



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt „Aglomeracja Konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

STUDIUM ROZWOJU TRANSPORTU ZRÓWNOWAŻONEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO AGLOMERACJI KONIŃSKIEJ

KONIN 2014

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

**Strategia
realizowana na zlecenie:**

Starostwo Powiatowe w Koninie

Aleje 1 Maja 9

62-510 Konin

(Lider projektu „Aglomeracja Konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”)

Wykonawca:

Międzynarodowa Wyższa Szkoła

Logistyki i Transportu we Wrocławiu

ul. Sołtysowicka 19b

51-168 Wrocław

Termin realizacji:

Opracowanie i realizacja: marzec – listopad 2014

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	6
1.1. GENEZA POWSTANIA OFAK	6
1.2. METODOLOGIA BADAŃ	7
1.3. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OFAK.....	9
1.4. CELE.....	11
2. SYNTETYCZNA DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO ...	15
2.1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZE (USTAWY I DOKUMENTY KRAJOWE ORAZ REGIONALNE).....	15
2.1.1. Dokumenty europejskie	15
2.1.2. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego	17
2.1.3. Dokumenty lokalne	21
2.2. TENDENCJE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ TRANSPORTU W REGIONIE (DANE DEMOGRAFICZNE, SPOŁECZNE, GOSPODARCZE).....	29
2.2.1. Dane społeczno-demograficzne	29
2.2.2. Dane gospodarcze	34
2.3. GENERATORY RUCHU.....	41
2.3.1. Zakłady pracy.....	42
2.3.2. Szkoły	44
2.3.3. Ośrodki kultury i atrakcje turystyczne	46
2.3.4. Galerie handlowe	47
2.3.5. Placówki administracyjne i placówki służby zdrowia.....	48
3. DIAGNOZA INFRASTRUKTURY SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO	51
3.1. OPIS UKŁADU DROGOWEGO (WRAZ ZE STANEM DRÓG)	51
3.2. SIEĆ KOLEJOWA NA TERENIE OFAK	62
3.3. ŚRÓDLĄDOWY TRANSPORT WODNY	65
3.4. LOKALNY RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO	69
3.5. SZLAKI ROWEROWE NA TERENIE OFAK.....	70
3.6. TURYSTYKA PIESZA OFAK	72
4. DIAGNOZA STRATEGICZNA SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO	73
4.1. OPERATORZY W TRANSPORCIE ZBIOROWYM	73
4.1.1. Miejski Zakład Komunikacji.....	73

4.1.2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie SA	75
4.1.3. Pozostali przewoźnicy autobusowi	80
4.1.4. Przewoźnicy kolejowi	82
4.2. ANALIZA POTOKÓW PASAŻERSKICH NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH	85
4.3. CHARAKTERYSTYKA TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO NA TERENIE OFAK	99
4.4. CHARAKTERYSTYKA TRANSPORTU CIĘŻAROWEGO NA TERENIE OFAK	103
4.5. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	108
4.6. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	111
4.7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO.....	119
4.8. ORGANIZACJA RUCHU I ZARZĄDZANIE RUCHEM.....	121
4.9. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTU	123
4.10. PROGNOZA POPYTU NA TRANSPORT	125
5. KIERUNKI POTENCJALNYCH DZIAŁAŃ	131
5.1. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	131
5.2. REMONTY I MODERNIZACJE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ.....	139
5.2.1. Drogi wojewódzkie	142
5.2.2. Drogi powiatowe.....	142
5.2.3. Pozostałe drogi.....	144
5.2.3. Ścieżki rowerowe	150
5.3. INTEGRACJA TARYF	151
5.4. ROZWÓJ LOKALNEGO RYNKU LOTNICZEGO.....	153
5.5. ROZWÓJ WIELKOPOLSKIEGO CENTRUM LOGISTYCZNEGO	154
5.6. ROZWÓJ ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO	154
5.7. OCENA MOŻLIWOŚCI ROZWOJOWYCH DLA RYNKU PASAŻERSKIEGO PKP (GOLINA, KRAMSK).....	155
6. MISJA I WIZJA ROZWOJU TRANSPORTU ZRÓWNOWAŻONEGO OFAK	155
6.1. PRIORYTETY STRATEGICZNE	158
6.2. CELE STRATEGICZNE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU OFAK DO ROKU 2020.....	159
6.3. DZIAŁANIA STRATEGICZNE, ŹRÓDŁA FINANSOWANIA, CELE SZCZEGÓŁOWE ROZWOJU TRANSPORTU ZRÓWNOWAŻONEGO OFAK DO ROKU 2020.....	161
6.4. NARZĘDZIA REALIZACJI STRATEGII.....	165
6.5. PODMIOTY REALIZUJĄCE POSTANOWIENIA STUDIUM	165
6.6. KONSULTACJE SPOŁECZNE	167

6.7. TRYB I ZASADY MONITORINGU ORAZ EWALUACJI WDRAŻANIA STUDIUM TRANSPORTOWEGO DLA OFAK.....	169
6.7.1. Monitoring rozwoju transportu zrównoważonego OFAK	170
6.7.2. Ewaluacja Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK.....	172
6.7.3. Zasady aktualizacji Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.....	173
6.8. IDENTYFIKACJA MOŻLIWYCH DZIAŁAