaczeniu krajowym. Powoduje to koncentrację ruchu i związanych z nim oddziaływań środowiskowych.

Transport drogowy stanowi jedno z głównych źródeł tzw. niskiej emisji w Powiecie Gnieźnieńskim. Zanieczyszczenia emitowane są bezpośrednio na poziomie przyziemnym, co powoduje ich wysoką szkodliwość dla zdrowia ludzi. Do najważniejszych należą:

- ✓ tlenki azotu (NOx),
- ✓ tlenek węgla (CO),
- ✓ pyły zawieszone (PM10 i PM2,5),
- ✓ lotne związki organiczne.

Źródłem emisji jest przede wszystkim transport indywidualny, którego znaczenie w powiecie systematycznie rośnie, co potwierdza dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych. Istotny udział mają również przewozy towarowe oraz transport zbiorowy.

Największe natężenie emisji obserwuje się:

- ✓ wzdłuż drogi ekspresowej S5 (korytarz Poznań–Bydgoszcz),
- ✓ na drogach krajowych nr 15 i 92,
- ✓ w obrębie miasta Gniezna oraz głównych węzłów komunikacyjnych.

W obszarach tych dochodzi do okresowego pogorszenia jakości powietrza, szczególnie w warunkach zwiększonego ruchu oraz niekorzystnych warunków meteorologicznych. Dane monitoringu środowiska dla województwa wielkopolskiego wskazują, że transport jest jednym z istotnych czynników wpływających na poziom zanieczyszczeń powietrza – obok emisji komunalno-bytowej.

Ograniczenie emisji wymaga działań systemowych, takich jak:

- ✓ rozwój transportu publicznego (kolejowego i autobusowego),

- ✓ promocja pojazdów nisko- i zeroemisyjnych,
- ✓ modernizacja floty pojazdów,
- ✓ poprawa organizacji ruchu i eliminacja zatorów,
- ✓ rozwój infrastruktury rowerowej.

W dłuższej perspektywie kluczowe znaczenie będzie miała transformacja energetyczna transportu, w tym rozwój elektromobilności.

Hałas drogowy stanowi istotny problem środowiskowy w Powiecie Gnieźnieńskim, szczególnie na obszarach o dużym natężeniu ruchu. Poziom hałasu generowanego przez transport drogowy zależy od wielu czynników, takich jak natężenie ruchu, struktura pojazdów, stan nawierzchni oraz prędkość.

Najbardziej narażone na oddziaływanie hałasu są:

- ✓ tereny przyległe do drogi ekspresowej S5,
- ✓ obszary wzdłuż dróg krajowych,
- ✓ strefy miejskie Gniezna o intensywnym ruchu.
- ✓ Długotrwałe oddziaływanie hałasu może prowadzić do:
- ✓ zaburzeń snu,
- ✓ obniżenia koncentracji,
- ✓ wzrostu poziomu stresu,
- ✓ negatywnego wpływu na zdrowie mieszkańców.

Hałas komunikacyjny oddziałuje również na środowisko przyrodnicze – zakłócając funkcjonowanie zwierząt, w szczególności w obszarach leśnych i rolniczych.

W celu ograniczenia hałasu stosowane są m.in.:

- ✓ ekrany akustyczne,
- ✓ pasy zieleni izolacyjnej,
- ✓ ciche nawierzchnie drogowe,
- ✓ odpowiednie planowanie przebiegu infrastruktury.

Rozwój infrastruktury transportowej wpływa na strukturę przestrzenną i środowisko przyrodnicze powiatu. Najważniejsze negatywne oddziaływania obejmują:

- ✓ fragmentację siedlisk przyrodniczych,
- ✓ ograniczenie migracji zwierząt,
- ✓ przekształcenie krajobrazu,
- ✓ presję na tereny rolnicze i leśne.

Powiat Gnieźnieński charakteryzuje się znacznym udziałem terenów rolnych oraz występowaniem obszarów cennych przyrodniczo, w tym obszarów chronionych i korytarzy ekologicznych. Szczególne znaczenie ma zachowanie ciągłości ekologicznej oraz minimalizacja barier przestrzennych.

W przypadku nowych inwestycji transportowych konieczne jest:

- ✓ przeprowadzanie ocen oddziaływania na środowisko,
- ✓ budowa przejść dla zwierząt,
- ✓ stosowanie rozwiązań ograniczających ingerencję w krajobraz.

Transport generuje znaczną ilość odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych. Do najważniejszych należą:

- ✓ zużyte oleje i smary,
- ✓ opony,

- ✓ akumulatory,
- ✓ części samochodowe,
- ✓ odpady powypadkowe.

Niewłaściwe gospodarowanie tymi odpadami może prowadzić do zanieczyszczenia gleby oraz wód powierzchniowych i podziemnych. Dlatego istotne znaczenie ma:

- ✓ funkcjonowanie punktów selektywnej zbiórki odpadów (PSZOK),
- ✓ rozwój systemów recyklingu,
- ✓ kontrola obrotu odpadami niebezpiecznymi,
- ✓ edukacja ekologiczna mieszkańców.

W kontekście transportu tranzytowego wskazane jest także rozważenie tworzenia infrastruktury wspierającej właściwe gospodarowanie odpadami przez użytkowników dróg.

Transport w istotny sposób kształtuje strukturę osadniczą Powiatu Gnieźnieńskiego. W ostatnich latach obserwuje się proces suburbanizacji, polegający na rozwoju zabudowy mieszkaniowej poza miastem Gnieznem.

Zjawisko to prowadzi do:

- ✓ zwiększenia zapotrzebowania na transport indywidualny,
- ✓ wzrostu natężenia ruchu drogowego,
- ✓ wyższych kosztów utrzymania infrastruktury,
- ✓ trudności w organizacji efektywnego transportu publicznego.

Rozproszona zabudowa ogranicza możliwości rozwoju komunikacji zbiorowej, co dodatkowo wzmacnia uzależnienie mieszkańców od samochodów.

Dlatego kluczowe znaczenie ma integracja planowania przestrzennego i transportowego, w szczególności poprzez:

- ✓ lokalizację nowych inwestycji w pobliżu istniejących korytarzy transportowych,
- ✓ rozwój transportu publicznego w obszarach podmiejskich,
- ✓ ograniczanie rozpraszania zabudowy.

W celu zmniejszenia presji transportu na środowisko w Powiecie Gnieźnieńskim konieczne są działania o charakterze systemowym:

- ✓ **Rozwój transportu publicznego** – w szczególności kolejowego (połączenia regionalne) oraz autobusowego.
- ✓ **Promocja mobilności niskoemisyjnej** – rozwój elektromobilności i infrastruktury ładowania.
- ✓ **Rozbudowa infrastruktury rowerowej i pieszej** – jako alternatywy dla transportu samochodowego.
- ✓ **Modernizacja infrastruktury drogowej** – poprawa płynności ruchu i bezpieczeństwa.
- ✓ **Integracja planowania transportowego i przestrzennego** – ograniczenie suburbanizacji.
- ✓ **Monitoring środowiskowy** – systematyczne badania jakości powietrza i poziomu hałasu.

Transport w Powiecie Gnieźnieńskim stanowi kluczowy czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego, ale jednocześnie generuje istotne koszty środowiskowe. Najważniejsze wyzwania obejmują ograniczenie emisji zanieczyszczeń, redukcję hałasu, ochronę obszarów przyrodniczych oraz racjonalne kształtowanie przestrzeni.

Zrównoważony rozwój systemu transportowego powinien opierać się na:

- ✓ rozwoju transportu zbiorowego,
- ✓ ograniczaniu emisji i hałasu,
- ✓ ochronie środowiska przyrodniczego,
- ✓ integracji polityki transportowej i przestrzennej.

Tylko kompleksowe podejście pozwoli na pogodzenie potrzeb mobilności mieszkańców z wymogami ochrony środowiska i poprawą jakości życia w Powiecie Gnieźnieńskim.

4.7 Dostępność transportowa i wykluczenie transportowe

Dostępność transportowa stanowi jeden z podstawowych elementów oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz identyfikacji potrzeb przewozowych mieszkańców. W niniejszym Planie dostępność transportową należy rozumieć jako możliwość realizacji przez mieszkańców podróży do podstawowych celów, w szczególności związanych z pracą, edukacją, ochroną zdrowia, administracją publiczną, usługami oraz innymi aktywnościami społeczno-gospodarczymi, przy wykorzystaniu dostępnych środków transportu.

Dostępność transportowa nie jest uzależniona wyłącznie od występowania połączenia komunikacyjnego na danym obszarze. Na jej poziom wpływają również m.in. częstotliwość kursowania, godziny funkcjonowania przewozów, czas podróży, możliwość dogodnych przesiadek, odległość od przystanku, dostępność infrastruktury przystankowej, niezawodność przewozów oraz możliwość dotarcia do podstawowych celów podróży w czasie odpowiadającym rzeczywistym potrzebom mieszkańców.

Wykluczenie transportowe (komunikacyjne) należy rozumieć jako stan ograniczonego dostępu mieszkańców lub określonych grup społecznych do możliwości przemieszczania się, wynikający z braku, niewystarczającej dostępności lub niedostosowania oferty transportu publicznego do występujących potrzeb mobilnościowych.

Wykluczenie transportowe może mieć charakter:

- ✓ **przestrzenny** – występujący na obszarach pozbawionych połączeń transportu publicznego lub obsługiwanych w niewystarczającym zakresie;
- ✓ **czasowy** – związany z brakiem połączeń w określonych porach dnia, w godzinach wieczornych, w dni wolne od pracy lub w okresach odpowiadających potrzebom dojazdów do pracy i szkół;
- ✓ **funkcjonalny** – występujący w sytuacji, gdy istniejące połączenia nie zapewniają możliwości dotarcia do podstawowych celów podróży, np. szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia czy urzędów albo wymagają nadmiernej liczby przesiadek lub czasu podróży;
- ✓ **społeczny** – szczególnie dotyczący osób, które ze względu na wiek, niepełnosprawność, brak prawa jazdy, brak dostępu do samochodu lub inne uwarunkowania są w większym stopniu zależne od transportu publicznego.

W związku z powyższym samo występowanie połączenia autobusowego lub kolejowego w danej miejscowości nie może być utożsamiane z zapewnieniem pełnej dostępności transportowej. Ocena zagrożenia wykluczeniem transportowym powinna uwzględniać zarówno istnienie połączeń, jak i ich użyteczność z punktu widzenia rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

Identyfikacja obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym powinna być prowadzona z uwzględnieniem w szczególności: liczby i częstotliwości połączeń, dostępności

przystanków, godzin kursowania, możliwości dojazdu do głównych generatorów ruchu, czasu podróży, możliwości przesiadek, dostępności połączeń w dni wolne od pracy oraz dostępności alternatywnych środków transportu.

W szczególności należy podkreślić, że wykluczenie transportowe nie jest pojęciem tożsamym z całkowitym brakiem transportu publicznego. Może ono występować również na obszarach, na których połączenia funkcjonują, lecz ich liczba, częstotliwość, przebieg lub godziny kursowania nie zapewniają mieszkańcom realnej możliwości realizacji podstawowych potrzeb mobilnościowych.

Identyfikacja obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym nie powinna być dokonywana na podstawie jednego kryterium ani wyłącznie na podstawie liczby kursów. Ocena powinna mieć charakter wielokryterialny i uwzględniać zarówno uwarunkowania demograficzne i przestrzenne, jak i rzeczywistą możliwość realizacji podstawowych podróży przez mieszkańców.

5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego kształtowany jest przez szereg czynników demograficznych, społecznych i gospodarczych. Do najważniejszych należą liczba mieszkańców, struktura wieku ludności, poziom motoryzacji indywidualnej oraz lokalizacja głównych ośrodków zatrudnienia i usług. Istotne znaczenie ma również położenie powiatu w sąsiedztwie silnych ośrodków regionalnych, w szczególności Poznania, który stanowi jeden z głównych kierunków codziennych dojazdów mieszkańców, obok samego Gniezna jako lokalnego centrum administracyjno-usługowego.

Struktura pasażerów korzystających z transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim odzwierciedla zmiany demograficzne zachodzące w regionie. Obserwowany jest proces starzenia się społeczeństwa oraz spadek liczby mieszkańców w młodszych grupach wiekowych. W konsekwencji należy spodziewać się zmniejszenia liczby pasażerów w wieku szkolnym oraz wzrostu znaczenia grupy osób starszych korzystających z transportu zbiorowego.

Zmniejszanie się liczby osób w wieku przedprodukcyjnym może w przyszłości prowadzić do spadku liczby pasażerów korzystających z przewozów szkolnych. Nie powinno to jednak skutkować likwidacją połączeń, szczególnie na obszarach peryferyjnych i wiejskich. Bardziej właściwym rozwiązaniem będzie dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistego popytu poprzez optymalizację rozkładów jazdy oraz dobór odpowiedniej wielkości taboru autobusowego.

Jednocześnie obserwowany jest wzrost liczby samochodów osobowych przypadających na mieszkańca, co zwiększa konkurencję pomiędzy transportem indywidualnym a transportem publicznym. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w gminach o dobrej dostępności drogowej do Poznania. W takich warunkach kluczowe znaczenie ma poprawa jakości usług transportu zbiorowego oraz zwiększenie jego atrakcyjności jako alternatywy dla podróży samochodem.

Wielkość potrzeb przewozowych jest ściśle powiązana z mobilnością mieszkańców oraz ich preferencjami dotyczącymi wyboru środka transportu. Analiza potrzeb powinna być prowadzona systematycznie poprzez badania napełnień pojazdów oraz analizę potoków pasażerskich na poszczególnych liniach komunikacyjnych, w szczególności na kierunkach Gniezno – Poznań oraz w relacjach wewnątrzpowiatowych.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na dwa podstawowe rodzaje:

- **popyt efektywny** – oznaczający zaspokojone potrzeby przemieszczania się mieszkańców przy wykorzystaniu komunikacji publicznej,
- **popyt potencjalny** – obejmujący całość potrzeb transportowych mieszkańców, które mogłyby zostać zaspokojone przez transport publiczny przy spełnieniu odpowiednich warunków jakościowych i organizacyjnych.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim mieszkańcy korzystający obecnie z transportu indywidualnego, zwłaszcza z samochodów osobowych, którzy mogliby zostać skłonieni do zmiany środka transportu przy poprawie jakości usług.

Zwiększanie udziału transportu publicznego w obsłudze potrzeb przewozowych mieszkańców wymaga działań ukierunkowanych na podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej, w tym:

- ✓ zwiększanie częstotliwości kursowania, szczególnie na trasach do Gniezna i Poznania,
- ✓ poprawę jakości taboru i komfortu podróży,
- ✓ rozwój systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ integrację taryfową (np. z systemem kolejowym i transportem regionalnym),
- ✓ promocję transportu publicznego.

Istotnym czynnikiem wpływającym na wybór środka transportu jest niezawodność przewozów, w tym punktualność i regularność kursowania, szczególnie w relacjach do Poznania, gdzie transport publiczny konkuruje bezpośrednio z transportem indywidualnym.

Źródłem wzrostu liczby pasażerów są mieszkańcy korzystający z samochodów osobowych. Ich pozyskanie wymaga poprawy częstotliwości, punktualności oraz integracji transportu autobusowego z kolejowym.

W okresie obowiązywania planu transportowego można zakładać względną stabilizację liczby podróży realizowanych transportem publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim, przy jednoczesnym wzroście znaczenia relacji do Poznania oraz Gniezna jako lokalnego centrum usługowego.

Szczególne znaczenie będą miały działania poprawiające dostępność informacji o połączeniach oraz integrację różnych środków transportu. Rozwój infrastruktury przystankowej oraz węzłów przesiadkowych powinien być skoordynowany z ofertą przewozową.

Organizator transportu będzie dążył do zwiększenia dostępności komunikacyjnej miejscowości powiatu oraz poprawy bezpośredniości połączeń, w szczególności w relacjach do Gniezna i Poznania.

Na wielkość popytu wpływa również rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej, takich jak szkoły, urzędy, placówki ochrony zdrowia oraz centra handlowe, skoncentrowane głównie w Gnieźnie i częściowo w Poznaniu.

Tabela 6. Prognoza liczby podróży w tysiącach osób rocznie dla Powiatu Gnieźnieńskiego

Segment przewozów	2025	2030	2035	Trend
Przewozy szkolne	2 450	2 250	2 050	spadek
Przewozy lokalne (gminne i powiatowe)	4 100	4 250	4 350	umiarkowany wzrost
Relacje Gniezno – Poznań	3 300	3 700	4 200	silny wzrost
Przewozy senioralne	1 150	1 300	1 500	wzrost
Łącznie	**11 000**	**11 500**	**12 100**	wzrost stabilny

Źródło: Opracowanie własne

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim kształtowany jest przede wszystkim przez procesy demograficzne, strukturę osadniczą oraz silne powiązania funkcjonalne z miastem Gnieznem i aglomeracją poznańską. Zgodnie z prognozami GUS, liczba mieszkańców powiatu w długim okresie pozostanie względnie stabilna, jednak zmieni się jej struktura wiekowa – nastąpi spadek udziału osób młodych oraz wzrost liczby osób starszych.

Kluczowym czynnikiem determinującym popyt na przewozy jest starzenie się społeczeństwa. W konsekwencji można oczekiwać zmniejszenia liczby uczniów korzystających z transportu szkolnego, przy jednoczesnym wzroście znaczenia przewozów osób starszych oraz osób o ograniczonej mobilności. Oznacza to konieczność stopniowej przebudowy oferty przewozowej w kierunku większej elastyczności oraz dostępności.

Istotnym czynnikiem wpływającym na rynek przewozów jest również rosnący poziom motoryzacji indywidualnej, szczególnie w gminach podmiejskich oraz w miejscowościach położonych w strefie oddziaływania Poznania. Wzrost liczby samochodów osobowych powoduje presję konkurencyjną na transport publiczny, szczególnie w relacjach lokalnych i międzygminnych. Jednocześnie utrzymuje się wysoki potencjał popytowy w relacjach do Gniezna oraz Poznania, gdzie transport publiczny pozostaje realną alternatywą dla transportu indywidualnego. W strukturze ruchu pasażerskiego dominują trzy podstawowe segmenty:

- ✓ przewozy szkolne,
- ✓ przewozy codzienne (praca, edukacja, usługi),
- ✓ przewozy w relacjach ponadlokalnych (Gniezno – Poznań).

W najbliższych latach należy oczekiwać dalszej transformacji struktury popytu, polegającej na spadku znaczenia przewozów szkolnych oraz wzroście znaczenia przewozów dojazdowych do ośrodków miejskich. Szczególnie dynamicznie rozwijać się będą relacje z Gniezna do Poznania, które stanowią jeden z kluczowych korytarzy transportowych regionu.

Ważnym elementem kształtującym popyt jest również dostępność usług publicznych, w tym edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji. Ich koncentracja w Gnieźnie oraz Poznaniu powoduje utrzymanie wysokich potoków pasażerskich na głównych kierunkach dojazdowych. Zwiększenie udziału transportu publicznego w podróżach mieszkańców wymaga przede wszystkim poprawy jego konkurencyjności wobec samochodu osobowego. Kluczowe działania obejmują:

- ✓ zwiększenie częstotliwości kursów na głównych relacjach (Gniezno – Poznań, Gniezno – Września, Gniezno – Witkowo),
- ✓ integrację transportu autobusowego z koleją regionalną,
- ✓ poprawę punktualności i niezawodności,
- ✓ rozwój systemów informacji pasażerskiej,

- ✓ integrację taryfową,
- ✓ rozwój infrastruktury przesiadkowej (P+R, B+R).

W okresie do 2035 roku można zakładać względną stabilizację liczby podróży w transporcie publicznym, przy jednoczesnej zmianie ich struktury. Spadek liczby przewozów szkolnych będzie kompensowany przez wzrost znaczenia przewozów dojazdowych oraz senioralnych.

Prognoza wskazuje, że całkowity popyt na przewozy w Powiecie Gnieźnieńskim będzie wykazywał umiarkowany wzrost, mimo niekorzystnych trendów demograficznych. Wynika to przede wszystkim z rosnącej roli relacji do Poznania oraz zwiększonego znaczenia mobilności osób starszych.

Najbardziej dynamiczny wzrost dotyczyć będzie połączeń zewnętrznych (Gniezno – Poznań), które staną się kluczowym segmentem rynku transportowego. Jednocześnie przewozy szkolne będą systematycznie maleć, co wymusi optymalizację sieci połączeń i taboru.

5.2 Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim

Analiza generatorów ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim stanowi kluczowy element oceny zapotrzebowania na publiczny transport zbiorowy oraz racjonalnego kształtowania siatki połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Generatory ruchu, rozumiane jako obiekty i instytucje będące celem codziennych lub okazjonalnych podróży znacznej liczby mieszkańców, determinują zarówno skalę potoków pasażerskich, jak i ich strukturę przestrzenną oraz czasową. W warunkach powiatu ziemskiego, silnie powiązanego funkcjonalnie z miastem Gniezno, analiza ta ma szczególne znaczenie, gdyż system transportowy ma charakter promienisty, z wyraźnym ośrodkiem centralnym, jakim jest Gniezno, a dodatkowo pozostaje pod wpływem oddziaływania aglomeracji poznańskiej.

Podstawową kategorię generatorów ruchu stanowią placówki oświatowe. Szkoły podstawowe funkcjonujące w poszczególnych gminach generują przede wszystkim ruch lokalny i wewnątrzgminny, natomiast szkoły ponadpodstawowe, skoncentrowane głównie w Gnieźnie, powodują codzienne przemieszczenia młodzieży z obszarów wiejskich i mniejszych miejscowości do miasta powiatowego. Dodatkowo część młodzieży podejmuje naukę w Poznaniu, co generuje istotny ruch ponadpowiatowy, szczególnie w relacjach kolejowych i drogowych. Ruch edukacyjny cechuje się wysoką regularnością, powtarzalnością oraz koncentracją w godzinach porannych i popołudniowych. Z punktu widzenia planowania transportu oznacza to konieczność zapewnienia odpowiedniej podaży przewozów w godzinach szczytu szkolnego oraz synchronizacji rozkładów jazdy z organizacją zajęć dydaktycznych. Generatory edukacyjne stanowią najbardziej stabilny segment popytu przewozowego.

Drugą kluczową grupą generatorów są miejsca pracy, w tym zakłady produkcyjne, centra logistyczne, przedsiębiorstwa usługowe oraz strefy aktywności gospodarczej funkcjonujące na terenie powiatu (m.in. w Gnieźnie, Witkowie, Trzemesznie czy Kłecku) oraz w jego otoczeniu. Istotne znaczenie mają również dojazdy do Poznania jako głównego rynku pracy regionu. Ruch pracowniczy ma charakter obligatoryjny, jednak jego rytmika uzależniona jest od systemów zmianowych, co powoduje konieczność zapewnienia połączeń także we wczesnych godzinach porannych oraz późnym popołudniem i wieczorem. Potoki pracownicze są bardziej zróżnicowane przestrzennie niż ruch szkolny, jednak również cechują się wysoką powtarzalnością i stanowią istotny element stabilizujący efektywność ekonomiczną systemu transportowego.

Istotnym elementem struktury generatorów ruchu są instytucje administracyjne i publiczne – urzędy gmin, jednostki organizacyjne powiatu oraz instytucje zlokalizowane w Gnieźnie, takie jak sądy, instytucje skarbowe czy jednostki obsługi mieszkańców. Dodatkowo znaczącą rolę odgrywa Poznań jako siedziba wielu instytucji o charakterze regionalnym. Ruch generowany przez tę kategorię obiektów jest mniej skoncentrowany czasowo, jednak ma duże znaczenie społeczne, szczególnie dla osób starszych i mieszkańców obszarów peryferyjnych. W tym kontekście kluczowe jest zapewnienie dostępności transportu w godzinach międzyszczytowych oraz utrzymanie minimalnej, stabilnej oferty przewozowej.

Szczególne znaczenie społeczne mają generatory związane z ochroną zdrowia, takie jak przychodnie, poradnie specjalistyczne oraz szpitale – przede wszystkim w Gnieźnie, ale także w Poznaniu. Ruch do tych obiektów ma charakter rozproszony i nieregularny, jednak odbywa się codziennie i dotyczy często osób o ograniczonej mobilności. Brak odpowiednich połączeń transportowych może prowadzić do wykluczenia transportowego, dlatego w tym obszarze konieczne jest uwzględnienie funkcji społecznej transportu publicznego jako elementu polityki spójności terytorialnej.

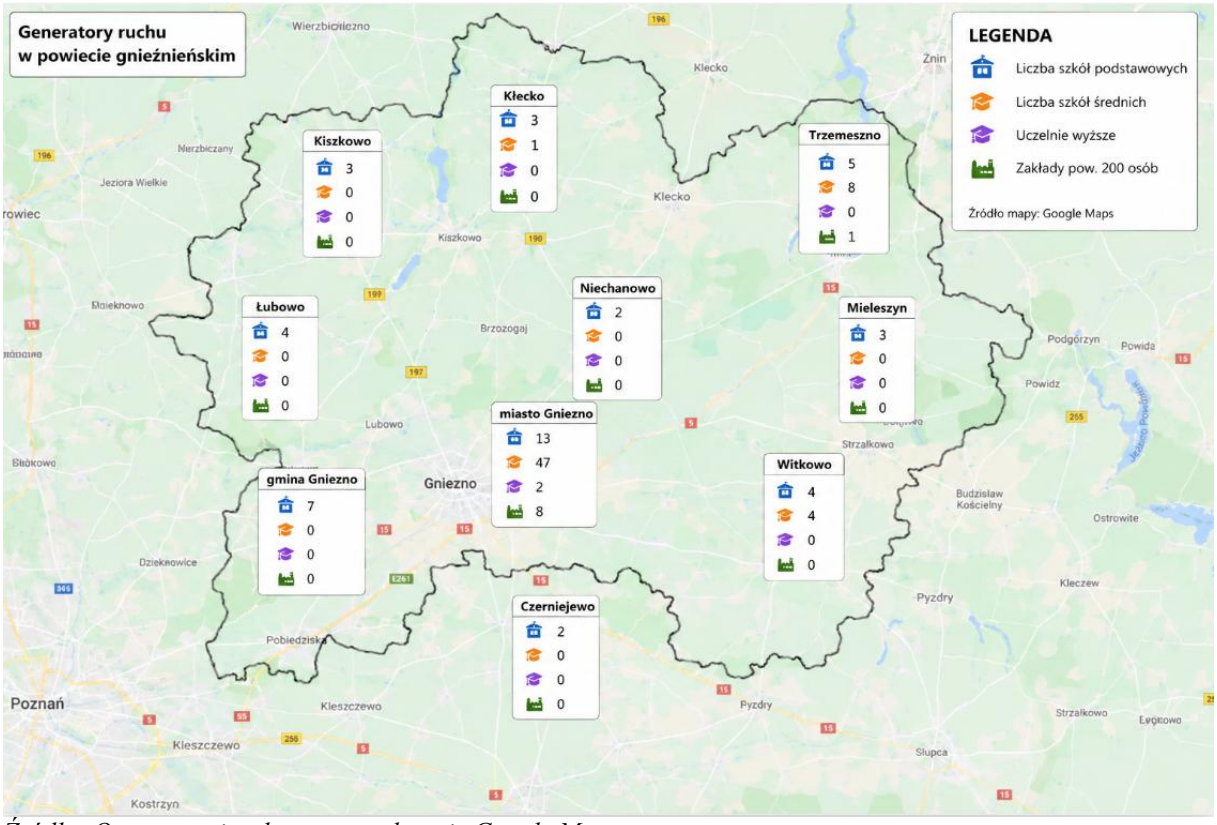
Uzupełniającą kategorię stanowią obiekty handlowe i usługowe, w tym centra handlowe, większe sklepy oraz targowiska zlokalizowane głównie w Gnieźnie oraz w większych miejscowościach powiatu. Generują one ruch o charakterze fakultatywnym, bardziej rozproszony w czasie i silnie uzależniony od dni tygodnia, w szczególności weekendów oraz okresów przedświątecznych. Ruch ten, choć mniej przewidywalny, odgrywa istotną rolę w budowaniu atrakcyjności transportu publicznego i jego funkcjonalności w codziennym życiu mieszkańców.

W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego istotnym, dodatkowym generatorem ruchu są również walory turystyczne i pielgrzymkowe Gniezna jako historycznej stolicy Polski. Ruch turystyczny, choć sezonowy i nieregularny, może generować zwiększone zapotrzebowanie na transport w określonych okresach roku, zwłaszcza podczas wydarzeń o charakterze religijnym i kulturalnym.

Analiza przestrzenna lokalizacji generatorów ruchu wskazuje na dominację relacji promienistych prowadzących do Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego powiatu. Jednocześnie istotne znaczenie mają relacje z Poznaniem jako silnym biegunem przyciągania w zakresie rynku pracy, edukacji i usług wyższego rzędu. Taka struktura powoduje asymetrię potoków pasażerskich – wysokie napełnienia w kierunku Gniezna i Poznania w godzinach porannych oraz w kierunku przeciwnym w godzinach popołudniowych. Ruch wewnątrzgminny i międzygminny, choć mniej intensywny, pozostaje kluczowy z punktu widzenia spójności terytorialnej.

W ujęciu strategicznym generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim tworzą zróżnicowany, lecz logicznie uporządkowany system zależności funkcjonalnych. Rdzeń popytu przewozowego stanowią podróże obowiązkowe – edukacyjne i pracownicze – które powinny stanowić fundament projektowania siatki połączeń. Ruch o charakterze administracyjnym, zdrowotnym, handlowym i turystycznym wymaga natomiast uzupełniającej, elastycznej i społecznie ukierunkowanej oferty transportowej. Efektywne zarządzanie systemem transportu publicznego wymaga równoważenia kryteriów ekonomicznych z funkcją społeczną oraz ścisłej koordynacji z polityką przestrzenną i rozwojową powiatu, w tym z uwzględnieniem jego powiązań z aglomeracją poznańską.

Mapa 9. Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Google Maps

5.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W celu rozpoznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego oraz identyfikacji najważniejszych potrzeb przewozowych przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące sposobów przemieszczania się mieszkańców i oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu. Badanie zostało zrealizowane w okresie od **25 maja do 5 czerwca 2026 r.**

Ankieta miała charakter dobrowolny i anonimowy, co umożliwiło respondentom swobodne wyrażenie opinii dotyczących jakości, dostępności oraz oczekiwań wobec systemu transportowego funkcjonującego na terenie powiatu. Formularz ankietowy został opracowany w sposób pozwalający na pozyskanie informacji zarówno o codziennych zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców, jak i o ich preferencjach dotyczących wyboru poszczególnych środków transportu.

W badaniu udział wzięło **blisko 500 respondentów** reprezentujących różne grupy wiekowe, zawodowe i społeczne oraz mieszkańców miasta Gniezna i wszystkich gmin Powiatu Gnieźnieńskiego. Liczba uzyskanych odpowiedzi pozwoliła na identyfikację dominujących preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz najważniejszych problemów transportowych zgłaszanych przez uczestników badania. Wyniki stanowią istotny materiał diagnostyczny, który został wykorzystany łącznie z pozostałymi analizami wykonanymi na potrzeby Planu.

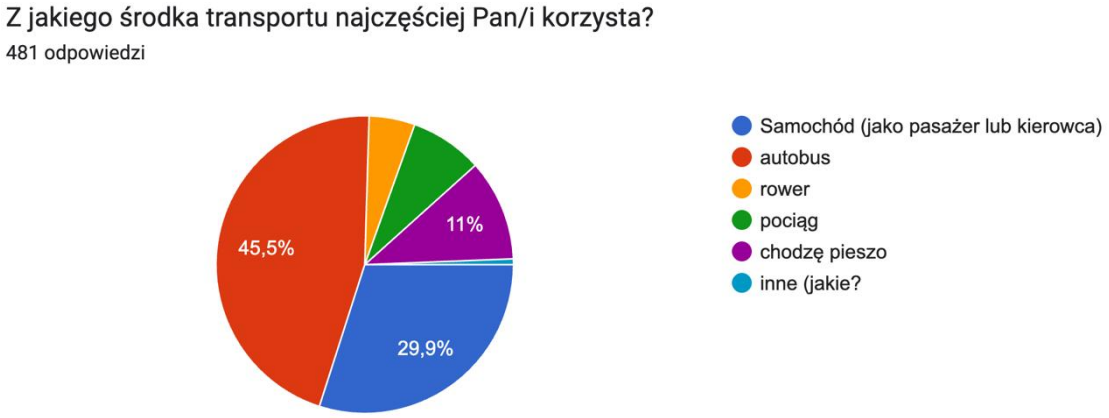
Celem przeprowadzonego badania było w szczególności:

- ✓ określenie najczęściej wykorzystywanych środków transportu,
- ✓ identyfikacja głównych kierunków i celów podróży mieszkańców,
- ✓ ocena funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego,
- ✓ poznanie opinii mieszkańców dotyczących dostępności komunikacyjnej poszczególnych gmin i miejscowości,
- ✓ identyfikacja barier ograniczających korzystanie z transportu zbiorowego,
- ✓ określenie oczekiwań mieszkańców w zakresie rozwoju systemu transportowego oraz poprawy jakości świadczonych usług przewozowych.

Uzyskane wyniki stanowią jeden z kluczowych elementów diagnostycznych niniejszego Planu Transportowego i będą stanowiły podstawę do formułowania kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego. Pozwolą one na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów o ograniczonej obsłudze transportowej oraz wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych i organizacyjnych służących budowie spójnego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego.

Badanie przeprowadzono w formie anonimowej ankiety z wykorzystaniem formularza elektronicznego udostępnionego mieszkańcom Powiatu Gnieźnieńskiego za pośrednictwem stron internetowych oraz mediów społecznościowych jednostek samorządu terytorialnego. Ankieta miała charakter dobrowolny i otwarty. Uzyskane odpowiedzi poddano analizie ilościowej i jakościowej, a ich wyniki wykorzystano jako materiał pomocniczy przy identyfikacji potrzeb przewozowych mieszkańców. Wyniki badania stanowią jeden z elementów diagnozy i były analizowane łącznie z danymi demograficznymi, przestrzennymi oraz informacjami o funkcjonowaniu istniejącego systemu transportowego.

Wykres 3. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania ankietowego dotyczącego najczęściej wykorzystywanego środka transportu przez respondentów stanowią cenne źródło informacji na temat preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz pozwalają ocenić stopień wykorzystania poszczególnych gałęzi transportu w codziennych podróżach. Na podstawie 481 udzielonych odpowiedzi można stwierdzić, że dominującym środkiem transportu jest autobus, z którego najczęściej korzysta 45,5% ankietowanych. Tak wysoki udział komunikacji autobusowej należy ocenić bardzo pozytywnie, gdyż świadczy on o istotnej roli transportu publicznego w zaspokajaniu potrzeb mobilności mieszkańców. Jednocześnie wskazuje to, że oferta przewozowa jest postrzegana jako atrakcyjna i konkurencyjna wobec transportu indywidualnego, co wpisuje się w założenia zrównoważonej polityki transportowej oraz dążenie do ograniczania negatywnych skutków ruchu samochodowego.

Drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód osobowy, z którego korzysta 29,9% respondentów. Oznacza to, że niemal co trzeci uczestnik badania preferuje indywidualny sposób przemieszczania się, co nadal stanowi istotne wyzwanie dla organizatorów transportu publicznego. Udział ten jest jednak wyraźnie niższy od udziału komunikacji autobusowej, co można uznać za korzystny sygnał świadczący o relatywnie wysokiej konkurencyjności transportu zbiorowego. Wynik ten pokazuje również, że istnieje potencjał do dalszego ograniczania wykorzystania samochodów poprzez poprawę jakości usług przewozowych, zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów, rozwój systemów informacji pasażerskiej oraz integrację różnych środków transportu.

Na uwagę zasługuje również fakt, że 11% respondentów deklaruje chodzenie pieszo jako podstawowy sposób przemieszczania się. Taki wynik świadczy o stosunkowo dobrej dostępności przestrzennej usług i miejsc codziennych aktywności oraz może wskazywać na zwartą strukturę urbanistyczną obszaru objętego badaniem. Jednocześnie podkreśla znaczenie dalszego rozwoju infrastruktury pieszej, poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz tworzenia przestrzeni sprzyjających mobilności aktywnej.

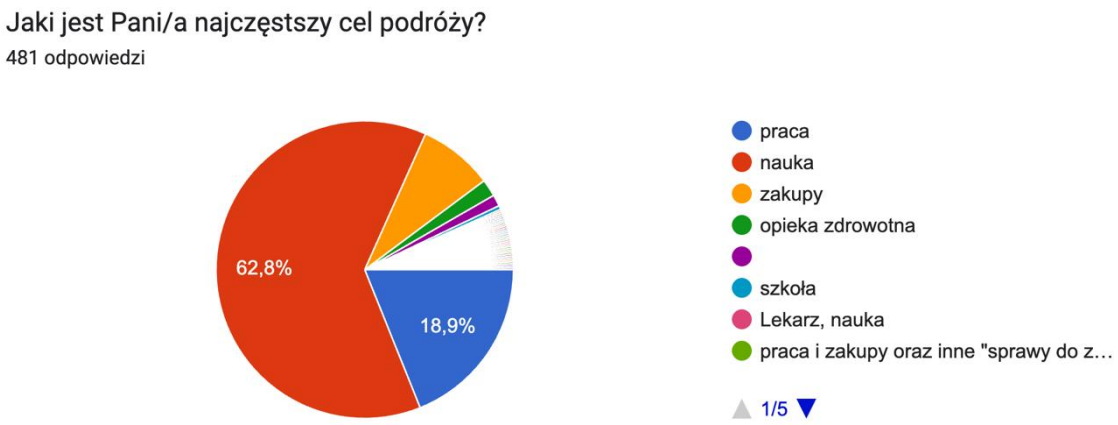
Znacznie niższy udział odnotowano w przypadku transportu kolejowego oraz rowerowego. Pociąg jako podstawowy środek transportu wskazało około 8% ankietowanych, natomiast rower około 5%. Wyniki te mogą świadczyć zarówno o ograniczonej dostępności infrastruktury kolejowej i rowerowej, jak i o niedostatecznej integracji tych środków transportu z systemem komunikacji

publicznej. Szczególnie niski udział ruchu rowerowego sugeruje potrzebę dalszych inwestycji w spójną sieć dróg rowerowych, bezpieczne parkingi dla rowerów oraz rozwiązania umożliwiające łatwe łączenie podróży rowerem z komunikacją zbiorową. W przypadku kolei warto rozważyć działania zmierzające do lepszej koordynacji rozkładów jazdy, rozwoju węzłów przesiadkowych oraz wdrażania zintegrowanych systemów taryfowych.

Analizując wyniki całościowo, można stwierdzić, że ponad połowa respondentów korzysta przede wszystkim z transportu zbiorowego (autobus i pociąg łącznie), podczas gdy niespełna jedna trzecia wybiera samochód osobowy. Taka struktura podziału zadań przewozowych jest korzystna z punktu widzenia realizacji celów polityki transportowej związanych z ograniczaniem kongestii, redukcją emisji zanieczyszczeń oraz poprawą efektywności funkcjonowania systemu transportowego. Jednocześnie wyniki wskazują na potrzebę dalszego wspierania rozwoju mobilności aktywnej oraz wzmacniania konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego.

Podsumowując, przedstawione badanie potwierdza, że komunikacja autobusowa pełni kluczową rolę w systemie transportowym badanego obszaru i stanowi podstawowy środek przemieszczania się mieszkańców. Struktura odpowiedzi wskazuje na relatywnie korzystny poziom wykorzystania transportu zbiorowego, jednak jednocześnie identyfikuje obszary wymagające dalszych działań inwestycyjnych i organizacyjnych, zwłaszcza w zakresie rozwoju transportu rowerowego, poprawy integracji kolei z innymi środkami transportu oraz ograniczania udziału samochodu osobowego poprzez podnoszenie jakości i atrakcyjności oferty przewozowej. Wyniki te mogą stanowić wartościową podstawę do planowania przyszłych działań w zakresie rozwoju zrównoważonego systemu transportowego.

Wykres 4. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania ankietowego dotyczącego najczęstszego celu podróży respondentów dostarczają istotnych informacji na temat struktury potrzeb transportowych mieszkańców oraz czynników determinujących popyt na usługi komunikacji publicznej. Analiza odpowiedzi wskazuje na wyraźną dominację podróży związanych z edukacją, które stanowią **62,7% wszystkich wskazań**, co oznacza, że niemal dwie trzecie respondentów korzysta z transportu przede wszystkim w celu dojazdu do szkoły lub uczelni. Wynik ten świadczy o bardzo dużym znaczeniu systemu transportowego w obsłudze potrzeb edukacyjnych i wskazuje, że oferta przewozowa powinna być

w szczególności dostosowana do godzin rozpoczynania i kończenia zajęć dydaktycznych. Jednocześnie wysoki udział tej grupy podróży sugeruje, że w badaniu znaczący udział miały osoby młode, co należy uwzględnić przy interpretacji pozostałych wyników ankiety.

Drugim pod względem liczebności celem podróży są **dojazdy do pracy**, które zadeklarowało **19,2% respondentów**. Oznacza to, że niemal co piąta podróż ma charakter zawodowy, a transport publiczny pełni ważną funkcję w zapewnieniu mobilności osób aktywnych zawodowo. Relatywnie niższy udział tej kategorii w porównaniu z podróżami edukacyjnymi może wynikać zarówno ze struktury próby badawczej, jak i z faktu, że część osób pracujących wybiera transport indywidualny ze względu na większą elastyczność lub niedostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy. Z punktu widzenia organizacji przewozów wskazuje to na potrzebę utrzymania odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego oraz dostosowania ich do zmieniających się modeli zatrudnienia.

Podróże związane z **zakupami** stanowią **8% odpowiedzi**, co świadczy o umiarkowanym znaczeniu tej kategorii w strukturze mobilności respondentów. Taki wynik sugeruje, że mieszkańcy często realizują zakupy przy okazji innych podróży, takich jak dojazdy do pracy lub szkoły, albo korzystają z samochodu osobowego, który zapewnia większą wygodę przy przewozie zakupów. Wskazuje to również na potrzebę zapewnienia dobrej dostępności komunikacyjnej głównych stref handlowych, zwłaszcza dla osób nieposiadających własnego środka transportu.

Najmniejszy udział odnotowano w przypadku podróży związanych z **opieką zdrowotną**, które stanowią jedynie **1,9% wszystkich wskazań**. Wynik ten należy interpretować ostrożnie, ponieważ korzystanie z usług medycznych ma charakter incydentalny i nie jest realizowane z taką regularnością jak dojazdy do pracy czy szkoły. Jednocześnie dostępność transportu publicznego do placówek ochrony zdrowia pozostaje istotnym elementem przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, szczególnie w odniesieniu do osób starszych, z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców terenów peryferyjnych.

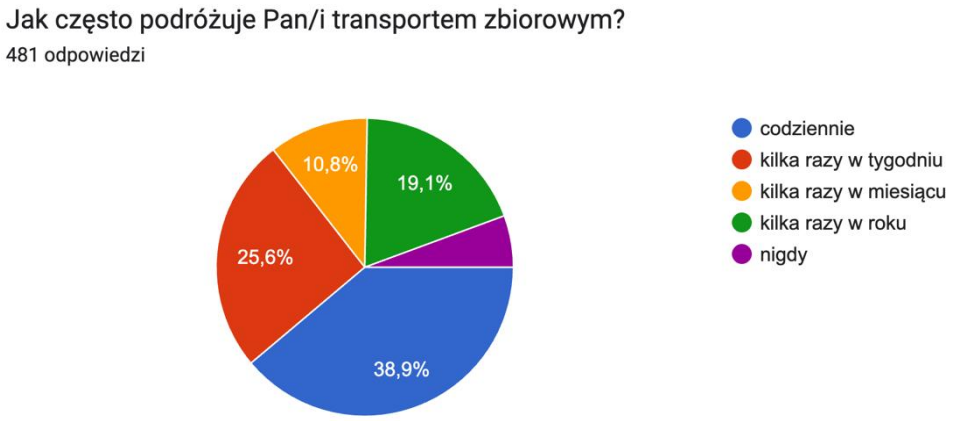
Kategoria **„pozostałe”**, obejmująca **8,2% odpowiedzi**, wskazuje na istnienie zróżnicowanych potrzeb przewozowych, takich jak podróże rekreacyjne, towarzyskie, administracyjne czy związane z załatwianiem spraw urzędowych. Choć udział tej grupy nie jest dominujący, pokazuje on, że system transportowy powinien zapewniać odpowiednią dostępność również poza godzinami szczytu oraz umożliwiać realizację podróży o nieregularnym charakterze.

Całościowa analiza wyników pozwala stwierdzić, że badana mobilność ma przede wszystkim charakter **obowiązkowy**, związany z edukacją i pracą, które łącznie odpowiadają za **81,9% wszystkich wskazań**. Oznacza to, że zdecydowana większość podróży odbywa się w celach wymagających wysokiej punktualności, niezawodności i regularności funkcjonowania transportu publicznego. W praktyce oznacza to konieczność koncentracji działań organizatora transportu na zapewnieniu odpowiedniej częstotliwości kursów w godzinach największego natężenia ruchu, minimalizacji opóźnień oraz dostosowaniu rozkładów jazdy do potrzeb uczniów, studentów i osób pracujących.

Podsumowując, wyniki badania wskazują, że podstawową funkcją analizowanego systemu transportowego jest obsługa codziennych dojazdów do placówek edukacyjnych i miejsc pracy. Struktura odpowiedzi potwierdza kluczową rolę komunikacji publicznej w zapewnianiu dostępności edukacyjnej i zawodowej mieszkańców oraz stanowi ważną przesłankę do dalszego doskonalenia oferty przewozowej poprzez jej dostosowanie do rzeczywistych potrzeb użytkowników. Jedno-

cześnie należy dążyć do zwiększania atrakcyjności transportu publicznego również w zakresie podróży fakultatywnych, co może przyczynić się do ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych i realizacji założeń zrównoważonej mobilności.

Wykres 5. Jak często podróżuje mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego transportem zbiorowym



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi na pytanie dotyczące częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego wskazuje, że komunikacja publiczna odgrywa istotną rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Najliczniejszą grupę respondentów stanowią osoby korzystające z transportu zbiorowego **codziennie (38,9%)**, co świadczy o jego znaczeniu przede wszystkim w realizacji regularnych podróży związanych z dojazdami do pracy, szkół, uczelni oraz innych codziennych aktywności.

Kolejną liczną grupę tworzą mieszkańcy korzystający z komunikacji **kilka razy w tygodniu (25,6%)**. Łącznie osoby podróżujące codziennie lub kilka razy w tygodniu stanowią **64,5% wszystkich respondentów**, co należy ocenić jako bardzo korzystny wynik z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Oznacza to, że dla blisko dwóch trzecich badanych transport publiczny jest stałym elementem codziennej mobilności.

10,8% respondentów deklaruje korzystanie z transportu zbiorowego kilka razy w miesiącu, co wskazuje na grupę użytkowników okazjonalnych, wykorzystujących komunikację publiczną głównie do realizacji wybranych celów podróży, takich jak zakupy, sprawy urzędowe, wizyty lekarskie czy wydarzenia kulturalne.

Jednocześnie **19,1% mieszkańców korzysta z transportu zbiorowego jedynie kilka razy w roku**, co może świadczyć o ograniczonej atrakcyjności oferty przewozowej dla tej grupy lub o preferowaniu transportu indywidualnego w codziennych podróżach. W kontekście planowania rozwoju systemu transportowego grupa ta stanowi potencjalny segment użytkowników, których można zachęcić do częstszego korzystania z komunikacji publicznej poprzez poprawę dostępności połączeń, zwiększenie częstotliwości kursów, lepszą integrację rozkładów jazdy oraz podniesienie standardu świadczonych usług.

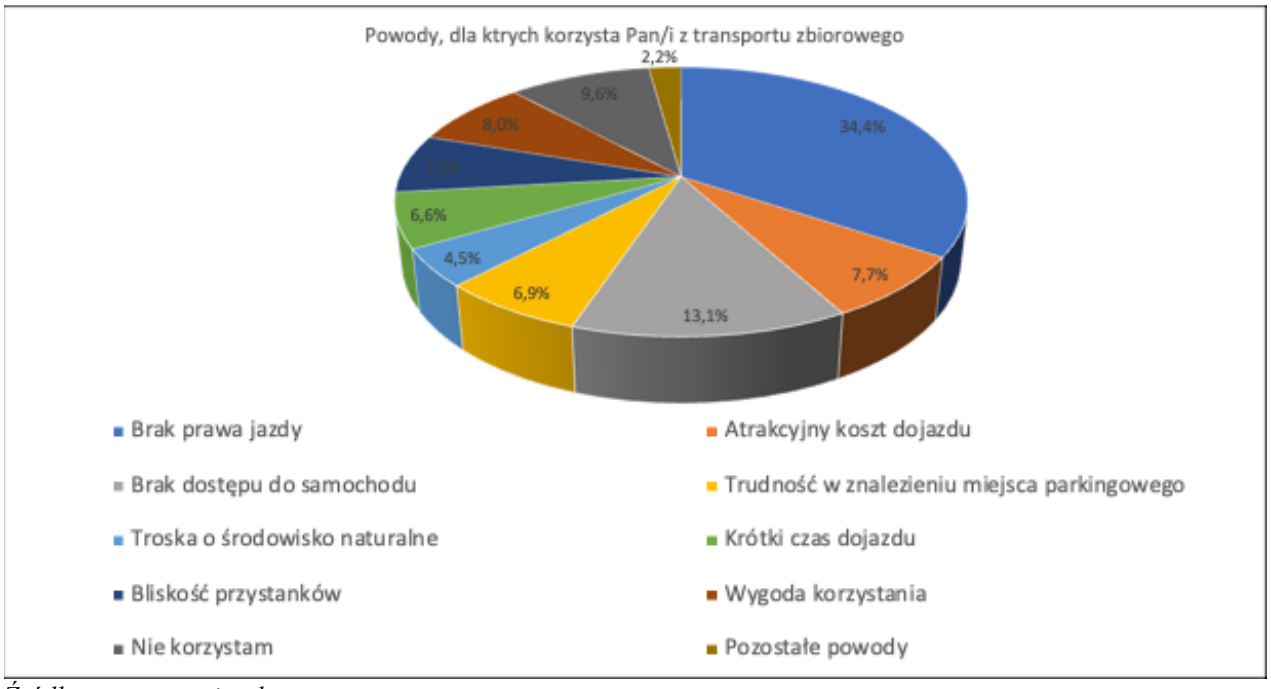
Na uwagę zasługuje również fakt, że jedynie **5,6% respondentów zadeklarowało, iż nigdy nie korzysta z transportu zbiorowego**. Oznacza to, że aż **94,4% badanych korzysta z komuni-**

kacji publicznej przynajmniej sporadycznie, co potwierdza jej powszechną dostępność i znaczenie w systemie transportowym Powiatu Gnieźnieńskiego. Jednocześnie wysoki odsetek osób mających doświadczenie z korzystaniem z transportu zbiorowego zwiększa wiarygodność pozostałych ocen i opinii wyrażonych w badaniu ankietowym.

Z perspektywy planowania publicznego transportu zbiorowego uzyskane wyniki należy ocenić pozytywnie. Dominacja osób regularnie korzystających z komunikacji wskazuje na utrzymujące się zapotrzebowanie na usługi przewozowe oraz potwierdza konieczność dalszego rozwoju sieci połączeń i podnoszenia jakości świadczonych usług. Jednocześnie znaczny udział osób korzystających z transportu jedynie kilka razy w roku wskazuje na potrzebę prowadzenia działań zwiększających konkurencyjność transportu publicznego wobec samochodu osobowego, zwłaszcza na obszarach o mniejszej dostępności komunikacyjnej.

Wyniki badania potwierdzają, że transport zbiorowy stanowi jeden z kluczowych elementów systemu mobilności mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, a jego dalszy rozwój powinien koncentrować się na poprawie dostępności, niezawodności i atrakcyjności oferty przewozowej, co może przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów oraz ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego.

Wykres 6. Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących powodów korzystania z transportu zbiorowego pozwala na identyfikację najważniejszych czynników determinujących wybór komunikacji publicznej przez mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Uzyskane wyniki wskazują, że decyzja o korzystaniu z transportu zbiorowego jest w zdecydowanie większym stopniu konsekwencją uwarunkowań dostępnościowych i społecznych niż świadomego wyboru wynikającego z atrakcyjności oferowanych usług.

Najczęściej wskazywanym powodem korzystania z transportu publicznego był **brak prawa jazdy (34,4%)**. Wynik ten świadczy o tym, że dla znacznej części mieszkańców komunikacja zbiorowa stanowi podstawowy środek zapewniający mobilność osobom, które z przyczyn formalnych lub wiekowych nie mogą samodzielnie prowadzić pojazdu. Dotyczy to przede wszystkim młodzieży szkolnej, studentów, części seniorów oraz osób, które z różnych względów nie posiadają uprawnień do kierowania pojazdami.

Drugim istotnym czynnikiem jest **brak dostępu do samochodu osobowego (13,1%)**, co potwierdza społeczną funkcję transportu zbiorowego jako narzędzia przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Łącznie oba czynniki wskazują, że niemal połowa respondentów korzysta z komunikacji publicznej przede wszystkim z konieczności, a nie z wyboru.

Znacznie mniejsze znaczenie mają czynniki ekonomiczne i jakościowe. **Atrakcyjny koszt dojazdu (7,7%)**, **wygoda korzystania (8,0%)** oraz **bliskość przystanków (7,0%)** zostały wskazane przez podobny odsetek respondentów, co świadczy o umiarkowanym wpływie tych elementów na decyzje transportowe mieszkańców. Oznacza to, że choć dostępność infrastruktury oraz poziom cen usług przewozowych pozostają istotne, nie są one obecnie głównym motywem wyboru transportu zbiorowego.

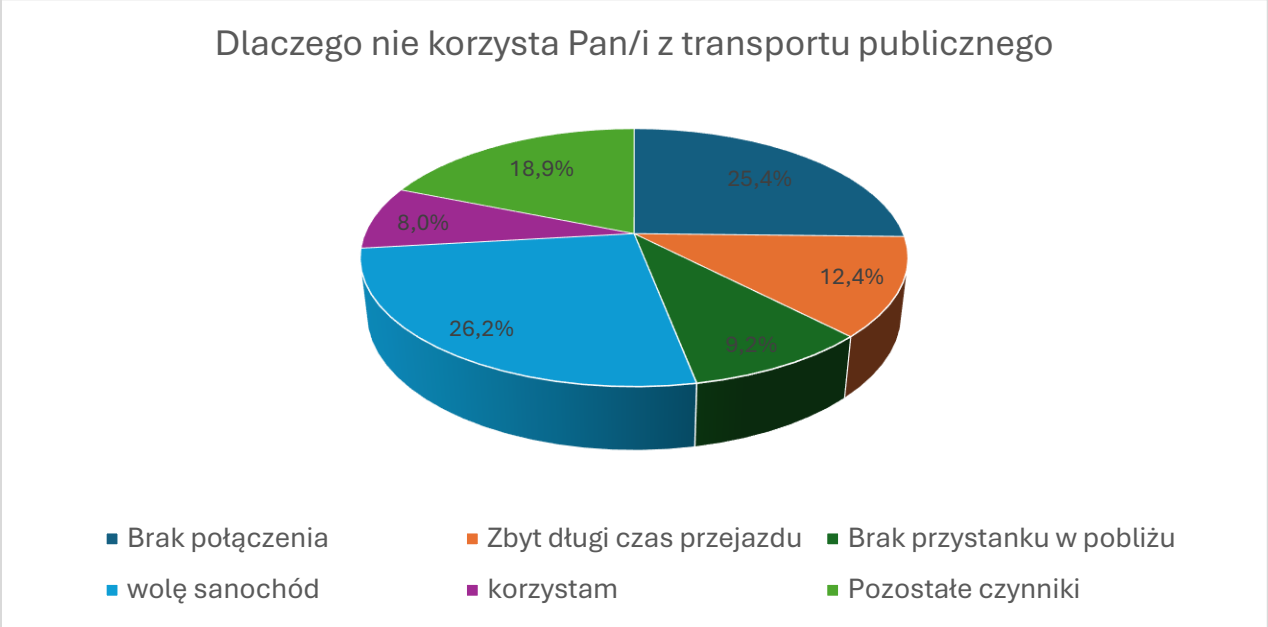
Na uwagę zasługuje stosunkowo niski udział odpowiedzi wskazujących na **krótki czas dojazdu (6,6%)** oraz **trudności ze znalezieniem miejsca parkingowego (6,9%)**. Wyniki te mogą sugerować, że na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego transport indywidualny nadal pozostaje konkurencyjny pod względem czasu podróży i dostępności miejsc postojowych, co ogranicza przewagę komunikacji publicznej w tym zakresie.

Jedynie **4,5% respondentów wskazało troskę o środowisko naturalne jako główny powód korzystania z transportu zbiorowego**. Relatywnie niski poziom odpowiedzi w tej kategorii świadczy o tym, że motywacje ekologiczne mają obecnie marginalne znaczenie przy podejmowaniu decyzji transportowych mieszkańców. Wynik ten jest charakterystyczny dla wielu powiatów o dominującym udziale transportu indywidualnego i wskazuje na potrzebę prowadzenia działań edukacyjnych promujących zrównoważoną mobilność.

Istotnym elementem analizy jest również fakt, że **9,6% respondentów zadeklarowało, iż nie korzysta z transportu zbiorowego**, co wskazuje na istnienie grupy mieszkańców całkowicie opierających swoją mobilność na innych środkach transportu, przede wszystkim samochodzie osobowym. Z perspektywy planowania transportowego grupa ta może stanowić potencjalnych przyszłych użytkowników komunikacji publicznej, pod warunkiem zwiększenia jej atrakcyjności i konkurencyjności.

Podsumowując, wyniki badania jednoznacznie wskazują, że transport zbiorowy na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego pełni przede wszystkim funkcję społeczną, zapewniając mobilność osobom nieposiadającym prawa jazdy lub dostępu do samochodu. Znacznie mniejsze znaczenie mają czynniki związane z komfortem, kosztami czy aspektami środowiskowymi. Z punktu widzenia polityki transportowej oznacza to konieczność dalszego podnoszenia jakości usług przewozowych, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz budowania przewag konkurencyjnych transportu publicznego, tak aby był on wybierany nie tylko z konieczności, lecz również jako atrakcyjna alternatywa dla transportu indywidualnego.

Wykres 7. Dlaczego mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego nie korzysta z transportu publicznego



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania wskazują, że głównymi przyczynami ograniczonego korzystania z transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim są zarówno niedostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, jak i silna konkurencyjność transportu indywidualnego. Największy odsetek respondentów (26,2%) zadeklarował, że preferuje podróżowanie samochodem, co świadczy o utrwalonych nawykach komunikacyjnych oraz postrzeganiu samochodu jako środka transportu bardziej elastycznego, wygodnego i zapewniającego większą niezależność czasową. Wynik ten wskazuje, że samo zwiększanie liczby połączeń może nie być wystarczające do zmiany zachowań transportowych, jeśli nie będzie towarzyszyć mu poprawa jakości usług oraz działania zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego.

Drugim najczęściej wskazywanym problemem jest brak odpowiednich połączeń (25,4%), co potwierdza istnienie istotnych luk w sieci komunikacyjnej. Oznacza to, że dla znacznej części mieszkańców transport publiczny nie zapewnia możliwości realizacji codziennych podróży lub wymaga skomplikowanych przesiadek i dostosowywania planów do rozkładów jazdy. W praktyce wskazuje to na konieczność przeanalizowania przebiegu linii oraz dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych kierunków i celów podróży mieszkańców.

Znaczącym ograniczeniem pozostaje również zbyt długi czas przejazdu, wskazany przez 12,4% respondentów. Problem ten może wynikać z nadmiernej liczby przystanków, niekorzystnego przebiegu tras, niskiej prędkości komunikacyjnej autobusów lub konieczności oczekiwania na przesiadki. W konsekwencji transport publiczny przegrywa konkurencję z samochodem pod względem efektywności czasowej, co szczególnie dotyczy osób dojeżdżających do pracy i szkół.

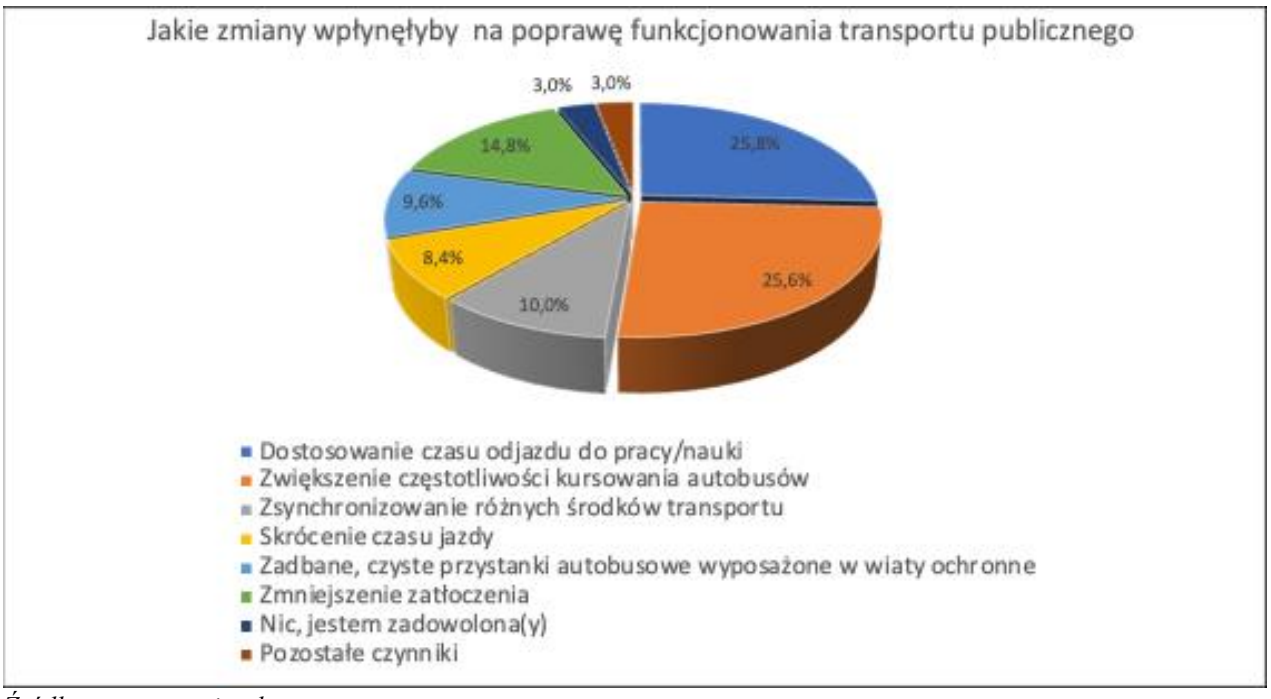
Kolejną barierą jest brak przystanku w pobliżu miejsca zamieszkania lub celu podróży (9,2%). Wynik ten wskazuje na problem dostępności przestrzennej transportu publicznego, zwłaszcza na terenach wiejskich i peryferyjnych. W takich przypadkach nawet atrakcyjna oferta przewozowa nie będzie skuteczna, jeśli dojście do przystanku wymaga pokonania znacznych odległości.

Istotny jest także stosunkowo wysoki udział odpowiedzi zakwalifikowanych jako „pozostałe czynniki" (18,9%). Oznacza to, że istnieje szerokie spektrum dodatkowych barier, takich jak niska

częstotliwość kursów, niedostosowanie godzin odjazdów, niski komfort podróży, brak punktualności, kwestie bezpieczeństwa czy konieczność wykonywania wielu przesiadek. Warto poddać te odpowiedzi szczegółowej analizie jakościowej, ponieważ mogą one wskazać obszary wymagające interwencji, które nie zostały uwzględnione w podstawowym katalogu odpowiedzi.

Z perspektywy planowania transportu publicznego wyniki ankiety jednoznacznie wskazują, że zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej powinno koncentrować się przede wszystkim na poprawie dostępności sieci połączeń, skróceniu czasu podróży oraz zwiększeniu dostępności przystanków. Jednocześnie niezbędne jest prowadzenie działań integrujących różne środki transportu oraz podnoszenie jakości świadczonych usług, aby skutecznie konkurować z transportem indywidualnym. Uzyskane wyniki potwierdzają, że bariery korzystania z transportu publicznego mają zarówno charakter infrastrukturalny i organizacyjny, jak i behawioralny, związany z preferencjami i przyzwyczajeniami mieszkańców

Wykres 8. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim



Źródło: opracowanie własne

Wyniki badania ankietowego dotyczącego oczekiwanych zmian w funkcjonowaniu transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim wskazują na wyraźną dominację dwóch podstawowych postulatów związanych z organizacją oferty przewozowej. Największe znaczenie przypisano dostosowaniu czasu odjazdów do potrzeb związanych z pracą i nauką (25,8%) oraz zwiększeniu częstotliwości kursowania autobusów (25,6%). Łącznie oznacza to, że ponad połowa respondentów identyfikuje kluczowy problem systemu transportowego nie w jakości infrastruktury czy czasie przejazdu, lecz w niedostosowaniu i niewystarczającej podaży usług przewozowych. Wskazuje to na strukturalną lukę pomiędzy rozkładami jazdy a rzeczywistymi wzorcami mobilności mieszkańców, szczególnie w odniesieniu do dojazdów obligatoryjnych, takich jak praca i edukacja.

Drugim istotnym obszarem problemowym jest zatłoczenie środków transportu, które wskazało 14,8% badanych. Zjawisko to należy interpretować jako bezpośrednią konsekwencję niewystarczającej częstotliwości kursowania oraz koncentracji popytu w godzinach szczytu. W praktyce oznacza to, że zwiększenie liczby kursów mogłoby jednocześnie poprawić dwa kluczowe parametry jakościowe: dostępność oraz komfort podróży. Uzupełniająco, 10% respondentów wskazuje na potrzebę lepszej synchronizacji różnych środków transportu, co świadczy o rosnącym znaczeniu integracji systemowej, zwłaszcza w kontekście przesiadek między autobusami a koleją regionalną. Jest to sygnał potrzeby rozwoju transportu publicznego w kierunku systemu zintegrowanego, a nie jedynie zbioru niezależnych linii.

Mniejsze, choć nadal istotne znaczenie mają kwestie jakości infrastruktury przystankowej (9,6%) oraz skrócenia czasu przejazdu (8,4%). Pierwszy z tych aspektów odnosi się do komfortu oczekiwania na transport i wskazuje na potrzebę poprawy standardu przystanków, w tym ich wyposażenia i utrzymania. Drugi natomiast sugeruje, że choć czas przejazdu nie jest głównym problemem, to nadal stanowi element konkurencyjności transportu publicznego względem samochodu osobowego. Z kolei bardzo niski odsetek odpowiedzi wskazujących na pełne zadowolenie z systemu transportowego (3%) jednoznacznie potwierdza, że obecny model funkcjonowania komunikacji publicznej wymaga istotnych korekt.

Całościowa interpretacja wyników prowadzi do wniosku, że kluczowym wyzwaniem organizatora transportu w Powiecie Gnieźnieńskim nie jest pojedynczy deficyt jakościowy, lecz przede wszystkim niewystarczająca dopasowana i zbyt mało elastyczna oferta przewozowa. Priorytetem powinny być zatem działania polegające na korekcie rozkładów jazdy, zwiększeniu częstotliwości kursowania oraz lepszym dostosowaniu podaży usług do rytmu życia mieszkańców. Dopiero w dalszej kolejności uzasadnione są inwestycje w poprawę infrastruktury przystankowej, integrację systemu transportowego oraz skracanie czasów przejazdu. Wyniki badania jednoznacznie wskazują, że poprawa funkcjonowania transportu publicznego powinna opierać się przede wszystkim na zwiększeniu jego dostępności i niezawodności, co stanowi podstawowy warunek wzrostu jego konkurencyjności wobec transportu indywidualnego.

Wykres 9. Z jakiej miejscowości najczęściej rozpoczyna podróż mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących miejscowości, z których respondenci najczęściej rozpoczynają podróż, dostarcza istotnych informacji na temat przestrzennego rozkładu popytu na usługi transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim. Wyniki wskazują na wyraźną koncentrację podróży w głównych ośrodkach miejskich, przy jednoczesnym znacznym rozproszeniu źródeł ruchu na obszarach wiejskich.

Największy udział respondentów deklarujących rozpoczęcie podróży pochodzi z **Gniezna (39,0%)**, co potwierdza dominującą rolę miasta jako głównego generatora ruchu oraz centralnego węzła komunikacyjnego powiatu. Tak wysoki udział świadczy o silnej koncentracji funkcji administracyjnych, edukacyjnych, usługowych i gospodarczych, które generują codzienne potrzeby transportowe mieszkańców zarówno miasta, jak i otaczających je gmin.

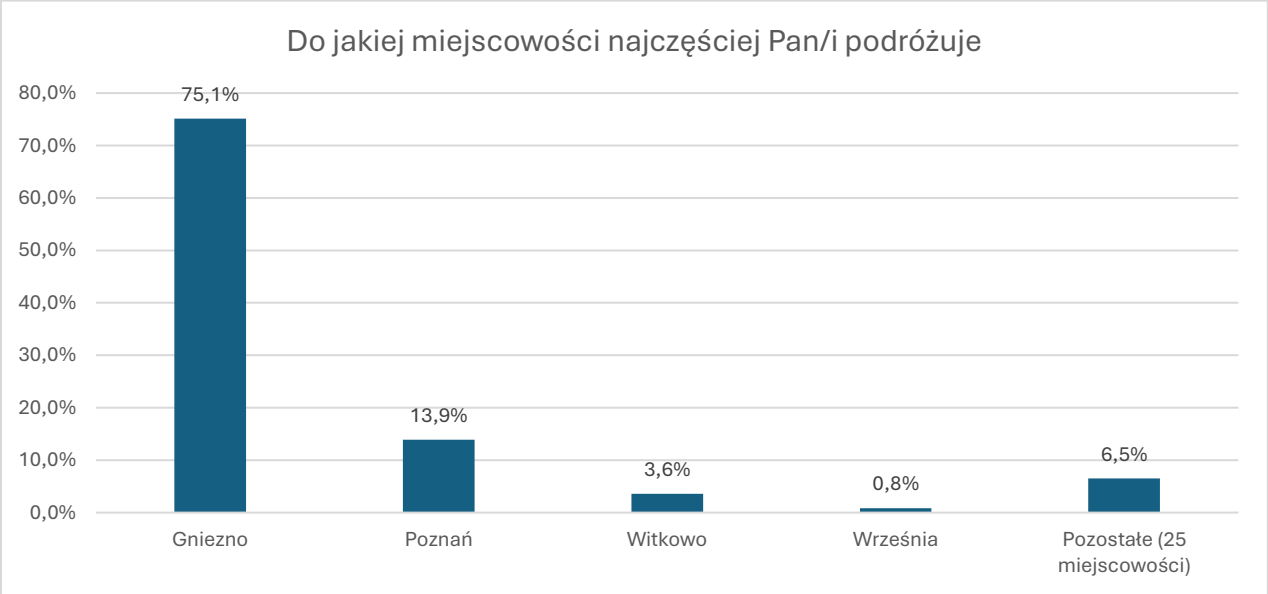
Drugą co do wielkości grupę stanowią odpowiedzi **„pozostałe" (29,5%)**, obejmujące aż 69 różnych miejscowości. Tak wysoki udział wskazuje na bardzo rozproszoną strukturę osadniczą powiatu oraz zróżnicowane źródła popytu na transport publiczny. Oznacza to, że organizacja przewozów powinna uwzględniać nie tylko obsługę głównych korytarzy komunikacyjnych, ale również zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej mniejszych miejscowości, w których liczba potencjalnych pasażerów jest ograniczona, lecz ich potrzeby mobilności pozostają istotne z punktu widzenia spójności społecznej i terytorialnej.

Wśród pozostałych miejscowości najwyższy udział odnotowano dla **Witkowa (8,4%)**, co potwierdza jego rolę jako ważnego lokalnego ośrodka generującego ruch pasażerski. Kolejne miejsca zajmują **Kłecko (2,7%)**, **Niechanowo (2,3%)** oraz **Trzemeszno (2,3%)**, co wskazuje na potrzebę utrzymywania sprawnych połączeń pomiędzy tymi miejscowościami a Gnieznem oraz innymi centrami aktywności społeczno-gospodarczej. Udziały na poziomie około 1–2% dla takich miejscowości jak Goślinowo, Pobiedziska, Dalki, Czerniejewo, Moraczewo czy Żydowo świadczą natomiast o lokalnym charakterze generowanego ruchu.

Z perspektywy planowania transportu publicznego przedstawione wyniki wskazują na konieczność prowadzenia **dwupoziomowej polityki przewozowej**. Z jednej strony należy rozwijać połączenia o wysokiej częstotliwości obsługujące główne kierunki podróży związane z Gnieznem i największymi ośrodkami powiatu, z drugiej zaś zapewnić efektywną komunikację dla licznych mniejszych miejscowości poprzez rozwiązania dostosowane do niższego popytu, takie jak linie dowozowe, elastyczne modele transportu lub lepsza integracja rozkładów jazdy.

Wyniki ankiety potwierdzają również, że system transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego powinien być projektowany w oparciu o model **sieciowo-węzłowy**, w którym Gniezno pełni funkcję głównego węzła przesiadkowego, natomiast pozostałe miejscowości są z nim efektywnie powiązane. Takie podejście sprzyja zwiększeniu dostępności transportowej całego obszaru powiatu, ograniczeniu wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców terenów peryferyjnych oraz bardziej racjonalnemu wykorzystaniu dostępnych zasobów organizacyjnych i finansowych.

Wykres 10. Do jakiej miejscowości najczęściej podróżuje mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących najczęstszego celu podróży respondentów wskazuje na **bardzo silną koncentrację potoków pasażerskich na kierunku do Gniezna**, które pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego i usługowego Powiatu Gnieźnieńskiego. Aż **75,1% ankietowanych deklaruje, że najczęściej podróżuje właśnie do Gniezna**, co jednoznacznie potwierdza jego rolę jako dominującego centrum ciążenia komunikacyjnego dla mieszkańców całego powiatu.

Drugim najczęściej wskazywanym kierunkiem podróży jest **Poznań (13,9%)**, co świadczy o silnych powiązaniach funkcjonalnych Powiatu Gnieźnieńskiego z regionalną stolicą województwa. Kierunek ten jest prawdopodobnie związany przede wszystkim z dojazdami do pracy, uczelni wyższych, specjalistycznych usług medycznych oraz instytucji administracyjnych i kulturalnych. Relatywnie wysoki udział podróży do Poznania wskazuje na potrzebę utrzymywania sprawnych połączeń regionalnych oraz dobrej integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym.

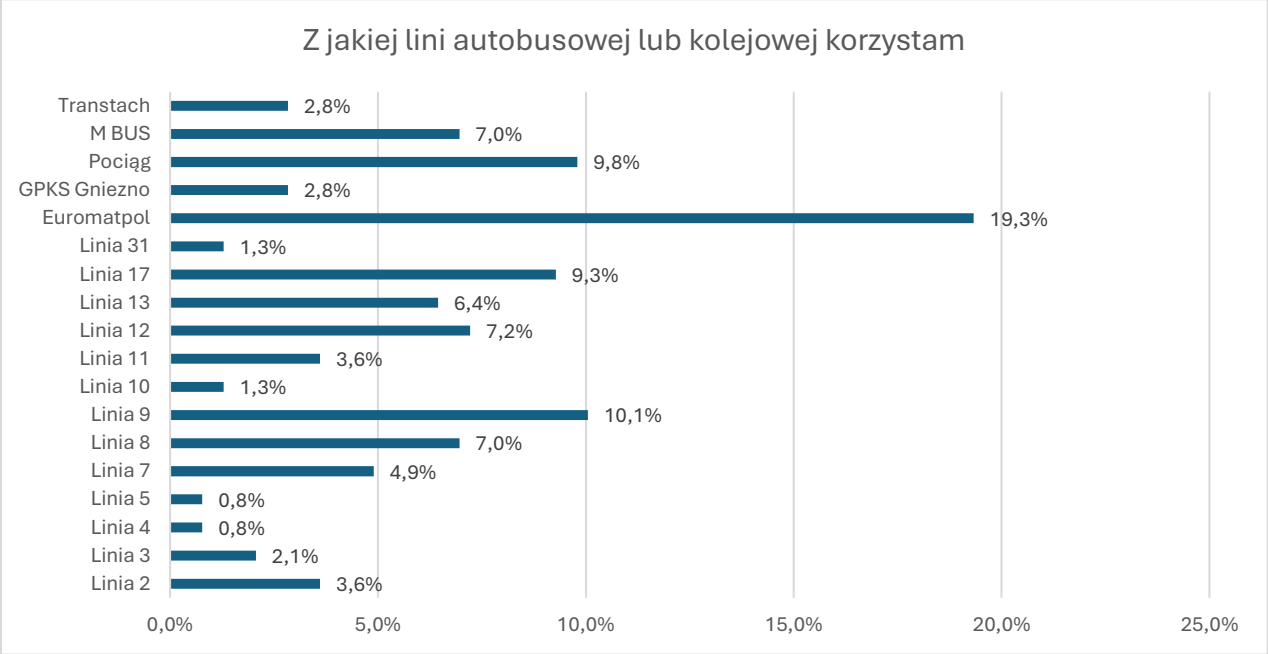
Znacznie mniejsze znaczenie jako cel podróży mają **Witkowo (3,6%)** oraz **Września (0,8%)**, co odzwierciedla ich lokalny charakter oddziaływania. Jednocześnie odpowiedzi zakwalifikowane do kategorii **„pozostałe" (6,5%), obejmującej 25 miejscowości**, świadczą o istnieniu zróżnicowanych, lecz rozproszonych kierunków podróży, które generują mniejsze potoki pasażerskie i wymagają elastycznego podejścia do organizacji transportu publicznego.

Przedstawione wyniki potwierdzają **wyraźnie monocentryczny charakter układu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego**, w którym zdecydowana większość podróży koncentruje się na jednym ośrodku miejskim. Taka struktura sprzyja efektywnemu planowaniu sieci komunikacyjnej poprzez rozwój promienistych połączeń prowadzących do Gniezna oraz koordynację rozkładów jazdy umożliwiającą sprawne przesiadki.

Jednocześnie istotny udział podróży do Poznania wskazuje na konieczność uwzględnienia w polityce transportowej powiązań ponadpowiatowych i metropolitalnych. W praktyce oznacza to potrzebę synchronizacji połączeń lokalnych z regionalnymi, zapewnienia dogodnych węzłów przesiadkowych oraz utrzymania wysokiej jakości obsługi głównych korytarzy transportowych.

Uzyskane wyniki stanowią również argument za hierarchizacją oferty przewozowej. Największa część zasobów organizacyjnych i taborowych powinna być skoncentrowana na relacjach prowadzących do Gniezna, gdzie występuje najwyższy popyt, natomiast połączenia do mniejszych miejscowości powinny być projektowane w sposób zapewniający ich dostępność przy jednoczesnym zachowaniu efektywności ekonomicznej systemu. Takie podejście pozwoli na optymalne wykorzystanie środków publicznych, poprawę dostępności transportowej mieszkańców oraz zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

Wykres 11. Z jakiej linii autobusowej lub kolejowej korzysta mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących najczęściej wykorzystywanych linii autobusowych i kolejowych wskazuje na **zróżnicowaną strukturę wykorzystania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim**, w której istotną rolę odgrywają zarówno przewoźnicy autobusowi, jak i transport kolejowy. Wyniki świadczą o funkcjonowaniu systemu o charakterze wielooperatorowym, co zwiększa możliwości przemieszczania się mieszkańców, ale jednocześnie stawia wysokie wymagania w zakresie koordynacji oferty przewozowej.

Największy udział respondentów zadeklarował korzystanie z usług **Euromatpol (19,3%)**, co czyni tego przewoźnika najważniejszym operatorem w badanej grupie. Wynik ten wskazuje na znaczącą pozycję przewoźnika w obsłudze codziennych potrzeb transportowych mieszkańców oraz potwierdza atrakcyjność oferowanych połączeń pod względem dostępności i dopasowania do potrzeb pasażerów.

Wśród linii komunikacji autobusowej największą popularnością cieszą się **linia 9 (10,1%)**, **linia 17 (9,3%)**, **linia 12 (7,2%)**, **linia 8 (7,0%)** oraz **linia 13 (6,4%)**. Oznacza to, że właśnie te relacje stanowią podstawowy szkielet sieci komunikacyjnej i obsługują największe potoki pasażerskie. Ich znaczenie powinno być uwzględniane przy planowaniu rozkładów jazdy, częstotliwości kursowania oraz alokacji taboru o większej pojemności.

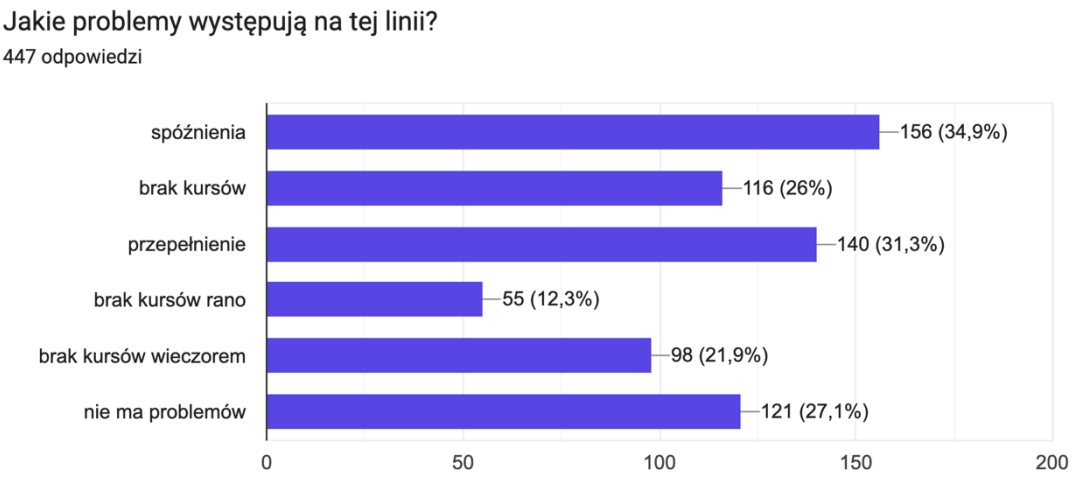
Na uwagę zasługuje również stosunkowo wysoki udział osób korzystających z **transportu kolejowego (9,8%)**, co potwierdza, że kolej stanowi ważny element systemu mobilności mieszkańców powiatu. Wynik ten świadczy o potencjale dalszego rozwoju transportu intermodalnego poprzez lepszą integrację połączeń autobusowych z kolejowymi, wspólną organizację węzłów przesiadkowych oraz synchronizację rozkładów jazdy.

Znaczący udział osiągnął także przewoźnik **M BUS (7,0%)**, podczas gdy **GPKS Gniezno (2,8%)** i **Transtach (2,8%)** obsługują mniejsze segmenty rynku przewozowego. Niewielkie udziały linii 4, 5, 10 i 31 (po 0,8–1,3%) mogą wskazywać na ograniczony zasięg ich oddziaływania, niższą częstotliwość kursowania lub obsługę relacji o mniejszym popycie.

Z eksperckiego punktu widzenia wyniki ankiety wskazują na **nierównomierne rozłożenie potoków pasażerskich**, charakterystyczne dla systemów transportowych opartych na kilku głównych korytarzach komunikacyjnych. Oznacza to konieczność różnicowania oferty przewozowej poprzez zwiększanie częstotliwości kursowania i wykorzystywanie pojazdów o większej pojemności na najbardziej obciążonych liniach, przy jednoczesnym zachowaniu efektywności ekonomicznej połączeń o niższym popycie.

Przedstawione wyniki potwierdzają również potrzebę **pogłębiania integracji organizacyjnej i taryfowej pomiędzy różnymi przewoźnikami autobusowymi oraz transportem kolejowym**. Wprowadzenie skoordynowanych rozkładów jazdy, wspólnego systemu informacji pasażerskiej oraz zintegrowanych biletów mogłoby zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego, skrócić czas podróży i poprawić dostępność komunikacyjną całego Powiatu Gnieźnieńskiego. W świetle uzyskanych danych szczególną uwagę należy poświęcić utrzymaniu wysokiego standardu obsługi na liniach o największym znaczeniu oraz systematycznemu monitorowaniu zmian popytu, co pozwoli na bardziej efektywne planowanie przyszłej oferty przewozowej.

Wykres 12. Jakie problemy występują na liniach komunikacyjnych Powiatu Gnieźnieńskiego



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania ankietowego dotyczącego problemów występujących na analizowanych liniach komunikacyjnych dostarczają istotnych informacji na temat jakości świadczonych usług przewozowych oraz oczekiwań pasażerów. Należy podkreślić, że respondenci mieli

możliwość wskazania więcej niż jednej odpowiedzi, dlatego suma udziałów procentowych przekracza 100%, co pozwala na identyfikację współwystępujących problemów wpływających na ocenę funkcjonowania transportu publicznego.

Najczęściej wskazywanym problemem są **spóźnienia pojazdów**, które zostały wskazane przez 156 respondentów, co stanowi 34,9% wszystkich uczestników badania. Wynik ten świadczy o tym, że punktualność jest najistotniejszym czynnikiem wpływającym na ocenę jakości usług przewozowych. Opóźnienia obniżają wiarygodność transportu publicznego, utrudniają planowanie podróży i mogą prowadzić do rezygnacji z komunikacji zbiorowej na rzecz transportu indywidualnego. Wysoki odsetek takich wskazań sugeruje konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy przyczyn opóźnień, obejmującej zarówno organizację rozkładów jazdy, jak i wpływ warunków drogowych czy rezerw czasowych na poszczególnych odcinkach tras.

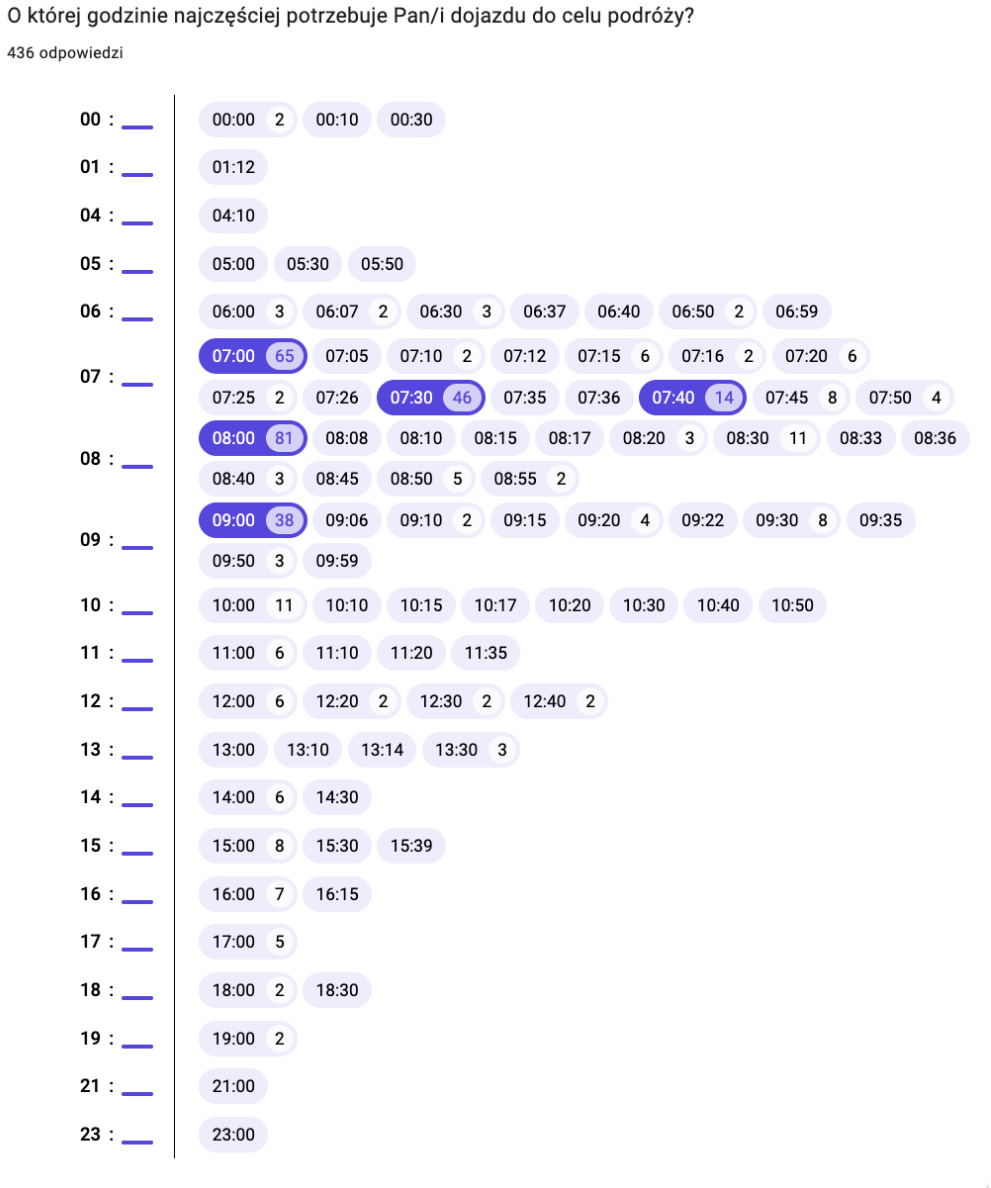
Drugim istotnym problemem jest **przepełnienie pojazdów**, wskazane przez 31,3% respondentów (140 osób). Tak wysoki poziom odpowiedzi świadczy o niedostosowaniu pojemności taboru lub częstotliwości kursowania do rzeczywistego popytu przewozowego, szczególnie w godzinach największego natężenia ruchu. Przepełnione autobusy obniżają komfort podróży, pogarszają dostępność dla osób starszych i z ograniczoną mobilnością oraz negatywnie wpływają na postrzeganie jakości transportu publicznego. Problem ten może wymagać zwiększenia liczby kursów w szczytach przewozowych lub skierowania na najbardziej obciążone linie pojazdów o większej pojemności.

Znaczna grupa respondentów, stanowiąca 26%, zwróciła uwagę na **zbyt małą liczbę kursów**, co wskazuje na niedostateczną dostępność oferty przewozowej. Dodatkowo 21,9% ankietowanych wskazało na **brak kursów wieczornych**, a 12,3% na **brak kursów porannych**, co sugeruje, że obecny rozkład jazdy nie w pełni odpowiada potrzebom osób dojeżdżających do pracy, szkół czy korzystających z usług w godzinach pozaszczytowych. Szczególnie problem ograniczonej oferty wieczornej może wpływać na wykluczenie transportowe części mieszkańców oraz ograniczać możliwość korzystania z transportu publicznego w celach społecznych, rekreacyjnych lub zawodowych. Na uwagę zasługuje również fakt, że **27,1% respondentów stwierdziło, iż na analizowanej linii nie występują żadne problemy**. Jest to istotny sygnał świadczący o tym, że ponad jedna czwarta użytkowników pozytywnie ocenia funkcjonowanie połączenia i nie dostrzega istotnych mankamentów jego organizacji. Wynik ten wskazuje, że mimo zidentyfikowanych niedoskonałości system funkcjonuje poprawnie dla znacznej części pasażerów, a problemy mają charakter selektywny i dotyczą przede wszystkim określonych okresów funkcjonowania linii lub konkretnych grup użytkowników.

Kompleksowa analiza wyników prowadzi do wniosku, że największym wyzwaniem dla organizatora transportu jest poprawa **niezawodności i punktualności przewozów**, gdyż właśnie ten aspekt został oceniony przez respondentów jako najbardziej problematyczny. Równocześnie konieczne wydaje się dostosowanie podaży usług do rzeczywistego zapotrzebowania poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania, zwłaszcza w godzinach największego obciążenia oraz w porze wieczornej, co mogłoby jednocześnie ograniczyć problem przepełnienia pojazdów. Uzyskane wyniki wskazują, że działania organizacyjne powinny koncentrować się nie tylko na zwiększeniu liczby kursów, ale również na optymalizacji rozkładów jazdy oraz poprawie regularności funkcjonowania linii.

Podsumowując, badanie potwierdza, że główne problemy analizowanych linii mają charakter operacyjny i dotyczą przede wszystkim punktualności, pojemności przewozowej oraz dostępności oferty w określonych porach dnia. Jednocześnie stosunkowo wysoki odsetek respondentów niezgłaszających żadnych zastrzeżeń świadczy o tym, że funkcjonowanie linii jest generalnie oceniane pozytywnie, a wskazane problemy mogą zostać ograniczone poprzez ukierunkowane działania optymalizacyjne oparte na analizie rzeczywistych potoków pasażerskich i potrzeb

Wykres 13. O której godzinie najczęściej mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego potrzebują dojazdu do celu podróży.



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki odpowiedzi na pytanie **„O której godzinie najczęściej potrzebuje Pan/i dojazdu do celu podróży?”** (436 odpowiedzi) dostarczają bardzo cennych informacji dotyczących preferowanych godzin dotarcia do miejsca docelowego przez mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego i stanowią istotną podstawę do planowania oferty przewozowej.

Analiza rozkładu odpowiedzi wskazuje na **bardzo silną koncentrację potrzeb przewozowych w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego**, przede wszystkim między **7:00 a 9:00**. Największą liczbę wskazań uzyskała godzina **8:00 (81 odpowiedzi)**, następnie **7:00 (65 odpowiedzi)** oraz **7:30 (46 odpowiedzi)** i **9:00 (38 odpowiedzi). Znaczącą liczbę wskazań otrzymała również godzina 7:40 (14 odpowiedzi), 8:30 (11 odpowiedzi) oraz 10:00 (11 odpowiedzi). Tak wyraźna kumulacja świadczy o dominacji podróży związanych z rozpoczęciem nauki i pracy, co jest zgodne z wcześniejszymi wynikami ankiety wskazującymi, że głównym celem podróży jest edukacja oraz dojazd do miejsc zatrudnienia.

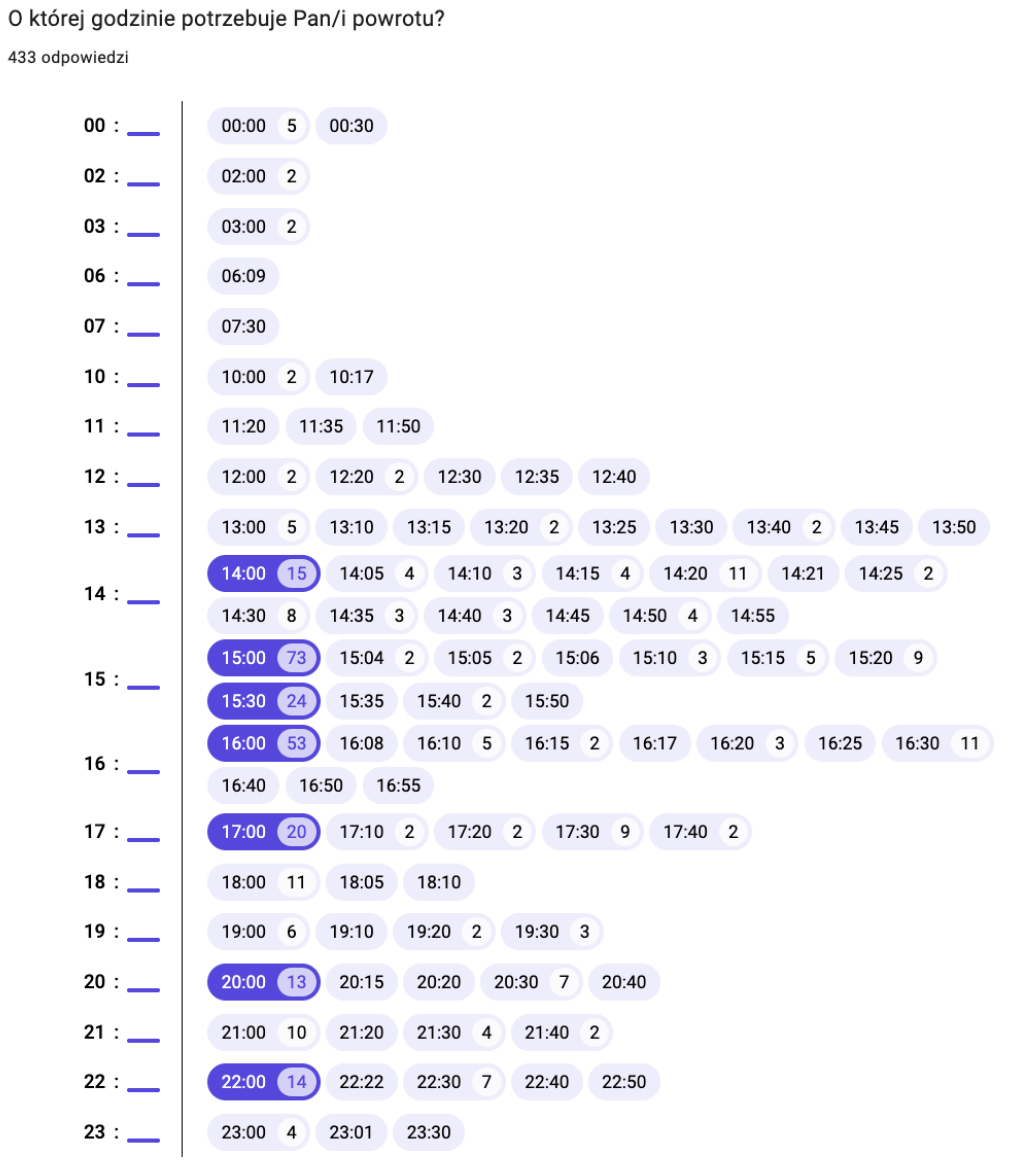
Wyniki pokazują, że **największe zapotrzebowanie na transport publiczny występuje przed godziną 8:00**, co oznacza konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby kursów umożliwiających dotarcie do Gniezna oraz innych ośrodków usługowych na godziny 7:30–8:00. Jednocześnie zauważalna jest druga grupa pasażerów wymagających dojazdu około godziny 9:00, co może wynikać z rozpoczynania pracy w elastycznych godzinach, zajęć akademickich lub wizyt w instytucjach publicznych.

Po godzinie 10:00 liczba odpowiedzi wyraźnie maleje, a potrzeby przewozowe stają się bardziej rozproszone. W przedziale od 11:00 do 17:00 występują pojedyncze skupiska odpowiedzi (m.in. 11:00, 12:00, 14:00, 15:00 i 16:00), jednak ich skala jest wielokrotnie niższa niż w porannym szczycie. Oznacza to, że w godzinach międzyszczytowych oferta przewozowa może być planowana z niższą częstotliwością, przy jednoczesnym zachowaniu regularności i przewidywalności kursowania.

Na uwagę zasługuje również **bardzo niewielkie zapotrzebowanie na dojazdy w godzinach wieczornych i nocnych**, gdzie pojawiają się jedynie incydentalne wskazania dotyczące godzin 18:00, 19:00, 21:00 czy 23:00. Wyniki te sugerują, że utrzymywanie rozbudowanej oferty przewozowej w tych porach nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego, chyba że wynika z obowiązku zapewnienia minimalnej dostępności transportowej lub obsługi pracowników zmianowych. Z punktu widzenia organizacji transportu publicznego badanie wskazuje na potrzebę **maksymalnej koncentracji zasobów przewozowych w godzinach 6:30–8:30**, kiedy występuje największy popyt. W tym okresie należy zapewnić większą częstotliwość kursów, odpowiednią pojemność autobusów oraz koordynację rozkładów jazdy z godzinami rozpoczęcia zajęć szkolnych i pracy. Warto również dążyć do synchronizacji połączeń lokalnych z transportem kolejowym i regionalnym, aby ograniczyć czas oczekiwania na przesiadki i zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego.

Wyniki ankiety potwierdzają klasyczny model mobilności charakterystyczny dla powiatów o silnym zapleczu edukacyjnym i administracyjnym, gdzie dominują podróże wykonywane w godzinach porannego szczytu. Z perspektywy planowania zrównoważonego systemu transportowego oznacza to konieczność priorytetowego traktowania przewozów realizowanych przed godziną 8:00 oraz dostosowania rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Takie podejście pozwala zwiększyć efektywność wykorzystania taboru, poprawić komfort podróży oraz lepiej dopasować ofertę przewozową do faktycznych preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Dodatkowo koncentracja podróży w krótkim przedziale czasowym jest typowa dla codziennych dojazdów do pracy i szkół, co potwierdzają badania dotyczące zachowań komunikacyjnych i preferencji czasu podróży.

Wykres 14. O której godzinie najczęściej mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego potrzebują powrotu.



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki odpowiedzi na pytanie **„O której godzinie potrzebuje Pan/i powrotu?”** (433 odpowiedzi) stanowią istotny materiał do oceny popołudniowych i wieczornych potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Rozkład odpowiedzi pozwala zidentyfikować główne szczyty przewozowe oraz określić przedziały czasowe, w których oferta transportu publicznego powinna zostać skoncentrowana.

Analiza wyników wskazuje na **wyraźną dominację popołudniowego szczytu przewozowego**, przypadającego na godziny **15:00–17:00**. Największą liczbę wskazań uzyskała **godzina 15:00 (73 odpowiedzi)**, co świadczy o bardzo dużym zapotrzebowaniu na możliwość powrotu w tym czasie. Kolejnymi najczęściej wskazywanymi godzinami są **16:00 (53 odpowiedzi)**, **15:30 (24 odpowiedzi)** oraz **17:00 (20 odpowiedzi)**. Tak skoncentrowany rozkład odpowiedzi odzwierciedla

typowy rytm funkcjonowania szkół i zakładów pracy, gdzie zakończenie zajęć lub pracy następuje najczęściej między godziną 14:30 a 16:00.

Już od godziny **14:00** obserwuje się wzrost zapotrzebowania na przewozy, czego potwierdzeniem jest **15 wskazań dla godziny 14:00** oraz **11 wskazań dla godziny 14:20**. Oznacza to, że część podróży powrotnych rozpoczyna się wcześniej, co może dotyczyć uczniów szkół podstawowych, osób zatrudnionych w systemie zmianowym lub mieszkańców załatwiających sprawy administracyjne i usługowe.

Po godzinie 15:00 popyt utrzymuje się na wysokim poziomie aż do około godziny 17:30. Widoczne są również lokalne skupiska odpowiedzi dla godzin **16:30 (11 odpowiedzi)**, **17:30 (9 odpowiedzi)** oraz **18:00 (11 odpowiedzi)**. Wskazuje to na potrzebę utrzymania stosunkowo dobrej częstotliwości kursowania także w późniejszym popołudniu, umożliwiając powrót osobom kończącym pracę w niestandardowych godzinach lub uczestniczącym w zajęciach pozalekcyjnych.

Interesującym elementem badania jest również zauważalne zapotrzebowanie na przewozy w godzinach wieczornych. Godziny **20:00 (13 odpowiedzi)**, **21:00 (10 odpowiedzi)** oraz **22:00 (14 odpowiedzi)** uzyskały stosunkowo wysoką liczbę wskazań w porównaniu z typowymi badaniami mobilności. Może to świadczyć o potrzebach związanych z pracą zmianową, uczestnictwem w wydarzeniach kulturalnych i sportowych, korzystaniem z usług medycznych lub dojazdami studentów. Oznacza to, że całkowite ograniczenie kursów wieczornych mogłoby prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego części mieszkańców.

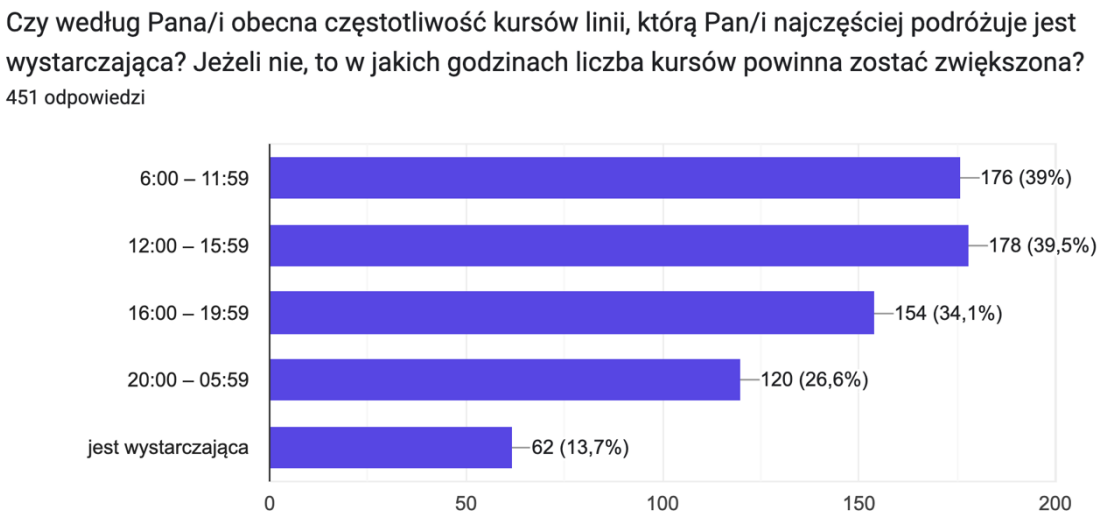
Jednocześnie odpowiedzi wskazują na **bardzo niewielkie zapotrzebowanie na powroty w godzinach nocnych i przedpołudniowych**, gdzie liczba wskazań jest incydentalna. Dotyczy to pojedynczych odpowiedzi dla godzin 0:00, 2:00, 3:00 czy 10:00–12:00. W tych przedziałach czasowych utrzymywanie rozbudowanej oferty przewozowej nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i powinno ograniczać się do zapewnienia podstawowej dostępności transportowej.

Z perspektywy organizacji transportu publicznego wyniki badania wskazują na konieczność **zapewnienia największej podaży usług przewozowych w przedziale od 14:30 do 17:00**, kiedy koncentruje się zdecydowana większość potrzeb mieszkańców. W tym czasie powinny kursować autobusy o większej pojemności oraz z większą częstotliwością, a rozkłady jazdy powinny być skoordynowane z godzinami zakończenia zajęć szkolnych i pracy największych pracodawców w Gnieźnie oraz innych miejscowościach powiatu.

Analiza potwierdza również potrzebę **utrzymania regularnych połączeń w godzinach 18:00–22:00**, choć z mniejszą częstotliwością niż w szczycie popołudniowym. Pozwoli to zapewnić dostępność transportu dla osób pracujących zmianowo, młodzieży oraz mieszkańców korzystających z usług i aktywności realizowanych w godzinach wieczornych.

Podsumowując, wyniki ankiety wskazują na **dwustopniowy model popołudniowego popytu przewozowego** – z głównym szczytem przypadającym na godziny **15:00–16:00** oraz utrzymującym się podwyższonym zapotrzebowaniem do około **18:00**, a następnie umiarkowanym, lecz zauważalnym popytem wieczornym. Odpowiednie dostosowanie rozkładów jazdy do tej struktury czasowej pozwoli zwiększyć efektywność wykorzystania taboru, poprawić dostępność transportu publicznego oraz lepiej odpowiadać na rzeczywiste potrzeby komunikacyjne mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. W połączeniu z analizą godzin dojazdu wyniki potwierdzają klasyczny model mobilności oparty na porannych dojazdach do pracy i szkół oraz popołudniowych powrotach, co powinno stanowić podstawę planowania przyszłej oferty przewozowej.

Wykres 15. W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona.



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących oceny częstotliwości kursowania linii, z których najczęściej korzystają mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego, wskazuje na **wyraźne niezadowolenie respondentów z obecnej oferty przewozowej oraz potrzebę zwiększenia liczby kursów w różnych porach dnia**. Uzyskane wyniki świadczą o tym, że obecna siatka połączeń nie jest w pełni dostosowana do rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców.

Największy odsetek badanych wskazał na konieczność zwiększenia liczby kursów w godzinach **12.00–15.59 (39,5%)** oraz **6.00–11.59 (39,0%)**. Wyniki te sugerują, że największe deficyty występują w porannym oraz wczesnopopołudniowym okresie funkcjonowania transportu publicznego. Zapotrzebowanie to można wiązać z dojazdami do szkół, uczelni, miejsc pracy, instytucji publicznych oraz realizacją codziennych spraw administracyjnych i usługowych. Wskazuje to, że mieszkańcy oczekują bardziej elastycznej i częstszej obsługi również poza klasycznym porannym szczytem komunikacyjnym.

Znaczny odsetek respondentów (**34,1%**) opowiedział się również za zwiększeniem liczby kursów w godzinach **16.00–19.59**, co odzwierciedla potrzeby związane z powrotami z pracy i nauki oraz realizacją aktywności pozazawodowych i rekreacyjnych. Oznacza to, że popołudniowy szczyt przewozowy ma istotne znaczenie dla funkcjonowania systemu transportowego i wymaga odpowiedniego poziomu podaży usług.

Na uwagę zasługuje także fakt, że **26,6% badanych wskazało na potrzebę zwiększenia liczby kursów w godzinach 20.00–5.59**. Jest to relatywnie wysoki wynik, świadczący o istnieniu niezaspokojonych potrzeb w zakresie komunikacji wieczornej i nocnej. Może on wynikać z pracy zmianowej części mieszkańców, potrzeb związanych z edukacją, kulturą czy zapewnieniem bezpiecznego powrotu do miejsca zamieszkania. W kontekście przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu rozwój oferty w tych godzinach może mieć istotne znaczenie społeczne.

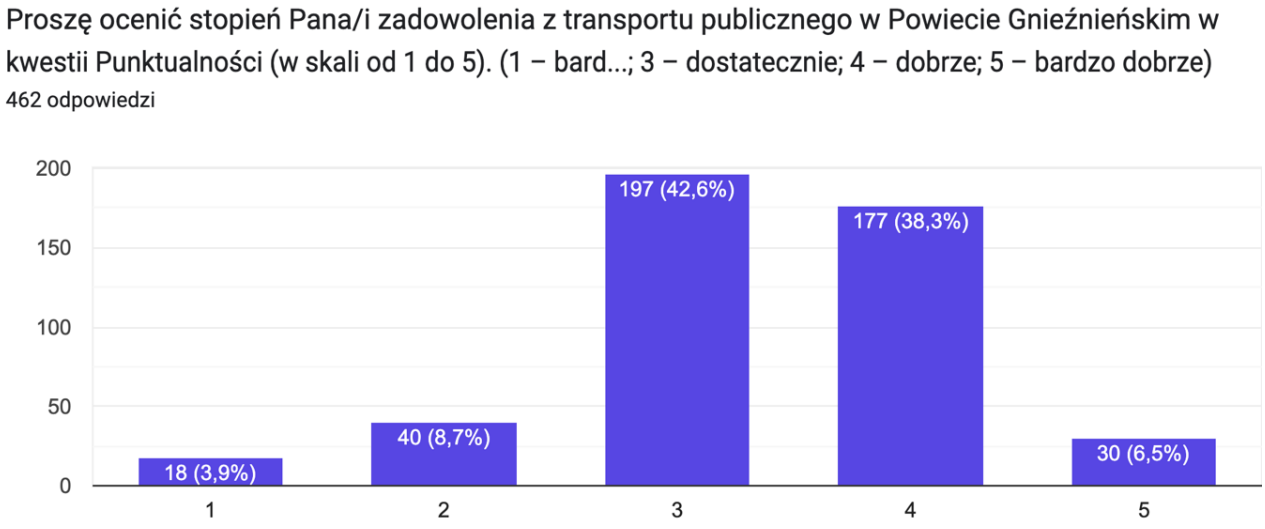
Jedynie **13,7% respondentów uznało obecną częstotliwość kursowania za wystarczającą**, co oznacza, że zdecydowana większość uczestników badania dostrzega potrzebę zwiększenia

liczby połączeń przynajmniej w jednym przedziale czasowym. Jest to jeden z wyraźniejszych sygnałów wskazujących na niedostosowanie obecnej podaży usług do oczekiwań pasażerów.

Wyniki ankiety wskazują na konieczność **przeglądu i optymalizacji rozkładów jazdy w oparciu o rzeczywiste potoki pasażerskie oraz potrzeby mieszkańców**. Szczególnego wzmocnienia wymagają kursy realizowane w godzinach porannych i wczesnopopołudniowych, które uzyskały najwyższy poziom wskazań. Jednocześnie warto rozważyć rozwój oferty wieczornej i nocnej na głównych kierunkach komunikacyjnych, zwłaszcza tam, gdzie występują dojazdy do zakładów pracy funkcjonujących w systemie zmianowym.

Przedstawione wyniki potwierdzają również potrzebę prowadzenia **elastycznej polityki transportowej**, opartej na regularnym monitorowaniu popytu oraz dostosowywaniu liczby kursów do zmieniających się potrzeb użytkowników. Zwiększenie częstotliwości na najbardziej obciążonych liniach może przyczynić się do skrócenia czasu oczekiwania, poprawy komfortu podróży oraz wzrostu konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego, co jest jednym z kluczowych celów zrównoważonej polityki mobilności w Powiecie Gnieźnieńskim.

Wykres 16. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii punktualności.



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących oceny punktualności transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim wskazuje na umiarkowanie pozytywną ocenę tego aspektu funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Rozkład odpowiedzi sugeruje, że punktualność nie stanowi obecnie jednego z najistotniejszych problemów zgłaszanych przez mieszkańców, choć istnieje przestrzeń do dalszej poprawy jakości świadczonych usług.

Największa grupa respondentów (42,6%) oceniła punktualność na poziomie **dostatecznym**, co oznacza, że transport publiczny zasadniczo spełnia oczekiwania użytkowników, jednak występują sytuacje opóźnień lub nieregularności wpływające na obniżenie poziomu satysfakcji. Tak wysoki udział ocen neutralnych świadczy o przeciętnej jakości realizacji rozkładów jazdy i wskazuje

na możliwość poprawy poprzez lepsze zarządzanie ruchem oraz optymalizację organizacji przewozów.

Jednocześnie aż 44,8% ankietowanych wystawiło oceny **dobre (38,3%) lub bardzo dobre (6,5%)**, co oznacza, że niemal co drugi respondent pozytywnie postrzega punktualność komunikacji publicznej. Wynik ten można uznać za relatywnie korzystny i świadczący o stabilnym funkcjonowaniu przewozów w większości relacji komunikacyjnych. Dla organizatora transportu jest to sygnał, że obowiązujące rozwiązania operacyjne w znacznym stopniu odpowiadają oczekiwaniom pasażerów.

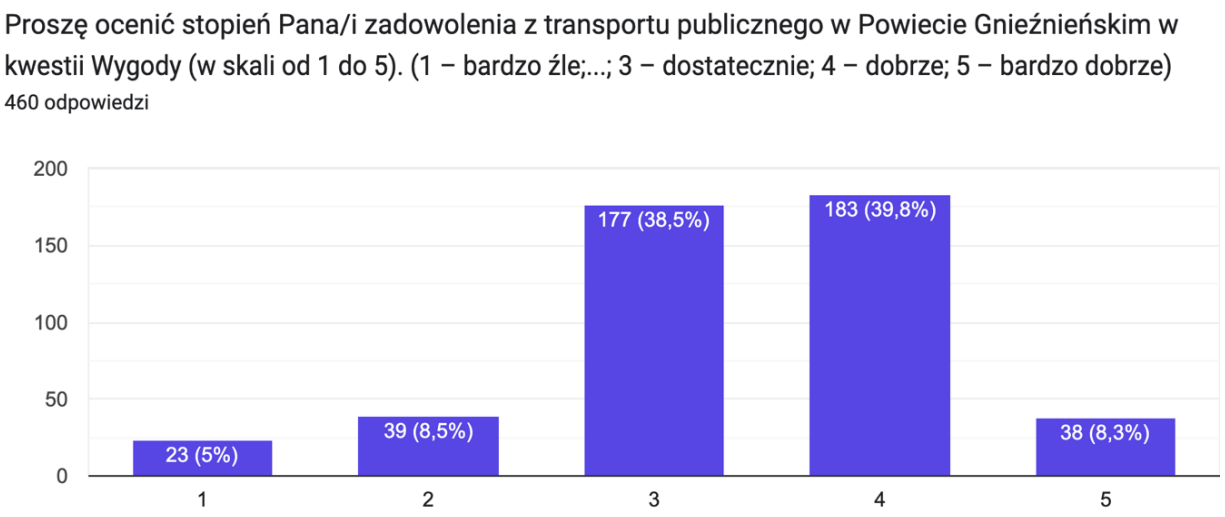
Negatywne opinie, obejmujące odpowiedzi **„źle" (8,7%) oraz „bardzo źle" (3,9%)**, stanowią łącznie 12,6% wskazań. Chociaż udział ten nie jest dominujący, wskazuje na istnienie grupy użytkowników doświadczających regularnych problemów z terminowością kursów. Przyczyną mogą być utrudnienia drogowe, niewystarczające rezerwy czasowe w rozkładach jazdy, sezonowe natężenie ruchu lub lokalne problemy organizacyjne na wybranych liniach.

Z punktu widzenia planowania transportu publicznego wyniki te sugerują, że działania modernizacyjne powinny koncentrować się przede wszystkim na zwiększeniu niezawodności realizacji rozkładów jazdy oraz monitorowaniu punktualności w czasie rzeczywistym. Warto identyfikować odcinki sieci i kursy generujące największe opóźnienia oraz podejmować działania optymalizacyjne, takie jak korekta czasów przejazdu, synchronizacja połączeń czy priorytet dla autobusów w miejscach występowania zatorów drogowych.

Na uwagę zasługuje również fakt, że wyniki dotyczące punktualności należy interpretować w powiązaniu z wcześniejszymi odpowiedziami respondentów dotyczącymi przyczyn rezygnacji z transportu publicznego. Mimo stosunkowo dobrej oceny terminowości, mieszkańcy wskazywali przede wszystkim na brak odpowiednich połączeń oraz preferencję korzystania z samochodu osobowego. Oznacza to, że dla zwiększenia udziału transportu zbiorowego kluczowe znaczenie ma nie tylko utrzymanie wysokiej punktualności, lecz przede wszystkim poprawa dostępności i funkcjonalności całej oferty przewozowej.

Podsumowując, punktualność transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim jest oceniana przez mieszkańców stosunkowo korzystnie i nie stanowi zasadniczej bariery w korzystaniu z komunikacji zbiorowej. Dominacja ocen dostatecznych oraz wysoki udział ocen pozytywnych świadczą o stabilnym funkcjonowaniu systemu, jednak dalsza poprawa niezawodności kursowania może przyczynić się do wzrostu satysfakcji pasażerów i zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

Wykres 17. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii wygody



Źródło: opracowanie własne

Analiza wyników dotyczących **oceny wygody korzystania z transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim** wskazuje, że mieszkańcy postrzegają komfort podróżowania w sposób umiarkowanie pozytywny. Rozkład odpowiedzi świadczy o tym, że warunki podróży są oceniane jako zadowalające, choć istnieją obszary wymagające dalszej poprawy w celu zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego.

Największy odsetek respondentów (39,8%) ocenił wygodę podróżowania jako **dobrą**, a kolejne 8,3% jako **bardzo dobrą**. Łącznie 48,1% badanych wyraziło pozytywną opinię na temat komfortu korzystania z transportu publicznego. Wynik ten sugeruje, że niemal połowa pasażerów jest usatysfakcjonowana warunkami podróży, obejmującymi takie elementy jak standard taboru, dostępność miejsc siedzących, poziom hałasu, płynność jazdy czy ogólne warunki przebywania w pojeździe.

Jednocześnie 38,5% respondentów wskazało ocenę **dostateczną**, co oznacza, że wygoda podróżowania jest postrzegana jako akceptowalna, lecz nie w pełni odpowiada oczekiwaniom użytkowników. Tak wysoki udział ocen średnich wskazuje, że wielu pasażerów dostrzega potrzebę dalszego podnoszenia standardu usług, zwłaszcza w zakresie jakości taboru, klimatyzacji i ogrzewania, czystości pojazdów, ergonomii wnętrza oraz ograniczania zatłoczenia w godzinach największego natężenia ruchu.

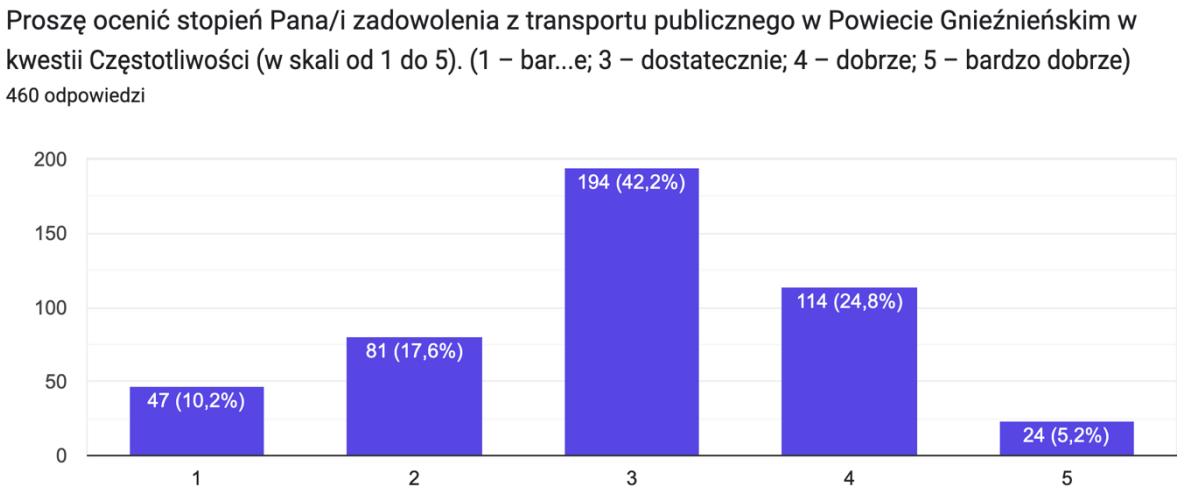
Oceny negatywne – **„źle" (8,5%) oraz „bardzo źle" (5,0%)** – stanowią łącznie 13,5% odpowiedzi. Choć nie jest to dominująca grupa, jej udział wskazuje, że część mieszkańców doświadcza niedogodności wpływających na komfort podróży. Mogą one wynikać z eksploatacji starszego taboru, niewystarczającej liczby miejsc siedzących, przepełnienia pojazdów na wybranych kursach, niewłaściwej temperatury wewnątrz pojazdów lub niewystarczającego poziomu utrzymania czystości.

Z perspektywy organizacji publicznego transportu zbiorowego wyniki badania wskazują, że dalsze działania powinny koncentrować się na systematycznej modernizacji taboru oraz podnoszeniu jakości obsługi pasażerów. Komfort podróży jest jednym z istotnych czynników wpływających na wybór środka transportu, dlatego inwestycje w nowoczesne, niskopodłogowe i klimatyzowane pojazdy, poprawę estetyki wnętrz oraz ograniczanie przepełnienia mogą skutecznie zwiększyć atrakcyjność komunikacji publicznej.

Wyniki należy również analizować w powiązaniu z innymi elementami badania preferencji komunikacyjnych. Mimo relatywnie korzystnej oceny wygody podróżowania, wielu mieszkańców wskazywało jako główne bariery korzystania z transportu publicznego brak odpowiednich połączeń oraz preferencję korzystania z samochodu osobowego. Oznacza to, że sam wysoki komfort podróży nie jest wystarczający do zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców. Konieczne jest równoczesne doskonalenie oferty przewozowej, poprawa dostępności sieci oraz zwiększenie częstotliwości kursowania.

Podsumowując, wyniki ankiety wskazują, że **wygoda korzystania z transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim jest oceniana stosunkowo dobrze**, o czym świadczy przewaga ocen pozytywnych nad negatywnymi. Jednocześnie wysoki udział ocen dostatecznych pokazuje, że istnieje znaczny potencjał do dalszego podnoszenia komfortu podróżowania. Poprawa jakości taboru i warunków przewozu może przyczynić się do wzrostu satysfakcji obecnych pasażerów oraz zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego.

Wykres 18. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii częstotliwości



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących **oceny częstotliwości kursowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim** wskazuje, że jest to jeden z najsłabiej ocenianych elementów funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Struktura odpowiedzi pokazuje, że mieszkańcy w znacznym stopniu dostrzegają niedostosowanie liczby kursów do swoich potrzeb transportowych, co może stanowić istotną barierę w korzystaniu z komunikacji zbiorowej.

Największa grupa respondentów (42,2%) oceniła częstotliwość kursowania na poziomie **dostatecznym**, co oznacza, że oferta przewozowa jest postrzegana jako jedynie częściowo odpowiadająca oczekiwaniom mieszkańców. Ocena ta wskazuje, że transport publiczny umożliwia realizację podstawowych potrzeb komunikacyjnych, jednak liczba kursów nie zapewnia wystarczającej elastyczności podróżowania, szczególnie poza godzinami szczytu lub w relacjach o mniejszym natężeniu ruchu.

Na uwagę zasługuje wysoki udział ocen negatywnych. Odpowiedzi **„źle" (17,6%) oraz „bardzo źle" (10,2%)** stanowią łącznie **27,8% wszystkich wskazań**, co oznacza, że ponad jedna czwarta respondentów jest niezadowolona z częstotliwości kursowania środków transportu publicznego. Wynik ten może świadczyć o zbyt długich odstępach między kolejnymi kursami, niewystarczającej liczbie połączeń w godzinach wieczornych i w dni wolne od pracy lub o ograniczonej dostępności komunikacji na obszarach wiejskich powiatu.

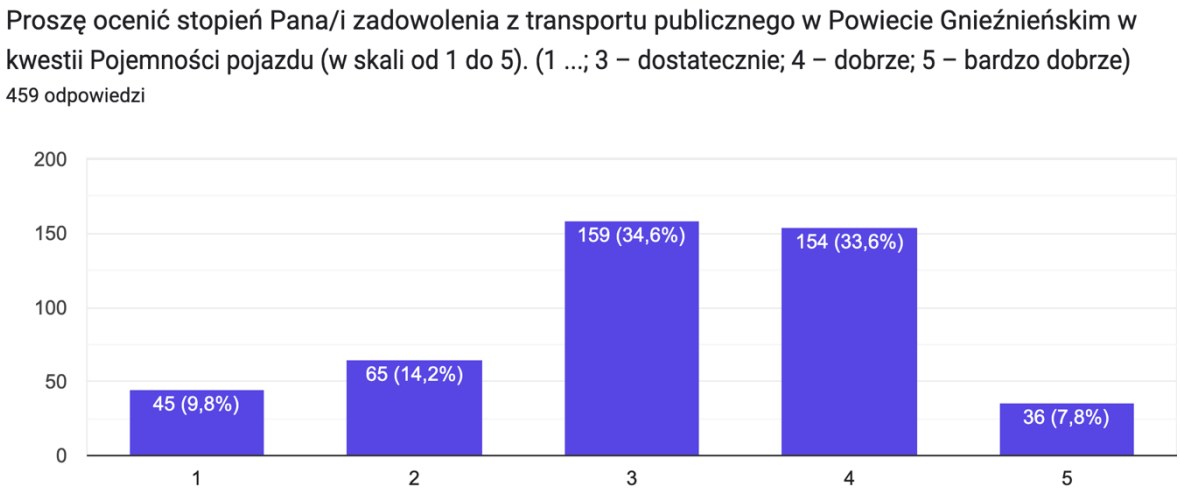
Pozytywne opinie wyraziło łącznie **30,0% badanych**, z czego 24,8% oceniło częstotliwość jako dobrą, a 5,2% jako bardzo dobrą. Oznacza to, że dla części mieszkańców obecna oferta przewozowa jest satysfakcjonująca, jednak udział ocen pozytywnych jest jedynie nieznacznie wyższy od udziału ocen negatywnych. Taki rozkład odpowiedzi świadczy o zróżnicowanej jakości obsługi poszczególnych obszarów i linii komunikacyjnych, gdzie część mieszkańców ma dostęp do odpowiedniej liczby kursów, podczas gdy inni odczuwają wyraźne ograniczenia.

Z punktu widzenia organizacji transportu publicznego wyniki te wskazują na potrzebę przeprowadzenia szczegółowej analizy popytu na przewozy oraz dostosowania rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Szczególnie istotne wydaje się zwiększenie liczby kursów w godzinach dojazdów do pracy i szkół, poprawa dostępności komunikacji w godzinach popołudniowych i wieczornych oraz zapewnienie lepszej obsługi terenów o niższej gęstości zaludnienia. Wprowadzenie bardziej regularnych odstępów między kursami mogłoby zwiększyć przewidywalność podróży i poprawić atrakcyjność transportu zbiorowego.

Wyniki te korespondują również z wcześniejszymi odpowiedziami respondentów dotyczącymi powodów ograniczonego korzystania z transportu publicznego, wśród których często wskazywano **brak odpowiednich połączeń**. Można zatem stwierdzić, że niewystarczająca częstotliwość kursowania stanowi jeden z kluczowych czynników ograniczających konkurencyjność transportu publicznego względem samochodu osobowego. Mniejsza liczba kursów obniża elastyczność podróżowania, wydłuża czas oczekiwania i utrudnia planowanie codziennych aktywności.

Podsumowując, wyniki badania wskazują, że **częstotliwość kursowania transportu publicznego jest jednym z najważniejszych obszarów wymagających poprawy w Powiecie Gnieźnieńskim**. Dominacja ocen dostatecznych oraz wysoki udział ocen negatywnych świadczą o potrzebie zwiększenia liczby połączeń i lepszego dopasowania oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców. Realizacja takich działań mogłaby przyczynić się do wzrostu satysfakcji pasażerów oraz zwiększenia wykorzystania transportu publicznego jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego.

Wykres 19. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu



Źródło: opracowanie własne

Rozkład odpowiedzi dotyczących oceny pojemności pojazdów w transporcie publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim wskazuje na umiarkowanie pozytywny, ale jednocześnie wyraźnie niejednoznaczny obraz jakości tego elementu systemu przewozowego.

Łącznie 41,4% respondentów ocenia pojemność pojazdów pozytywnie („dobrze" 33,6% oraz „bardzo dobrze" 7,8%). Jest to istotny sygnał, że w percepcji części pasażerów tabor spełnia podstawowe wymagania w zakresie komfortu i zdolności przewozowej, szczególnie w warunkach standardowego obciążenia linii.

Jednocześnie jednak 23,2% ocen negatywnych („źle" 14,2% oraz „bardzo źle" 9,8%) wskazuje na zauważalny problem niedopasowania pojemności pojazdów do rzeczywistych potrzeb przewozowych. Może to sugerować występowanie okresowych przeciążeń, zwłaszcza w godzinach szczytu lub na wybranych, bardziej obciążonych trasach. W praktyce transportowej tego typu struktura odpowiedzi często oznacza nierównomierność wykorzystania taboru – przy akceptowalnej sytuacji średniej, ale lokalnych deficytach podaży miejsc.

Największa grupa respondentów (34,6%) wskazuje odpowiedź „dostatecznie", co należy interpretować jako ocenę warunkową – akceptację przy jednoczesnym odczuciu ograniczeń jakościowych. W ujęciu systemowym jest to sygnał „strefy przejściowej", w której niewielkie pogorszenie oferty (np. redukcja częstotliwości lub brak większych pojazdów w szczycie) mogłoby istotnie przesunąć oceny w stronę negatywną.

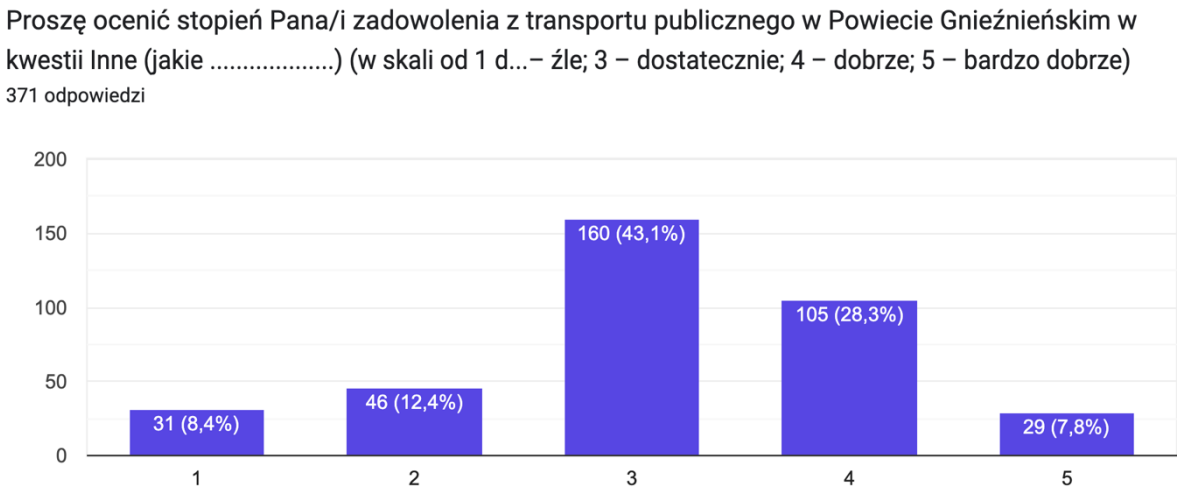
Struktura wyników wskazuje więc na trzy kluczowe wnioski:

- ✓ system jest ogólnie akceptowalny, ale nie optymalny,
- ✓ istnieje wyraźna grupa użytkowników doświadczających niedoboru pojemności,
- ✓ jakość oferty jest silnie zależna od kontekstu czasowo-trafikowego (szczyt vs. poza szczytem).

Z perspektywy planowania przewozów oznacza to potrzebę selektywnego wzmacniania podaży miejsc przewozowych – niekoniecznie poprzez zwiększenie całego taboru, ale raczej poprzez jego

lepsze dopasowanie (większe pojazdy w szczycie, korekty rozkładów jazdy, ewentualnie rezerwy taborowe na liniach przeciążonych).

Wykres 20. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w innych kwestiach



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi dotyczących kategorii **„Inne”** w ocenie zadowolenia z transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim wskazuje na **umiarkowanie pozytywną, lecz zachowawczą ocenę elementów funkcjonowania systemu, które nie zostały ujęte w pozostałych kryteriach ankiety**. Wyniki odzwierciedlają przede wszystkim ogólną percepcję jakości usług oraz indywidualne doświadczenia pasażerów związane z funkcjonowaniem transportu zbiorowego.

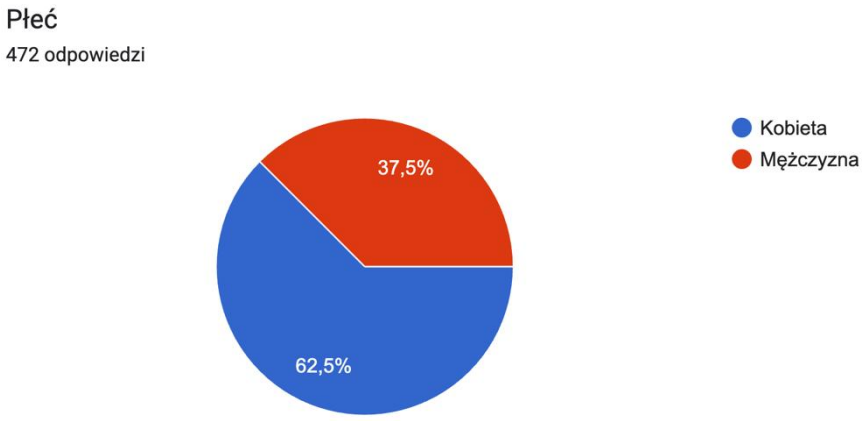
Największą grupę respondentów stanowią osoby, które oceniły ten aspekt jako **„dostateczny” (43,1%)**, co świadczy o dominacji opinii wskazujących na akceptowalny, ale niewyróżniający się poziom jakości. Taka struktura odpowiedzi sugeruje, że użytkownicy nie dostrzegają poważnych problemów w analizowanym obszarze, jednak jednocześnie nie identyfikują cech, które mogłyby istotnie podnieść atrakcyjność transportu publicznego.

Pozytywne oceny („dobrze” – 28,3% oraz „bardzo dobrze” – 7,8%) stanowią łącznie **36,1% odpowiedzi**, co oznacza, że ponad jedna trzecia badanych jest zadowolona z pozostałych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej. Jednocześnie udział ocen negatywnych („źle” – 12,4% oraz „bardzo źle” – 8,4%) wynoszący **20,8%** wskazuje, że istnieje grupa pasażerów dostrzegająca niedoskonałości systemu, które nie zostały ujęte w podstawowych kryteriach oceny.

Wyniki te potwierdzają, że transport publiczny w Powiecie Gnieźnieńskim jest postrzegany jako **system funkcjonujący na poziomie zadowalającym, lecz wymagający dalszych działań doskonalących w zakresie jakości obsługi i komfortu korzystania z usług**. Wysoki udział ocen neutralnych świadczy o potencjale do poprawy ogólnego wizerunku komunikacji zbiorowej poprzez wdrażanie działań podnoszących standard usług, takich jak poprawa informacji pasażerskiej, zwiększenie estetyki infrastruktury, rozwój cyfrowych narzędzi obsługi podróżnych czy dalsza modernizacja organizacji przewozów.

Przedstawiona struktura odpowiedzi wskazuje również, że **priorytetem powinno być nie tylko eliminowanie zidentyfikowanych niedociągnięć, ale także budowanie pozytywnych doświadczeń pasażerów**, które mogą wpłynąć na wzrost atrakcyjności transportu publicznego i zachęcić mieszkańców do częstszego rezygnowania z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji zbiorowej.

Wykres 21. Płeć respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi na pytanie dotyczące **płci respondentów** wskazuje, że w badaniu preferencji komunikacyjnych przeprowadzonym w Powiecie Gnieźnieńskim **dominującą grupę stanowiły kobiety, które stanowiły 62,7% wszystkich respondentów**, podczas gdy **mężczyźni stanowili 37,5% badanej próby**. Oznacza to wyraźną przewagę udziału kobiet wynoszącą ponad 25 punktów procentowych, co należy uwzględnić przy interpretacji uzyskanych wyników.

Tak ukształtowana struktura respondentów może wynikać z kilku czynników. Po pierwsze, kobiety częściej uczestniczą w badaniach społecznych i konsultacjach dotyczących usług publicznych, wykazując większą skłonność do wyrażania opinii na temat jakości transportu zbiorowego. Po drugie, w wielu badaniach mobilności obserwuje się, że kobiety korzystają z transportu publicznego częściej niż mężczyźni, zwłaszcza w codziennych podróżach związanych z dojazdami do pracy, edukacji, zakupami czy obowiązkami opiekuńczymi. W rezultacie ich większa aktywność w badaniu może odzwierciedlać rzeczywistą strukturę użytkowników transportu zbiorowego w powiecie.

