

**UCHWAŁA NR XII/159/2025
RADY MIEJSKIEJ WE WRZEŚNI**

z dnia 1 sierpnia 2025 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Września”.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 z późn. zm.) Rada Miejska we Wrześni uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonej mobilności dla Gminy Września”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

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

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej we Wrześni

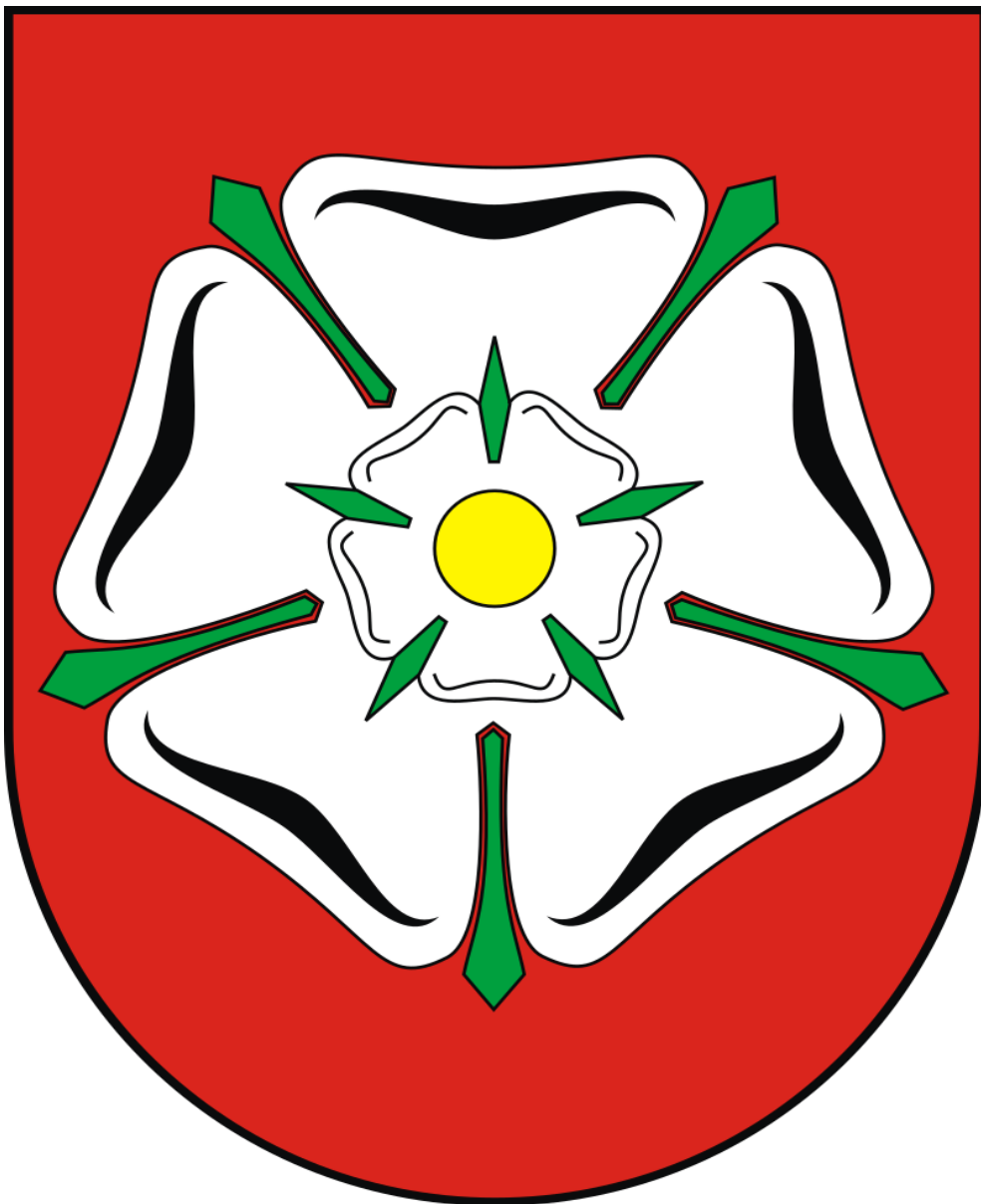
Bogdan Nowak

Załącznik do Uchwały Nr XII/159/2025

Rady Miejskiej we Wrześni

z dnia 1 sierpnia 2025 roku

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA GMINY WRZEŚNIA



Września, 2025

Spis treści

1.	Cel sporządzenia Planu	3
2.	Założenia Planu.....	4
3.	Podstawa prawna Planu.....	5
4.	Ogólna charakterystyka Gminy Września	6
4.1.	Lokalizacja.....	6
4.2.	Uwarunkowania przyrodnicze.....	8
4.3.	Powietrze atmosferyczne	11
4.4.	Przyroda wraz z formami jej ochrony	14
4.5.	Ludność.....	15
4.6.	Gospodarka.....	16
4.7.	Infrastruktura techniczna	17
4.8.	Komunikacja.....	18
4.8.1.	Sieć drogowa.....	18
4.8.2.	Sieć kolejowa	19
4.8.3.	Sieć dróg rowerowych	20
4.9.	Gospodarka odpadami	22
4.10.	Mieszkalnictwo	22
5.	Partycypacje społeczne.....	23
6.	Analiza SWOT	32
7.	Wizja w roku docelowym	34
8.	Cel strategiczny i cele operacyjne	34
9.	Opis koncepcji wdrażania.....	35
9.1.	Zakres, harmonogram działań, źródła finansowania	36
10.	Monitoring i ewaluacja.....	38
11.	Procedura dotycząca strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.....	42

1. Cel sporządzenia Planu

Niniejsze opracowanie stanowi dokument o charakterze strategicznym, określającym długofalowe cele oraz kierunki działań zmierzających do poprawy systemu mobilności na terenie Gminy Września (zwanej dalej „Gminą”). Dokument ten formułuje zintegrowaną koncepcję rozwoju zrównoważonego transportu, uwzględniającą w szczególności potrzeby społeczności lokalnej, wyzwania infrastrukturalne oraz konieczność ograniczenia negatywnego wpływu systemu transportowego na środowisko naturalne.

Celem nadrzędnym niniejszego Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Września (zwanego dalej „Planem Mobilności” lub „Planem”) jest stworzenie warunków umożliwiających, aby środki transportu niskoemisyjnego, w tym transport publiczny, kolejowy oraz rowerowy, stanowiły realną i konkurencyjną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego. Plan ukierunkowany jest na budowę spójnego, efektywnego i bezpiecznego systemu komunikacyjnego, który zapewni mieszkańcom Gminy możliwość wygodnego, ekologicznego i bezpiecznego przemieszczania się zarówno w granicach administracyjnych Gminy, jak i w kierunku większych ośrodków miejskich, w tym Poznania, Gniezna oraz Konina.

Wdrożenie założeń Planu Mobilności ma na celu realizację następujących priorytetów: rozbudowę oraz modernizację infrastruktury rowerowej, zwiększenie dostępności i jakości usług transportu publicznego, poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanego przez transport indywidualny, przeciwdziałanie zjawisku wykluczenia komunikacyjnego, w szczególności w obszarach wiejskich; a także podnoszenie jakości przestrzeni publicznych poprzez integrację zieleni, infrastruktury społecznej i komunikacyjnej.

Plan opiera się na analizie uwarunkowań społecznych, demograficznych oraz przestrzennych Gminy Września. Uwzględnia zmieniające się potrzeby mieszkańców, intensyfikację ruchu drogowego oraz rosnącą presję urbanizacyjną. W tym kontekście rozwój zrównoważonego transportu traktowany jest nie tylko jako narzędzie komunikacyjne, lecz również jako mechanizm wspierający lokalną jakość życia, integrację społeczną oraz rozwój gospodarczy gminy.

Istotnym elementem dokumentu jest jego wymiar partycypacyjny. Plan powstał z uwzględnieniem oczekiwań mieszkańców, którzy wielokrotnie wskazywali na potrzebę bezpłatnej i bardziej dostępnej komunikacji publicznej, rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej oraz działań zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg. Plan wpisuje się także w politykę klimatyczną Gminy oraz

dokumenty strategiczne szczebla lokalnego i regionalnego, wspierające działania na rzecz adaptacji do zmian klimatu, poprawy jakości powietrza oraz oszczędności energetycznej.

Dokument ten stanowi punkt wyjścia dla długofalowego rozwoju systemu mobilności w Gminie Września, wskazując jednocześnie potrzebę budowy systemu monitorowania zachowań transportowych mieszkańców oraz opracowania mierzalnych wskaźników oceny skuteczności wdrażanych rozwiązań. Realizacja założeń Planu przyczyni się do budowy nowoczesnej, zintegrowanej i przyjaznej środowisku przestrzeni transportowej w oparciu o zasady równowagi społecznej, gospodarczej i ekologicznej.

2. Założenia Planu

Zauważalny wzrost liczby samochodów osobowych oraz jego negatywne konsekwencje dla środowiska, dostępności przestrzeni publicznych i komfortu życia mieszkańców stają się coraz wyraźniejszym wyzwaniem dla kształtowania polityki mobilności w Gminie Września. Mimo że utrzymanie i modernizacja infrastruktury drogowej pozostają istotnym elementem działań inwestycyjnych, wyraźnie dostrzegalna jest potrzeba zmiany priorytetów – od modelu skoncentrowanego wyłącznie na drogach samochodowych w kierunku zintegrowanego i proekologicznego systemu mobilności. Szczególnie w kontekście emisji transportowych, kluczowe znaczenie powinny uzyskać alternatywne środki przemieszczania się: transport zbiorowy, kolejowy, rowerowy i pieszy.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gminy Września nie skupia się jedynie na organizacji transportu, ale przede wszystkim na odpowiedzi na faktyczne potrzeby mieszkańców związane z codziennym przemieszczaniem się – zarówno w ramach samej Gminy, jak i w relacjach zewnętrznych, w tym przede wszystkim z kierunkami do Poznania, Gniezna, Słupcy czy Konina. Codzienne podróże do pracy, szkół i placówek usługowych są dziś w przeważającej mierze realizowane indywidualnymi samochodami, co z jednej strony wiąże się z wygodą, ale z drugiej – prowadzi do przeciążenia układu drogowego, zwiększenia emisji zanieczyszczeń i problemów z parkowaniem w centrum Wrześni. Jednocześnie, infrastruktura rowerowa ma nadal charakter rozproszony, a jej spójność i funkcjonalność pozostaje ograniczona, zwłaszcza w zakresie bezpiecznych połączeń komunikacyjnych.

Założeniem Planu jest zatem budowa nowoczesnej i dostępnej koncepcji mobilności mieszkańców Gminy, która:

- zapewni dogodne połączenia z systemem kolejowym i integrację transportu publicznego z głównymi punktami przesiadkowymi, umożliwiając codzienne dojazdy m. in. z i co Poznania, Gniezna czy Konina,

- wzmocni ofertę komunikacji autobusowej na poziomie lokalnym i regionalnym, obejmującą także mniejsze miejscowości i zapewniającą dostępność usług dla osób nieposiadających własnego środka transportu,
- pozwoli na rozwój systemu centrów przesiadkowych jako kluczowych węzłów integrujących transport zbiorowy z ruchem rowerowym, pieszym i samochodowym, w tym bezpiecznych parkingów i infrastruktury informacyjnej,
- umożliwi rozbudowę bezpiecznej i funkcjonalnej sieci ścieżek rowerowych oraz tras pieszo-rowerowych, łączących miejscowości Gminy z centrami usługowymi, placówkami edukacyjnymi i komunikacją zbiorową, z naciskiem na dostępność infrastruktury także dla osób o ograniczonej mobilności,
- zachęci mieszkańców do zmiany nawyków transportowych poprzez rozwój świadomości ekologicznej, zwiększenie dostępności usług transportu zbiorowego oraz poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróży alternatywnymi środkami transportu.

W efekcie Plan Zrównoważonej Mobilności ma przyczynić się do stworzenia funkcjonalnego, spójnego i przyjaznego mieszkańcom systemu transportowego. Kluczowe znaczenie będzie miało nie tylko usprawnienie przemieszczania się, ale również poprawa jakości życia, przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz ochrona środowiska – szczególnie w kontekście ograniczenia emisji z sektora komunikacyjnego i poprawy jakości powietrza na terenie Gminy Września.