Z punktu widzenia metodologii badań należy jednak zauważyć, że **nadreprezentacja kobiet może wpływać na profil uzyskanych odpowiedzi**, szczególnie w zakresie oceny jakości usług, oczekiwanej częstotliwości kursowania, bezpieczeństwa podróży czy dostępności komunikacji publicznej. Liczne badania wskazują, że kobiety częściej zwracają uwagę na punktualność, komfort, bezpieczeństwo na przystankach i w pojazdach oraz łatwość realizacji podróży z przesiadkami lub z dziećmi. Tym samym uzyskane wyniki mogą w większym stopniu odzwierciedlać oczekiwania tej grupy użytkowników.

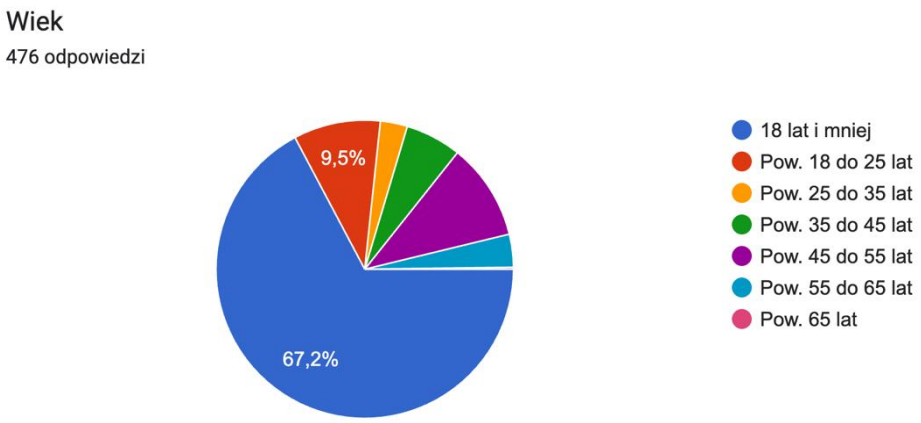
Jednocześnie udział mężczyzn na poziomie **37,5%** jest wystarczająco wysoki, aby zapewnić reprezentację ich potrzeb transportowych, jednak przy analizie szczegółowych wyników warto mieć

świadomość, że opinie tej grupy są statystycznie mniej liczne. W praktyce oznacza to, że planując zmiany w systemie transportowym, należy uwzględniać zarówno dominujące oczekiwania kobiet, jak i potrzeby mężczyzn, zwłaszcza w zakresie dojazdów do zakładów pracy funkcjonujących w systemie zmianowym czy podróży realizowanych w godzinach wieczornych.

Z perspektywy planowania publicznego transportu zbiorowego uzyskana struktura respondentów wskazuje również na konieczność projektowania usług zgodnie z zasadą **uniwersalnej dostępności**, uwzględniającej potrzeby różnych grup społecznych. Dotyczy to przede wszystkim zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa, odpowiedniej dostępności infrastruktury dla osób z dziećmi i osób starszych, dobrej informacji pasażerskiej oraz dogodnych połączeń umożliwiających realizację złożonych łańcuchów podróży.

Podsumowując, struktura badanej próby wskazuje na **znaczącą przewagę kobiet wśród respondentów**, co jest zjawiskiem często obserwowanym w badaniach preferencji transportowych. Wyniki ankiety można uznać za wartościowe źródło informacji o potrzebach mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, jednak ich interpretacja powinna uwzględniać fakt, że opinie kobiet mają większy wpływ na końcowy obraz preferencji komunikacyjnych. Z punktu widzenia planowania transportu publicznego uzasadnia to szczególne uwzględnienie aspektów związanych z bezpieczeństwem, niezawodnością oraz dostępnością usług, przy jednoczesnym zachowaniu równowagi pomiędzy potrzebami wszystkich grup użytkowników systemu transportowego.

Wykres 22. Wiek respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi na pytanie dotyczące **wieku respondentów** wskazuje na bardzo wyraźną dominację osób młodych w badanej próbie, co ma istotne znaczenie dla interpretacji wyników ankiety oraz formułowania wniosków dotyczących funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim.

Najliczniejszą grupę respondentów stanowiły osoby **w wieku 18 lat i mniej**, które odpowiadają za **67,2% wszystkich udzielonych odpowiedzi**. Oznacza to, że ponad dwie trzecie uczestników badania to dzieci i młodzież szkolna, co wskazuje na silną reprezentację użytkowników transportu publicznego korzystających z niego przede wszystkim w celach edukacyjnych. Wynik ten jest spójny z pozostałymi rezultatami ankiety, w których dominującym celem podróży była nauka, a

największe zapotrzebowanie na dojazd występowało przed godziną 8:00, natomiast na powrót około godziny 15:00–16:00.

Drugą pod względem liczebności grupę stanowią osoby **w wieku od 45 do 55 lat (10,6%)**, a następnie respondenci **w wieku od 18 do 25 lat (9,5%)**. Stosunkowo niewielki udział osób młodych dorosłych może świadczyć o migracji edukacyjnej lub zawodowej do większych ośrodków miejskich albo o częstszym wykorzystywaniu transportu indywidualnego przez tę grupę. Z kolei udział osób w wieku produkcyjnym 45–55 lat wskazuje na obecność grupy regularnie dojeżdżającej do pracy lub korzystającej z transportu publicznego w codziennych obowiązkach.

Respondenci w wieku **35–45 lat stanowili 6,3% próby**, natomiast osoby **25–35 lat jedynie 2,9%**, co oznacza, że mieszkańcy znajdujący się w najbardziej mobilnym okresie aktywności zawodowej są wyraźnie niedoreprezentowani w badaniu. Można przypuszczać, że część tej grupy korzysta przede wszystkim z samochodów osobowych, co ogranicza ich zainteresowanie transportem zbiorowym oraz udział w badaniach dotyczących jego funkcjonowania.

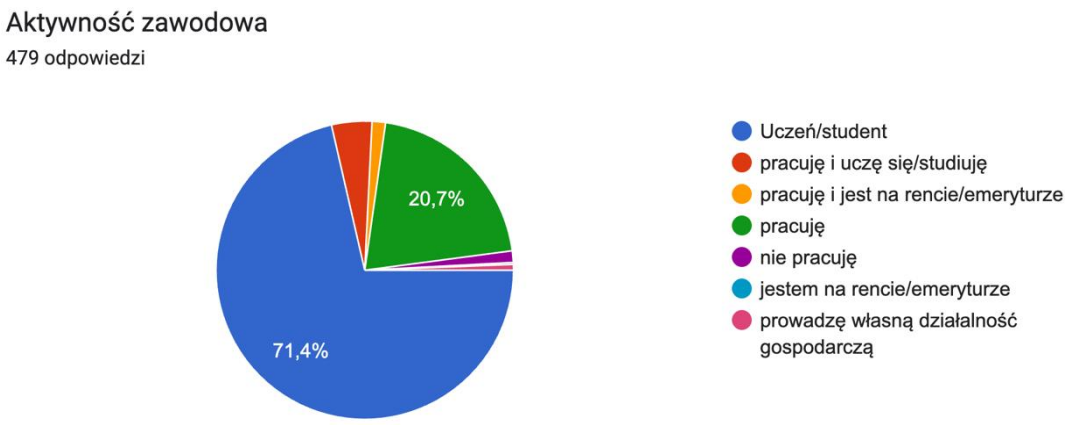
Niewielki udział osób **w wieku 55–65 lat (3,5%)** oraz całkowity brak respondentów **powyżej 65. roku życia** stanowi istotne ograniczenie interpretacyjne. Seniorzy należą bowiem do grup szczególnie zależnych od transportu publicznego, a ich potrzeby dotyczą często dostępności przystanków, komfortu podróży, częstotliwości kursów poza godzinami szczytu czy połączeń z placówkami ochrony zdrowia i instytucjami publicznymi. Brak tej grupy w badaniu powoduje, że uzyskane wyniki nie odzwierciedlają w pełni potrzeb wszystkich mieszkańców powiatu i powinny być interpretowane przede wszystkim jako obraz oczekiwań młodzieży oraz osób aktywnych zawodowo.

Z perspektywy planowania transportu publicznego struktura wieku respondentów jednoznacznie wskazuje, że **system komunikacyjny pełni obecnie bardzo ważną funkcję w obsłudze przewozów szkolnych i edukacyjnych**. Potwierdza to konieczność utrzymywania wysokiej jakości oferty przewozowej w godzinach porannych oraz popołudniowych, kiedy realizowana jest większość podróży uczniów. Jednocześnie planowanie przyszłej oferty nie powinno ograniczać się wyłącznie do tej grupy użytkowników. W celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu należy rozwijać połączenia odpowiadające również potrzebom osób starszych, pracowników zmianowych oraz mieszkańców realizujących podróże poza godzinami szczytu.

Z metodologicznego punktu widzenia należy podkreślić, że badana próba ma **charakter silnie zdominowany przez osoby młode**, co może wpływać na ocenę jakości usług transportowych oraz priorytetów inwestycyjnych. Preferencje młodzieży dotyczące częstotliwości kursowania, godzin odjazdów czy dostępności szkół mogą być bardziej wyeksponowane niż potrzeby innych grup społecznych. Dlatego wyniki badania powinny być analizowane z uwzględnieniem struktury demograficznej respondentów i – w miarę możliwości – uzupełnione dodatkowymi badaniami skierowanymi do osób starszych i mieszkańców aktywnych zawodowo.

Podsumowując, analiza wieku respondentów wskazuje, że badanie bardzo dobrze identyfikuje potrzeby komunikacyjne **uczniów i młodzieży**, którzy stanowią główną grupę użytkowników transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim. Jednocześnie ograniczona reprezentacja osób w wieku produkcyjnym i brak seniorów sugerują potrzebę ostrożnej interpretacji wyników oraz uwzględnienia dodatkowych działań badawczych przy planowaniu długofalowej polityki transportowej, tak aby oferta przewozowa odpowiadała potrzebom wszystkich grup mieszkańców.

Wykres 23. Aktywność zawodowa respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Analiza odpowiedzi na pytanie dotyczące **aktywności zawodowej respondentów** wskazuje na jednoznaczną dominację osób uczących się, co w istotny sposób determinuje charakter zgłaszanych potrzeb przewozowych oraz sposób interpretacji całego badania preferencji komunikacyjnych w Powiecie Gnieźnieńskim.

Najliczniejszą grupę respondentów stanowią **uczniowie i studenci**, którzy odpowiadają za **71,4% wszystkich uczestników badania**. Oznacza to, że niemal trzy czwarte badanej próby reprezentuje osoby korzystające z transportu publicznego przede wszystkim w celu dojazdu do placówek edukacyjnych. Wynik ten pozostaje w pełni zgodny z analizą struktury wieku respondentów oraz odpowiedziami dotyczącymi celu podróży i preferowanych godzin dojazdu i powrotu. Koncentracja podróży w godzinach porannych przed 8:00 oraz popołudniowych około 15:00–16:00 odzwierciedla typowy rytm funkcjonowania szkół i uczelni.

Drugą pod względem liczebności grupę stanowią osoby **pracujące**, które stanowią **20,7% respondentów**. Choć ich udział jest wyraźnie mniejszy niż uczniów i studentów, grupa ta reprezentuje istotny segment użytkowników transportu publicznego realizujących codzienne dojazdy do miejsc zatrudnienia. Potrzeby tej grupy mogą być bardziej zróżnicowane czasowo i obejmować zarówno klasyczne godziny rozpoczęcia pracy, jak i dojazdy związane z systemem zmianowym.

Na uwagę zasługuje również grupa osób **jednocześnie pracujących i uczących się**, stanowiąca **4,6% badanych**. Respondenci ci realizują zazwyczaj bardziej złożone łańcuchy podróży, wymagające elastycznej oferty przewozowej oraz dogodnych połączeń umożliwiających przemieszczanie się pomiędzy miejscem pracy i nauki. Ich obecność wskazuje na potrzebę zapewnienia odpowiedniej dostępności transportu również w godzinach późnopopołudniowych i wieczornych. Pozostałe grupy respondentów mają charakter marginalny. Osoby **pracujące i jednocześnie pobierające rentę lub emeryturę stanowią 1,4% próby**, osoby **niepracujące 1,2%**, **prowadzące własną działalność gospodarczą 0,6%**, natomiast **emeryci i renciści nieaktywni zawodowo jedynie 0,2% respondentów**. Tak niewielki udział tych grup oznacza, że ich potrzeby komunikacyjne są w badaniu reprezentowane w ograniczonym stopniu i nie mają istotnego wpływu na ogólny obraz preferencji transportowych.

Z punktu widzenia metodologii należy podkreślić, że struktura aktywności zawodowej respondentów wskazuje na **silną dominację osób związanych z systemem edukacji**, co powoduje, że wyniki ankiety przede wszystkim odzwierciedlają potrzeby przewozowe tej grupy. W konsekwencji szczególnie wysokie znaczenie uzyskują kwestie punktualności kursów, dostosowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć oraz zapewnienia odpowiedniej pojemności pojazdów w godzinach szczytu szkolnego.

Jednocześnie relatywnie niski udział osób aktywnych zawodowo oraz przedsiębiorców sugeruje, że oczekiwania związane z dojazdami do zakładów pracy, podróżami służbowymi czy mobilnością biznesową mogą być w wynikach badania niedostatecznie wyeksponowane. Podobnie bardzo ograniczona reprezentacja emerytów i rencistów nie pozwala na pełną ocenę potrzeb związanych z podróżami do placówek ochrony zdrowia, instytucji publicznych czy obiektów handlowo-usługowych realizowanymi poza godzinami szczytu.

Z perspektywy organizacji publicznego transportu zbiorowego wyniki badania potwierdzają, że **priorytetem powinno być utrzymanie i rozwijanie połączeń obsługujących ruch szkolny i edukacyjny**, który stanowi podstawowy segment popytu w Powiecie Gnieźnieńskim. Jednocześnie planowanie rozkładów jazdy powinno uwzględniać potrzeby osób pracujących poprzez zapewnienie odpowiedniej liczby kursów w godzinach rozpoczynania i kończenia pracy oraz utrzymanie podstawowej dostępności komunikacyjnej w ciągu całego dnia.

Podsumowując, struktura aktywności zawodowej respondentów wskazuje, że badanie zostało zdominowane przez **uczniów i studentów**, którzy stanowią ponad 70% badanej próby. Wyniki te potwierdzają edukacyjny charakter większości podróży realizowanych transportem publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim i uzasadniają koncentrację oferty przewozowej wokół potrzeb tej grupy. Jednocześnie, z punktu widzenia długofalowej polityki transportowej, zasadne jest uwzględnienie potrzeb pozostałych grup społecznych, w szczególności osób aktywnych zawodowo i seniorów, tak aby system transportu publicznego zapewniał równy dostęp do mobilności wszystkim mieszkańcom powiatu.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Zgodnie z wynikami Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021 osoby z niepełnosprawnościami stanowią jedną z najważniejszych grup użytkowników transportu publicznego. W skali kraju ich liczba wynosiła 5 447 548 osób, co odpowiadało 14,3% populacji Polski, podczas gdy w 2011 r. było to 4,7 mln osób (12,2% ludności). Oznacza to wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami o około 16% w ciągu jednej dekady. Jednocześnie 63,7% tej grupy posiadało prawne orzeczenie o niepełnosprawności, natomiast 36,3% stanowiły osoby z niepełnosprawnością wyłącznie biologiczną**,** deklarujące ograniczenia w codziennym funkcjonowaniu mimo braku formalnego orzeczenia. Kobiety stanowiły 54,9% wszystkich osób z niepełnosprawnościami, a ponad 63% tej populacji miało 60 lat i więcej, co potwierdza silny związek między procesem starzenia się społeczeństwa a wzrostem potrzeb w zakresie dostępnego transportu publicznego.

Uwzględniając powyższe tendencje demograficzne oraz strukturę wieku mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, można zakładać, że liczba osób wymagających transportu dostosowanego do ograniczonej mobilności będzie systematycznie wzrastać. Powiat zamieszkuje około 141 tys. mieszkańców, a przy zastosowaniu średniego krajowego udziału osób z niepełnosprawnościami

można szacować, że grupa ta liczy około 20 tys. osób, z czego zdecydowana większość to osoby starsze oraz mieszkańcy obszarów wiejskich wymagający regularnych dojazdów do Gniezna. Szacunek ten wskazuje skalę wyzwań stojących przed organizatorami publicznego transportu zbiorowego i potrzebę uwzględniania wymagań tej grupy przy planowaniu sieci komunikacyjnej. W przypadku opublikowania bardziej szczegółowych danych dla Powiatu Gnieźnieńskiego powinny one stanowić podstawę dalszej aktualizacji dokumentu.

Specyfika Powiatu Gnieźnieńskiego powoduje, że zdecydowana większość podróży osób z niepełnosprawnościami koncentruje się na relacjach prowadzących do Gniezna, będącego głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym, zdrowotnym i usługowym regionu. To właśnie tutaj zlokalizowane są szpitale, poradnie specjalistyczne, urzędy administracji publicznej, szkoły ponadpodstawowe, uczelnie, instytucje kultury oraz największe centra handlowe i usługowe. Mieszkańcy gmin Czerniejewo, Kłecko, Kiszkowo, Łubowo, Mieleszyn, Niechanowo, Trzemeszno i Witkowo regularnie korzystają z transportu publicznego w celu realizacji podstawowych potrzeb życiowych, takich jak dostęp do ochrony zdrowia, edukacji, rehabilitacji czy usług administracyjnych.

Dla osób z niepełnosprawnościami kluczowe znaczenie ma możliwość korzystania z transportu publicznego bez konieczności pomocy osób trzecich. W praktyce oznacza to konieczność zapewnienia autobusów niskopodłogowych wyposażonych w rampy lub platformy dla wózków inwalidzkich, wydzielone miejsca dla osób o ograniczonej mobilności, systemy informacji głosowej i wizualnej oraz odpowiednio zaprojektowane przystanki pozbawione barier architektonicznych. Równie istotne jest zapewnienie bezpiecznych dojść pieszych oraz odpowiedniego oświetlenia i infrastruktury towarzyszącej.

Istotnym elementem zwiększającym dostępność transportową powinno być także wzmacnianie integracji pomiędzy komunikacją autobusową i kolejową. Powiat Gnieźnieński dysponuje dobrze rozwiniętą siecią kolejową z głównym węzłem w Gnieźnie oraz stacjami i przystankami w Trzemesznie, Kłecku, Lednogórze, Fałkowie czy Witkowie, które mogą pełnić funkcję lokalnych centrów przesiadkowych. Zapewnienie dogodnych połączeń autobusowych do tych punktów oraz rozwój infrastruktury typu „Parkuj i Jedź" oraz „Bike&Ride" zwiększy dostępność transportu publicznego również dla osób o ograniczonej mobilności.

W perspektywie najbliższych lat jednym z najbardziej perspektywicznych kierunków rozwoju może być wdrożenie usług transportu na żądanie (Demand Responsive Transport – DRT), realizowanych niewielkimi pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami i seniorów. System taki umożliwiałby odbiór pasażera bezpośrednio z miejsca zamieszkania i dowóz do placówki medycznej, urzędu, ośrodka rehabilitacyjnego, instytucji kultury lub stacji kolejowej, a następnie zapewniał podróż powrotną. Rozwiązania tego typu są coraz częściej stosowane w Europie jako skuteczne narzędzie ograniczania wykluczenia komunikacyjnego na obszarach wiejskich i peryferyjnych.

Uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami w polityce transportowej Powiatu Gnieźnieńskiego stanowi jeden z podstawowych warunków realizacji idei zrównoważonej mobilności i dostępności usług publicznych. Rozwój dostępnej infrastruktury transportowej, dostosowanego taboru oraz elastycznych form przewozów pozwoli na zwiększenie samodzielności mieszkańców, ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego oraz poprawę jakości życia zarówno osób z niepełnosprawnościami, jak i stale rosnącej grupy seniorów.

Przy kształtowaniu oferty publicznego transportu zbiorowego należy uwzględniać również ekonomiczną dostępność usług dla osób z niepełnosprawnościami, w tym obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów oraz w miarę możliwości organizacyjnych i finansowych, analizować zasadność stosowania dodatkowych instrumentów taryfowych wspierających dostępność transportu dla tej grupy pasażerów.

7. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Z uwagi na zidentyfikowane potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, wynikające z analizy liczby ludności, rozmieszczenia ośrodków osadniczych, lokalizacji szkół ponadpodstawowych, podmiotów ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, zakładów pracy oraz istniejących ciągów komunikacyjnych, przedstawiono założenia organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu. Powiat Gnieźnieński jako jeden z istotnych ośrodków subregionalnych wschodniej części województwa wielkopolskiego, charakteryzuje się silnymi powiązaniami funkcjonalnymi z miastem Gniezno, które pełni rolę dominującego centrum administracyjnego, edukacyjnego, zdrowotnego i gospodarczego. Jednocześnie znaczna część mieszkańców gmin wiejskich oraz miejscowości peryferyjnych pozostaje w wysokim stopniu uzależniona od transportu zbiorowego w realizacji codziennych potrzeb mobilnościowych.

Uruchomienie oraz utrzymanie planowanych połączeń będą uzależnione od zapewnienia stabilnego montażu finansowego gwarantującego trwałość organizacyjną systemu przewozowego. W obecnych uwarunkowaniach prawno-finansowych podstawowymi źródłami finansowania mogą być Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych jako instrument wspierający organizację przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w szczególności na terenach zagrożonych wykluczeniem transportowym, środki gmin Powiatu Gnieźnieńskiego uczestniczących we współfinansowaniu przewozów proporcjonalnie do zakresu obsługi transportowej realizowanej na ich obszarze lub liczby mieszkańców objętych systemem, a także środki Powiatu Gnieźnieńskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnego za planowanie, integrację oraz koordynację systemu komunikacyjnego na poziomie ponadgminnym. Możliwość uruchamiania poszczególnych linii powinna być każdorazowo poprzedzona analizą efektywności ekonomicznej, prognozowanego popytu, znaczenia społecznego linii, wpływu na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego oraz komplementarności wobec istniejącej oferty kolejowej.

Podstawowym założeniem systemu jest koncentracja przewozów wokół głównego węzła integracyjnego w Gnieźnie, obejmującego transport kolejowy, komunikację autobusową regionalną i powiatową, komunikację miejską oraz system parkingów typu Park&Ride i Bike&Ride. Model zakłada funkcjonowanie układu promienisto-obwodowego z Gnieznem jako centralnym ośrodkiem dystrybucji ruchu pasażerskiego. Jednocześnie przewiduje się utrzymanie wybranych relacji międzygminnych i poprzecznych ograniczających konieczność każdorazowego przejazdu przez miasto powiatowe. Priorytetowo traktowane powinny być relacje zapewniające połączenie siedzib gmin z Gnieznem, obsługę miejscowości peryferyjnych, dostęp do ośrodków edukacyjnych, zdrowotnych i administracyjnych oraz integrację obszarów wiejskich z lokalnym rynkiem pracy. Szczególne znaczenie mają połączenia z gminami Witkowo, Trzemeszno, Kłecko, Czerniejewo, Kiszkowo, Łubowo, Mieleszyn oraz Niechanowo.

Projektowany system powinien zapewniać bezpośredni lub skoordynowany dojazd do szkół ponadpodstawowych w Gnieźnie i Trzemesznie, szpitali i placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, zakładów pracy oraz terenów aktywności gospodarczej, instytucji kultury i obiektów sportowych, a także do węzłów kolejowych. Szczególną uwagę należy poświęcić zapewnieniu dostępności transportowej dla młodzieży szkolnej, seniorów, osób bez dostępu do samochodu oraz mieszkańców terenów o rozproszonej zabudowie.

Powiat Gnieźnieński posiada relatywnie dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową obejmującą między innymi linie Poznań – Gniezno – Inowrocław, Gniezno – Września, Gniezno – Nakło nad Notecią oraz Gniezno – Jarocin. W związku z tym system autobusowy powinien mieć przede wszystkim charakter dowozowy do stacji kolejowych, uzupełniający wobec transportu szynowego oraz integracyjny, a nie konkurencyjny. Oznacza to konieczność synchronizacji rozkładów jazdy z pociągami, zapewnienia dogodnych przesiadek, unikania dublowania relacji o wysokiej częstotliwości kolejowej oraz dążenia do integracji taryfowej. Takie podejście pozwala racjonalizować wydatkowanie środków publicznych oraz wzmacniać rolę kolei jako podstawowego środka transportu regionalnego.

Rozkłady jazdy powinny odpowiadać rytmowi aktywności mieszkańców, ze szczególnym uwzględnieniem porannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych związanych z dojazdami do pracy i szkół. W perspektywie długoterminowej rekomendowane jest wdrażanie regularnych taktów godzinowych, półtaktów na głównych ciągach komunikacyjnych oraz skoordynowanych przesiadek w Gnieźnie.

Kwalifikacja linii do kategorii użyteczności publicznej powinna mieć charakter wielokryterialny. Szczególne znaczenie należy przypisać relacjom pozbawionym alternatywy kolejowej, obszarom o ograniczonej dostępności transportowej oraz połączeniom zapewniającym dostęp do administracji publicznej, edukacji ponadpodstawowej i ochrony zdrowia. Linie powinny umożliwiać uczniom przyjazd do szkół przed rozpoczęciem zajęć oraz powrót po ich zakończeniu, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa i stabilności przewozów w ciągu roku szkolnego. Istotnym kryterium powinna być również możliwość dojazdu mieszkańców do szpitali, poradni specjalistycznych i placówek rehabilitacyjnych, szczególnie w kontekście postępującego procesu starzenia się społeczeństwa.

Docelowo system powinien zmierzać do pełniejszej integracji taryfowej z komunikacją miejską oraz transportem kolejowym, obejmującej wprowadzenie wspólnych biletów okresowych, rozwój elektronicznych systemów płatności oraz ujednolicenie polityki ulg i uprawnień pasażerskich. Integracja taryfowa ogranicza bariery przesiadkowe i zwiększa konkurencyjność transportu publicznego wobec transportu indywidualnego.

Przy planowaniu siatki połączeń rekomenduje się uwzględnianie minimalnej liczby mieszkańców w obszarze oddziaływania linii, przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności wobec terenów zagrożonych trwałym wykluczeniem transportowym. Dla zwiększenia przejrzystości procesu decyzyjnego zasadne jest wdrożenie systemu oceny linii uwzględniającego poziom dopłaty do wozokilometra, liczbę pasażerów, wpływ na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, znaczenie dla rynku pracy, komplementarność wobec kolei oraz wpływ na integrację przestrzenną powiatu.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych stanowi obecnie podstawowy instrument wspierający organizację przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki funduszu mogą być przeznaczane na finansowanie deficytu przewozowego, uruchamianie nowych połączeń, odtwarzanie zlikwidowanych linii oraz poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów

wiejskich. Mechanizm ten umożliwia odbudowę połączeń na terenach dotkniętych zjawiskiem wykluczenia transportowego oraz zwiększa możliwości organizacyjne samorządów lokalnych.

Rekomenduje się etapowe wdrażanie systemu przewozowego obejmujące w pierwszej kolejności budowę podstawowego rdzenia połączeń powiatowych, następnie integrację z koleją i komunikacją miejską, rozwój połączeń poprzecznych i elastycznych form transportu, a docelowo wdrożenie pełnej integracji taryfowej oraz cyfrowych systemów informacji pasażerskiej.

Przedstawiona koncepcja organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Gnieźnieńskim stanowi spójny model lokalnej polityki transportowej oparty na analizie potrzeb społecznych, uwarunkowań przestrzennych oraz zasad efektywności ekonomicznej. Centralnym elementem systemu pozostaje Gniezno jako główny węzeł integracyjny, wokół którego projektowany jest układ powiązań transportowych obejmujący wszystkie gminy powiatu. Model zakłada integrację autobusów z koleją, ograniczanie wykluczenia transportowego, wspieranie mobilności edukacyjnej i zawodowej, poprawę dostępności usług publicznych oraz wzmacnianie spójności terytorialnej powiatu. Projektowany system nie powinien być postrzegany wyłącznie jako katalog połączeń autobusowych, lecz jako element długofalowej polityki mobilności wspierającej rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Gnieźnieńskiego oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

7.1 Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego jest kształtowanie systemu transportowego zapewniającego mieszkańcom odpowiedni poziom dostępności komunikacyjnej oraz równomierny dostęp do usług publicznych na całym obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu a Gnieznem, które pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i zdrowotnego regionu.

Planowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinno uwzględniać przede wszystkim potrzeby mieszkańców związane z codzienną mobilnością. Dotyczy to w szczególności dojazdów do miejsc pracy, szkół ponadpodstawowych, uczelni, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury oraz obiektów handlowo-usługowych. W związku z tym sieć komunikacyjna Powiatu Gnieźnieńskiego powinna obejmować główne ciągi transportowe łączące Gniezno z ośrodkami gminnymi oraz zapewniać połączenia pomiędzy miejscowościami położonymi na obszarach wiejskich.

Szczególną rolę w systemie transportowym powiatu odgrywają relacje komunikacyjne prowadzące do Gniezna, które stanowi najważniejszy węzeł przesiadkowy i centrum koncentracji usług publicznych. Istotne znaczenie mają również połączenia zapewniające dostęp do stacji kolejowych zlokalizowanych na terenie powiatu, umożliwiające integrację transportu autobusowego z przewozami kolejowymi realizowanymi w kierunku Poznania, Warszawy, Bydgoszczy, Inowrocławia, Wrześni oraz innych ośrodków regionalnych i krajowych.

Na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego przewozy pasażerskie realizowane są zarówno przez operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego, jak i przez przewoźników wykonujących przewozy komercyjne. Działalność komercyjna koncentruje się przede wszystkim na kierunkach charakteryzujących się wysokim popytem przewozowym, gdzie przychody ze sprze-

daży biletów pozwalają na pokrycie kosztów funkcjonowania linii bez wsparcia ze środków publicznych. Dotyczy to zwłaszcza tras prowadzących do Gniezna oraz głównych ośrodków regionalnych.

Z punktu widzenia polityki transportowej powiatu szczególne znaczenie ma organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na tych liniach, które nie są obsługiwane przez przewoźników komercyjnych lub na których oferta przewozowa jest niewystarczająca z punktu widzenia potrzeb mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim połączeń obsługujących mniejsze miejscowości, obszary o rozproszonej zabudowie oraz tereny zagrożone wykluczeniem transportowym. Funkcjonowanie takich połączeń jest niezbędne dla zapewnienia spójności społecznej i gospodarczej całego powiatu.

Jednym z podstawowych kryteriów oceny jakości funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest punktualność realizacji kursów. Wysoki poziom punktualności wpływa bezpośrednio na atrakcyjność transportu publicznego oraz zaufanie pasażerów do oferowanych usług przewozowych.

Za kurs wykonany punktualnie należy uznać odjazd autobusu z przystanku początkowego zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy, natomiast z przystanków pośrednich zgodnie z rozkładem jazdy lub z opóźnieniem nieprzekraczającym 5 minut. W przypadku przystanków początkowych dopuszczalne opóźnienie nie powinno przekraczać 1 minuty, o ile nie wynika ono z opóźnienia kursu poprzedzającego realizowanego przez ten sam pojazd.

Za kurs niepunktualny należy uznać każdy odjazd realizowany niezgodnie z przyjętymi standardami. Natomiast kurs niezrealizowany oznacza sytuację, w której przewóz nie został wykonany, z wyjątkiem przypadków wynikających z okoliczności niezależnych od operatora, takich jak zdarzenia drogowe, warunki atmosferyczne o charakterze nadzwyczajnym lub inne sytuacje losowe. W przypadku wystąpienia awarii pojazdu lub innych zdarzeń uniemożliwiających wykonanie kursu operator powinien podjąć działania zmierzające do zapewnienia komunikacji zastępczej. Podstawienie pojazdu zastępczego powinno nastąpić w możliwie najkrótszym czasie, nieprzekraczającym 30 minut od momentu wystąpienia zdarzenia uniemożliwiającego realizację przewozu.

Zapewnienie wysokiej punktualności wymaga stałej współpracy pomiędzy organizatorem transportu a operatorem wykonującym przewozy. Współpraca ta powinna obejmować regularną analizę rzeczywistych czasów przejazdu, monitorowanie warunków ruchu drogowego oraz okresową aktualizację rozkładów jazdy. Dostosowywanie czasów przejazdu do rzeczywistych warunków eksploatacyjnych pozwala ograniczać zarówno ryzyko opóźnień, jak i przedwczesnych odjazdów z przystanków.

Istotnym elementem zarządzania systemem transportowym jest również bieżące monitorowanie wskaźników punktualności oraz niezawodności realizowanych przewozów. Wyniki analiz powinny stanowić podstawę do optymalizacji rozkładów jazdy, korekty organizacji ruchu oraz dostosowywania parametrów oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów.

Opóźnienia przekraczające 3 minuty mogą powodować utrudnienia w funkcjonowaniu całego systemu transportowego, szczególnie w przypadku podróży wymagających przesiadek pomiędzy autobusami lub pomiędzy transportem autobusowym a kolejowym. W konsekwencji pasażerowie mogą tracić możliwość kontynuowania podróży zgodnie z planem, co negatywnie wpływa na postrzeganą jakość usług transportowych.

Z tego względu utrzymanie wysokiego poziomu punktualności oraz niezawodności przewozów powinno stanowić jeden z kluczowych celów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim. Sprawnie zaplanowana i skoordynowana sieć połączeń pozwoli na zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców, ograniczenie zjawiska wykluczenia transportowego oraz wzrost konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

7.2 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu i wymagane wyposażenie pojazdów

Jednym z podstawowych elementów wpływających na atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie pasażerom odpowiedniego komfortu podróży. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego komfort ten należy rozpatrywać zarówno w aspekcie poziomu napełnienia pojazdów, jak i standardu technicznego oraz wyposażenia taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Ma to szczególne znaczenie w relacjach komunikacyjnych łączących miejscowości powiatu z Gnieznem, które stanowi główny ośrodek administracyjny, edukacyjny, gospodarczy i usługowy regionu, generujący największe potoki pasażerskie.

W celu zapewnienia odpowiednich warunków podróżowania należy przyjąć, że maksymalny poziom napełnienia pojazdu nie powinien przekraczać 80% całkowitej pojemności określonej przez producenta pojazdu. Wskaźnik ten obejmuje zarówno miejsca siedzące, jak i stojące dopuszczone do przewozu pasażerów zgodnie z dokumentacją techniczną. Utrzymanie napełnienia na takim poziomie umożliwia zachowanie odpowiedniej przestrzeni dla podróżnych, poprawia bezpieczeństwo przewozów oraz wpływa na wzrost satysfakcji pasażerów korzystających z transportu publicznego.

W przypadku stwierdzenia systematycznego przekraczania przyjętego poziomu napełnienia na określonych liniach lub kursach organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania mające na celu zwiększenie podaży miejsc. W pierwszej kolejności należy rozważyć skierowanie do obsługi danej linii pojazdów o większej pojemności pasażerskiej. Rozwiązanie takie pozwala zwiększyć liczbę dostępnych miejsc bez konieczności dokonywania zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy.

W sytuacjach, gdy zwiększenie pojemności taboru nie jest możliwe ze względów technicznych, infrastrukturalnych lub organizacyjnych, zasadne jest uruchamianie dodatkowych kursów wzmacniających. Działania takie powinny być stosowane przede wszystkim w okresach największego zapotrzebowania na przewozy, zwłaszcza w porannych i popołudniowych szczytach komunikacyjnych związanych z dojazdami do szkół, zakładów pracy, urzędów oraz placówek ochrony zdrowia zlokalizowanych w Gnieźnie.

W przypadku występowania trwałych i powtarzalnych przekroczeń dopuszczalnego poziomu napełnienia na większej liczbie kursów wskazane jest dokonanie korekty oferty przewozowej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Takie rozwiązanie pozwala na bardziej równomierne rozłożenie potoków pasażerskich, ograniczenie przepełnień oraz poprawę dostępności transportu publicznego dla mieszkańców wszystkich gmin Powiatu Gnieźnieńskiego.

Istotnym elementem komfortu podróży jest również odpowiedni standard techniczny taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Pojazdy obsługujące linie powiatowe powinny spełniać wymagania odpowiadające współczesnym standardom jakościowym i bezpieczeństwa. W szczególności powinny być wyposażone w:

- ✓ odpowiednią liczbę miejsc siedzących dostosowaną do charakteru obsługiwanej linii i długości podróży,
- ✓ sprawny system ogrzewania zapewniający komfort podróży w okresie zimowym,
- ✓ skuteczny system wentylacji, a w miarę możliwości również klimatyzację przestrzeni pasażerskiej,
- ✓ czytelny system informacji pasażerskiej obejmujący oznaczenia kierunkowe, numer linii oraz informacje o przebiegu trasy,
- ✓ urządzenia umożliwiające bieżące przekazywanie informacji pasażerom o przebiegu podróży,
- ✓ niską podłogę lub inne rozwiązania ułatwiające dostęp osobom o ograniczonej mobilności,
- ✓ miejsca przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz opiekunów podróżujących z dziećmi,
- ✓ przestrzeń umożliwiającą przewóz wózków dziecięcych i wózków inwalidzkich,
- ✓ systemy poprawiające bezpieczeństwo podróżnych, w tym sprawne wyposażenie przeciwpożarowe i oznakowanie ewakuacyjne,
- ✓ monitoring wizyjny, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa,
- ✓ wysoki standard utrzymania czystości i estetyki wnętrza pojazdu.

W perspektywie rozwoju systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego pożądane jest również sukcesywne zwiększanie udziału pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy jakości środowiska naturalnego oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na obszary zamieszkałe.

Zapewnienie wysokiego poziomu komfortu podróży stanowi jeden z kluczowych warunków zwiększania konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. Odpowiednia jakość usług przewozowych wpływa na wzrost liczby pasażerów, poprawę dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz wspiera realizację celów zrównoważonej mobilności na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego.

7.3 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

Zapewnienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz wszystkich pasażerów o ograniczonej mobilności stanowi jeden z podstawowych celów organizacji transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim. Dostępność transportowa jest istotnym elementem przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu i komunikacyjnemu oraz warunkiem zapewnienia równych szans w dostępie do edukacji, ochrony zdrowia, rynku pracy i usług publicznych.

Poziom dostępności transportu publicznego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego zależy przede wszystkim od standardu eksploatowanego taboru autobusowego, jakości infrastruktury przystankowej oraz funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej. Szczególne znaczenie ma zapewnienie dostępności połączeń do Gniezna, które pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego,

edukacyjnego, zdrowotnego i gospodarczego powiatu, a także stanowi najważniejszy węzeł przesiadkowy integrujący transport autobusowy i kolejowy.

Jednym z najważniejszych kierunków działań powinno być stopniowe zwiększanie udziału autobusów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Pojazdy wykorzystywane do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinny spełniać współczesne standardy dostępności oraz być wyposażone w rozwiązania umożliwiające samodzielne korzystanie z transportu przez osoby o różnych ograniczeniach funkcjonalnych.

Modernizacja taboru powinna być prowadzona sukcesywnie, z uwzględnieniem możliwości finansowych operatorów oraz dostępności środków zewnętrznych pochodzących z funduszy krajowych i europejskich wspierających rozwój publicznego transportu zbiorowego. Szczególne znaczenie mogą mieć środki przeznaczone na rozwój zrównoważonej mobilności oraz poprawę dostępności usług publicznych.

Ze względu na zróżnicowaną strukturę osadniczą Powiatu Gnieźnieńskiego oraz różne wielkości potoków pasażerskich, polityka taborowa powinna zakładać wykorzystywanie pojazdów o zróżnicowanej pojemności. Na liniach obsługujących mniejsze miejscowości mogą być wykorzystywane autobusy klasy mini i midi, natomiast na trasach o większym natężeniu ruchu – autobusy standardowe. Niezależnie od pojemności, pojazdy powinny spełniać wymagania dotyczące dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

Docelowo wszystkie nowo wprowadzane do eksploatacji autobusy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny posiadać co najmniej konstrukcję niskowejściową, a w miarę możliwości niskopodłogową. Pojazdy powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające bezpieczne korzystanie z transportu przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby starsze, osoby z czasowymi ograniczeniami sprawności ruchowej oraz opiekunów podróżujących z dziećmi.

Istotnym elementem poprawy dostępności transportu publicznego jest rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej. Systemy te powinny być projektowane zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania i umożliwiać korzystanie z usług transportowych osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności.

W szczególności zaleca się stosowanie następujących rozwiązań:

- ✓ czytelnych oznaczeń numerów linii oraz kierunków jazdy umieszczonych na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- ✓ elektronicznych tablic kierunkowych o odpowiedniej wielkości i kontrastowości wyświetlanych informacji,
- ✓ głosowych zapowiedzi kolejnych przystanków oraz najważniejszych punktów przesiadkowych,
- ✓ wizualnych systemów prezentacji przebiegu trasy i kolejnych przystanków,
- ✓ wyraźnego oznakowania miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ wydzielonych przestrzeni umożliwiających przewóz wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- ✓ przycisków sygnalizacyjnych umożliwiających zgłoszenie potrzeby zatrzymania pojazdu lub uzyskania pomocy kierowcy.

Równie istotnym elementem zapewnienia dostępności jest odpowiednie dostosowanie infrastruktury przystankowej. Działania w tym zakresie powinny koncentrować się na systematycznym eliminowaniu barier architektonicznych utrudniających korzystanie z transportu publicznego.

Przy modernizacji infrastruktury transportowej na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego należy dążyć do:

- ✓ obniżania krawężników przy przejściach dla pieszych i dojściach do przystanków,
- ✓ budowy oraz modernizacji chodników prowadzących do przystanków,
- ✓ zapewnienia odpowiedniej szerokości ciągów pieszych,
- ✓ stosowania nawierzchni antypoślizgowych i bezprogowych,
- ✓ podwyższania peronów przystankowych w celu ograniczenia różnicy poziomów pomiędzy pojazdem a peronem,
- ✓ stosowania elementów fakturowych i prowadzących dla osób z dysfunkcjami wzroku,
- ✓ zapewnienia odpowiedniego oświetlenia przystanków oraz dojść do nich,
- ✓ lokalizowania przystanków w pobliżu głównych generatorów ruchu pasażerskiego.

W pierwszej kolejności działania modernizacyjne powinny obejmować przystanki i węzły komunikacyjne o największym znaczeniu dla systemu transportowego powiatu, w szczególności:

- ✓ przystanki zlokalizowane na terenie miasta Gniezna,
- ✓ okolice dworców kolejowych i węzłów przesiadkowych,
- ✓ rejony szkół ponadpodstawowych i placówek edukacyjnych,
- ✓ szpitale, przychodnie oraz inne placówki ochrony zdrowia,
- ✓ urzędy administracji publicznej,
- ✓ obiekty handlowe i usługowe,
- ✓ centra miejscowości gminnych,
- ✓ cmentarze oraz miejsca organizacji wydarzeń o charakterze publicznym.

W dalszej perspektywie należy dążyć do sukcesywnego dostosowania całej infrastruktury przystankowej funkcjonującej na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego do wymagań osób o szczególnych potrzebach.

Poprawa dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami wymaga skoordynowanych działań obejmujących modernizację taboru, rozwój systemów informacji pasażerskiej oraz dostosowanie infrastruktury przystankowej. Realizacja tych działań przyczyni się do zwiększenia mobilności mieszkańców, ograniczenia wykluczenia transportowego, poprawy jakości życia osób o ograniczonej mobilności oraz wzrostu atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego.

Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami obejmuje również aspekt ekonomiczny. Przy kształtowaniu oferty przewozowej i polityki taryfowej należy uwzględniać potrzebę ograniczania barier ekonomicznych w dostępie do transportu, w szczególności w przypadku dojazdów do placówek ochrony zdrowia, rehabilitacji, edukacji, urzędów oraz innych usług publicznych, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów dotyczących ulg i uprawnień do przejazdów oraz możliwości finansowych organizatora.

7.4 Standard w zakresie ochrony środowiska

Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku jednostki samorządu terytorialnego zobowiązane są do realizacji polityk publicznych zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska. Zgodnie z art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej państwo zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Zasada ta powinna

stanowić podstawę działań podejmowanych również na szczeblu lokalnym, w tym w zakresie organizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego.

System transportowy jest jednym z istotnych czynników oddziałujących na stan środowiska naturalnego. Wpływa on bezpośrednio na jakość powietrza atmosferycznego, poziom hałasu, emisję gazów cieplarnianych oraz jakość życia mieszkańców. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego znaczenie transportu jest szczególnie istotne ze względu na funkcję miasta Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, gospodarczego i usługowego regionu. Codzienne dojazdy mieszkańców gmin powiatu do miejsc pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji publicznych generują znaczące potoki ruchu, których obsługa powinna odbywać się w sposób możliwie najmniej obciążający środowisko.

Jednym z podstawowych celów polityki transportowej Powiatu Gnieźnieńskiego powinno być zwiększanie udziału transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych mieszkańców. Rozwój efektywnej, dostępnej i konkurencyjnej komunikacji publicznej pozwala ograniczać wykorzystanie samochodów osobowych, co przekłada się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, ograniczenie zużycia energii oraz redukcję poziomu hałasu komunikacyjnego.

Znaczenie transportu zbiorowego dla ochrony środowiska wynika przede wszystkim z jego wysokiej efektywności przewozowej. Standardowy autobus wykorzystywany w przewozach powiatowych może jednorazowo przewieźć od 60 do 80 pasażerów, podczas gdy przeciętne wykorzystanie samochodu osobowego w podróżach codziennych wynosi około 1,5 osoby. Oznacza to, że jeden autobus może zastąpić nawet kilkadziesiąt samochodów osobowych, przyczyniając się do zmniejszenia natężenia ruchu drogowego oraz ograniczenia emisji substancji szkodliwych do atmosfery.
Realizacja celów środowiskowych w transporcie publicznym wymaga prowadzenia spójnej polityki transportowej obejmującej zarówno działania infrastrukturalne, organizacyjne, jak i promocyjne. Do najważniejszych kierunków działań należą:

- ✓ rozwój i integracja sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego powiatu,
- ✓ poprawa dostępności komunikacyjnej miejscowości o niższej gęstości zaludnienia,
- ✓ tworzenie dogodnych powiązań autobusowych z Gnieznem jako głównym węzłem komunikacyjnym regionu,
- ✓ rozwój infrastruktury przystankowej oraz węzłów przesiadkowych,
- ✓ integracja transportu autobusowego z transportem kolejowym,
- ✓ wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ stosowanie atrakcyjnej polityki taryfowej zachęcającej do korzystania z transportu publicznego,
- ✓ rozwój infrastruktury rowerowej umożliwiającej integrację ruchu rowerowego z transportem zbiorowym.

Szczególne znaczenie dla ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko ma integracja różnych środków transportu. Powiat Gnieźnieński posiada korzystne położenie na sieci kolejowej, a stacja kolejowa w Gnieźnie pełni funkcję ważnego regionalnego i krajowego węzła transportowego. W związku z tym rozwój transportu autobusowego powinien uwzględniać jego funkcję dowozową do stacji i przystanków kolejowych, umożliwiając mieszkańcom korzystanie z ekologicznych form transportu na dłuższych dystansach.

Istotnym elementem polityki środowiskowej jest również odpowiednie kształtowanie zagospodarowania przestrzennego. Rozproszenie zabudowy powoduje wzrost potrzeb transportowych i zwiększa uzależnienie mieszkańców od samochodów osobowych. Dlatego planowanie przestrzenne

powinno sprzyjać koncentracji zabudowy mieszkaniowej, usługowej oraz handlowej w sposób umożliwiający efektywną obsługę transportem publicznym.
W zakresie polityki przestrzennej i gospodarczej rekomenduje się:

- ✓ lokalizowanie nowych terenów mieszkaniowych w zasięgu istniejących lub planowanych linii komunikacji publicznej,
- ✓ rozwijanie wielofunkcyjnych centrów lokalnych ograniczających konieczność odbywania dalekich podróży,
- ✓ wspieranie lokalizacji działalności gospodarczej w pobliżu głównych korytarzy transportowych,
- ✓ uwzględnianie potrzeb transportu publicznego w dokumentach planistycznych gmin i powiatu.

Kluczowym kierunkiem działań pozostaje również modernizacja taboru autobusowego wykorzystywanego do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Pojazdy obsługujące sieć transportową Powiatu Gnieźnieńskiego powinny spełniać obowiązujące europejskie normy emisji spalin, w szczególności normę Euro 6, która znacząco ogranicza emisję tlenków azotu, cząstek stałych oraz innych substancji szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska.

Proces wymiany taboru powinien być realizowany stopniowo, z uwzględnieniem możliwości finansowych organizatorów transportu oraz operatorów przewozów. Priorytetowo nowoczesne autobusy niskoemisyjne powinny być kierowane do obsługi linii charakteryzujących się największą liczbą pasażerów oraz największą intensywnością pracy przewozowej.

W perspektywie długoterminowej Powiat Gnieźnieński powinien monitorować rozwój nowoczesnych technologii napędowych, obejmujących autobusy elektryczne, hybrydowe oraz wodorowe. Pojazdy elektryczne pozwalają na całkowite wyeliminowanie emisji spalin w miejscu eksploatacji oraz znaczące ograniczenie poziomu hałasu. Jednocześnie ich wdrażanie wymaga odpowiedniej infrastruktury ładowania oraz zapewnienia stabilnych źródeł finansowania inwestycji.

Realizacja standardów ochrony środowiska w publicznym transporcie zbiorowym Powiatu Gnieźnieńskiego powinna opierać się na kompleksowym podejściu obejmującym rozwój transportu zbiorowego, integrację różnych środków transportu, modernizację taboru, racjonalne planowanie przestrzenne oraz promowanie zrównoważonych form mobilności. Szczególne znaczenie ma wykorzystanie potencjału transportu kolejowego oraz budowanie efektywnych powiązań komunikacyjnych pomiędzy Gnieznem a pozostałymi gminami powiatu.

Konsekwentna realizacja tych działań przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia hałasu komunikacyjnego oraz zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. W efekcie możliwe będzie osiągnięcie celów środowiskowych, społecznych i gospodarczych zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz polityką klimatyczną Unii Europejskiej.

8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

8.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa ta

określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako powszechnie dostępny, regularny przewóz osób wykonywany według określonego i publicznie ogłoszonego rozkładu jazdy. Regulacje te stanowią podstawę prawną organizacji transportu zbiorowego zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym oraz lokalnym.

W Powiecie Gnieźnieńskim funkcjonowanie transportu publicznego determinowane jest specyfiką przestrzenną oraz społeczno-gospodarczą obszaru, obejmującego miasto Gniezno jako główny ośrodek administracyjny, edukacyjny i gospodarczy, a także gminy miejsko-wiejskie i wiejskie o zróżnicowanym stopniu dostępności transportowej. Istotnym elementem systemu transportowego powiatu jest również rozwinięta infrastruktura kolejowa, która powoduje konieczność ścisłej integracji transportu autobusowego z przewozami kolejowymi realizowanymi na poziomie regionalnym i międzyregionalnym.

W systemie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego uczestniczy kilka podstawowych grup podmiotów pełniących odmienne funkcje organizacyjne, zarządcze i przewozowe. Kluczową rolę odgrywa organizator transportu publicznego, którym w przypadku przewozów powiatowych jest Powiat Gnieźnieński. Samorząd powiatowy odpowiada za planowanie, organizowanie oraz zarządzanie systemem powiatowych przewozów pasażerskich, w szczególności w zakresie połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Zadaniem organizatora jest zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańców wszystkich gmin powiatu, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Usługi przewozowe wykonywane są przez operatorów transportu publicznego, którymi mogą być przedsiębiorcy transportowi lub podmioty komunalne realizujące przewozy na podstawie umów zawartych z organizatorem transportu. Operator wykonuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zapewniając regularny i powszechnie dostępny transport mieszkańców zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy i warunkami określonymi przez organizatora.

Na obszarze powiatu funkcjonują również przewoźnicy komercyjni realizujący przewozy pasażerskie na zasadach rynkowych, na podstawie zezwoleń wydawanych zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Uzupełnieniem systemu transportowego są regionalne przewozy kolejowe organizowane przez samorząd województwa wielkopolskiego oraz przewozy międzywojewódzkie realizowane przez przewoźników kolejowych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami odpowiedzialność za organizację transportu publicznego uzależniona jest od zasięgu oraz charakteru przewozów. Gminy odpowiadają za organizację gminnych przewozów pasażerskich na swoim obszarze, natomiast Powiat Gnieźnieński pełni funkcję organizatora przewozów powiatowych. Samorząd województwa wielkopolskiego odpowiada za organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich, w tym regionalnych przewozów kolejowych realizowanych m.in. na liniach przebiegających przez Gniezno, takich jak Poznań – Gniezno – Inowrocław czy Gniezno – Września. W praktyce organizacja transportu publicznego wymaga ścisłej współpracy pomiędzy poszczególnymi szczeblami samorządu terytorialnego, szczególnie w zakresie integracji rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych oraz koordynacji polityki taryfowej.

W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego organizacja przewozów pasażerskich może być realizowana zarówno bezpośrednio przez powiat, jak i w ramach porozumień międzygminnych lub

porozumień zawieranych z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Szczególne znaczenie ma współpraca z gminami tworzącymi obszar funkcjonalny Gniezna oraz koordynacja przewozów z transportem miejskim funkcjonującym na terenie miasta.

Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora transportu publicznego należą planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie systemem transportowym. Planowanie rozwoju transportu obejmuje przede wszystkim opracowanie i aktualizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, identyfikację obszarów o niewystarczającej dostępności komunikacyjnej oraz analizę potrzeb przewozowych mieszkańców. W warunkach Powiatu Gnieźnieńskiego szczególnie istotne znaczenie ma diagnozowanie potrzeb transportowych mieszkańców terenów wiejskich i miejscowości oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych.

Do podstawowych działań organizacyjnych należy badanie potrzeb przewozowych mieszkańców, podejmowanie działań związanych z realizacją planu transportowego, wyznaczanie przystanków komunikacyjnych i dworców, przygotowanie postępowań prowadzących do wyboru operatorów transportu publicznego oraz określanie zasad funkcjonowania systemu taryfowo-biletowego. Istotnym elementem organizacji transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim jest także zapewnienie odpowiedniej integracji transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz komunikacją miejską funkcjonującą w Gnieźnie.

Zarządzanie transportem publicznym obejmuje natomiast bieżący nadzór nad funkcjonowaniem systemu przewozowego, kontrolę jakości usług świadczonych przez operatorów, analizę stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców oraz współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy. Szczególnie ważnym zadaniem organizatora jest monitorowanie funkcjonowania połączeń o charakterze użyteczności publicznej oraz dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb społecznych i gospodarczych. W praktyce oznacza to konieczność regularnej analizy frekwencji pasażerskiej, zmian demograficznych, lokalizacji miejsc pracy oraz dostępności szkół i placówek ochrony zdrowia.

Ważnym elementem funkcjonowania systemu transportowego pozostaje polityka taryfowa. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo przewozowe organizator transportu publicznego odpowiada za ustalanie cen biletów oraz zasad stosowania ulg ustawowych i lokalnych. W przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego właściwie prowadzona polityka taryfowa może stanowić istotny instrument zwiększania atrakcyjności transportu publicznego, szczególnie poprzez rozwój zintegrowanych biletów umożliwiających korzystanie zarówno z komunikacji autobusowej, jak i kolejowej. Dążenie do integracji taryfowej powinno stanowić jeden z kluczowych kierunków rozwoju systemu transportowego powiatu.

Istotnym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozostaje Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, którego środki umożliwiają uruchamianie nowych połączeń oraz utrzymanie linii istotnych z punktu widzenia ograniczania wykluczenia transportowego. W warunkach Powiatu Gnieźnieńskiego instrument ten ma szczególne znaczenie dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej mniejszych miejscowości oraz obszarów peryferyjnych.

Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim opierają się zatem na regulacjach krajowych określających kompetencje poszczególnych szczebli administracji publicznej w zakresie organizacji przewozów pasażerskich. Kluczową rolę w tym systemie odgrywa Powiat Gnieźnieński jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich odpowiedzialny za planowanie, organizację oraz nadzór nad funkcjonowaniem transportu publicznego na

obszarze całego powiatu. Specyfika powiatu, wynikająca z roli Gniezna jako silnego ośrodka subregionalnego oraz obecności rozwiniętej infrastruktury kolejowej, powoduje konieczność prowadzenia zintegrowanej polityki transportowej obejmującej współpracę pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym oraz pomiędzy różnymi szczeblami samorządu terytorialnego.

Mapa 10. Schemat instytucjonalny zarządzania transportem publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim



Źródło: Opracowanie własne

8.2 Wybór operatora

Zgodnie Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizator publicznego transportu, czyli Powiat Gnieźnieński dokonuje wyboru operatora transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- Ustawy Prawo zamówień publicznych,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio wyłącznie w przypadkach opisanych w ustawie, czyli wówczas, gdy:
    - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. km),
    - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych,
    - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o Ustawę Prawo zamówień publicznych (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące).

Pierwsze dwa tryby mają charakter wyboru konkurencyjnego, zapewniającego dostępność oferowanych usług stosunkowo szerokiemu kręgowi podmiotów zainteresowanych świadczeniem usług

przewozowych. Organizator może również realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie własnego samorządowego zakładu budżetowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego.

Podstawa prawna

Organizator publicznego transportu zbiorowego, czyli Powiat Gnieźnieński**,** dokonuje wyboru operatora zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Operator może być:

- publicznym operatorem transportu zbiorowego,
- przewoźnikiem spełniającym warunki do prowadzenia działalności przewozowej osób.

Tryby wyboru operatora

Organizator może wyłonić operatora poprzez:

1. ***Tryb przetargowy (konkurencyjny)***
   - Na podstawie **Ustawy Prawo zamówień publicznych z 11 września 2019 r.** (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320),
   - Zapewnia szeroki dostęp dla zainteresowanych podmiotów,
   - Dotyczy usług o wartości powyżej progów określonych ustawą.
2. ***Tryb bezprzetargowy (wyjątkowy)***
   Umowa może być zawarta bezpośrednio w przypadkach określonych w ustawie:
   - roczna wartość usług przewozowych < 1 mln euro lub < 300 tys. km (dla małych i średnich przedsiębiorców: < 2 mln euro lub < 600 tys. km),
   - usługi świadczone przez podmiot wewnętrzny powołany przez samorząd,
   - sytuacje awaryjne, gdy zachowanie terminów przetargowych jest niemożliwe (umowa maksymalnie 12 miesięcy, wyjątkowo 24 miesiące).
3. ***Realizacja przewozów własnym podmiotem***
   - Powiat Gnieźnieński może realizować przewozy w ramach samorządowego zakładu budżetowego**.**

Zakres i czas trwania umowy

Umowa może obejmować pojedynczą **linię komunikacyjną**, kilka linii lub **całą sieć komunikacyjną**,

Maksymalny czas trwania umowy:

- **10 lat** – transport drogowy,
- **15 lat** – transport kolejowy.

8.3 Przygotowywanie oferty przewozowej

Atrakcyjna i dobrze zaprojektowana oferta przewozowa stanowi jeden z kluczowych elementów rozwoju mobilności mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego oraz wpływa na dostępność rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług publicznych. Ze względu na centralną rolę Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, gospodarczego i edukacyjnego powiatu, system transportu

publicznego powinien zapewniać sprawne i regularne połączenia pomiędzy gminami oraz skuteczną integrację z transportem kolejowym i regionalnym. W warunkach rosnącej motoryzacji indywidualnej oraz postępującej suburbanizacji transport zbiorowy powinien stanowić konkurencyjną alternatywę wobec samochodu osobowego pod względem czasu przejazdu, dostępności, częstotliwości kursowania oraz komfortu podróży.

Kluczowym kierunkiem działań powinno być dostosowanie sieci połączeń autobusowych do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz poprawa dostępności transportowej obszarów wiejskich i słabiej skomunikowanych. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sprawnych połączeń z Gnieznem jako głównym centrum usługowym i edukacyjnym powiatu, a także rozwój integracji autobusów z transportem kolejowym. Istotne jest również zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów, zwłaszcza w godzinach dojazdów do pracy i szkół, przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedniej oferty przewozowej w godzinach pozaszczytowych i w weekendy.

W celu podniesienia atrakcyjności transportu publicznego rekomenduje się w szczególności:

- ✓ rozwój połączeń autobusowych pomiędzy gminami powiatu i miastem Gniezno,
- ✓ synchronizację komunikacji autobusowej z transportem kolejowym,
- ✓ rozwój lokalnych linii dowozowych do stacji kolejowych i głównych przystanków,
- ✓ modernizację taboru autobusowego oraz infrastruktury przystankowej,
- ✓ wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ rozwój prostego i zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- ✓ wykorzystanie elastycznych form transportu na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia,
- ✓ promocję transportu publicznego jako ekologicznej i dostępnej formy przemieszczania się.

Rozwój nowoczesnej oferty przewozowej w Powiecie Gnieźnieńskim może przyczynić się do ograniczenia natężenia ruchu samochodowego, poprawy jakości powietrza, zwiększenia dostępności transportowej mieszkańców obszarów wiejskich oraz wzmocnienia spójności społeczno-gospodarczej całego powiatu. Oferta przewozowa powinna być projektowana w sposób systemowy i długofalowy jako integralny element polityki transportowej oraz zrównoważonego rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego.

8.4 Zasady projektowania rozkładów jazdy, systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Efektywne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim wymaga spójnego podejścia do projektowania rozkładów jazdy, polityki taryfowej oraz systemu dystrybucji biletów. Elementy te powinny być tworzone w sposób zintegrowany, zorientowany na potrzeby mieszkańców oraz uwzględniający powiązania funkcjonalne z Gnieznem jako głównym ośrodkiem administracyjnym, edukacyjnym i gospodarczym powiatu, a także relacje regionalne z Poznaniem i innymi ośrodkami Wielkopolski.

Rozkład jazdy powinien stanowić narzędzie zwiększania atrakcyjności transportu publicznego poprzez zapewnienie regularności, przewidywalności oraz łatwości korzystania z komunikacji zbiorowej. Kluczowe znaczenie ma stosowanie cyklicznych i powtarzalnych odjazdów, zachowanie równych odstępów między kursami oraz dostosowanie częstotliwości kursowania do rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców. Szczególnie istotne jest zapewnienie sprawnych połączeń w godzinach dojazdów do pracy i szkół, a także utrzymanie podstawowej oferty przewozowej w godzinach pozaszczytowych i w dni wolne od pracy.

System połączeń powinien opierać się na hierarchizacji linii obejmującej linie główne łączące gminy z Gnieznem, linie uzupełniające dostosowane do potrzeb lokalnych oraz linie dowozowe do stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych. Istotnym elementem organizacji transportu jest również integracja międzygałęziowa, polegająca na synchronizacji rozkładów jazdy autobusów z połączeniami kolejowymi oraz ograniczaniu czasu oczekiwania na przesiadki. Rozkłady jazdy powinny być przejrzyste, czytelne i łatwo dostępne zarówno w formie tradycyjnej, jak i cyfrowej. Polityka taryfowo-biletowa powinna równoważyć cele społeczne i ekonomiczne, jednocześnie zachęcając mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego zamiast samochodu osobowego. Rekomenduje się dążenie do ujednolicenia taryfy na obszarze całego powiatu oraz wprowadzanie prostych i intuicyjnych zasad naliczania opłat. Preferowanym rozwiązaniem jest taryfa strefowa obejmująca miasto Gniezno oraz poszczególne strefy podmiejskie, z możliwością stosowania taryfy odległościowej dla relacji międzygminnych.

System taryfowy powinien obejmować bilety jednorazowe, czasowe i okresowe, a także rozwijać ofertę biletów zintegrowanych umożliwiających podróżowanie autobusami i koleją w ramach jednego systemu. Szczególne znaczenie powinno mieć utrzymanie preferencyjnych rozwiązań dla uczniów, studentów, seniorów oraz osób o ograniczonej mobilności. Istotnym elementem polityki taryfowej powinno być również stosowanie ulg lokalnych oraz zachęt dla regularnych użytkowników transportu publicznego.

Nowoczesny system dystrybucji biletów powinien łączyć tradycyjne kanały sprzedaży z rozwiązaniami cyfrowymi. Oprócz sprzedaży stacjonarnej oraz możliwości zakupu biletu u kierowcy konieczny jest rozwój aplikacji mobilnych, płatności bezgotówkowych oraz internetowych systemów sprzedaży. W perspektywie długoterminowej rekomenduje się rozwój systemów bezbiletowych opartych na identyfikacji pasażera za pomocą karty płatniczej lub urządzenia mobilnego oraz automatycznym naliczaniu najkorzystniejszej taryfy.

W celu zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim rekomenduje się w szczególności:

- ✓ wdrażanie cyklicznych i łatwych do zapamiętania rozkładów jazdy,
- ✓ synchronizację komunikacji autobusowej z transportem kolejowym,
- ✓ rozwój zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- ✓ cyfryzację systemu sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej,
- ✓ utrzymanie prostego i przejrzystego systemu taryfowego,
- ✓ rozwój nowoczesnych metod płatności i dystrybucji biletów,
- ✓ zapewnienie dostępności systemu dla osób starszych i wykluczonych cyfrowo.

System rozkładów jazdy, taryf oraz dystrybucji biletów w Powiecie Gnieźnieńskim powinien być projektowany jako jednolity i zintegrowany produkt transportowy, którego celem będzie zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, poprawa dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz wzmacnianie spójności społeczno-gospodarczej całego powiatu.

W ramach prac nad systemem taryfowo-biletowym należy analizować możliwość zastosowania lokalnych ulg lub innych preferencyjnych rozwiązań taryfowych dla osób z niepełnosprawnościami, z uwzględnieniem liczby potencjalnych beneficjentów, skutków finansowych dla organizatora oraz obowiązujących przepisów prawa

9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

9.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim stanowi jeden z kluczowych elementów zapewnienia dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Specyfika powiatu, obejmującego zarówno miasto Gniezno pełniące funkcję głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i gospodarczego, jak i liczne obszary wiejskie oraz mniejsze miejscowości, powoduje konieczność prowadzenia stabilnej i długofalowej polityki transportowej opartej na zrównoważonym modelu finansowania.

Transport publiczny, szczególnie na obszarach o rozproszonej strukturze osadniczej, rzadko osiąga pełną rentowność ekonomiczną. Wynika to z konieczności utrzymywania połączeń o charakterze społecznym, zapewniających mieszkańcom dostęp do szkół, placówek ochrony zdrowia, urzędów, miejsc pracy oraz usług publicznych. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na poziom kosztów funkcjonowania systemu są ulgi ustawowe i samorządowe, a także konkurencja ze strony transportu indywidualnego.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizator przewozów, którym w przypadku przewozów powiatowych jest Powiat Gnieźnieński, zobowiązany jest do określenia zasad finansowania usług przewozowych w planie transportowym. Oznacza to konieczność planowania zarówno kosztów funkcjonowania systemu, jak i źródeł ich pokrycia, przy jednoczesnym zachowaniu równowagi pomiędzy efektywnością ekonomiczną a realizacją celów społecznych.
Podstawowym źródłem finansowania przewozów pozostają wpływy ze sprzedaży biletów, obejmujące bilety jednorazowe, okresowe oraz opłaty dodatkowe związane z kontrolą przewozów. W warunkach Powiatu Gnieźnieńskiego szczególne znaczenie mają przewozy realizowane w relacjach do miasta Gniezno, które generuje największe potoki pasażerskie związane z dojazdami do szkół ponadpodstawowych, zakładów pracy, instytucji administracyjnych oraz węzłów kolejowych. Należy jednak podkreślić, że przychody biletowe zazwyczaj nie pokrywają pełnych kosztów funkcjonowania systemu transportowego, zwłaszcza w przypadku linii obsługujących tereny wiejskie i połączenia o niższym natężeniu ruchu.

Z tego względu kluczowe znaczenie mają rekompensaty wypłacane operatorom realizującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Mechanizm rekompensaty polega na pokrywaniu różnicy pomiędzy kosztami realizacji usług przewozowych a przychodami uzyskiwanymi z działalności przewozowej. Rekompensaty obejmują między innymi koszty paliwa i energii, wynagrodzenia kierowców, utrzymanie i serwis taboru, a także wyrównanie strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i lokalnych. Dzięki temu możliwe jest utrzymanie regularnych połączeń również na liniach o ograniczonej rentowności ekonomicznej, lecz istotnych z punktu widzenia potrzeb społecznych mieszkańców.

Istotnym elementem systemu finansowania jest także współudział jednostek samorządu terytorialnego. Podstawowym źródłem finansowania pozostają środki własne budżetu Powiatu Gnieźnieńskiego oraz budżetów gmin uczestniczących w organizacji przewozów. W praktyce model finansowania opiera się na współpracy pomiędzy samorządami, które partycypują w kosztach utrzymania linii komunikacyjnych obsługujących ich mieszkańców. Dotyczy to szczególnie połączeń

międzygminnych, linii dowozowych do Gniezna oraz przewozów o charakterze szkolnym i socjalnym. Takie rozwiązanie pozwala na bardziej racjonalne planowanie wydatków oraz lepsze dostosowanie oferty przewozowej do lokalnych potrzeb.