3. Podstawa prawna Planu

Plan Mobilności opracowano w oparciu o opracowanie Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Dokument zachowuje spójność z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi):

Dokument zachowuje również spójność z następującymi dokumentami wyższego szczebla:

- Białą Księgą Transportu;
- Zieloną Księgą: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście;
- Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (załącznik do Komunikatu komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”);

- Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu,
- Komunikatem Komisji: Ekologiczny Transport,
- Komunikatem Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach,
- Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- Polityką Transportową Państwa na lata 2006 – 2025;
- Planami zagospodarowania przestrzennego;

Plan Mobilności na obszarze Gminy Września zawiera elementy związane z:

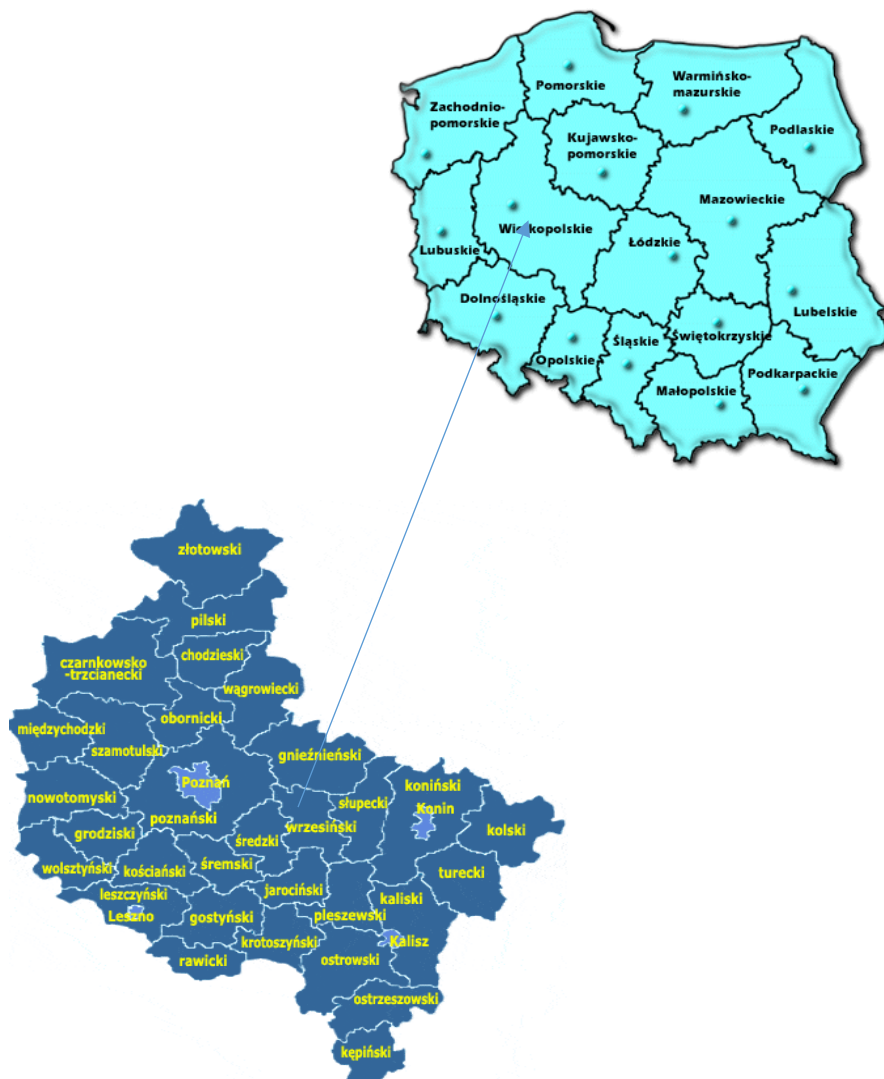
- transportem prywatnym,
- transportem niezmotoryzowanym,
- transportem drogowym,
- zarządzaniem mobilnością,
- inteligentnymi systemami transportowymi,
- polityką parkingową.

4. Ogólna charakterystyka Gminy Września

4.1. Lokalizacja

Gmina Września położona jest w środkowo-wschodniej części województwa wielkopolskiego, w powiecie wrzesińskim, w bezpośrednim sąsiedztwie regionalnych centrów gospodarczych, takich jak Poznań, Gniezno i Konin. Jej strategiczne położenie wzdłuż ważnych ciągów komunikacyjnych, w tym linii kolejowej E20 łączącej Berlin z Warszawą oraz drogi krajowej nr 92 i autostrady A2, czyni z niej istotny węzeł transportowy w skali regionalnej.

Gmina Września obejmuje zarówno zwarte miasto Września, jak i liczne miejscowości wiejskie, tworząc tym samym zróżnicowaną przestrzeń funkcjonalną o mieszanym charakterze zurbanizowanym i rolniczym. Łączna liczba mieszkańców Gminy na dzień 31 marca 2025 r. wynosiła 45 426 osób zameldowanych na pobyt stały i czasowy, przy czym rzeczywista liczba ludności może być wyższa z uwagi na dynamiczny rozwój budownictwa mieszkaniowego i brak obowiązku meldunkowego



Rys. 1 Położenie Gminy Września w odniesieniu do kraju, województwa i powiatu

Źródło: opracowanie własne

Siedziba Urzędu Miasta i Gminy Września znajduje się w mieście Września przy ul. Ratuszowej 1 w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych, w bliskim sąsiedztwie drogi krajowej nr 92 oraz w pobliżu węzła autostrady A2, a także stacji kolejowej Września. W tej części Gminy znajdują się najważniejsze instytucje administracyjne, placówki oświatowe, zdrowotne oraz obiekty użyteczności publicznej.

Gmina Września graniczy z następującymi jednostkami samorządu terytorialnego:

- od zachodu – z Gminą Nekla (powiat wrzesiński),
- od północy – z Gminą Czarniejewo (powiat gnieźnieński),

- od wschodu – z Gminą Strzałkowo (powiat słupecki),
- od południa – z Gminą Kołaczkowo (również powiat wrzesiński).

Takie położenie zapewnia dogodne warunki dla współpracy międzygminnej, zwłaszcza w obszarach transportu publicznego, ochrony środowiska, planowania przestrzennego i rozwoju infrastruktury komunalnej.

Powierzchnia Gminy Września wynosi 22 184 ha. W jej skład wchodzi miasto Września oraz 35 sołectw wiejskich (wg danych Urzędu Miasta i Gminy – 2025 r.), rozmieszczonych na terenie o zróżnicowanej strukturze przestrzennej – od silnie zurbanizowanych obszarów podmiejskich po rolnicze i leśne tereny peryferyjne. Strukturze tej odpowiada złożony układ funkcjonalny gminy, w którym obszary wiejskie i miejskie wzajemnie się uzupełniają w zakresie usług, zatrudnienia i mobilności.

4.2. Uwarunkowania przyrodnicze

Gmina Września charakteryzuje się zróżnicowaną strukturą przestrzenną, której podstawę stanowi silne powiązanie środowiska naturalnego z użytkowaniem rolniczym oraz dynamicznie rozwijającą się zabudową mieszkaniową i usługową, szczególnie w granicach miasta Września. Obszar gminy obejmuje zarówno zwarte kompleksy miejskie, jak i rozproszone układy wiejskie, z wyraźnym podziałem funkcjonalnym – centrum miejskie pełni funkcję administracyjną, edukacyjną i gospodarczą, natomiast wsie utrzymują charakter rolniczy i osadniczy, przy czym wiele z nich podlega procesom suburbanizacji, szczególnie w pasie przylegającym do miasta.

Na północy i południu Gminy dominują tereny otwarte – głównie grunty orne i łąki, stanowiące podstawę lokalnej gospodarki rolniczej. Te obszary wyróżniają się niskim stopniem zabudowy i rozproszonym układem osadniczym. Na zachodzie oraz w kierunku południowo-wschodnim obserwuje się rozwój terenów inwestycyjnych, szczególnie w sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych i węzłów drogowych. Przestrzeń ta jest sukcesywnie przekształcana na potrzeby działalności przemysłowej, magazynowej oraz transportowej, co wynika z korzystnego położenia w obrębie sieci dróg krajowych i autostrady.

Obszary przyrodniczo cenne koncentrują się w dolinie rzeki Wrześnicy, która przebiega przez miasto i część terenów wiejskich, tworząc naturalny ciąg ekologiczny o wysokiej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Występują tu również zwarte kompleksy zieleni śródmiejskiej i urządzonej, jak skwery, parki oraz lasy kieszonkowe, które wzmacniają strukturę biologicznie czynną terenów zurbanizowanych. Na obszarach wiejskich znaczący udział mają lasy i zadrzewienia śródpolne, pełniące funkcję ochronną

i filtracyjną względem powietrza i wód. Specyfika przyrodnicza gminy jest wzbogacona przez obecność obszarów objętych ochroną w ramach sieci Natura 2000, które obejmują siedliska chronione i cenne przyrodniczo ekosystemy.

Układ przestrzenny gminy Września pozostaje w ścisłej relacji z jej warunkami przyrodniczymi – tereny najniżej położone i podmokłe, zlokalizowane w dolinach rzecznych, są w przeważającej mierze wyłączone z intensywnej zabudowy i użytkowane ekstensywnie, natomiast obszary o wyższej deniwelacji wykorzystywane są pod zabudowę mieszkaniową i usługową. W strukturze gminy funkcjonuje szereg sołectw, których układ odzwierciedla tradycyjne zróżnicowanie funkcjonalne – od typowo rolniczych i rozproszonych osad (jak np. Chocicza Wielka, Białężyce), po miejscowości o funkcji podmiejskiej i rekreacyjnej, gdzie obserwuje się wzrost inwestycji mieszkaniowych i wzmożony ruch migracyjny mieszkańców z miasta.

Poziom zalesienia w gminie Września, oparty na danych z Głównego Urzędu Statystycznego utrzymuje się na stabilnym, choć stosunkowo niskim poziomie. Zgodnie z danymi za rok 2023, łączna powierzchnia gruntów leśnych wynosiła 93,08 ha, z czego 79,4 ha stanowiły grunty leśne będące własnością prywatną, natomiast lasy gminne obejmowały zaledwie ułamek tej powierzchni. W ostatnich latach nie odnotowano istotnych odnowień ani nowych zalesień – ostatni wpisany przypadek dotyczył jedynie 4,89 ha w roku 2019.

Takie dane świadczą o bardzo ograniczonym udziale terenów leśnych w ogólnej strukturze użytkowania gruntów gminy Września. W zestawieniu z całkowitą powierzchnią gminy (wynoszącą około 22 000 ha), lasy stanowią zaledwie około 0,4% całego obszaru, co potwierdza zdecydowanie rolniczy i osadniczy charakter tego terenu. Obszary leśne są zatem nie tylko nieliczne, ale także rozproszone i niewielkie pod względem powierzchni, pełniąc głównie funkcję krajobrazową i ekologiczną.

Zróżnicowanie przestrzenne pokazuje, że lasy zlokalizowane są głównie na obrzeżach gminy, gdzie występują fragmenty zwartej zieleni. Jednak ich udział w strukturze przestrzennej jest symboliczny w porównaniu z dominującymi użytkami rolnymi. Charakter przyrodniczy gminy Września opiera się więc nie na rozległych terenach leśnych, lecz na innych elementach środowiska – takich jak dolina Wrześnicy, rozproszone zadrzewienia śródpolne oraz intensywnie rozwijana zieleń urządzona i kompensacyjna w postaci nasadzeń kieszonkowych lasów i miejskich skwerów.

Surowce mineralne

Gmina Września posiada ograniczoną bazę surowców mineralnych, skoncentrowaną głównie na kopalinach pospolitych wykorzystywanych w budownictwie i przemyśle ceramicznym. Wśród udokumentowanych złóż znajdują się kruszywa naturalne w rejonie Oblądzkowa oraz surowce ilaste w okolicach Sokołowa-Gulczewka, przeznaczone do produkcji kruszyw lekkich.

Zgodnie z informacjami zawartymi w dokumentach planistycznych, baza surowcowa Gminy Września jest niewielka, a występujące złoża mają ograniczone znaczenie gospodarcze. Brak jest informacji o występowaniu innych surowców mineralnych, takich jak węgiel, rudy metali czy surowce chemiczne, co potwierdza rolniczy charakter regionu i ograniczone zasoby geologiczne.

Wody powierzchniowe

Wody powierzchniowe gminy Września można scharakteryzować jako element środowiska naturalnego o istotnym znaczeniu ekologicznym, krajobrazowym oraz hydrologicznym, choć nie odgrywającym kluczowej roli gospodarczej. Dominującym ciekim wodnym na terenie gminy jest rzeka Wrześnica, stanowiąca główną oś hydrograficzną całego obszaru. Przepływa ona zarówno przez tereny wiejskie, jak i miejskie, przecinając centrum Wrześni i wpływając na układ przestrzenny miasta. Jej dolina, naturalnie ukształtowana, stanowi cenny ciąg ekologiczny, pełniący funkcję naturalnego korytarza przyrodniczego. W otoczeniu rzeki rozwija się również roślinność nadbrzeżna i występują siedliska typowe dla środowisk wilgotnych.

Sieć hydrograficzna Gminy Września ma charakter wąski i oparta jest przede wszystkim na systemie cieków naturalnych oraz niewielkich rowów melioracyjnych pełniących funkcję regulacyjną w krajobrazie rolniczym.

Rola rzeki Wrześnicy w strukturze przestrzennej i środowiskowej gminy jest jednak nie do przecenienia – jej dolina nie tylko pełni funkcję przyrodniczą, ale także wpisuje się w lokalne działania związane z zagospodarowaniem terenów zielonych, rekreacją i adaptacją do zmian klimatu, np. poprzez realizację kieszonkowych lasów w jej sąsiedztwie.

4.3. Powietrze atmosferyczne

Gmina Września, jako część powiatu wrzesińskiego, należy do strefy wielkopolskiej (PL3003). Poniżej przedstawiono informacje dotyczące jakości powietrza w Gminie Września w 2024 roku, w aspekcie ochrony zdrowia oraz ochrony roślin, analogicznie do przedstawionego przykładu.

4.3.1. Klasyfikacja strefy w aspekcie ochrony zdrowia:

Tab.1 Zestawienie gmin, na obszarze których wystąpiło przekroczenie w aspekcie ochrony zdrowia

Zestawienie gmin, na obszarze których wystąpiło przekroczenie w województwie wielkopolskim w 2024 roku [źródło: GIOŚ]						
Cel ochrony	Wskaźnik	Typ normy	Kod strefy	Nazwa strefy	Czas uśredniania (parametr)	Gminy, na obszarze których wystąpiło przekroczenie
Ochrona zdrowia ludzi	B(a)P(PM10)	poziom docelowy	PL3003	strefa wielkopolska	śr. roczna	Baranów (w); Chodzież (m); Chodzież (w); Gniezno (m); Gniezno (w); Gostyń (mw); Jarocin (mw); Kazimierz Biskupi (w); Kleczew (mw); Kościan (m); Kościan (w); Kościelec (w); Koźmin Wielkopolski (mw); Koło (m); Koło (w); Krotoszyn (mw); Krzyż Wielkopolski (mw); Kłodawa (mw); Kępno (mw); Leszno (m); Lipno (w); Luboń (m); Mosina (mw); Nowe Skalmierzyce (mw); Ostrzeszów (mw); Ostrów Wielkopolski (m); Ostrów Wielkopolski (w); Piaszki (w); Pniewy (mw); Pyzdry (mw); Raszków (mw); Rawicz (mw); Sępólno (mw); Stawiszyn (mw); Strzałkowo (w); Szamotuły (mw); Szczytniki (w); Słupca (m); Słupca (w); Trzcianka (mw); Trzemeszno (mw); Turek (m); Turek (w); Wieleń (w); Witkowo (mw); Wolsztyn (mw); Wronki (mw); Września (mw); Zagórz (mw); Ślesin (mw); Śmigiel (mw)
						Poznań (m)
						Kalisz (m)
Ochrona zdrowia ludzi	O ₃	poziom celu długoterminowego	PL3001	aglomeracja poznańska	śr. 8-godz.	Poznań (m)
			PL3002	miasto Kalisz	śr. 8-godz.	Kalisz (m)
			PL3003	strefa wielkopolska	śr. 8-godz.	Babiał (w); Baranów (w); Białosłowie (w); Blizanów (w); Bojanowo (mw); Borek Wielkopolski (mw); Bralin (w); Brodnica (w); Brudzew (w); Brzeziny (w); Budzyń (mw); Buk (mw); Ceków-Kolonia (w); Chocz (mw); Chodzież (w); Chodów (w); Chrzypsko Wielkie (w); Czajków (w); Czarnków (m); Czarnków (w); Czempiń (mw); Czermin (w); Czerniejewo (mw); Czerwonak (w); Damasławek (w); Dobra (mw); Dobrzyca (mw); Dolsk (mw); Dominowo (w); Dopiewo (w); Doruchów (w); Drawsko (w); Duszniki (w); Dąbie (mw); Gizałki (w); Gniezno (m); Gniezno (w); Godziesze Wielkie (w); Golina (mw); Gostyń (mw); Golańcz (mw); Gołuchów (w); Grabów nad Prosną (mw); Granowo (w); Grodziec (w); Grodzisk Wielkopolski (mw); Grzegorzew (w); Jaraczewo (mw); Jarocin (mw); Jastrowie (mw); Jutrosin (mw); Kaczory (mw); Kamieniec (w); Kawęczyn (w); Kazimierz Biskupi (w); Kaźmierz (w); Kiszewo (w); Kleczew (mw); Kleszczewo (w); Kobyla Góra (w); Kobylin (mw); Komorniki (w); Konin (m); Kostrzyn (mw); Kotlin (w); Kościan (m); Kościan (w); Kościelec (w); Koźmin Wielkopolski (mw); Koźminek (mw); Kołaczkowo (w); Koło (m); Koło (w); Krajenka (mw); Kramsk (w); Kraszewice (w); Krobia (mw); Krotoszyn (mw); Krzemieniewo (w); Krzykosy (w); Krzymów (w); Krzywiń (mw); Krzyż Wielkopolski (mw); Książ Wielkopolski (mw); Kuślin (w); Kwilcz (w); Klecko (mw); Kłodawa (mw); Kępno (mw); Kórnik (mw); Leszno (m); Lipka (w); Lipno (w); Lisków (w); Lubasz (w); Luboń (m); Lwówek (mw); Łądek (w); Malanów (w); Margonin (mw); Miasteczko Krajeńskie (mw); Międzychódz (w); Miejska Górka (mw); Mieleszyn (w); Mieścisko (mw); Miłostaw (mw); Międzybóże (w); Międzybóże (w); Mosina (mw); Murowana Goślina (mw); Mycielin (w); Nekla (mw); Niechanowo (w); Nowe Miasto nad Wartą (w); Nowe Skalmierzyce (mw); Nowy Tomyśl (mw); Oborniki (mw); Obrzycko (m); Obrzycko (w);

Cel ochrony	Wskaźnik	Typ normy	Kod strefy	Nazwa strefy	Czas uśredniania (parametr)	Gminy, na obszarze których wystąpiło przekroczenie
						Odolanów (mw); Okonek (mw); Olszówka (w); Opalenica (mw); Opatówek (mw); Orchowo (w); Osieczna (mw); Osiek Mały (w); Ostroróg (mw); Ostrowite (w); Ostrzeszów (mw); Ostrów Wielkopolski (m); Ostrów Wielkopolski (w); Pakosław (w); Perzów (w); Piaszki (w); Piła (m); Pleszew (mw); Pniewy (mw); Pobiedziska (mw); Pogorzela (w); Poniec (mw); Powidz (w); Polajewo (w); Przedecz (mw); Przemęt (w); Przygodzice (w); Przykona (w); Puszczykowo (m); Pyzdry (mw); Pępowo (w); Rakoniewice (mw); Raszków (mw); Rawicz (mw); Rogoźno (mw); Rokietnica (w); Rozdrażew (w); Rychtal (mw); Rychwał (mw); Ryczywół (w); Rydzyna (mw); Rzgów (w); Siedlec (w); Sieraków (mw); Sieroszewice (w); Skoki (mw); Skulsk (w); Sępólno (mw); Sońnie (w); Stare Miasto (w); Stawiszyn (mw); Strzałkowo (w); Stęszew (mw); Suchy Las (w); Sulmierzyce (m); Swarzędz (mw); Szamotuły (mw); Szczytniki (w); Sztytowo (w); Słupca (m); Słupca (w); Tarnowo Podgórne (w); Tarnówka (w); Trzcianka (mw); Trzcinica (w); Trzemeszno (mw); Tuliszków (mw); Turek (m); Turek (w); Ujście (mw); Wapno (w); Wieleń (mw); Wielichowo (mw); Wierzbinek (w); Wijewo (w); Wilczyn (w); Witkowo (mw); Wolsztyn (mw); Wronki (mw); Września (mw); Wyrzysk (mw); Wysoka (mw); Władysławów (w); Włoszakowice (w); Wągrowiec (m); Wągrowiec (w); Zagórz (mw); Zakrzewo (w); Zaniemyśl (w); Zbąszyń (mw); Zduny (mw); Złotów (m); Złotów (w); Ślesin (mw); Śmigiel (mw); Śrem (mw); Środa Wielkopolska (mw); Świąciechowa (w); Łobżenica (mw); Łubowo (w); Łęka Opatowska (w); Żelazków (w); Żerków (mw)

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport wojewódzki za rok 2024.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu przeprowadził badania i ocenę jakości powietrza w aspekcie ochrony zdrowia dla strefy wielkopolskiej, której częścią jest Gmina Września.

Strefa wielkopolska uzyskała klasę A1 dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} (w odniesieniu do poziomu dopuszczalnego II fazy – 20 µg/m³). Oznacza to, że poziom dopuszczalny został dotrzymany na terenie całej strefy, w tym w Gminie Września.

Strefa wielkopolska uzyskała klasę A dla pyłu zawieszonego PM₁₀ (zarówno dla poziomu dopuszczalnego stężeń 24-godzinnych, jak i poziomu dopuszczalnego średniorocznego). Oznacza to, że normy dla tej substancji zostały dotrzymane na terenie całej strefy, w tym w Gminie Września.

Ozon (O₃):

Strefa wielkopolska uzyskała klasę A pod względem dotrzymania poziomu docelowego dla ozonu (średnia liczba dni z przekroczeniem 120 µg/m³ w ciągu 3 lat ≤ 25).

Strefa wielkopolska (w tym Gmina Września, która jest wymieniona w Raporcie) uzyskała klasę D2 pod względem poziomu celu długoterminowego dla ozonu (brak dni z przekroczeniem 120 µg/m³ w danym roku). Oznacza to, że na terenie Gminy Września występowały dni z przekroczeniami poziomu celu długoterminowego dla ozonu, co stanowi problem w kontekście ochrony zdrowia. Przyczyną są głównie warunki meteorologiczne w sezonie letnim i napływ zanieczyszczeń.

Benzo(a)piren (B(a)P) w pyłe PM₁₀.

Strefa wielkopolska uzyskała klasę C dla benzo(a)pirenu. Oznacza to, że poziom docelowy (1 ng/m³) został przekroczony na obszarach tej strefy.

Na obszarze Gminy wystąpiło przekroczenie poziomu docelowego B(a)P. Wartość średnia roczna B(a)P dla Gminy Września wyniosła 0,42 ng/m³ (Mimo że ta konkretna wartość średnia (po zaokrągleniu do 0 miejsc po przecinku zgodnie z tabelą 2.5) jest poniżej 1 ng/m³, Gmina Września została zaliczona do obszaru przekroczeń strefy).

Głównymi problemami są przekroczenia poziomu celu długoterminowego dla ozonu oraz fakt, że Gmina Września znajduje się w obszarze, gdzie stwierdzono przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu. Poziomy pyłów PM₁₀ i PM_{2,5} oraz pozostałych monitorowanych substancji są poniżej norm.

4.3.2. Klasyfikacja strefy w aspekcie ochrony roślin

Analogiczną ocenę jakości powietrza przeprowadzono w aspekcie ochrony roślin dla strefy wielkopolskiej.

Tab.2 Zestawienie gmin, na obszarze których wystąpiło przekroczenie w aspekcie ochrony zdrowia

Ochrona roślin	O ₃	Poziom celu długoterminowego	PL3003	strefa wielkopolska	AOT40 śr. roczna	Babiak (w); Baranów (w); Białośliwie (w); Blizanów (w); Bojanowo (mw); Borek Wielkopolski (mw); Bralin (w); Brodnica (w); Brudzew (w); Brzeziny (w); Budzyń (mw); Buk (mw); Ceków-Kolonia (w); Chocz (mw); Chodzież (w); Chodów (w); Chrzypsko Wielkie (w); Czajków (w); Czarnków (m); Czarnków (w); Czempiń (mw); Czermin (w); Czarniejewo (mw); Czerwonak (w); Damastówek (w); Dobra (mw); Dobrzyca (mw); Dolsk (mw); Dominowo (w); Dopiewo (w); Doruchów (w); Drawsko (w); Duszniki (w); Dąbie (mw); Gizałki (w); Gniezno (m); Gniezno (w); Godziesze Wielkie (w); Golina (mw); Gostyń (mw); Gołańcz (mw); Gołuchów (w); Grabów nad Prosną (mw); Granowo (w); Grodziec (w); Grodzisk Wielkopolski (mw); Grzegorzew (w); Jaraczewo (mw); Jarocin (mw); Jastrowie (mw); Jutrosin (mw); Kaczory (mw); Kamieniec (w); Kawęczyn (w); Kazimierz Biskupi (w); Kaźmierz (w); Kiskowo (w); Kleczew (mw); Kleczzewo (w); Kobyla Góra (w); Kobylin (mw); Komorniki (w); Konin (m); Kostrzyn (mw); Kotlin (w); Kościan (m); Kościan (w); Kościelec (w); Koźmin Wielkopolski (mw); Koźminek (mw); Kołaczkowo (w); Koło (m); Koło (w); Krajanka (mw); Kramsk (w); Kraszewice (w); Krobia (mw); Krotoszyn (mw); Krzemieniewo (w); Krzykosy (w); Krzymów (w); Krzywiń (w); Krzyż Wielkopolski (mw); Książ Wielkopolski (mw); Kuślin (w); Kwilcz (w); Klecko (mw); Kłodawa (mw); Kępno (mw); Kórnik (mw); Leszno (m); Lipka (w); Lipno (w); Lisków (w); Lubasz (w); Luboń (m); Lwówek (mw); Łądek (w); Małańów (w); Margonin (mw); Miasteczko Krajeńskie (mw); Miedzichowo (w); Miejska
----------------	----------------	------------------------------	--------	---------------------	---------------------	---