Bardzo ważnym źródłem finansowania transportu publicznego pozostają również środki pochodzące z budżetu państwa, w szczególności dopłaty do ulg ustawowych oraz środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Fundusz ten stanowi obecnie jeden z najważniejszych instrumentów wspierających rozwój komunikacji autobusowej poza dużymi aglomeracjami. Mechanizm jego funkcjonowania polega na dopłacie do każdego wozokilometra realizowanego w ramach linii użyteczności publicznej, co pozwala ograniczyć obciążenia finansowe samorządów i utrzymywać połączenia istotne społecznie, lecz nierentowne ekonomicznie. Środki z FRPA odgrywają istotną rolę w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu, umożliwiając utrzymanie połączeń na terenach wiejskich oraz rozwój nowych relacji komunikacyjnych.

Uzupełnieniem systemu finansowania mogą być środki zewnętrzne przeznaczone na rozwój infrastruktury oraz modernizację transportu publicznego. Dotyczy to przede wszystkim funduszy Unii Europejskiej, programów krajowych wspierających mobilność oraz środków przeznaczonych na rozwój inteligentnych systemów transportowych i zakup autobusów nisko- oraz zeroemisyjnych. Środki te mają szczególne znaczenie dla poprawy jakości usług przewozowych, modernizacji taboru, rozwoju systemów informacji pasażerskiej oraz zwiększania dostępności transportu dla osób o ograniczonej mobilności.

Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych w Powiecie Gnieźnieńskim uzależniona jest przede wszystkim od poziomu popytu oraz charakteru przewozów. Największe napełnienia pojazdów występują w godzinach szczytów komunikacyjnych związanych z dojazdami do szkół i miejsc pracy oraz powrotami mieszkańców do miejsc zamieszkania. Szczególnie duże znaczenie mają relacje prowadzące do Gniezna, które pełni funkcję głównego ośrodka usługowego i transportowego w powiecie. Jednocześnie kursy realizowane poza godzinami szczytu, mimo niższej rentowności, pozostają niezbędne dla zapewnienia ciągłości i dostępności systemu transportowego.

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez Powiat Gnieźnieński pełni przede wszystkim funkcję użyteczności publicznej. Jego celem jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się niezależnie od miejsca zamieszkania, wieku czy sytuacji materialnej. Oznacza to konieczność utrzymywania odpowiednich standardów jakościowych obejmujących regularność kursowania, bezpieczeństwo przewozów, integrację z transportem kolejowym oraz dostępność dla osób starszych i osób o ograniczonej mobilności.

Istotnym elementem systemu pozostaje również polityka taryfowo-biletowa, która powinna godzić cele społeczne i ekonomiczne. System taryfowy powinien być prosty, przejrzysty oraz zachęcać mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego. W praktyce oznacza to rozwój biletów okresowych, taryf zintegrowanych z transportem kolejowym, nowoczesnych form płatności elektronicznych oraz utrzymanie ulg ustawowych i samorządowych dla wybranych grup pasażerów.

Docelowy model finansowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien opierać się na stabilnym współfinansowaniu samorządowym, maksymalnym wykorzystaniu środków zewnętrznych, efektywnej organizacji przewozów oraz stopniowej integracji różnych środków

transportu. Kluczowe znaczenie będzie miało również rozwijanie nowoczesnych narzędzi zarządzania transportem, cyfryzacja systemów sprzedaży biletów oraz integracja komunikacji autobusowej z regionalnym transportem kolejowym.

W perspektywie kolejnych lat system transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego będzie musiał zmierzyć się z wyzwaniami wynikającymi z rosnących kosztów pracy i energii, konieczności modernizacji taboru, zmian demograficznych oraz rosnących oczekiwań mieszkańców dotyczących jakości usług przewozowych. Odpowiedzią na te wyzwania powinno być konsekwentne rozwijanie zintegrowanego systemu transportowego opartego na współpracy samorządów, racjonalnym planowaniu przewozów oraz skutecznym pozyskiwaniu środków finansowych.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim powinno być traktowane nie wyłącznie jako koszt funkcjonowania administracji publicznej, lecz jako inwestycja w rozwój społeczny, gospodarczy i przestrzenny całego powiatu. Tylko stabilny i odpowiednio finansowany system transportowy będzie w stanie zapewnić mieszkańcom wysoki poziom dostępności komunikacyjnej oraz wspierać dalszy rozwój regionu.

10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym pełni kluczową rolę w zapewnieniu sprawnego funkcjonowania systemu transportowego oraz wpływa na atrakcyjność komunikacji publicznej wśród mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego. Dostęp do aktualnych, czytelnych i kompleksowych informacji umożliwia efektywne planowanie podróży, ogranicza niepewność pasażerów oraz zwiększa konkurencyjność transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego.

System informacji pasażerskiej w Powiecie Gnieźnieńskim powinien mieć charakter zintegrowany i obejmować wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego funkcjonujące na terenie powiatu, w tym przewozy autobusowe o charakterze powiatowym i gminnym oraz połączenia kolejowe realizowane przez przewoźników regionalnych i dalekobieżnych. Szczególne znaczenie powinno mieć zapewnienie spójności informacji w głównych węzłach komunikacyjnych, przede wszystkim na terenie miasta Gniezna, które pełni funkcję centralnego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i transportowego powiatu.

System informacji pasażerskiej powinien zapewniać pasażerom pełen zakres danych niezbędnych do realizacji podróży, obejmujących w szczególności:

- ✓ dane organizatora transportu oraz operatorów wykonujących przewozy,
- ✓ informacje dotyczące przebiegu linii komunikacyjnych, lokalizacji przystanków oraz węzłów przesiadkowych,
- ✓ aktualne rozkłady jazdy wraz z godzinami odjazdów i przyjazdów,
- ✓ informacje o częstotliwości kursowania oraz dniach funkcjonowania poszczególnych linii,
- ✓ dane taryfowe, w tym rodzaje biletów, ceny oraz uprawnienia do ulgowych i bezpłatnych przejazdów,
- ✓ informacje o dostępności pojazdów dla osób z ograniczoną mobilnością,
- ✓ komunikaty dotyczące utrudnień, zmian organizacji ruchu, opóźnień oraz sytuacji nadzwyczajnych.

Istotnym elementem systemu powinno być zachowanie jednolitego standardu wizualnego i informacyjnego na całym obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego. Dotyczy to zarówno oznakowania przystanków, tablic informacyjnych i schematów sieci komunikacyjnej, jak również formy prezentacji rozkładów jazdy oraz komunikatów elektronicznych.

W ramach organizacji systemu informacji pasażerskiej przewiduje się wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań telematycznych i cyfrowych, umożliwiających przekazywanie informacji w czasie rzeczywistym.

Na głównych przystankach oraz węzłach przesiadkowych, w szczególności na terenie Gniezna oraz w miejscowościach pełniących funkcje lokalnych centrów obsługi mieszkańców, planuje się stopniowe wdrażanie:

- ✓ elektronicznych tablic informacji pasażerskiej prezentujących rzeczywiste godziny odjazdów,
- ✓ systemów dynamicznej informacji o opóźnieniach i zmianach w kursowaniu,
- ✓ czytelnych schematów sieci komunikacyjnej,
- ✓ oznaczeń dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w tym informacji głosowych i elementów kontrastowych dla osób słabowidzących.
- ✓ Na pozostałych przystankach zapewnione powinny zostać aktualne rozkłady jazdy w formie tradycyjnej wraz z podstawowymi informacjami taryfowymi i kontaktowymi.
- ✓ Pojazdy wykonujące przewozy użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego powinny zostać wyposażone w systemy informacji wewnętrznej obejmujące:
- ✓ zapowiedzi głosowe kolejnych przystanków,
- ✓ wyświetlacze prezentujące przebieg trasy i aktualny przystanek,
- ✓ informacje o możliwościach przesiadek,
- ✓ komunikaty dotyczące zmian organizacyjnych oraz bezpieczeństwa podróżnych,
- ✓ informacje taryfowe oraz możliwość korzystania z nowoczesnych metod płatności bezgotówkowych.

Istotnym elementem systemu powinna być rozbudowana informacja internetowa i mobilna. W tym zakresie przewiduje się funkcjonowanie:

- ✓ strony internetowej Powiatu Gnieźnieńskiego lub dedykowanego portalu transportowego zawierającego rozkłady jazdy, mapy połączeń i taryfy,
- ✓ aplikacji mobilnych umożliwiających planowanie podróży oraz zakup biletów elektronicznych,
- ✓ systemów prezentujących rzeczywistą lokalizację pojazdów i aktualny czas przyjazdu,
- ✓ powiadomień o utrudnieniach i zmianach w organizacji przewozów.

Ważnym kierunkiem rozwoju systemu będzie integracja danych transportowych z regionalnymi platformami informacji pasażerskiej oraz systemami kolejowymi, co umożliwi planowanie podróży obejmujących różne środki transportu.

10.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Informacja pasażerska stanowi jeden z podstawowych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim. Jej głównym zadaniem jest zapewnienie mieszk-

kańcom oraz osobom odwiedzającym powiat łatwego dostępu do aktualnych i przejrzystych informacji umożliwiających sprawne planowanie podróży oraz korzystanie z dostępnej oferty przewozowej. System informacji pasażerskiej powinien być kompleksowy, jednolity, czytelny oraz dostosowany do potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz pasażerów okazjonalnie korzystających z transportu publicznego.

Szczególne znaczenie w systemie transportowym Powiatu Gnieźnieńskiego posiadają główne węzły przesiadkowe zlokalizowane na terenie miasta Gniezna, zwłaszcza rejon dworca kolejowego oraz centralnych przystanków autobusowych, gdzie koncentruje się ruch pasażerski związany zarówno z komunikacją powiatową, regionalną, jak i kolejową. Węzły te powinny pełnić funkcję zintegrowanych punktów wymiany pasażerów pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym, zapewniając łatwy dostęp do informacji dotyczących połączeń, przesiadek oraz czasu przejazdu.

Najbardziej powszechnym elementem statycznej informacji pasażerskiej pozostają rozkłady jazdy umieszczane na przystankach komunikacyjnych. Powinny być one lokalizowane w sposób widoczny i łatwo dostępny dla pasażerów, w szczególności na tablicach przystankowych, w gablotach zlokalizowanych w wiatach przystankowych lub na innych elementach infrastruktury przystankowej. Rozkłady jazdy powinny charakteryzować się jednolitą formą graficzną na całym obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, co pozwoli pasażerom szybko odnajdywać potrzebne informacje niezależnie od miejsca korzystania z transportu publicznego.

Informacje zamieszczane na przystankach powinny być przygotowane w sposób czytelny i intuicyjny, z zastosowaniem odpowiedniej wielkości czcionki, wyraźnego kontrastu kolorystycznego oraz przejrzystego układu treści. Istotne jest również zapewnienie dobrej widoczności informacji w warunkach ograniczonego oświetlenia oraz odporności materiałów informacyjnych na działanie czynników atmosferycznych.

Zakres informacji prezentowanych na przystankach powinien obejmować przede wszystkim aktualne rozkłady jazdy wszystkich linii obsługujących dany przystanek, z podziałem na dni robocze, soboty oraz niedziele i święta. Ponadto pasażerowie powinni mieć dostęp do schematów sieci komunikacyjnej przedstawiających przebieg linii autobusowych, lokalizację głównych węzłów przesiadkowych oraz powiązania z transportem kolejowym. Ważnym elementem systemu informacji pasażerskiej powinny być również informacje taryfowe dotyczące rodzajów biletów, obowiązujących ulg oraz zasad korzystania z przejazdów bezpłatnych.

W celu zapewnienia odpowiedniej jakości obsługi pasażerów system powinien umożliwiać przekazywanie informacji o zmianach czasowych w organizacji ruchu, utrudnieniach drogowych, objazdach, remontach oraz ewentualnych opóźnieniach w kursowaniu pojazdów. Szczególne znaczenie ma szybkie i skuteczne informowanie pasażerów o sytuacjach nadzwyczajnych wpływających na realizację przewozów.

System informacji pasażerskiej w Powiecie Gnieźnieńskim powinien uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności. W tym zakresie wskazane jest stosowanie odpowiednich oznaczeń dotyczących kursów realizowanych taborem dostosowanym do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób starszych oraz pasażerów z ograniczeniami ruchowymi. W głównych punktach przesiadkowych oraz na dworcach zaleca się stopniowe wdrażanie elementów informacji głosowej oraz oznaczeń ułatwiających orientację osobom słabowidzącym i niewidomym.

W ramach organizacji systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego istotne znaczenie powinno mieć również wprowadzenie jednolitego systemu oznaczeń linii autobusowych, umożliwiającego pasażerom szybkie identyfikowanie kierunków podróży oraz charakteru poszczególnych połączeń. System ten powinien być spójny na obszarze całego powiatu oraz zintegrowany z informacją prezentowaną w pojazdach, na przystankach i w kanałach cyfrowych.

Ważnym elementem funkcjonowania informacji pasażerskiej będzie także dostosowanie taboru do charakteru obsługiwanych tras. Na liniach o mniejszym natężeniu ruchu oraz w relacjach obsługujących obszary o rozproszonej zabudowie możliwe jest wykorzystywanie pojazdów o mniejszej pojemności, natomiast na głównych liniach łączących Gniezno z większymi miejscowościami powiatu wskazane jest stosowanie autobusów standardowych zapewniających odpowiednią przepustowość w godzinach największego ruchu pasażerskiego.

Prawidłowo funkcjonujący system informacji pasażerskiej przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim, poprawy komfortu podróżowania oraz ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców. Czytelna i dostępna informacja umożliwi sprawniejsze planowanie podróży, poprawi integrację różnych środków transportu oraz zwiększy konkurencyjność transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego.

10.2 Informacja pasażerska w pojazdach

Współczesny system publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien zapewniać pasażerom nie tylko dostęp do czytelnych rozkładów jazdy na przystankach i dworcach, lecz również nowoczesny oraz przejrzysty system informacji funkcjonujący bezpośrednio w pojazdach oraz w kanałach elektronicznych. Informacja pasażerska w autobusach pełni istotną rolę w podnoszeniu jakości usług przewozowych, poprawie komfortu podróżowania oraz zwiększaniu dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców całego powiatu, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz pasażerów okazjonalnie korzystających z komunikacji publicznej.

System informacji pasażerskiej w pojazdach obsługujących linie organizowane przez Powiat Gnieźnieński powinien być jednolity, czytelny oraz zintegrowany z pozostałymi elementami systemu transportowego, obejmującymi przystanki, dworce, węzły przesiadkowe oraz platformy internetowe i mobilne. Jego podstawowym zadaniem jest zapewnienie pasażerom bieżącego dostępu do informacji o realizowanym kursie, przebiegu trasy, kolejnych przystankach oraz ewentualnych zmianach w organizacji przewozów.

Podstawowym elementem systemu są tablice kierunkowe umieszczane na zewnątrz pojazdów. Powinny one w sposób wyraźny prezentować numer linii oraz kierunek jazdy autobusu. Informacje te powinny być widoczne zarówno z przodu pojazdu, jak i z jego prawej strony, a w przypadku nowoczesnego taboru również z tyłu autobusu. W przewozach realizowanych z wykorzystaniem nowoczesnych autobusów zaleca się stosowanie elektronicznych wyświetlaczy umożliwiających dynamiczne prezentowanie informacji oraz szybkie aktualizowanie danych dotyczących przebiegu trasy lub zmian organizacyjnych.

Istotnym elementem wyposażenia pojazdów powinny być również wewnętrzne systemy wizualnej informacji pasażerskiej. Monitory lub wyświetlacze umieszczone wewnątrz autobusów powinny prezentować numer linii, aktualny przebieg trasy, nazwy kolejnych przystanków oraz infor-

macje o możliwościach przesiadek. System ten może być dodatkowo wykorzystywany do przekazywania komunikatów dotyczących utrudnień w ruchu, objazdów, opóźnień czy czasowych zmian w kursowaniu autobusów.

Ważnym uzupełnieniem informacji wizualnej jest system zapowiedzi głosowych. Automatyczne komunikaty foniczne informujące o nazwach kolejnych przystanków oraz kierunku jazdy znacząco zwiększają dostępność transportu publicznego dla osób niewidomych i słabowidzących, a także ułatwiają korzystanie z komunikacji osobom podróżującym sporadycznie lub nieznającym lokalnego układu sieci transportowej. Wdrażanie systemów głosowych w pojazdach powinno stanowić jeden z podstawowych standardów jakości obsługi pasażerów w Powiecie Gnieźnieńskim.

W pojazdach powinny znajdować się również czytelne informacje dotyczące obowiązującej taryfy przewozowej, rodzajów biletów, ulg ustawowych i samorządowych oraz zasad korzystania z transportu publicznego. Wyciągi z regulaminu przewozów powinny być przygotowane w jednolitej formie graficznej obowiązującej na terenie całego Powiatu Gnieźnieńskiego, co pozwoli na zachowanie spójności systemu informacji pasażerskiej niezależnie od operatora wykonującego przewozy. Dodatkowym elementem wspierającym orientację pasażerów powinny być schematy sieci komunikacyjnej prezentujące przebieg linii autobusowych organizowanych przez Powiat Gnieźnieński, lokalizację głównych węzłów przesiadkowych oraz powiązania z transportem kolejowym, zwłaszcza w rejonie Gniezna jako najważniejszego węzła komunikacyjnego powiatu. Schematy te powinny być regularnie aktualizowane oraz przygotowane w sposób prosty i intuicyjny, umożliwiający łatwe planowanie podróży i przesiadek.

W celu zwiększenia dostępności informacji wskazane jest również wyposażenie pojazdów w miejsca przeznaczone do kolportażu materiałów informacyjnych, takich jak ulotki, miniaturowe rozkłady jazdy czy informacje dotyczące zmian w organizacji transportu. Materiały te powinny być jednolite pod względem wizualnym oraz zgodne z identyfikacją graficzną organizatora transportu publicznego.

Każdy pojazd realizujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego powinien posiadać wyraźne oznaczenia organizatora transportu oraz operatora wykonującego przewozy. Rozwiązanie to zwiększa przejrzystość systemu, ułatwia pasażerom identyfikację przewoźnika oraz wzmacnia poczucie bezpieczeństwa i wiarygodności usług transportowych.

Nowoczesny system informacji pasażerskiej powinien być również zintegrowany z rozwiązaniami internetowymi i mobilnymi umożliwiającymi pasażerom bieżące monitorowanie funkcjonowania komunikacji publicznej. Wskazane jest wdrażanie narzędzi pozwalających na sprawdzanie rzeczywistych czasów odjazdów autobusów, planowanie podróży z uwzględnieniem przesiadek, opóźnień i zmian tras oraz szybki dostęp do aktualnych komunikatów organizatora transportu. Rozwiązania cyfrowe powinny być przygotowane w sposób przejrzysty i intuicyjny, tak aby mogły być wykorzystywane również przez osoby o mniejszych kompetencjach cyfrowych.

Wdrożenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej w pojazdach przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim, poprawy jakości obsługi pasażerów oraz lepszej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym i innymi formami mobilności. Spójny i nowoczesny system informacji pozwoli ograniczać bariery w korzystaniu z transportu publicznego, zwiększy poczucie bezpieczeństwa podróżnych oraz będzie wspierał rozwój zrównoważonej mobilności na obszarze całego powiatu.

10.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Nowoczesny system informacji pasażerskiej w Powiecie Gnieźnieńskim nie powinien ograniczać się wyłącznie do przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych czy pojazdów komunikacji publicznej. Coraz większe znaczenie ma zapewnienie pasażerom dostępu do aktualnych i kompleksowych informacji również poza bezpośrednią infrastrukturą transportową, na etapie planowania podróży oraz codziennego podejmowania decyzji komunikacyjnych. Celem takiego rozwiązania jest zwiększenie dostępności transportu publicznego, poprawa komfortu korzystania z przewozów oraz zachęcanie mieszkańców do częstszego wyboru komunikacji zbiorowej zamiast transportu indywidualnego.

Kluczową rolę w systemie informacji pasażerskiej Powiatu Gnieźnieńskiego powinny odgrywać nowoczesne kanały elektroniczne, w szczególności portal internetowy organizatora transportu publicznego oraz strony internetowe operatorów wykonujących przewozy. Portal informacyjny powinien pełnić funkcję centralnego źródła wiedzy o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, integrując informacje dotyczące rozkładów jazdy, taryf przewozowych, przebiegu linii komunikacyjnych oraz bieżących zmian w organizacji ruchu.

Portal internetowy powinien umożliwiać pasażerom wyszukiwanie połączeń pomiędzy wybranymi miejscowościami oraz punktami użyteczności publicznej, takimi jak szkoły, urzędy, placówki ochrony zdrowia, obiekty handlowe czy stacje kolejowe. Szczególne znaczenie ma to w przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego, którego system transportowy opiera się na połączeniach pomiędzy Gnieznem jako głównym ośrodkiem administracyjnym i usługowym a miejscowościami położonymi na obszarach wiejskich i peryferyjnych. System powinien umożliwiać planowanie podróży z uwzględnieniem wszystkich dostępnych połączeń autobusowych oraz powiązań z transportem kolejowym.

Istotnym elementem portalu powinna być możliwość wizualizacji tras na mapach interaktywnych, co pozwoli pasażerom ocenić przebieg podróży, lokalizację przystanków, liczbę wymaganych przesiadek oraz przewidywany czas przejazdu. Rozwiązanie to będzie szczególnie przydatne dla osób sporadycznie korzystających z komunikacji publicznej, turystów oraz mieszkańców mniej zaznajomionych z układem sieci transportowej powiatu.

Portal internetowy powinien również zapewniać dostęp do informacji taryfowych, obejmujących ceny biletów, rodzaje ulg ustawowych i samorządowych, zasady korzystania z biletów okresowych oraz możliwości zakupu biletów elektronicznych. Wskazane jest stopniowe rozwijanie funkcji transakcyjnych umożliwiających zakup biletów online, płatności mobilne oraz integrację z elektronicznymi systemami obsługi pasażerów.

Bardzo istotnym elementem współczesnego systemu informacji pasażerskiej są aplikacje mobilne umożliwiające szybki dostęp do informacji o komunikacji publicznej bez konieczności korzystania z tradycyjnych rozkładów jazdy. Aplikacje takie powinny umożliwiać wyszukiwanie połączeń poprzez wskazanie miejsca docelowego lub konkretnego obiektu użyteczności publicznej, prezentować najbliższe przystanki oraz rzeczywiste godziny odjazdów autobusów, a także uwzględniać aktualne opóźnienia, zmiany tras czy kursy zastępcze. Rozwiązania mobilne są szczególnie ważne dla osób młodych, pasażerów okazjonalnych oraz użytkowników podróżujących pomiędzy różnymi środkami transportu.

System informacji pasażerskiej Powiatu Gnieźnieńskiego powinien wykorzystywać również nowoczesne wyszukiwarki połączeń oraz rozwiązania integrujące dane z systemów GPS i monitoringu pojazdów. Dzięki temu pasażerowie będą mogli uzyskiwać informacje o rzeczywistym położeniu autobusów, przewidywanym czasie przyjazdu na przystanek oraz ewentualnych zakłóceniach w realizacji kursów. Integracja systemów informacji w czasie rzeczywistym zwiększa wiarygodność transportu publicznego oraz poprawia komfort planowania podróży.

Ważnym aspektem funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej jest również jego dostępność dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonych kompetencjach cyfrowych. Dlatego rozwiązania internetowe i mobilne powinny charakteryzować się prostą i intuicyjną obsługą, czytelnym układem graficznym oraz możliwością korzystania z podstawowych funkcji bez konieczności zaawansowanej znajomości technologii.

Informacje dotyczące rodzajów i cen biletów, ulg ustawowych i lokalnych oraz uprawnień do bezpłatnych przejazdów powinny być prezentowane w sposób prosty, czytelny, jednolity i dostępny dla wszystkich pasażerów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i innych osób ze szczególnymi potrzebami. Informacje te powinny być udostępniane za pośrednictwem dostępnych kanałów informacji pasażerskiej, w szczególności stron internetowych, aplikacji, informacji przystankowej i pokładowej oraz materiałów informacyjnych.

Rozbudowany system informacji pasażerskiej dostępny poza bezpośrednią infrastrukturą transportową przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim, poprawy jakości obsługi mieszkańców oraz lepszej integracji komunikacji autobusowej z transportem kolejowym i regionalnym. Zapewnienie łatwego dostępu do rzetelnej i aktualnej informacji pozwoli ograniczać bariery w korzystaniu z komunikacji publicznej, zwiększać liczbę pasażerów oraz wspierać rozwój zrównoważonego systemu mobilności na terenie całego powiatu.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien być realizowany zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniając równocześnie potrzeby społeczne, gospodarcze i środowiskowe. System transportowy powiatu powinien wspierać rozwój lokalnych społeczności, poprawę jakości życia mieszkańców oraz wzmacnianie spójności przestrzennej całego obszaru powiatu. Szczególne znaczenie ma zapewnienie równomiernego dostępu do usług publicznych i rynku pracy zarówno mieszkańcom miasta Gniezna, jak i terenów wiejskich oraz miejscowości położonych peryferyjnie względem głównych ciągów komunikacyjnych.

Podstawowym kierunkiem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim powinna być poprawa dostępności komunikacyjnej wszystkich gmin oraz miejscowości wchodzących w skład powiatu. Oznacza to konieczność zapewnienia regularnych i stabilnych połączeń autobusowych umożliwiających codzienne dojazdy do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej oraz obiektów handlowych i usługowych. Szczególnego znaczenia nabiera rozwój połączeń dowozowych do Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i gospodarczego regionu, a także do stacji kolejowych zapewniających połączenia regionalne i międzywojewódzkie.

Istotnym kierunkiem rozwoju systemu transportowego jest integracja komunikacji autobusowej z transportem kolejowym. Powiat Gnieźnieński posiada korzystne położenie na ważnych ciągach kolejowych, co stwarza możliwość budowy spójnego systemu transportowego opartego na wzajemnym uzupełnianiu się przewozów autobusowych i kolejowych. Rozkłady jazdy powinny być projektowane w sposób umożliwiający dogodne przesiadki, ograniczający czas oczekiwania pasażerów oraz poprawiający efektywność podróży. Rozwijanie funkcji węzłów przesiadkowych przy stacjach kolejowych w Gnieźnie, Trzemesznie, Witkowie czy Kłecku może znacząco zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego w skali całego powiatu.

Ważnym elementem polityki transportowej Powiatu Gnieźnieńskiego powinno być wspieranie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu. Rozwój transportu publicznego powinien zmierzać do stopniowego ograniczania emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez modernizację taboru autobusowego oraz wdrażanie pojazdów niskoemisyjnych, hybrydowych lub elektrycznych. Kierunek ten jest szczególnie istotny w kontekście rosnących wymagań środowiskowych oraz konieczności poprawy jakości powietrza. Działania te powinny być uzupełniane przez optymalizację tras i częstotliwości kursowania, co pozwoli ograniczać koszty eksploatacyjne i zużycie paliw.

Rozwój transportu publicznego powinien również uwzględniać potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności. Konieczne jest dostosowywanie infrastruktury przystankowej, dworcowej i taboru autobusowego do potrzeb wszystkich grup użytkowników. Obejmuje to rozwój taboru niskopodłogowego, poprawę dostępności informacji pasażerskiej, budowę bezpiecznych dojść do przystanków oraz eliminowanie barier architektonicznych.

Istotnym kierunkiem działań jest podnoszenie jakości usług przewozowych oraz komfortu podróży. Atrakcyjność transportu publicznego zależy nie tylko od liczby połączeń, ale również od standardu obsługi pasażera. Dlatego rozwój systemu powinien obejmować modernizację taboru autobusowego, wyposażenie pojazdów w klimatyzację, systemy informacji pasażerskiej, monitoring oraz nowoczesne rozwiązania umożliwiające elektroniczną obsługę pasażerów. Kluczowe znaczenie ma również zapewnienie punktualności i regularności kursowania, szczególnie na liniach o dużym znaczeniu społecznym i edukacyjnym.

Ważnym elementem rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim powinno być wdrażanie nowoczesnych technologii wspierających organizację przewozów i obsługę pasażerów. Dotyczy to przede wszystkim rozwoju elektronicznych systemów informacji pasażerskiej, aplikacji mobilnych umożliwiających planowanie podróży, monitorowania rzeczywistych czasów odjazdów oraz integracji systemów biletowych. Rozwiązania te zwiększają przejrzystość funkcjonowania komunikacji publicznej oraz poprawiają komfort korzystania z transportu zbiorowego.

W perspektywie długoterminowej istotne znaczenie będzie miało również rozwijanie rozwiązań multimodalnych, integrujących transport autobusowy z innymi formami mobilności. Wskazane jest tworzenie infrastruktury typu „park&ride” i „bike&ride” przy głównych węzłach przesiadkowych oraz rozwijanie powiązań transportu publicznego z infrastrukturą rowerową. Działania te mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu samochodowego w centrum Gniezna oraz poprawy warunków środowiskowych i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien być również oparty na racjonalnym modelu finansowania. Istotną rolę będą odgrywać środki własne powiatu i gmin, dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz fundusze europejskie

wspierające rozwój zrównoważonej mobilności. Konieczne będzie prowadzenie stałej analizy efektywności funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych, dostosowywanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz optymalizacja kosztów eksploatacyjnych przy zachowaniu odpowiedniej jakości usług.

Do najważniejszych kierunków strategicznych rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim należy zaliczyć:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i peryferyjnych,
- okresowa analiza potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami, w tym potrzeb związanych z dostępnością taryfową, z wykorzystaniem opinii mieszkańców, organizacji społecznych oraz właściwych jednostek pomocy społecznej,
- integrację transportu autobusowego z koleją regionalną i krajową,
- rozwój ekologicznego i niskoemisyjnego taboru autobusowego,
- poprawę jakości i komfortu podróży,
- rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej i elektronicznych usług transportowych,
- wspieranie rozwiązań multimodalnych, w tym systemów „park&ride” i infrastruktury rowerowej,
- zapewnienie stabilnego i efektywnego modelu finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Realizacja wskazanych kierunków rozwoju pozwoli na stworzenie nowoczesnego, dostępnego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego, odpowiadającego potrzebom mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego oraz wspierającego dalszy rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim stanowi jedno z kluczowych zadań samorządu powiatowego realizowanego we współpracy z gminami oraz innymi organizatorami transportu funkcjonującymi na obszarze województwa wielkopolskiego. Rozwój systemu transportowego powinien być prowadzony w sposób zintegrowany, uwzględniający zarówno potrzeby mieszkańców miasta Gniezna, jak i terenów wiejskich oraz mniejszych miejscowości powiatu. Proces planowania i zarządzania transportem publicznym musi opierać się na zasadach zrównoważonego rozwoju, efektywności ekonomicznej oraz dostępności komunikacyjnej dla wszystkich grup społecznych.

Istotnym elementem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim jest dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, w szczególności w zakresie dojazdów do Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego, zdrowotnego i gospodarczego regionu. Analizy potrzeb przewozowych oraz badania opinii pasażerów wskazują, że kluczowe znaczenie mają częstotliwość kursowania pojazdów, możliwość dogodnych przesiadek, punktualność oraz dostępność przystanków w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. Szczególne znaczenie ma zapewnienie odpowiednich połączeń dla mieszkańców obszarów wiejskich i peryferyjnych, którzy często są uzależnieni od transportu zbiorowego w codziennych podróżach do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia oraz instytucji publicznych.

Rozwój sieci komunikacyjnej powinien obejmować zarówno modernizację istniejących połączeń, jak i stopniowe rozszerzanie zasięgu transportu publicznego na obszary o ograniczonej dostępności komunikacyjnej. W praktyce oznacza to tworzenie nowych przystanków w miejscach charakteryzujących się dużymi odległościami pomiędzy istniejącymi punktami obsługi pasażerskiej, modyfikację przebiegu istniejących linii autobusowych oraz uruchamianie nowych relacji komunikacyjnych tam, gdzie występuje niezaspokojony popyt transportowy. Działania te powinny uwzględniać zmiany demograficzne, rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz lokalizację głównych generatorów ruchu, takich jak szkoły, zakłady pracy, centra handlowe czy obiekty użyteczności publicznej.

Ważnym kierunkiem rozwoju transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim jest wdrażanie elastycznych form organizacji przewozów, w tym przystanków „na żądanie" oraz rozwiązań transportu na żądanie na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia. Rozwiązania te pozwalają utrzymać dostępność komunikacyjną mieszkańców przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów funkcjonowania przewozów na trasach o niewielkim natężeniu ruchu pasażerskiego. Tego typu działania mogą mieć szczególne znaczenie dla mniejszych miejscowości położonych poza głównymi ciągami komunikacyjnymi powiatu.

Podstawą skutecznego zarządzania transportem publicznym powinno być prowadzenie regularnych badań marketingowych i analiz ruchu pasażerskiego. Pozwalają one na identyfikację rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców, ocenę jakości świadczonych usług oraz optymalizację przebiegu linii i rozkładów jazdy. Stały monitoring funkcjonowania systemu transportowego umożliwia także racjonalne planowanie wydatków publicznych oraz efektywne wykorzystanie środków finansowych przeznaczanych na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Rozwój transportu zbiorowego powinien również obejmować wdrażanie jednolitych standardów jakościowych dotyczących zarówno infrastruktury przystankowej, jak i taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów. Istotne znaczenie ma zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa pasażerów, dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz komfortu podróży. W tym zakresie szczególnie pożądane jest wykorzystywanie pojazdów niskopodłogowych, wyposażonych w klimatyzację, systemy informacji pasażerskiej oraz udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności. Jednocześnie infrastruktura przystankowa powinna być sukcesywnie modernizowana poprzez budowę wiat, poprawę oświetlenia, montaż czytelnych rozkładów jazdy oraz dostosowanie przestrzeni do potrzeb osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.

Jednym z istotnych kierunków rozwoju systemu transportowego jest również cyfryzacja usług przewozowych oraz rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej. Wdrażanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwia pasażerom łatwiejszy dostęp do aktualnych informacji o kursach, opóźnieniach, możliwościach przesiadek oraz zmianach organizacji ruchu. Rozwój aplikacji mobilnych, elektronicznych tablic informacji pasażerskiej oraz internetowych planerów podróży zwiększa atrakcyjność transportu publicznego i poprawia komfort korzystania z usług przewozowych.

Długofalowy rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim wymaga również ciągłego monitorowania efektywności funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych oraz systematycznej aktualizacji dokumentów planistycznych. Analiza frekwencji pasażerskiej, rentowności przewozów oraz poziomu satysfakcji użytkowników pozwala na bieżące

dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się uwarunkowań społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Szczególne znaczenie będzie miało również reagowanie na wyzwania związane z procesami urbanizacji, zmianami klimatycznymi, wzrostem kosztów transportu oraz rozwojem nowoczesnych technologii i alternatywnych źródeł napędu w transporcie publicznym.