Cel ochrony	Wskaźnik	Typ normy	Kod strefy	Nazwa strefy	Czas uśredniania (parametr)	Gminy, na obszarze których wystąpiło przekroczenie
						Górka (mw); Mieleszyn (w); Mieścisko (mw); Mikstat (mw); Miłosław (mw); Międzychód (mw); Mosina (mw); Murowana Goślina (mw); Mycielin (w); Nekla (mw); Niechanowo (w); Nowe Miasto nad Wartą (w); Nowe Skalmierzyce (mw); Nowy Tomyśl (mw); Oborniki (mw); Obrzycko (m); Obrzycko (w); Odolanów (mw); Okonek (mw); Olszówka (w); Opalenica (mw); Opatówek (mw); Orchowo (w); Osieczna (mw); Osiek Mały (w); Ostroróg (mw); Ostrowite (w); Ostrzeszów (mw); Ostrów Wielkopolski (m); Ostrów Wielkopolski (w); Pakosław (w); Perzów (w); Piaski (w); Piła (m); Pleszew (mw); Pniewy (mw); Pobiedziska (mw); Pogorzela (mw); Poniec (mw); Powidz (w); Połajewo (w); Przedecz (mw); Przemęt (w); Przygodzice (w); Przykona (w); Puszczykowo (m); Pyzdry (mw); Pępowo (w); Rakoniewice (mw); Raszków (mw); Rawicz (mw); Rogoźno (mw); Rokietnica (w); Rozdrażew (w); Rychtal (mw); Rychwał (mw); Ryczywół (w); Rydzyna (mw); Rzgów (w); Siedlec (w); Sieraków (mw); Sierszewice (w); Skoki (mw); Skulsk (w); Sompolno (mw); Sośnie (w); Stare Miasto (w); Stawiszyn (mw); Strzałkowo (w); Stęszew (mw); Suchy Las (w); Sulmierzyce (m); Swarzędz (mw); Szarnocin (mw); Szamotuły (mw); Szczytniki (w); Szydłowo (w); Słupca (m); Słupca (w); Tarnowo Podgórne (w); Tarnówka (w); Trzcianka (mw); Trzcina (w); Trzemeszno (mw); Tuliszków (mw); Turek (m); Turek (w); Ujście (mw); Wapno (w); Wieleń (mw); Wielichowo (mw); Wierzbinek (w); Wijewo (w); Wilczyn (w); Witkowo (mw); Wolsztyn (mw); Wronki (mw); Września (mw); Wyrzysk (mw); Wysoka (mw); Władysławów (w); Włoszakowice (w); Wągrowiec (m); Wągrowiec (w); Zagórów (mw); Zakrzewo (w); Zaniemyśl (w); Zbąszyn (mw); Zduny (mw); Złotów (m); Złotów (w); Ślesin (mw); Śmigiel (mw); Śrem (mw); Środa Wielkopolska (mw); Świeciechowa (w); Łobżenica (mw); Łubowo (w); Łęka Opatowska (w); Żelazków (w); Żerków (mw)

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport wojewódzki za rok 2024.

Dwutlenek siarki (SO_2) i Tlenki azotu (NO_2):

Strefa wielkopolska uzyskała klasę A dla SO₂ i NO₂, co oznacza, że poziomy dopuszczalne dla ochrony roślin zostały dotrzymane.

Ozon (O3):

Strefa wielkopolska uzyskała klasę A dla poziomu docelowego. Ten próg został dotrzymany.

Jednakże, strefa wielkopolska (w tym Gmina Września, która jest wymieniona w Raporcie) uzyskała klasę D2 dla poziomu celu długoterminowego dla ozonu. Oznacza to, że na terenie Gminy Września wysokie

stężenia ozonu w okresie wegetacyjnym w 2024 roku stanowiły potencjalne zagrożenie dla roślinności. Obszar przekroczenia tego celu objął praktycznie całą strefę wielkopolską.

4.4. Przyroda wraz z formami jej ochrony

Pomniki przyrody W Gminie Września znajduje się 8 pomników przyrody. Są to zazwyczaj pojedyncze, wiekowe drzewa o dużej wartości, np. dęby, lipy, czy platany, chronione prawem ze względu na swoje rozmiary, wiek lub znaczenie historyczne i kulturowe. Można je spotkać w parkach, przy dawnych dworach, kościołach czy w lasach.

Obszar Natura 2000

Na terenie Gminy Września występuje obszar Natura 2000 i noszący nazwę "Grądy w Czarniejewie". Został on wyznaczony jako Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk. Lokalizacja administracyjna przedmiotowego obszaru obejmuje terytorium gminy Września. Głównym celem ustanowienia ochrony dla tego terenu jest zachowanie i odtworzenie właściwego stanu ochrony siedliska przyrodniczego o kodzie 9170, tj. grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum), będącego żyznym, wielogatunkowym i wielowarstwowym lasem liściastym, typowym dla strefy umiarkowanej Europy. W składzie gatunkowym drzewostanu dominują dąb szypułkowy (*Quercus robur*) oraz grab pospolity (*Carpinus betulus*), z częstym udziałem innych gatunków, takich jak lipa drobnolistna (*Tilia cordata*).

Charakterystyczna dla tego siedliska jest dobrze rozwinięta warstwa krzewów oraz bogate runo leśne, ze szczególnym uwzględnieniem geofitów wiosennych, takich jak zawilec gajowy (*Anemone nemorosa*) czy ziarnopłon wiosenny (*Ficaria verna*). Obszar "Grądy w Czarniejewie" stanowi ostoję dla licznych gatunków roślin i zwierząt.

Skuteczna ochrona tego terenu ma kluczowe znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej regionu oraz utrzymania funkcji ekosystemowych pełnionych przez lasy grądowe.

Użytki ekologiczne

Na terenie Gminy nie występują użytki ekologiczne.

4.5. Ludność

Analiza danych zawartych w ewidencji gminnej wskazuje na łagodną, aczkolwiek generalnie progresywną tendencję wzrostową w zakresie ogólnej liczby mieszkańców.

W roku 2016 populacja gminy wynosiła 45 361 osób, natomiast na koniec roku 2023 odnotowano liczbę 45 600 mieszkańców, co stanowi przyrost o 239 osób w analizowanym ośmioletnim okresie. Najwyższy stan liczbowy populacji zaobserwowano w roku 2019, kiedy to gmina liczyła 46 029 mieszkańców, po czym nastąpił nieznaczny spadek, a następnie ponowny, umiarkowany wzrost.

W strukturze dominują osoby zarejestrowane na pobyt stały, których liczba również wykazywała tendencję wzrostową, od 44 417 w 2016 roku do 44 625 w roku 2023. Liczba osób zameldowanych na pobyt czasowy jest istotnie niższa i charakteryzuje się większą zmiennością w poszczególnych latach, oscylując od 944 osób w 2016 roku, przez maksimum 1104 osób w roku 2019, do 975 osób w roku 2023, nie wykazując przy tym jednoznacznego kierunku zmian.

Sytuacja demograficzna Gminy Września w latach 2016-2023 cechuje się względną stabilnością z łagodnym trendem wzrostowym liczby ludności, dominacją zameldowań na pobyt stały oraz stałą, niewielką przewagą liczby kobiet w strukturze płci, co wskazuje na ustabilizowany charakter procesów demograficznych w gminie.

Tab. 3 Liczba mieszkańców Gminy Września w latach 2016 - 2023

Rok	Liczba mieszkańców Gminy Września w latach 2016 do 2023				
	w tym		Razem	w tym	
	Pobyt stały	Pobyt czasowy		Kobiety	Mężczyźni
2023	44625	975	45600	23706	21894
2022	44645	904	45549	23699	21850
2021	44758	907	45665	23740	21925
2020	44977	918	45895	23848	22047
2019	44925	1104	46029	23892	22137
2018	44666	1050	45716	23693	22023
2017	44570	910	45480	23616	21864
2016	44417	944	45361	23478	21883

Źródło: ewidencja ludności Urzędu Gminy Września

4.6. Gospodarka

Gmina Września wykazuje wyraźne oznaki dynamicznego rozwoju gospodarczego, czego potwierdzeniem są dane rejestrowe dotyczące lokalnych podmiotów gospodarczych. W latach 2020–2023 każdego roku rejestrowano blisko 400 nowych działalności gospodarczych prowadzonych przez osoby fizyczne, co przekłada się na ponad 1500 nowych firm w ciągu czterech lat. Najwięcej z nich przypada na rok 2021, kiedy to w ewidencji REGON zarejestrowano 398 nowych podmiotów, natomiast w 2023 roku liczba ta wyniosła 394, co wskazuje na utrzymującą się wysoką aktywność przedsiębiorczą. Chociaż wstępne dane za 2024 rok pokazują niewielki spadek do 366 rejestracji, wynik ten nadal świadczy o dużym potencjale lokalnej gospodarki.

Wśród najczęściej wybieranych kierunków działalności znajduje się przemysł (sekcja C), gdzie regularnie rejestrowano kilkadziesiąt nowych firm rocznie, co może wskazywać na rozwijające się zaplecze produkcyjne i techniczne gminy. Równolegle, rozwija się sektor handlowy – liczba supermarketów zwiększyła się z 17 w 2020 roku do 22 w 2023 roku, podczas gdy liczba hipermarketów pozostała stała. Stała liczba targowisk wskazuje na utrzymującą się tradycyjną formę handlu, choć jednocześnie zauważalny jest spadek wpływów z opłaty targowej, co może sugerować rosnącą konkurencję ze strony większych sklepów lub sprzedaży internetowej.

Wszystkie te dane pokazują, że Września to gmina o rozwijającej się i zróżnicowanej strukturze gospodarczej, z silnym sektorem mikroprzedsiębiorstw oraz dynamicznie rosnącą siecią handlową. Klimat gospodarczy sprzyja zakładaniu nowych firm, a ich liczba utrzymuje się na stabilnie wysokim poziomie, co świadczy o dużym potencjale lokalnych mieszkańców i korzystnych warunkach dla prowadzenia działalności.

Największe podmioty gospodarcze

Na terenie gminy Września działalność gospodarczą prowadzą podmioty, które ze względu na skalę operacyjną, zasięg działania oraz strukturę zatrudnienia, posiadają charakter istotnych uczestników lokalnego rynku pracy i stanowią znaczące źródło wpływów o charakterze fiskalnym oraz społeczno-gospodarczym. W szczególności, za podmiot dominujący w lokalnej strukturze zatrudnienia oraz kluczowego pracodawcę należy uznać Volkswagen Poznań Sp. z o.o. – Zakład we Wrześni,

który w oparciu o wyspecjalizowaną działalność produkcyjną w zakresie wytwarzania pojazdów użytkowych marek Volkswagen Crafter, realizuje istotną funkcję w sektorze przemysłowym, przy jednoczesnym kreowaniu miejsc pracy na zróżnicowanych poziomach kwalifikacyjnych, w tym w zakresie produkcji, inżynierii oraz administracji operacyjnej. Działalność ww. podmiotu wpływa ponadto na aktywizację gospodarki kooperacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu motoryzacyjnego.

Analogicznie, Krispol sp. z o.o. – przedsiębiorstwo krajowe o ugruntowanej pozycji rynkowej – wykonuje działalność produkcyjno-handlową w zakresie stolarki otworowej oraz systemów osłonowych, przyczyniając się do rozwoju lokalnego rynku pracy, w tym w szczególności w obszarach produkcji, dystrybucji oraz obsługi posprzedażowej. W świetle dostępnych danych statystycznych oraz rejestrowych, podmiot ten stanowi istotne ogniwo w strukturze mikroekonomicznej gminy.

Gestamp Polska sp. z o.o. – jako zakład przynależny do międzynarodowej grupy kapitałowej – prowadzi działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania komponentów metalowych na potrzeby sektora automotive, pełniąc funkcję znaczącego kooperanta w łańcuchu dostaw branży motoryzacyjnej. Działalność przedsiębiorstwa wiąże się z zapewnianiem zatrudnienia w obszarze wysoko wyspecjalizowanej produkcji przemysłowej oraz wspiera rozwój kompetencji technicznych na lokalnym rynku pracy.

4.7. Infrastruktura techniczna

Kanalizacja

Poziom skanalizowania gminy Września, choć wykazuje stopniową poprawę na przestrzeni ostatnich lat tj. od 2016 roku do 2023 roku, jednak nadal pozostaje istotnym wyzwaniem w kontekście rozwoju lokalnej infrastruktury technicznej. Na przestrzeni tych siedmiu lat udział budynków mieszkalnych podłączonych do sieci kanalizacyjnej wzrósł z 44,2% do 47,4%, co wskazuje na umiarkowane tempo rozbudowy tej sieci.

W szczególności problem niedoboru infrastruktury kanalizacyjnej uwidacznia się na obszarach wiejskich. W 2016 roku do kanalizacji podłączonych było jedynie 11,5% budynków mieszkalnych położonych na wsi, a do 2023 roku odsetek ten wzrósł zaledwie do 17,2%. Tak niski poziom skanalizowania oznacza, że znaczna część gospodarstw domowych nadal korzysta z indywidualnych rozwiązań w zakresie odprowadzania ścieków (np. zbiorników bezodpływowych czy przydomowych oczyszczalni), co generuje ryzyko niekontrolowanego zrzutu nieczystości i obciąża lokalne środowisko. Dla porównania, w miastach wskaźnik skanalizowania utrzymuje się na stabilnym poziomie około 80%, co – choć nie jest wartością

pełną – stanowi wyraźnie korzystniejszy wynik w porównaniu do terenów wiejskich. Istniejące dysproporcje między miastem a wsią w dostępie do kanalizacji wymagają zdecydowanej reakcji planistyczno-inwestycyjnej.

Wodociągi

Stan infrastruktury wodociągowej w gminie Września należy ocenić jako bardzo wysoki i odpowiadający współczesnym standardom urbanistycznym. W latach 2016–2023 odsetek budynków mieszkalnych podłączonych do sieci wodociągowej systematycznie wzrastał – z poziomu 95,9% w 2016 roku do 97,8% w 2023 roku. W miastach podłączenie do sieci wodociągowej osiągnęło wartość 100% już w 2016 roku i utrzymuje się na tym poziomie, co oznacza pełne zabezpieczenie mieszkańców w zakresie dostępu do wody pitnej. Również na obszarach wiejskich odnotowano zauważalną poprawę – wskaźnik ten wzrósł z 92% w 2016 roku do 95,7% w 2023 roku. Świadczy to o sukcesywnym rozszerzaniu zasięgu sieci oraz o skutecznej realizacji inwestycji wodociągowych w ramach polityki zrównoważonego rozwoju.

4.8. Komunikacja

4.8.1. Sieć drogowa

Gmina Września dysponuje rozwiniętą siecią dróg publicznych gminnych, których długość w 2022 i 2023 roku wynosiła łącznie 228,6 km. Z tego zdecydowaną większość stanowią drogi o nawierzchni twardej – 194,3 km w 2023 roku – z czego aż 182,1 km miały nawierzchnię twardą ulepszoną, co świadczy o wysokim standardzie technicznym tej infrastruktury. Brak danych dla lat wcześniejszych uniemożliwia precyzyjne określenie dynamiki rozwoju, jednak utrzymanie stałej długości i wysoka jakość nawierzchni sugerują stabilną politykę inwestycyjną i utrzymaniową w zakresie drogownictwa lokalnego. Sieć drogowa gminy zapewnia dostępność komunikacyjną zarówno w obrębie Wrześni, jak i pomiędzy sołectwami oraz w kierunku głównych dróg wojewódzkich i krajowych.

W ramach lokalnej polityki transportowej i realizacji zasad zrównoważonego rozwoju, na terenie gminy funkcjonuje także system przesiadkowy typu „Park&Ride”, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Września. Infrastruktura ta umożliwia pozostawienie pojazdów prywatnych i kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego, co ma na celu zmniejszenie natężenia ruchu kołowego w centrum miasta oraz zwiększenie wykorzystania kolei i komunikacji autobusowej. Realizacja tego przedsięwzięcia została sfinansowana częściowo ze środków Unii Europejskiej i wpisuje się w regionalną strategię ograniczania emisji transportowej oraz wspierania mobilności miejskiej. Dodatkowym elementem systemu transportowego gminy jest rozwinięta sieć przystanków autobusowych

– według dostępnych danych w 2023 roku funkcjonowało 115 przystanków, co zapewnia gęstą i funkcjonalną obsługę komunikacyjną całego obszaru gminy. Wysoka dostępność punktów przesiadkowych i przystankowych wzmacnia integrację transportu drogowego z kolejowym, podnosząc poziom dostępności komunikacyjnej i jakość życia mieszkańców.

4.8.2. Sieć kolejowa

Głównym punktem sieci kolejowej na terenie gminy jest stacja kolejowa Września. Przez gminę przebiegają dwie kluczowe linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice (magistrala E20): Jest to zmodernizowana, zelektryfikowana i w większości dwutorowa linia o znaczeniu międzynarodowym, stanowiąca część paneuropejskiego korytarza transportowego. Umożliwia szybkie połączenia w kierunku wschód-zachód, w tym do Poznania, Warszawy oraz granicy z Niemcami (i dalej np. do Berlina).
- Linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Chojnice: Linia o charakterze regionalnym, łącząca południe z północą Wielkopolski i województw ościennych. Na odcinku przebiegającym przez Wrześnię jest to linia częściowo jednotorowa, zelektryfikowana. Umożliwia połączenia m.in. w kierunku Gniezna, Jarocina.

Obsługę pasażerską na terenie gminy Września zapewniają następujący przewoźnicy: PKP Intercity, który realizuje połączenia dalekobieżne (kategorie pociągów IC, TLK, czasami EIC) na magistrali E20, zapewniając bezpośrednie połączenia Wrześni z największymi aglomeracjami w Polsce, takimi jak Warszawa, Poznań, Łódź, a także z miastami położonymi na trasie do granicy zachodniej, a także Polregio S.A. oraz Koleje Wielkopolskie sp. z o. o.: Przewoźnicy ci obsługują ruch regionalny i aglomeracyjny. Zapewniają regularne połączenia m.in. do Poznania (stanowiące ważny element dojazdów do pracy i szkół), Gniezna, Jarocina, Konina oraz innych mniejszych miejscowości położonych na obsługiwanych liniach.

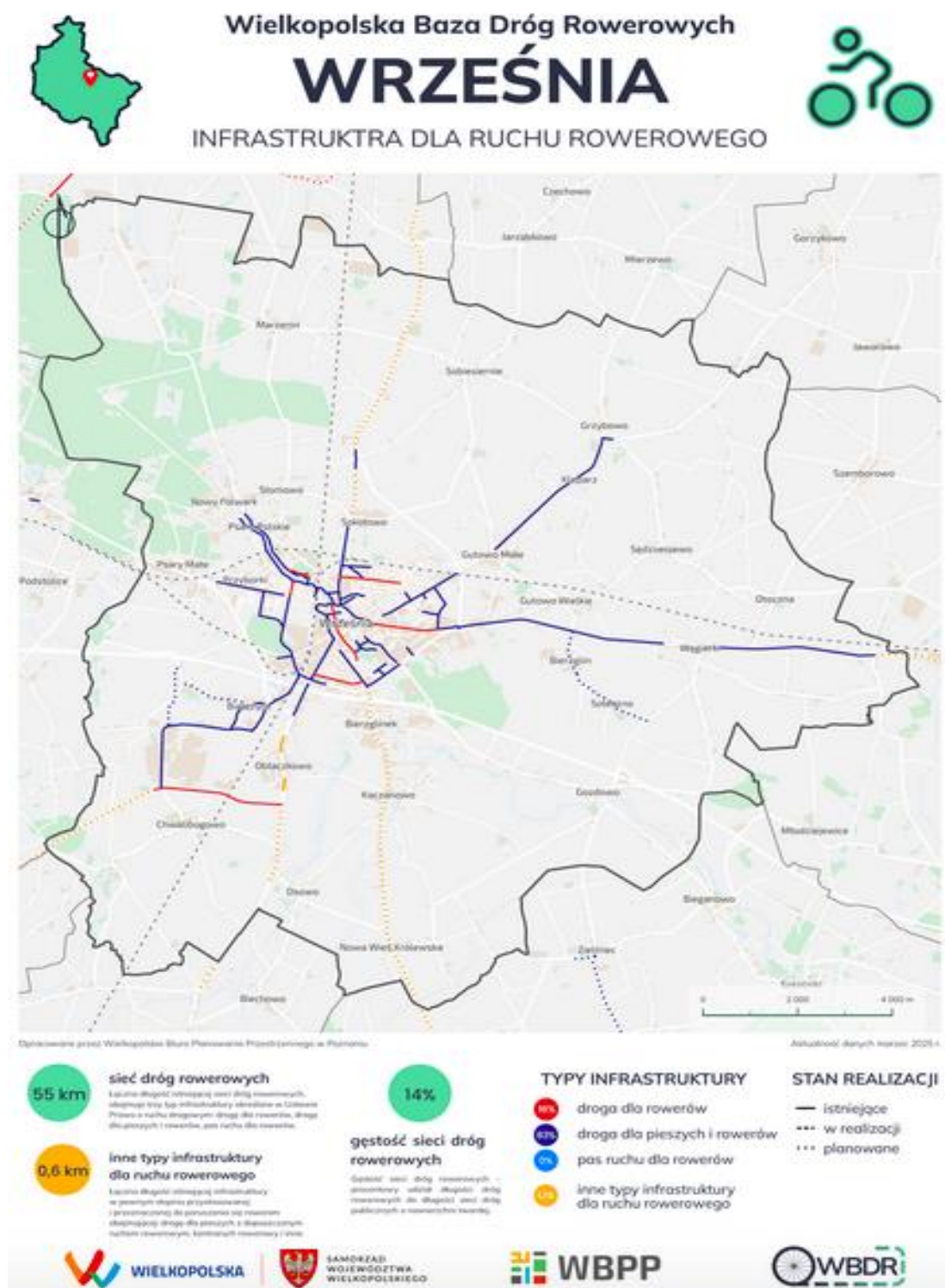
Transport kolejowy towarów ma również istotne znaczenie dla gospodarki gminy, w szczególności ze względu na obecność dużych zakładów przemysłowych, takich jak fabryka Volkswagen Crafter. Istnieją bocznice kolejowe obsługujące te podmioty, umożliwiające sprawny załadunek i wyładunek towarów oraz komponentów. Magistrala E20 jest intensywnie wykorzystywana w międzynarodowym ruchu towarowym.

Transport kolejowy w gminie Września stanowi kluczowy element infrastruktury transportowej, zapewniając mieszkańcom dostęp do rynku pracy i edukacji w Poznaniu i innych ośrodkach, a także

umożliwiając sprawne połączenia dalekobieżne. Dla sektora gospodarczego jest to ważny kanał dystrybucji towarów i zaopatrzenia, wspierający lokalny przemysł i logistykę.

4.8.3. Sieć dróg rowerowych

Gmina Września intensywnie rozwija infrastrukturę rowerową. Długość dróg dla rowerów systematycznie rośnie: od 10,6 km w 2016 roku do 19 km w 2023 roku. W tym czasie szczególnie wzrosła rola dróg pod zarządem gminy – z 2,1 km w 2017 roku do 9,7 km w 2023 roku – co wskazuje na aktywną politykę lokalną w zakresie zrównoważonego transportu. Ponadto drogi zarządzane przez inne jednostki również przyczyniły się do rozbudowy sieci rowerowej – 9,3 km w 2023 roku. W przeliczeniu na liczbę mieszkańców i powierzchnię, długość ścieżek rowerowych na 10 tys. ludności wyniosła 3,93 km w 2023 roku, co jest wskaźnikiem korzystnym, choć wymagającym dalszej rozbudowy dla pełnej spójności i funkcjonalności sieci. Rozwój infrastruktury rowerowej przyczynia się do poprawy jakości życia, wzrostu atrakcyjności turystycznej i realizacji celów klimatycznych gminy.



Rys. 2 Mapa ścieżek rowerowych w Gminie Września

Źródło: Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych

4.9. Gospodarka odpadami

Gmina Września objęła systemem odbioru odpadów wszystkie nieruchomości zamieszkałe, . Od 7 marca 2025 roku, odbiór i transport wszystkich rodzajów odpadów komunalnych, w tym z GPSZOK, powierzono w trybie in-house gminnej spółce Wrzesińskie Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o. o. Zagospodarowaniem odpadów z Wrześni, na mocy porozumienia międzygminnego, zajmuje się Miasto Gniezno, kierując je do Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Lulkowie poprzez Stację Przeladunkową w Bardzie. Gminny Punkt Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych (GPSZOK) we Wrześni jest prowadzony przez Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o.o. na podstawie odrębnej umowy. W gminnym rejestrze działalności regulowanej figuruje 21 podmiotów uprawnionych do komercyjnego odbioru odpadów z nieruchomości niezamieszkałych.

4.10. Mieszkalnictwo

Stan mieszkalnictwa w gminie Września, według danych Narodowego Spisu Powszechnego z 2021 roku, należy ocenić jako stabilny i dobrze rozwinięty, zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym. Na terenie gminy znajdowało się łącznie 19 109 mieszkań, z czego 17 408 było zamieszkałych, a 1 701 pozostawało niezamieszkałych, co przekłada się na wysoki, ponad 91-procentowy wskaźnik wykorzystania istniejących zasobów mieszkaniowych. Całkowita powierzchnia użytkowa mieszkań wynosiła 1 318 583 m², co daje średnio około 75,75 m² powierzchni na jedno mieszkanie zamieszkane. Takie wartości świadczą o stosunkowo wysokim standardzie warunków mieszkaniowych w skali regionalnej i krajowej.

W strukturze budowlanej gminy zarejestrowano 8 140 budynków mieszkalnych, spośród których 7 750 to budynki zamieszkane, a jedynie 390 stanowiły obiekty niezamieszkane. Wskazuje to na dominację zabudowy jedno- i wielorodzinnej, przy dużym udziale budynków o funkcji trwałego zamieszkania. Przeważająca większość mieszkań znajduje się w budynkach zamieszkałych, co potwierdza racjonalne i efektywne wykorzystanie lokalnej przestrzeni mieszkaniowej. Uzupełniając, struktura gospodarstw domowych, choć nie została w pełni wyszczególniona w udostępnionych danych, opiera się w dużej mierze na modelu jedno- i dwuosobowym oraz gospodarstwach rodzinnych, przy czym przewagę stanowią lokale o statusie własnościowym. Niewielki udział mieszkań niezamieszkałych i budynków pustostanów może wskazywać na dobrze funkcjonujący rynek nieruchomości oraz brak nadwyżek podaży mieszkaniowej.