11.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły przesiadkowe stanowią jeden z najważniejszych elementów systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego, umożliwiając integrację różnych środków transportu oraz zwiększając efektywność i atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego. Odpowiednio zaprojektowane i funkcjonujące węzły przesiadkowe wpływają na skrócenie czasu podróży, poprawę komfortu pasażerów oraz ograniczenie wykorzystania transportu indywidualnego, szczególnie w relacjach do Gniezna jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i gospodarczego powiatu, a także w kierunku aglomeracji poznańskiej.

Rozwój węzłów przesiadkowych w Powiecie Gnieźnieńskim powinien opierać się przede wszystkim na integracji transportu kolejowego z regionalnym i powiatowym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską funkcjonującą na obszarze miasta Gniezna. Szczególne znaczenie ma wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej, wynikającego z położenia Gniezna na ważnych liniach kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym. Węzły przesiadkowe powinny umożliwiać sprawne, intuicyjne i bezpieczne przesiadki pomiędzy transportem kolejowym, autobusowym, komunikacją miejską, transportem indywidualnym oraz ruchem rowerowym i pieszym.

Lokalizacja węzłów przesiadkowych powinna wynikać z analizy potoków pasażerskich, układu osadniczego oraz głównych kierunków codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół i usług publicznych. Szczególne znaczenie w systemie transportowym Powiatu Gnieźnieńskiego powinny pełnić obszary związane ze stacją kolejową w Gnieźnie oraz innymi przystankami kolejowymi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Istotne są również lokalizacje w pobliżu głównych dróg wojewódzkich i powiatowych, a także obszary o dużej koncentracji zabudowy mieszkaniowej i wysokim poziomie mobilności mieszkańców.

Węzły przesiadkowe na terenie powiatu powinny pełnić zróżnicowane funkcje w zależności od ich znaczenia w systemie transportowym. Węzły lokalne powinny obsługiwać ruch wewnątrzgminny i umożliwiać dogodny dostęp mieszkańców do podstawowych usług transportowych. Węzły ponadlokalne i regionalne powinny integrować przewozy autobusowe z transportem kolejowym w kierunku Poznania, Inowrocławia, Wrześni czy Mogilna, zapewniając sprawną obsługę codziennych dojazdów do pracy i edukacji. Szczególną rolę powinien odgrywać zintegrowany węzeł komunikacyjny w Gnieźnie, pełniący funkcję centralnego punktu przesiadkowego dla całego powiatu. Nowoczesne węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w kompleksową infrastrukturę zwiększającą komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Istotnym elementem są parkingi typu Park and Ride umożliwiające pozostawienie samochodu w pobliżu węzła oraz kontynuowanie podróży transportem publicznym. Uzupełnieniem powinny być strefy Kiss and Ride przeznaczone do krótkiego postoju oraz parkingi Bike and Ride wyposażone w zadaszone i monitorowane miejsca postojowe dla rowerów. Rozwiązania te mają szczególne znaczenie w kontekście rozwoju zrównoważonej mobilności oraz ograniczania natężenia ruchu samochodowego w centrum Gniezna.

Ważnym elementem infrastruktury węzłów przesiadkowych powinny być zadaszone perony i przystanki, czytelny system informacji pasażerskiej, dynamiczne tablice prezentujące rzeczywiste czasy odjazdów oraz możliwość zakupu biletów w formie tradycyjnej i elektronicznej. Istotne znaczenie ma również zapewnienie odpowiednich warunków oczekiwania poprzez montaż ławek, odpowiednie oświetlenie, monitoring oraz elementy małej architektury poprawiające estetykę przestrzeni publicznej.

Projektowanie i modernizacja węzłów przesiadkowych w Powiecie Gnieźnieńskim powinny uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodzin z dziećmi. Konieczne jest stosowanie rozwiązań zapewniających pełną dostępność infrastruktury, takich jak pochylnie, windy, oznaczenia dotykowe, bezpieczne przejścia dla pieszych oraz odpowiednie systemy informacji wizualnej i głosowej.

Efektywne funkcjonowanie węzłów przesiadkowych wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury, ale także integracji organizacyjnej i taryfowej różnych środków transportu. Szczególne znaczenie ma synchronizacja rozkładów jazdy przewoźników autobusowych i kolejowych, rozwój wspólnych systemów taryfowych oraz wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej działających w czasie rzeczywistym. Integracja transportu publicznego powinna obejmować również rozwój aplikacji mobilnych umożliwiających planowanie podróży, zakup biletów oraz bieżące śledzenie kursów pojazdów.

Węzły przesiadkowe w Powiecie Gnieźnieńskim powinny wykorzystywać nowoczesne technologie z zakresu inteligentnych systemów transportowych (ITS), które umożliwią efektywne zarządzanie ruchem oraz poprawę jakości obsługi pasażerów. Rozwiązania te mogą obejmować monitoring zajętości parkingów, dynamiczne systemy kierowania ruchem, automatyczne systemy informacji pasażerskiej oraz integrację danych transportowych w ramach jednolitego systemu zarządzania mobilnością.

Rozwój infrastruktury przesiadkowej wpisuje się również w cele związane ze zrównoważonym rozwojem transportu oraz ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Węzły przesiadkowe powinny wspierać rozwój transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego, przyczyniając się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu komunikacyjnego. W ramach nowych inwestycji wskazane jest również uwzględnianie infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, w tym stacji ładowania samochodów i rowerów elektrycznych, a także wykorzystania odnawialnych źródeł energii, takich jak instalacje fotowoltaiczne.

Planowanie rozwoju węzłów przesiadkowych powinno uwzględniać rzeczywiste potrzeby mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, kierunki rozwoju przestrzennego oraz prognozowane zmiany demograficzne i gospodarcze. Istotne znaczenie ma prowadzenie regularnych analiz mobilności mieszkańców oraz konsultacji społecznych, pozwalających na dostosowanie inwestycji transportowych do oczekiwań użytkowników systemu transportowego. W związku z tym priorytetem powinno być dalsze rozwijanie zintegrowanych węzłów transportowych przy liniach kolejowych o największym znaczeniu przewozowym, standaryzacja wyposażenia infrastruktury przesiadkowej na obszarze całego powiatu, rozwój integracji taryfowej i organizacyjnej transportu autobusowego oraz kolejowego, a także wykorzystanie środków krajowych i funduszy Unii Europejskiej na rozwój nowoczesnej infrastruktury intermodalnej i inteligentnych systemów transportowych.

11.3 Integracja taryfowa transportu publicznego

Efektywny system publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien funkcjonować jako spójny i zintegrowany system mobilności, umożliwiający mieszkańcom wygodne, szybkie i intuicyjne przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu, miastem Gniezno oraz głównymi ośrodkami regionalnymi, w szczególności Poznaniem. Jednym z kluczowych elementów budowy nowoczesnego systemu transportowego jest integracja taryfowa, organizacyjna i infrastrukturalna różnych form transportu publicznego. Integracja ta stanowi istotne narzędzie zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ograniczania dominacji transportu indywidualnego.

Integracja taryfowa polega na stworzeniu jednolitego systemu opłat umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu publicznego w ramach jednego biletu lub spójnego systemu rozliczeń. Obejmuje ona przede wszystkim przewozy autobusowe organizowane przez powiat i gminy, komunikację miejską funkcjonującą na terenie Gniezna oraz regionalny transport kolejowy realizowany przez przewoźników kolejowych obsługujących połączenia regionalne i aglomeracyjne. Dzięki temu pasażer powinien mieć możliwość odbycia całej podróży – niezależnie od liczby przesiadek i wykorzystywanych środków transportu – w oparciu o jednolite zasady taryfowe i wspólny system sprzedaży biletów.

Podstawowym celem integracji taryfowej w Powiecie Gnieźnieńskim jest uproszczenie korzystania z transportu publicznego, zwiększenie jego dostępności oraz poprawa konkurencyjności względem transportu samochodowego. Szczególne znaczenie ma to w relacjach codziennych dojazdów mieszkańców do pracy, szkół, uczelni, instytucji publicznych i usług zlokalizowanych w Gnieźnie oraz w kierunku aglomeracji poznańskiej. Integracja transportu publicznego powinna prowadzić do skrócenia czasu podróży, ograniczenia konieczności zakupu wielu biletów oraz zwiększenia komfortu podróżowania. Efektem wdrożenia wspólnego systemu taryfowego powinien być wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego oraz poprawa efektywności funkcjonowania całego systemu transportowego.

Proces integracji powinien być realizowany równolegle na kilku poziomach. Pierwszym z nich jest integracja taryfowa obejmująca wprowadzenie wspólnego biletu umożliwiającego korzystanie z autobusów, komunikacji miejskiej i kolei, ujednolicenie zasad stosowania ulg ustawowych i samorządowych, rozwój elektronicznych form sprzedaży biletów oraz wdrażanie taryf czasowych lub strefowych zamiast tradycyjnych taryf odcinkowych. Rozwiązania takie pozwalają na większą elastyczność podróżowania i upraszczają korzystanie z transportu publicznego przez mieszkańców oraz osoby przyjezdne.

Drugim obszarem integracji powinna być koordynacja rozkładów jazdy różnych środków transportu. Kluczowe znaczenie ma synchronizacja przyjazdów i odjazdów autobusów oraz pociągów, szczególnie w głównych węzłach przesiadkowych, takich jak stacja kolejowa w Gnieźnie. System transportowy powinien zapewniać minimalizację czasu oczekiwania na przesiadki oraz utrzymanie odpowiedniej częstotliwości kursowania środków transportu w godzinach szczytu i poza nimi. Istotnym elementem jest również dostosowanie siatki połączeń autobusowych do godzin kursowania pociągów regionalnych i dalekobieżnych, co umożliwi efektywne wykorzystanie potencjału transportu kolejowego.

Istotnym elementem integracji transportu publicznego jest także integracja infrastrukturalna obejmująca rozwój nowoczesnych węzłów przesiadkowych oraz odpowiednie powiązanie infrastruktury autobusowej, kolejowej, rowerowej i drogowej. Szczególne znaczenie powinny mieć zintegrowane centra przesiadkowe zlokalizowane przy stacjach kolejowych i głównych przystankach autobusowych, umożliwiające wygodne i bezpieczne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu. Węzły te powinny być wyposażone w parkingi typu Park and Ride, parkingi rowerowe Bike and Ride, czytelny system informacji pasażerskiej oraz infrastrukturę dostosowaną do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego funkcjonuje obecnie kilka niezależnych systemów transportowych obejmujących przewozy autobusowe organizowane przez samorządy, komunikację miejską w Gnieźnie, przewozy komercyjne oraz regionalny transport kolejowy organizowany przez samorząd województwa wielkopolskiego. Funkcjonowanie tych systemów w oderwaniu od siebie prowadzi do braku wspólnej taryfy, nieskoordynowanych rozkładów jazdy oraz ograniczonej możliwości wygodnych przesiadek. W konsekwencji obniża się atrakcyjność transportu publicznego, a mieszkańcy częściej wybierają transport indywidualny.

Proces integracji powinien obejmować wszystkie kluczowe podmioty funkcjonujące na rynku transportowym Powiatu Gnieźnieńskiego. Szczególną rolę powinien pełnić Powiat Gnieźnieński jako organizator transportu ponadgminnego, współpracujący z gminami realizującymi lokalne przewozy pasażerskie, operatorem komunikacji miejskiej w Gnieźnie, przewoźnikami komercyjnymi oraz organizatorami regionalnych przewozów kolejowych. Współpraca pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego i operatorami transportu jest niezbędnym warunkiem skutecznego wdrożenia wspólnego systemu taryfowego i organizacyjnego.

Integracja transportu publicznego może być realizowana w różnych formach organizacyjnych i instytucjonalnych. Najprostszym rozwiązaniem są porozumienia między jednostkami samorządu terytorialnego umożliwiające wdrażanie wspólnych biletów i koordynację przewozów. Bardziej zaawansowaną formą współpracy może być utworzenie związku międzygminnego lub powiatowo-gminnego odpowiedzialnego za wspólne planowanie i organizację transportu publicznego na obszarze całego powiatu. Możliwe jest również powołanie podmiotu zarządzającego systemem taryfowym i sprzedażą biletów, co pozwoliłoby na wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych oraz efektywne zarządzanie przepływami finansowymi pomiędzy operatorami.

W celu skutecznego wdrożenia integracji taryfowej Powiat Gnieźnieński powinien rozwijać wspólny system biletowy obejmujący autobusy, kolej i komunikację miejską, wdrażać elektroniczne systemy poboru opłat oraz rozwijać nowoczesne aplikacje mobilne umożliwiające planowanie podróży, zakup biletów i bieżący dostęp do informacji pasażerskiej. Istotne znaczenie mogą mieć również rozwiązania typu MaaS (Mobility as a Service), integrujące różne formy mobilności w ramach jednej platformy cyfrowej. Konieczne będzie także wdrożenie systemów rozliczeniowych umożliwiających sprawiedliwy podział wpływów z biletów pomiędzy poszczególnych operatorów transportu.

Wdrożenie integracji taryfowej i organizacyjnej przyniesie liczne korzyści zarówno mieszkańcom, jak i samorządom lokalnym. Dla pasażerów oznaczać będzie większą wygodę podróżowania, prostszy system korzystania z transportu publicznego oraz możliwość ograniczenia kosztów codziennych dojazdów. Dla samorządów integracja transportu publicznego może przyczynić się do wzrostu liczby pasażerów, poprawy efektywności wykorzystania infrastruktury oraz ograniczenia

kongestii drogowej i emisji zanieczyszczeń. W skali całego regionu integracja transportu publicznego będzie wspierała rozwój społeczno-gospodarczy, poprawę dostępności rynku pracy i edukacji oraz wzmacnianie spójności terytorialnej Powiatu Gnieźnieńskiego.

Integracja taryfowa transportu publicznego powinna stanowić jeden z priorytetowych kierunków rozwoju systemu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego. Budowa nowoczesnego, zintegrowanego i przyjaznego mieszkańcom systemu mobilności jest niezbędna dla zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego, poprawy jakości życia mieszkańców oraz realizacji założeń zrównoważonego rozwoju transportu.

11.4 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zapewnienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności stanowi jeden z podstawowych warunków realizacji polityki zrównoważonego transportu i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego. Działania w tym zakresie powinny być zgodne z zasadami projektowania uniwersalnego, zapisami ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami oraz krajowymi i europejskimi standardami dostępności transportu publicznego.

Znaczenie dostępności transportowej w Powiecie Gnieźnieńskim jest szczególnie istotne ze względu na rozproszoną strukturę osadniczą oraz koncentrację usług publicznych, placówek edukacyjnych, ochrony zdrowia i instytucji administracyjnych w Gnieźnie. Dla wielu mieszkańców gmin powiatu transport publiczny stanowi podstawowy środek umożliwiający dostęp do rynku pracy, edukacji, opieki zdrowotnej oraz życia społecznego. Dlatego system transportowy powinien zapewniać możliwość samodzielnego i bezpiecznego przemieszczania się wszystkim użytkownikom, niezależnie od wieku, stanu zdrowia czy poziomu sprawności.

Podstawowym celem działań w zakresie dostosowania infrastruktury przystankowej jest zapewnienie równego dostępu do transportu publicznego wszystkim mieszkańcom, eliminowanie barier architektonicznych i komunikacyjnych, zwiększanie samodzielności osób z niepełnosprawnościami, poprawa bezpieczeństwa korzystania z transportu publicznego oraz przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i społecznemu. Realizacja tych celów wymaga sukcesywnego dostosowywania przystanków komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych oraz ciągów dojścia do infrastruktury transportowej na terenie całego powiatu.

Dostosowanie infrastruktury powinno obejmować przede wszystkim likwidację barier architektonicznych poprzez budowę pochylni o odpowiednich parametrach technicznych, stosowanie podwyższonych peronów i obniżonych krawężników umożliwiających wygodne korzystanie z autobusów, eliminację progów oraz innych przeszkód terenowych, a także zapewnienie utwardzonych i równych nawierzchni w obrębie przystanków i dojść do nich. Istotnym elementem jest również zapewnienie odpowiedniej szerokości ciągów komunikacyjnych oraz wyposażanie większych węzłów przesiadkowych w urządzenia umożliwiające pokonywanie różnic wysokości.

Szczególną uwagę należy zwrócić na bezpieczeństwo dojść do przystanków. W tym celu konieczne jest rozwijanie infrastruktury pieszej obejmującej chodniki prowadzące do miejsc obsługi pasażerów, stosowanie nawierzchni antypoślizgowych, odpowiednie oświetlenie przystanków oraz ich otoczenia, a także budowę bezpiecznych przejść dla pieszych. W miejscach o dużym natężeniu

ruchu wskazane jest stosowanie sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej wspomagającej osoby z ograniczoną sprawnością ruchową lub sensoryczną.

Ważnym elementem dostępności transportu publicznego jest dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących. W tym zakresie należy stosować ścieżki prowadzące wykonane z nawierzchni fakturowych, pola uwagi przy krawędziach peronów i przejściach dla pieszych, kontrastowe oznaczenia elementów infrastruktury oraz rozwiązania umożliwiające łatwiejszą orientację przestrzenną. Uzupełnieniem tych działań powinny być systemy głosowej informacji pasażerskiej oraz czytelne oznakowanie o wysokim kontraście.

Nowoczesna infrastruktura transportowa powinna zapewniać wszystkim użytkownikom dostęp do informacji pasażerskiej. W związku z tym przystanki i węzły przesiadkowe powinny być sukcesywnie wyposażane w tablice informacyjne prezentujące aktualne rozkłady jazdy, elektroniczne systemy dynamicznej informacji pasażerskiej oraz rozwiązania umożliwiające korzystanie z informacji za pomocą urządzeń mobilnych. Szczególne znaczenie ma rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej w Gnieźnie, pełniącym funkcję głównego węzła komunikacyjnego powiatu oraz przy stacjach i przystankach kolejowych, gdzie następuje integracja transportu autobusowego i kolejowego.

Pełna dostępność transportu publicznego wymaga jednoczesnego dostosowania infrastruktury oraz wykorzystywanego taboru. W związku z tym przewozy powinny być realizowane przy wykorzystaniu autobusów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych, wyposażonych w rampy ułatwiające wjazd osobom poruszającym się na wózkach, wydzielone miejsca dla osób o ograniczonej mobilności oraz systemy informacji wizualnej i głosowej. Jedynie spójne podejście obejmujące zarówno infrastrukturę, jak i pojazdy może zapewnić pełną dostępność systemu transportowego.

Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego powinny obowiązywać jednolite standardy projektowania infrastruktury transportowej uwzględniające zasady uniwersalnego projektowania oraz potrzeby wszystkich grup użytkowników, w szczególności osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodzin z dziećmi. Każda nowa inwestycja transportowa oraz modernizacja istniejącej infrastruktury powinna być poprzedzona analizą dostępności i uwzględniać obowiązujące standardy techniczne.

Skuteczna realizacja polityki dostępności wymaga także współpracy z organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnościami, prowadzenia konsultacji społecznych oraz okresowego przeprowadzania audytów dostępności infrastruktury transportowej. Pozwala to na bieżące identyfikowanie barier oraz dostosowywanie rozwiązań do rzeczywistych potrzeb użytkowników.
Kompleksowe dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami przynosi szereg korzyści społecznych i gospodarczych. Przyczynia się do zwiększenia integracji społecznej mieszkańców, poprawy jakości życia, wzrostu samodzielności osób o ograniczonej mobilności oraz ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Jednocześnie wpływa na wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego, bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej oraz ograniczenie kosztów społecznych wynikających z utrudnionego dostępu do usług publicznych.
Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami powinno stanowić jeden z priorytetowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim. Szczególne znaczenie mają działania obejmujące:

- sukcesywną likwidację barier architektonicznych na przystankach i węzłach przesiadkowych;
- poprawę bezpieczeństwa dojść do infrastruktury transportowej;
- rozwój systemów informacji pasażerskiej dostępnych dla wszystkich użytkowników;
- integrację infrastruktury przystankowej z nowoczesnym i dostępnym taborem autobusowym;
- wdrażanie jednolitych standardów dostępności na obszarze całego powiatu;
- prowadzenie regularnych audytów dostępności oraz konsultacji społecznych.

Realizacja powyższych działań pozwoli na stworzenie nowoczesnego, dostępnego i przyjaznego mieszkańcom systemu transportowego, zapewniającego równy dostęp do usług publicznych oraz wspierającego rozwój społeczny i gospodarczy Powiatu Gnieźnieńskiego.

11.5 Podsumowanie i wnioski

Powiat Gnieźnieński, położony we wschodniej części województwa wielkopolskiego, pełni funkcję istotnego ośrodka subregionalnego, którego rdzeniem funkcjonalnym jest miasto Gniezno – historyczna stolica Polski oraz ważny ośrodek administracyjny, edukacyjny, gospodarczy i usługowy. Jednocześnie powiat pozostaje obszarem o wyraźnie zróżnicowanej strukturze przestrzennej, obejmującej zarówno miasto średniej wielkości, jak i rozległe obszary wiejskie oraz małe miejscowości o rozproszonej zabudowie. Taki układ osadniczy determinuje charakter mobilności mieszkańców oraz stawia szczególne wymagania wobec organizacji publicznego transportu zbiorowego.

System transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego posiada charakter mieszany, oparty na współfunkcjonowaniu transportu drogowego i kolejowego, przy jednoczesnej dominacji indywidualnego transportu samochodowego. Transport autobusowy pozostaje podstawowym środkiem obsługi przewozów lokalnych i ponadgminnych, szczególnie na obszarach wiejskich, gdzie kolej nie zapewnia bezpośredniej dostępności komunikacyjnej. Transport kolejowy, mimo bardzo korzystnego położenia Gniezna na ważnych liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym i krajowym, nadal nie wykorzystuje w pełni swojego potencjału jako głównego środka obsługi codziennych dojazdów mieszkańców. Szczególnie istotne znaczenie posiadają relacje w kierunku Poznania, stanowiącego główny rynek pracy, edukacji i usług wyższego rzędu dla części mieszkańców powiatu.

Powiat dysponuje relatywnie dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową. Obejmuje ona sieć dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych zapewniających powiązania z Poznaniem, Inowrocławiem, Wrześnią, Mogilnem, Wągrowcem i Koninem, rozwiniętą sieć kolejową koncentrującą się wokół węzła kolejowego w Gnieźnie, a także system przystanków autobusowych i kolejowych umożliwiających obsługę większości obszaru powiatu. W ostatnich latach zauważalny jest również rozwój infrastruktury rowerowej oraz lokalnych systemów komunikacji publicznej. Jednak kluczowym wyzwaniem rozwojowym nie pozostaje już wyłącznie rozbudowa infrastruktury, lecz przede wszystkim poprawa jakości organizacji transportu, jego integracji oraz zwiększenie efektywności funkcjonowania całego systemu mobilności.

Analiza funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim prowadzi do wniosku, że głównym problemem systemowym jest jego fragmentaryzacja organizacyjna i funkcjonalna. Poszczególne elementy systemu – transport autobusowy, kolejowy oraz komunikacja miejska – funkcjonują w znacznym stopniu niezależnie od siebie. Brakuje pełnej integracji taryfowej, koordynacji rozkładów jazdy, wspólnego systemu informacji pasażerskiej oraz odpowiednio rozwiniętej

infrastruktury przesiadkowej. W praktyce oznacza to, że pasażer zmuszony jest samodzielnie organizować proces podróży, co obniża konkurencyjność transportu publicznego względem samochodu osobowego.

Jednym z podstawowych wyzwań pozostaje przestrzenny charakter powiatu. Rozproszone osadnictwo oraz znaczne odległości pomiędzy miejscowościami powodują wysokie koszty organizacji przewozów autobusowych oraz utrudniają zapewnienie wysokiej częstotliwości kursów. W wielu relacjach transport publiczny nie jest w stanie zapewnić parametrów czasowych i funkcjonalnych konkurencyjnych wobec transportu indywidualnego. Szczególnie widoczne jest to na terenach peryferyjnych, gdzie ograniczona liczba połączeń skutkuje częściowym wykluczeniem transportowym mieszkańców nieposiadających samochodu.

Istotnym problemem pozostaje także dominacja transportu indywidualnego. Relatywnie dobra dostępność drogowa, elastyczność podróży samochodem oraz niewystarczająca integracja transportu publicznego powodują, że mieszkańcy często wybierają samochód jako podstawowy środek codziennego przemieszczania się. Skutkiem tego jest wzrost natężenia ruchu drogowego, zwiększenie presji parkingowej w Gnieźnie oraz pogarszanie warunków środowiskowych. Jednocześnie dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej może w przyszłości prowadzić do narastania problemów kongestii komunikacyjnej, szczególnie w strefie miejskiej i na głównych kierunkach dojazdowych.

Ważnym elementem diagnozy jest niewystarczające wykorzystanie potencjału transportu kolejowego. Gniezno posiada korzystne położenie na magistralnych i regionalnych liniach kolejowych, umożliwiających rozwój transportu aglomeracyjnego i regionalnego, szczególnie w relacji do Poznania. Jednak potencjał ten ograniczają niedostateczna integracja kolei z komunikacją autobusową, niewystarczająca liczba nowoczesnych węzłów przesiadkowych, ograniczona koordynacja rozkładów jazdy oraz niewystarczająca dostępność transportu dowozowego do stacji kolejowych z terenów wiejskich. W rezultacie kolej nie pełni jeszcze funkcji rzeczywistego „kręgosłupa transportowego" powiatu.

Znaczący wpływ na przyszły rozwój systemu transportowego będą miały również zmiany demograficzne i społeczne. Proces starzenia się społeczeństwa, odpływ części młodych mieszkańców do większych ośrodków miejskich oraz zmieniająca się struktura potrzeb przewozowych będą wymagały przekształcenia modelu organizacji transportu publicznego. W kolejnych latach zmniejszać się może znaczenie tradycyjnych przewozów szkolnych, natomiast rosnąć będzie zapotrzebowanie na transport dostępny dla seniorów, osób z ograniczoną mobilnością oraz mieszkańców terenów o niskiej gęstości zaludnienia.

W perspektywie strategicznej Powiat Gnieźnieński stoi obecnie nie przed wyzwaniem budowy systemu transportowego od podstaw, lecz przed koniecznością jego głębokiej modernizacji i integracji. Kluczowym kierunkiem transformacji powinno być przejście od modelu infrastrukturalnego do modelu usługowego, w którym priorytetem nie będzie jedynie rozbudowa infrastruktury, lecz przede wszystkim jakość świadczonej usługi transportowej. Oznacza to konieczność koncentracji na punktualności, częstotliwości kursów, komforcie podróży, dostępności transportu oraz integracji różnych środków przemieszczania się.

Najważniejszym kierunkiem rozwoju powinno być stworzenie zintegrowanego systemu mobilności obejmującego transport autobusowy, kolejowy, komunikację miejską, transport rowerowy oraz systemy indywidualnej mobilności. Szczególne znaczenie będzie miało wdrożenie wspólnego systemu taryfowego i jednolitego biletu umożliwiającego korzystanie z różnych środków transportu

w ramach jednego systemu opłat. Równolegle konieczne jest stworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej oraz koordynacja rozkładów jazdy, szczególnie w relacjach autobus–kolej oraz obszary wiejskie–Gniezno–Poznań.

Strategiczna rola w przyszłym systemie transportowym powinna przypaść kolei, która – przy odpowiednim poziomie integracji – może stać się podstawowym środkiem obsługi codziennych przewozów regionalnych i aglomeracyjnych. Wymaga to zwiększenia częstotliwości połączeń, poprawy dostępności stacji kolejowych, rozwoju systemów dowozowych oraz budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych integrujących kolej z transportem autobusowym, rowerowym i indywidualnym. Szczególnie istotne znaczenie powinny posiadać zintegrowane węzły transportowe w Gnieźnie oraz w innych miejscowościach posiadających dostęp do infrastruktury kolejowej.

Rozwój transportu autobusowego powinien opierać się na hierarchizacji sieci połączeń. Niezbędne jest wyodrębnienie linii głównych o wysokiej częstotliwości obsługujących najważniejsze kierunki przewozowe, linii uzupełniających zapewniających powiązania międzygminne oraz elastycznych form transportu lokalnego na terenach o niskim popycie. Szczególnie na obszarach wiejskich coraz większą rolę mogą odgrywać systemy transportu na żądanie, mikrobusy oraz rozwiązania elastyczne, umożliwiające racjonalizację kosztów przy zachowaniu dostępności komunikacyjnej mieszkańców.

Niezbędnym elementem transformacji systemu transportowego będzie także rozwój nowoczesnej infrastruktury przesiadkowej i systemów ITS. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, rozwój parkingów Park and Ride oraz Bike and Ride, wdrażanie dynamicznej informacji pasażerskiej i cyfrowych systemów zarządzania ruchem powinny stanowić jeden z priorytetów polityki transportowej powiatu. Rozwiązania te pozwolą zwiększyć efektywność funkcjonowania transportu publicznego oraz poprawić komfort podróżowania mieszkańców.

W długofalowej perspektywie rozwój transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim powinien być ściśle powiązany z realizacją celów zrównoważonego rozwoju. Oznacza to konieczność ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, wspierania niskoemisyjnych środków transportu, rozwoju mobilności rowerowej oraz stopniowego ograniczania uzależnienia mieszkańców od samochodu osobowego. Proces ten powinien być realizowany przede wszystkim poprzez zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego, a nie wyłącznie poprzez administracyjne ograniczanie ruchu samochodowego.

Podsumowując, przyszły system transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego powinien zostać oparty na pięciu fundamentalnych filarach: integracji, dostępności, elastyczności, nowoczesności oraz zrównoważonym rozwoju. Kluczowym zadaniem władz samorządowych będzie stworzenie nowoczesnego i konkurencyjnego wobec transportu indywidualnego systemu mobilności, zdolnego do skutecznej obsługi zarówno relacji wewnątrzpowiatowych, jak i powiązań regionalnych, przede wszystkim z Poznaniem. Tylko taki model transportu będzie w stanie zapewnić wysoką jakość życia mieszkańców, przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu oraz wspierać długoterminowy rozwój społeczno-gospodarczy Powiatu Gnieźnieńskiego.

Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 1995 – 2024 15
Tabela 2. Prognozy demograficzne z podziałem na gminy dla Powiatu Gnieźnieńskiego – lata 2030 – 2040 20
Tabela 3. Informacje o gminach wchodzących w skład Powiatu Gnieźnieńskiego. 35
Tabela 4. Zestawienie pojazdów w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 2000-2024. 51
Tabela 5. Rozkład jazdy ze stacji Gniezno w relacji Gniezno-Poznań-Gniezno 57
Tabela 6. Prognoza liczby podróży w tysiącach osób rocznie dla Powiatu Gnieźnieńskiego 81

Spis wykresów

Wykres 1. Wykres liczby ludności w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 1995 - 2024 16
Wykres 2. Prognoza demograficzna dla Powiatu Gnieźnieńskiego 21
Wykres 3. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego 87
Wykres 4. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego 88
Wykres 5. Jak często podróżuje mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego transportem zbiorowym 90
Wykres 6. Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego . 91
Wykres 7. Dlaczego mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego nie korzysta z transportu publicznego 93
Wykres 8. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Gnieźnieńskim 94
Wykres 9. Z jakiej miejscowości najczęściej rozpoczyna podróż mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego 95
Wykres 10. Do jakiej miejscowości najczęściej podróżuje mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego 97
Wykres 11. Z jakiej linii autobusowej lub kolejowej korzysta mieszkaniec Powiatu Gnieźnieńskiego 98
Wykres 12. Jakie problemy występują na liniach komunikacyjnych Powiatu Gnieźnieńskiego ... 99
Wykres 13. O której godzinie najczęściej mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego potrzebują dojazdu do celu podróży. 101
Wykres 14. O której godzinie najczęściej mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego potrzebują powrotu. 103
Wykres 15. W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona. 105
Wykres 16. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii punktualności. 106
Wykres 17. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii wygody 108
Wykres 18. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii częstotliwości 109
Wykres 19. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu 111
Wykres 20. Stopień zadowolenia mieszkańca Powiatu Gnieźnieńskiego z transportu publicznego w innych kwestiach 112
Wykres 21. Płeć respondentów. 113
Wykres 22. Wiek respondentów. 114
Wykres 23. Aktywność zawodowa respondentów. 116

Spis map

Mapa 1. Mapa Województwa Wielkopolskiego z podziałem na powiaty 8
Mapa 2. Podział administracyjny Powiatu Gnieźnieńskiego, ... 9
Mapa 3. Mapa Powiatu Gnieźnieńskiego 11
Mapa 4. Poglądowa mapa sieci dróg w Powiecie Gnieźnieńskim 47
Mapa 5. Natężenie ruchu na głównych drogach województwa wielkopolskiego 49
Mapa 6. Mapa połączeń kolejowych w Wielkopolsce 54
Mapa 7. Mapa linii kolejowych w Powiecie Gnieźnieńskim 55
Mapa 8. Drogi i trasy rowerowe na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego 60
Mapa 9. Najważniejsze generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim 85
Mapa 10. Schemat instytucjonalny zarządzania transportem publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim 132

Uzasadnienie do uchwały nr .....

Rady Powiatu Gnieźnieńskiego

z dnia ..... 2026 r.

Podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2027–2036” wynika z potrzeby realizacji obowiązków organizatora publicznego transportu zbiorowego określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt Planu został opracowany z uwzględnieniem wymogów określonych w przepisach ustawy oraz właściwych przepisach wykonawczych, a jego przyjęcie stanowi podstawę do dalszego planowania i organizowania powiatowych przewozów pasażerskich.

Zgodnie z art. 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym projekt Planu został poddany konsultacjom społecznym. Konsultacje przeprowadzono w okresie od 9 do 30 lipca 2026 r., umożliwiając mieszkańcom Powiatu Gnieźnieńskiego, gminom, organizatorom i operatorom publicznego transportu zbiorowego, organizacjom społecznym, przedsiębiorcom oraz innym zainteresowanym podmiotom zgłaszanie opinii i uwag do projektu dokumentu.

Po zakończeniu konsultacji sporządzono raport z ich przebiegu i wyników, obejmujący zestawienie zgłoszonych opinii i uwag oraz sposób ich rozpatrzenia. Wyniki konsultacji zostały uwzględnione przy opracowaniu ostatecznej wersji Planu, która została skierowana pod obrady Rady Powiatu Gnieźnieńskiego. Zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy właściwym organem do rozpatrzenia zgłoszonych opinii jest organizator publicznego transportu zbiorowego.

Mając na uwadze spełnienie wymogów ustawowych, przeprowadzenie konsultacji społecznych oraz sporządzenie i uwzględnienie raportu z ich przebiegu, przyjęcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2027–2036” jest zasadne.