Łącznie, dane te potwierdzają, że gmina Września posiada nowoczesny, zrównoważony zasób mieszkaniowy, odpowiadający bieżącym potrzebom mieszkańców oraz tworzący solidną bazę

dla dalszego rozwoju demograficznego i przestrzennego. Wysoki wskaźnik zamieszkania, duża powierzchnia użytkowa mieszkań oraz stabilna struktura budynków stanowią podstawę skutecznego planowania przestrzennego i polityki społeczno-mieszkaniowej gminy.

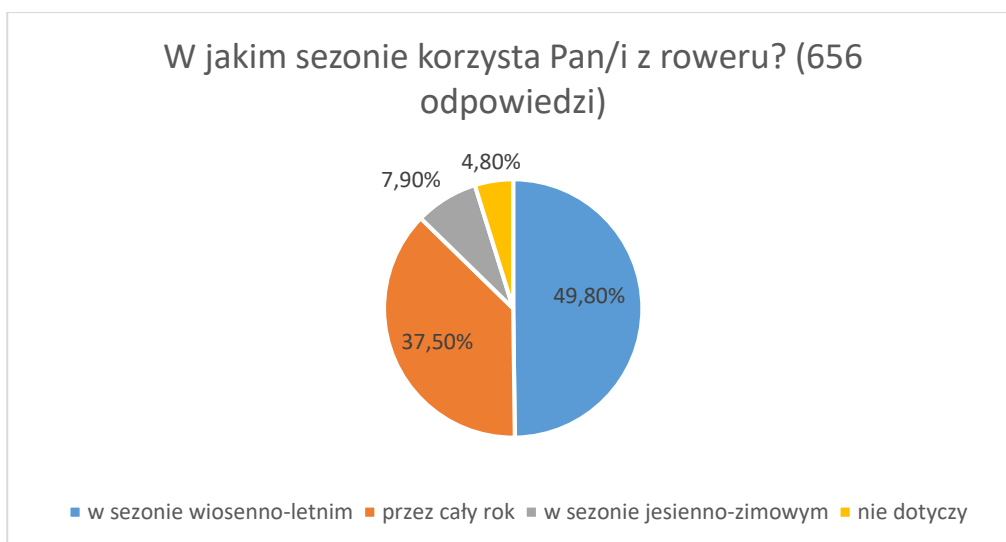
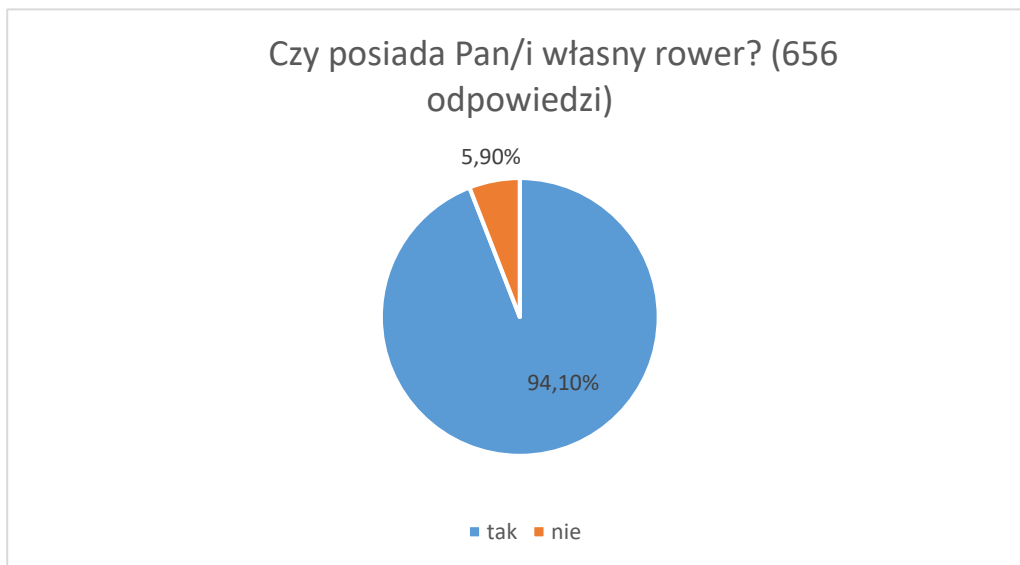
5. Partycypacje społeczne

Opracowanie "Planu Zrównoważonej Mobilności dla Gminy Września" oraz jego przyszłe skuteczne wdrożenie opiera się na szerokiej współpracy i zaangażowaniu różnorodnych grup interesariuszy. Podejście partycypacyjne zostało zastosowane od wczesnych etapów prac, aby mieć pewność, że Plan odpowiada na rzeczywiste potrzeby społeczności, jest dopasowany do lokalnych uwarunkowań i zyskuje szerokie poparcie.

Kluczowe grupy interesariuszy zidentyfikowane i zaangażowane w proces tworzenia Planu to mieszkańcy Gminy Września - główni beneficjenci Planu, reprezentujący różne grupy wiekowe, zawodowe oraz o zróżnicowanych potrzebach mobilności (np. seniorzy, rodzice z dziećmi, młodzież, osoby z niepełnosprawnościami, osoby dojeżdżające do pracy/szkoły).

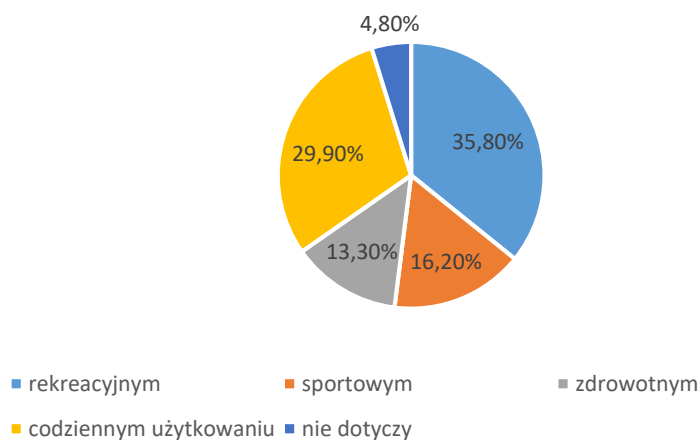
Forma zaangażowania: Badania ankietowe (przeprowadzone w internecie poprzez udostępnienie ankiety), zgłaszanie uwag mieszkańców w formie ustnej i pisemnej do Urzędu Miasta i Gminy Września.

Podsumowując wyniki przeprowadzonych ankiet, wskazać należy, że analiza opinii mieszkańców Gminy Września na temat mobilności miejskiej jednoznacznie zwraca uwagę na ogromny, wciąż niewykorzystany potencjał roweru jako kluczowego elementu zrównoważonego transportu. Badanie, w którym wzięło udział 656 respondentów, ujawnia głęboko zakorzenioną kulturę rowerową oraz wyraźne oczekiwania wobec działań samorządu w tym obszarze.

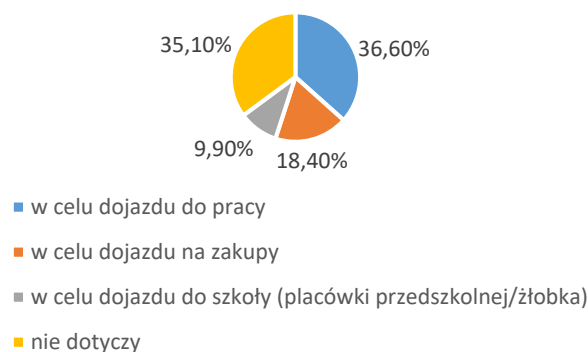


Już na wstępie ankieta pokazuje, że rower jest powszechnie dostępnym środkiem transportu – aż 94,1% badanych zadeklarowało posiadanie własnego jednośladu. Ten wysoki wskaźnik stanowi solidny fundament pod dalsze działania promujące aktywną mobilność. Co istotne, korzystanie z roweru nie ogranicza się jedynie do najcieplejszych miesięcy. Choć blisko połowa (49,8%) respondentów najczęściej korzysta z roweru w sezonie wiosenno-letnim, to znacząca grupa, bo aż 37,5%, deklaruje użytkowanie go przez cały rok. Sugeruje to, że inwestycje w infrastrukturę rowerową muszą uwzględniać jej całoroczną funkcjonalność, w tym odpowiednie utrzymanie zimowe.

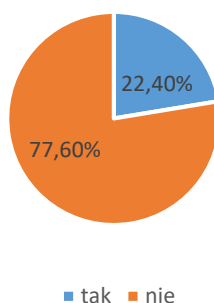
W jakim celu użytkuje Pan/i najczęściej rower?
656 odpowiedzi



Jeśli używa Pan/i rower w tzw. codziennym użytkowaniu to z jakim przeznaczeniem:
656 odpowiedzi



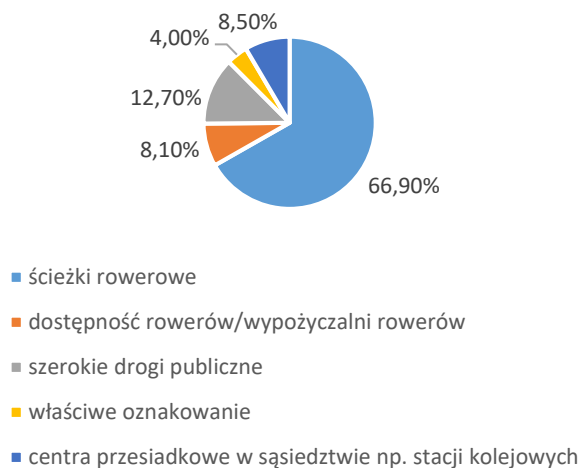
Czy w Pana/i rodzinie inni członkowie korzystają w codziennym użytkowaniu z rowerów? (656 odpowiedzi)



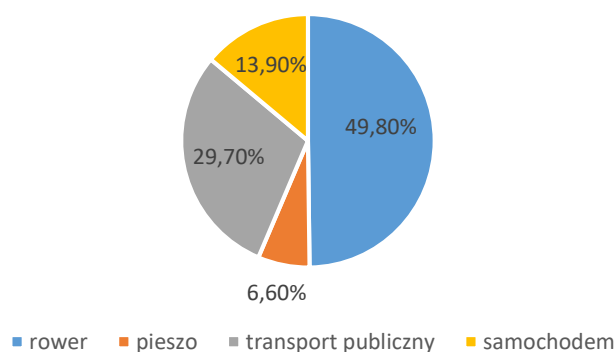
Analiza celów, w jakich mieszkańcy najczęściej wykorzystują rowery, dostarcza kolejnych argumentów za rozwojem dedykowanych tras. Dominuje co prawda cel rekreacyjny (35,8%), jednak tuż za nim plasuje

się codzienne użytkowanie (29,9%), obejmujące dojazdy do pracy, na zakupy czy do placówek edukacyjnych. W szczegółowym pytaniu dotyczącym codziennego użytkowania, dojazdy do pracy (36,6%) i na zakupy (35,1%) okazały się głównymi motywacjami. Takie rozłożenie akcentów podkreśla konieczność tworzenia zarówno atrakcyjnych tras rekreacyjnych, jak i funkcjonalnych, bezpiecznych połączeń ułatwiających codzienne przemieszczanie się. Potwierdza to również fakt, że w 77,6% rodzin ankietowanych inni członkowie również korzystają z rowerów na co dzień, co świadczy o potrzebie infrastruktury przyjaznej użytkownikom w każdym wieku.

Jakie według Pana/i jest największe ułatwienie dla rowerzystów: (656 odpowiedzi)



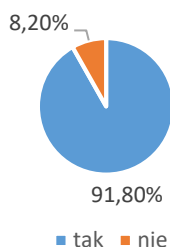
W jaki sposób najchętniej dojeżdżałby Pan/i do pracy? (656 odpowiedzi)



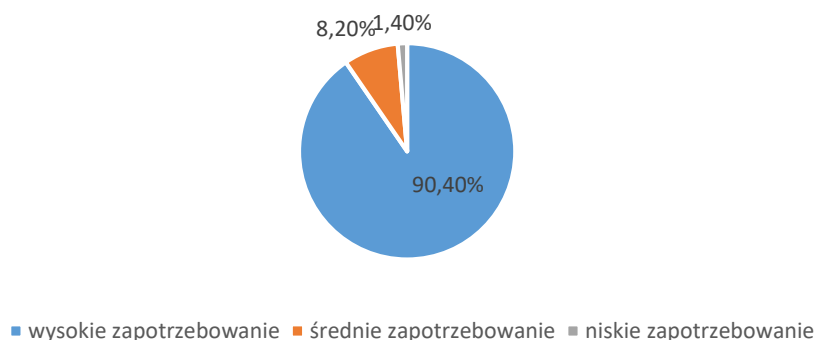
Respondenci nie mają wątpliwości, co jest największym ułatwieniem dla rowerzystów – aż 66,9% wskazało na ścieżki rowerowe. To jednoznaczny sygnał dla władz gminy, że budowa i rozbudowa

dedykowanej infrastruktury jest postrzegana jako kluczowy czynnik poprawy warunków dla cyklistów. Aspiracje mieszkańców idą jeszcze dalej: niemal połowa (49,8%) najchętniej dojeżdżałaby do pracy właśnie rowerem, co stawia ten środek transportu na pierwszym miejscu preferencji, wyprzedzając samochód (13,90%). Ten wynik jest niezwykle obiecujący i pokazuje, jak duża jest gotowość do zmiany nawyków komunikacyjnych, pod warunkiem stworzenia odpowiednich warunków.

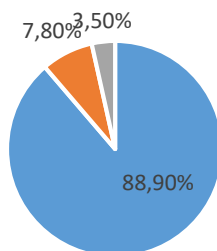
Czy utworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych w Gminie Września może skłonić Pana/ią do wyboru roweru jako sposobu dotarcia do miejsca pracy lub nauki? (656 odpowiedzi)



Jak ocenia Pan/i potrzebę dalszej rozbudowy sieci ścieżek rowerowych w Gminie Września? (656 odpowiedzi)



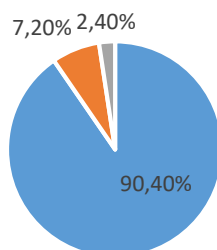
Jak ocenia Pan/i potrzebę stworzenia dodatkowych parkingów dla rowerów w Gminie Września? (656 odpowiedzi)



■ wysokie zapotrzebowanie ■ średnie zapotrzebowanie ■ niskie zapotrzebowanie

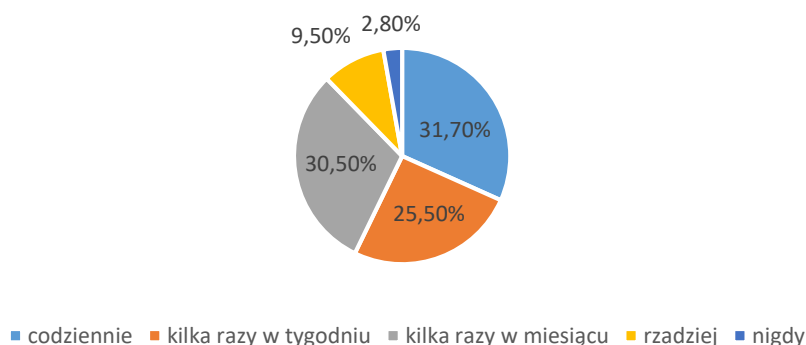
Potwierdzeniem tej tezy jest odpowiedź na pytanie o wpływ spójnego systemu ścieżek rowerowych na wybór roweru jako środka transportu do pracy lub nauki – aż 91,8% ankietowanych zadeklarowało, że taka infrastruktura skłoniłaby ich do częstszego korzystania z roweru w tych celach. Jest to niezwykle silny argument przemawiający za priorytetowym potraktowaniem inwestycji rowerowych, które mają bezpośredni i bardzo wysoki potencjał zmiany zachowań komunikacyjnych na bardziej proekologiczne. Konsekwentnie, ocena potrzeby dalszej rozbudowy sieci ścieżek rowerowych w gminie jest jednoznaczna: 90,4% respondentów uważa ją za wysoką. Podobnie wysokie zapotrzebowanie (88,9%) dotyczy stworzenia dodatkowych, bezpiecznych parkingów dla rowerów, co jest niezbędnym uzupełnieniem sieci tras.

Jak ocenia Pan/i potrzebę utworzenia centrum przesiadkowego przy stacji kolejowej we Wrześni? (656 odpowiedzi)

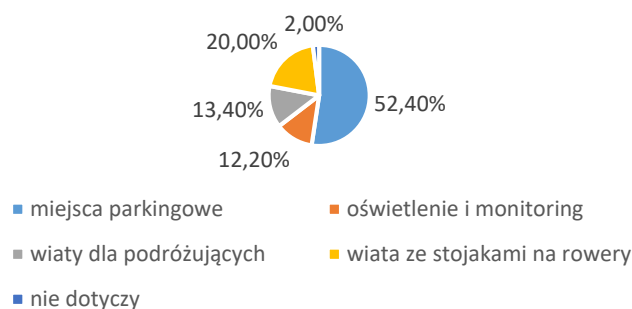


■ wysokie zapotrzebowanie ■ średnie zapotrzebowanie ■ niskie zapotrzebowanie

Jak często korzystałby Pan/i z centrum przesiadkowego przy dworcu PKP przy ul. Dworcowej we Wrześni? (656 odpowiedzi)

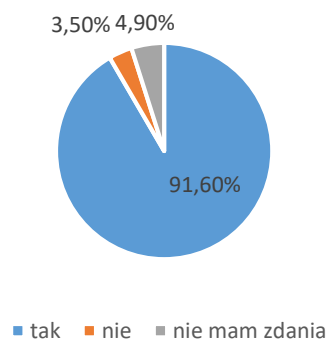


Z jakiego elementu wspomnianego centrum przesiadkowego we wskazanej lokalizacji będzie dla Pana/i najczęściej korzystać: (656 odpowiedzi)

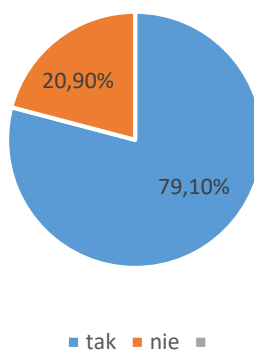


Wyniki ankiety jasno wskazują również na potrzebę integracji różnych form transportu. Aż 90,4% respondentów widzi wysoką potrzebę utworzenia centrum przesiadkowego przy stacji kolejowej we Wrześni. Spośród elementów takiego centrum, dla 52,4% ankietowanych najważniejsze byłyby miejsca parkingowe dla samochodów, ale również wiata ze stojakami na rowery (20%) cieszy się sporym zainteresowaniem, co podkreśla potencjał systemu "Park & Ride".

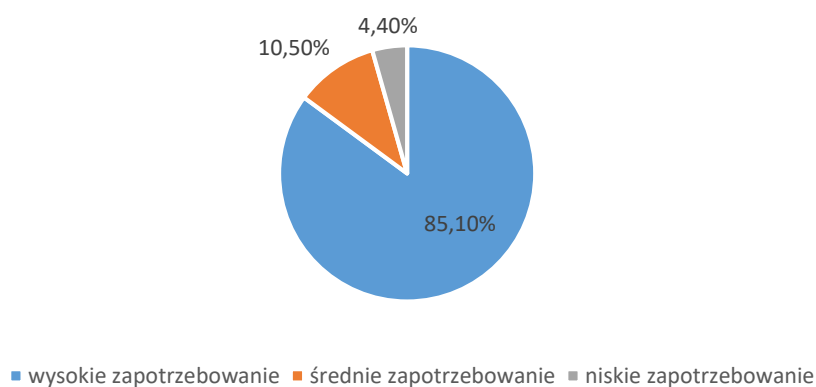
Czy bezpłatna komunikacja w gminie Września jest Pana/i zdaniem potrzebna? (656 odpowiedzi)



Czy korzysta Pan/i z bezpłatnej komunikacji miejskiej? (656 odpowiedzi)



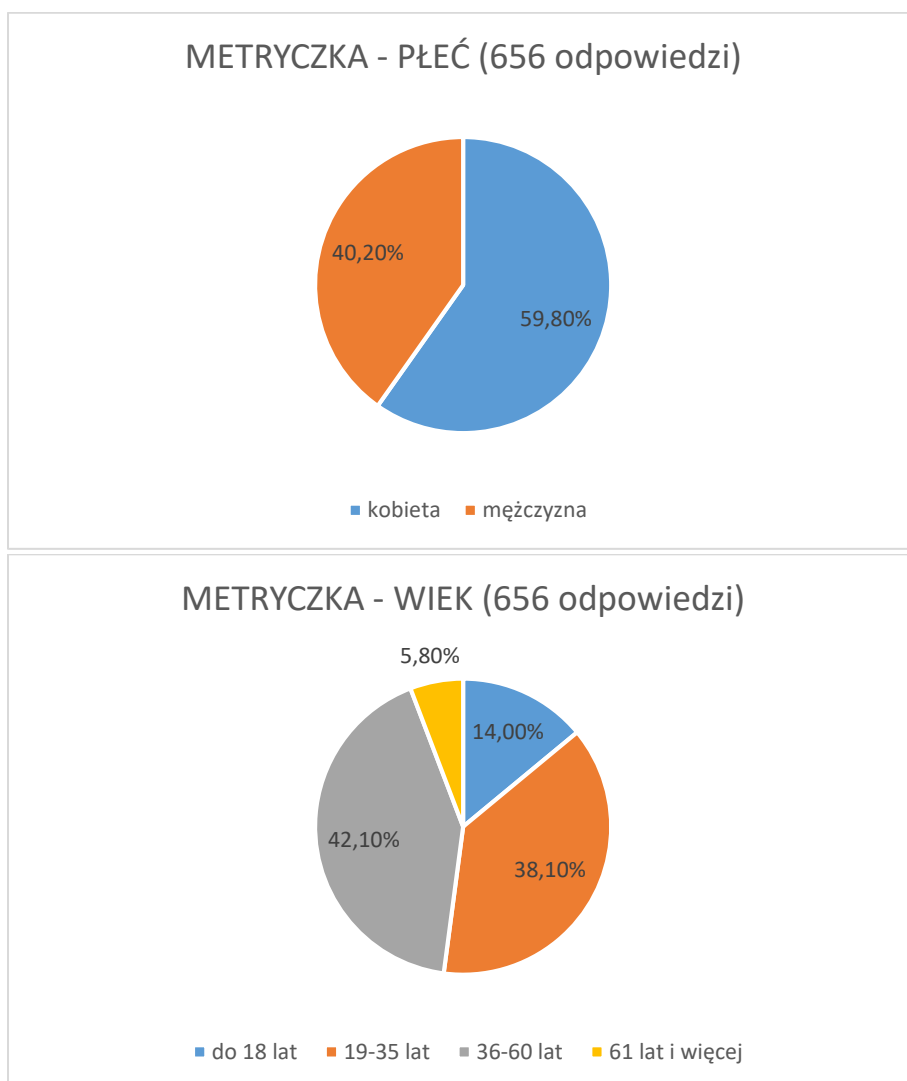
Jak ocenia Pan/i potrzebę zakupu kolejnego autobusu elektrycznego? (656 odpowiedzi)



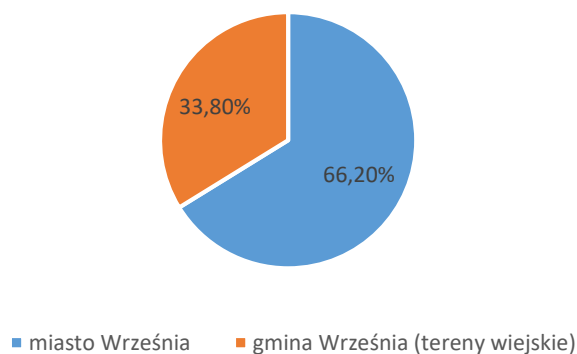
Dodatkowo, poparcie dla bezpłatnej komunikacji miejskiej (91,6% uważa ją za potrzebną, a 79,1% deklaruje korzystanie) oraz dla zakupu kolejnego autobusu elektrycznego (85,1% widzi wysoką potrzebę) świadczy o otwartości mieszkańców na zrównoważone rozwiązania transportowe.

Podsumowując, wyniki przeprowadzonej ankiety stanowią silny mandat dla władz Gminy Września do podjęcia zdecydowanych i kompleksowych działań na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej oraz promowania roweru jako atrakcyjnego, zdrowego i ekologicznego środka transportu. Mieszkańcy wykazują nie tylko dużą świadomość korzyści płynących z jazdy na rowerze, ale przede wszystkim ogromną gotowość do częstszego jego wykorzystywania, pod warunkiem zapewnienia bezpiecznych i komfortowych warunków. Rozbudowa spójnej sieci dróg rowerowych, stworzenie bezpiecznych parkingów oraz integracja z transportem publicznym poprzez centra przesiadkowe to działania, które spotkają się z szerokim poparciem społecznym i realnie przyczynią się do poprawy jakości życia oraz zrównoważonej mobilności w gminie.

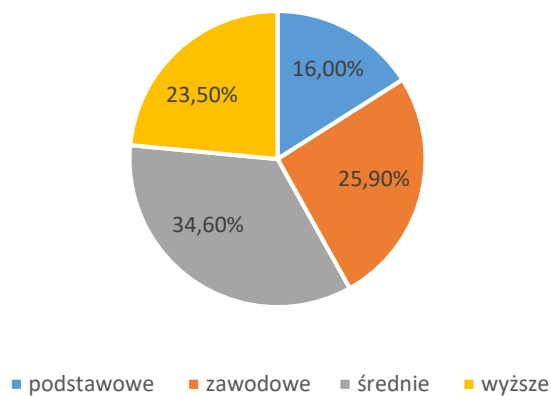
Poniżej wskazano w formie wykresów metryczkę dotyczącą uczestników ankiety.



METRYCZKA - Miejsce zamieszkania (656 odpowiedzi)



METRYCZKA - Wykształcenie (656 odpowiedzi)



6. Analiza SWOT

Plan Mobilności i związana z nim analiza obecnej sieci transportowej i zrealizowanych dotychczas rozwiązań umożliwia przeprowadzenie oceny stanu istniejącego elementów transportu w formie analizy SWOT. Analiza została podzielona na cztery części: mocne i słabe strony systemu transportowego, a także szanse i zagrożenia związane z wdrożeniem Planu Mobilności.

MOCNE STRONY:

Podjęmowanie działań na rzecz rozbudowy lokalnej infrastruktury drogowej i infrastruktury towarzyszącej - aktywne inwestowanie w rozwój dróg i elementów wspierających transport.

Rozwijająca się sieć dróg rowerowych i możliwości połączenia indywidualnych form transportu z komunikacją publiczną - rosnąca infrastruktura dla rowerzystów i potencjał integracji z transportem zbiorowym.

Przebieg przez Gminę drogi nr 92, autostrady - orzystne położenie komunikacyjne zapewniające dobre połączenia regionalne i krajowe.

Rozbudowana sieć kolejowa - istniejąca infrastruktura kolejowa jako podstawa dla transportu publicznego na dłuższych dystansach.

SŁABE STRONY:

Brak integracji transportu publicznego z transportem rowerowym - niedostateczne połączenie i infrastruktura wspierająca przesiadki między rowerem a transportem zbiorowym.

Brak niezbędnych punktów przesiadkowych- ograniczona liczba lub funkcjonalność miejsc umożliwiających komfortową zmianę środka transportu.

Brak spójności sieci dróg rowerowych względem siebie - istniejące odcinki dróg rowerowych często nie tworzą logicznej i ciągłej całości.

Zanieczyszczanie środowiska na skutek transportu drogowego (transportu indywidualnego) - negatywny wpływ dominacji samochodów na jakość powietrza i środowisko.

SZANSE:

Poprawa dostępności komunikacyjnej - możliwość zwiększenia łatwości przemieszczania się dla wszystkich mieszkańców dzięki planowanym inwestycjom.

Poprawa dostępności drogowej, w tym dróg rowerowych - perspektywa rozbudowy funkcjonalnej i bezpiecznej sieci tras rowerowych.

Poprawa jakości życia i zdrowia poprzez zmianę nawyków transportowych mieszkańców Gminy na proekologiczne: - potencjał do promowania zdrowego trybu życia i redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko.

ZAGROŻENIA:

Zmiana nawyków transportowych społeczeństwa może zająć wiele lat, nawet pomimo przeprowadzenia akcji zachęcających i działań edukacyjnych- długotrwały proces zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych i ryzyko wolniejszego niż zakładano osiągnięcia celów.

Podsumowując analizę SWOT, Gmina Września dysponuje solidnym fundamentem do rozwoju zrównoważonej mobilności, opartym na istniejącej infrastrukturze drogowej i kolejowej oraz inicjatywach związanych z rozbudową dróg rowerowych. Wyraźne jest zaangażowanie w poprawę lokalnej infrastruktury, co w połączeniu z wysokim zapotrzebowaniem społecznym na rozwój ścieżek rowerowych i infrastruktury towarzyszącej (co potwierdziły wyniki ankiet) stwarza znaczące szanse na poprawę dostępności komunikacyjnej, jakości życia i zdrowia mieszkańców poprzez promowanie proekologicznych nawyków transportowych.

Niemniej jednak, kluczowym wyzwaniem pozostają słabe strony, takie jak brak pełnej integracji różnych form transportu, w szczególności transportu publicznego z rowerowym, niedostateczna liczba funkcjonalnych punktów przesiadkowych oraz fragmentacja istniejącej sieci dróg rowerowych. Te braki, w połączeniu z głównym zagrożeniem, jakim jest długotrwały proces zmiany nawyków transportowych społeczeństwa, wymagają strategicznego i konsekwentnego podejścia.

Wnioski z analizy wskazują, że sukces Planu Zrównoważonej Mobilności będzie zależał od skutecznego przezwyciężenia zidentyfikowanych słabości poprzez tworzenie spójnego, zintegrowanego i atrakcyjnego systemu transportowego, który realnie zachęci mieszkańców do wyboru bardziej zrównoważonych form

podróżowania, jednocześnie minimalizując wpływ zidentyfikowanych zagrożeń poprzez cierpliwe działania edukacyjne i promocyjne. Istnieje wyraźna potrzeba skoncentrowania wysiłków na budowie kompleksowej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej oraz jej integracji z innymi elementami systemu transportowego gminy.

7. Wizja w roku docelowym

Zgodnie z założeniami na skutek realizacji Planu Mobilności ma być to region spójny terytorialnie i atrakcyjny dla mieszkańców Gminy, cechujący się bardzo dobrymi warunkami do życia. Obszar Gminy charakteryzuje się wysoko rozwiniętym transportem niskoemisyjnym zintegrowanym multimodalnie. Transport rowerowy i transport zbiorowy staje się istotnym elementem stylu życia.

Sformułowanie celów Planu mobilności poprzedzono gruntowną analizą stanu istniejącego, która zmierzać ma do zapewnienia różnych możliwości podróży. Zamierzone działania inwestycyjne mają odbywać się z poszanowaniem ład przestrzennego, a także stanu środowiska naturalnego. Docelowo realizacja planowanych inwestycji zmierzać też będzie do poszerzenia wiedzy na temat działań promujących zrównoważoną mobilność miejską, w tym także tematykę związaną z niskoemisyjnym transportem.

8. Cel strategiczny i cele operacyjne



9. Opis koncepcji wdrażania

Planowany scenariusz wdrażania celu strategicznego i operacyjnego opiera się o zaplanowanie inwestycji i działania mające na celu zwiększenie dostępności transportowej na terenie Gminy. W szczególności planowane jest podjęcie działań związanych z budową ścieżek rowerowych, punktów przesiadkowych synchronizacji komunikacji publicznej z indywidualnymi formami transportu poprzez budowę parkingów dla pojazdów niskoemisyjnych.

Celem planowanych działań jest stworzenie sieci powiązanych ścieżek rowerowych, które wraz z powstaniem punktów przesiadkowych umożliwią mieszkańcom Gminy Września łatwiejsze przemieszczanie się w obrębie gminy i powiatu, a także sprawną komunikację, w szczególności z Aglomeracją Poznańską, za pośrednictwem sieci kolejowej.

Osiągnięcie celu strategicznego będzie realizowane poprzez następujące cele operacyjne, w ramach których planowane są m.in. następujące działania: budowa drogi dla pieszych i rowerów i działania

promocyjno–edukacyjne, związane w szczególności z zagadnieniami dotyczącymi zrównoważonej mobilności i korzyściami płynącymi z wykorzystywania transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy.

Działania Gminy opierać się będą o wiarygodne informacje wynikające z wdrożenia systemu monitorowania zachowań transportowych mieszkańców. Kluczowym elementem jest również edukacja. Planowane działania to w szczególności prowadzenie cyklicznych badań ankietowych w celu oceny efektywności wdrożonych rozwiązań i organizacja warsztatów, szkoleń na temat transportu niskoemisyjnego. Dodatkowo planowane jest opracowanie i dystrybucja materiałów informacyjno-edukacyjnych.

Realizacja tych celów operacyjnych, poprzez konkretne, zaplanowane inwestycje i działania miękkie, przyczyni się do osiągnięcia nadrzędnego celu strategicznego, jakim jest rozwój komunikacji niskoemisyjnej w Gminie Września, czyniąc ją bardziej przyjazną dla mieszkańców i środowiska.

9.1. Zakres, harmonogram działań, źródła finansowania

Planowane działania będą realizowane na przestrzeni lat 2025 - 2030. Ważną przesłanką podejmowania działań jest ich kompleksowość i aktualne zapotrzebowanie społeczne. Planowane do realizacji działania i inwestycje wraz ze źródłem finansowania i harmonogramem działań zawiera poniższa tabela.

Tab. 4 Harmonogram działań

Numer	Nazwa	Źródło finansowania	Szacowany koszt	Czas realizacji	Realizowane cele
1.	Budowa centrum przesiadkowego przy ul. Dworcowej we Wrześni	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach programów dotacyjnych	8 344 991,18 zł	2025-2027	Zintegrowanie ponadlokalnej komunikacji kolejowej z komunikacją lokalną
2.	Budowa drogi dla pieszych i rowerów w miejscowościach Chocicza Wielka-Białeżyce	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach	1 606 346,27	2025-2027	Utworzenie kompleksowego systemu dróg rowerowych wraz z

		programów dotacyjnych			infrastrukturą towarzyszącą
3.	Zakup niskoemisyjnego autobusu wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach programów dotacyjnych	3 102 675,00 zł	2025-2027	Zintegrowanie ponadlokalnej komunikacji kolejowej z komunikacją lokalną
4.	Działania promujące zrównoważoną mobilność miejską.	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach programów dotacyjnych	14 760,00 zł	2025-2027	Promocja komunikacji rowerowej jako elementu poprawy jakości zdrowia i życia lokalnej społeczności; Monitoring i edukacja w obszarze mobilności niskoemisyjnej - działań promujących zrównoważoną mobilność
5.	Zakup taboru niskoemisyjnego (autobusy, auta elektryczne)	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach programów dotacyjnych	15.000.000	2025-2030	Zintegrowanie ponadlokalnej komunikacji kolejowej z komunikacją lokalną

6.	Modernizacja oświetlenia na energoszczędne	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach programów dotacyjnych	4000000	2025-2030	Utworzenie kompleksowego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą
7.	Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej	Środki własne/fundusze zewnętrzne pozyskane w ramach programów dotacyjnych	20 000 000	2025-2030	Utworzenie kompleksowego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Źródło: opracowanie własne

10. Monitoring i ewaluacja

Po stworzeniu Planu Mobilności konieczne będzie jego wdrażanie, monitorowanie, ewaluacja jego efektów oraz raportowanie. Monitoring zadań będzie polegał na gromadzeniu informacji o postępach realizacji zaplanowanych działań. W ramach monitoringu zbierane będą następujące informacje:

- Terminy realizacji zaplanowanych zadań;
- Interesariusze realizujący poszczególne działania;
- Postępy prac oraz koszty poniesione podczas wykonywania przedsięwzięć;
- Przeszkody napotkane podczas realizacji zadań.

Istotnym elementem systemu monitoringu i oceny jest raportowanie. Zadanie to polega na tworzeniu raportów, które będą uwzględniały ocenę postępów prac, jakie miały miejsce w poprzedzającym okresie.

Zaleca się, aby aktualizacja ww. elementów przeprowadzana była co 2 lata, po uzyskaniu niezbędnych danych. Mierniki realizacji celu operacyjnego i celów strategicznych zawiera poniższa tabela.

Gmina Września powinna także współpracować z interesariuszami Planu Mobilności, aby zgromadzić niezbędne dane. Do takich podmiotów należą m. in. Mieszkańcy Gminy Września, przedsiębiorstwa transportowe czy inne jednostki samorządowe.

Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie realizacji zaplanowanych celów należy posłużyć się zaproponowanymi wskaźnikami monitorowania. Pozwolą one władzom Gminy na odpowiednią organizację pracy i będą wyznacznikiem realizacji działań infrastrukturalnych. Wskaźniki monitoringu realizacji przedstawia poniższa tabela:

Tab. 5 Wskaźniki monitoringu

<i>Numer</i>	<i>Cel operacyjny</i>	<i>Wskaźniki monitorowania</i>	<i>Źródło weryfikacji wskaźnika</i>
1.	Utworzenie kompleksowego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Długość ścieżek rowerowych w Gminie Września (w kilometrach), liczba pojazdów przemieszczających się po drogach rowerowych	Gmina Września, Powiat Wrzesiński
2.	Zintegrowanie ponadlokalnej komunikacji kolejowej z komunikacją lokalną	Liczba zakupionych pojazdów elektrycznych, Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”, Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub wyposażonych obiektach „parkuj i jedź”, Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”, Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”, Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Gmina Września

		Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	
3.	Monitoring i edukacja w obszarze mobilności niskoemisyjnej - działań promujących zrównoważoną mobilność	Liczba osób biorących udział w spotkaniach dotyczących zrównoważonej mobilności Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych	Gmina Września
4.	Promocja komunikacji rowerowej jako elementu poprawy jakości zdrowia i życia lokalnej społeczności	Liczba zamontowanych tablic informacyjnych, Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych	Gmina Września

Monitoringiem planu zajmie się Referat Obsługi Inwestorów , który zajmuje się również pozyskiwaniem środków zewnętrznych w gminie Września.

11. Procedura dotycząca strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Gmina Września złożyła wniosek do RDOŚ i Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz.U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), w związku z opracowaniem dokumentu pn. „Plan zrównoważonej mobilności dla Gminy Września”, o uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla „Planu zrównoważonej mobilności dla Gminy Września”. Pismem z dnia 24.06.2025 r. RDOŚ odstąpił od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Z kolei Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia 1.07.2025 r. odstąpił od zajęcia stanowiska ze względu na brak kompetencji do uzgodnienia odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu.

Uzasadnienie

„Plan zrównoważonej mobilności dla Gminy Września” to dokument o charakterze strategicznym, określający długofalowe cele oraz kierunki działań zmierzających do poprawy systemu mobilności na terenie Gminy Września. Dokument ten formułuje zintegrowaną koncepcję rozwoju zrównoważonego transportu, uwzględniającą w szczególności potrzeby społeczności lokalnej, wyzwania infrastrukturalne oraz konieczność ograniczenia negatywnego wpływu systemu transportowego na środowisko naturalne.

Dodatkowo plan jest niezbędnym dokumentem strategicznym w ubieganiu się o środki zewnętrzne.

Mając na względzie powyższe, podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.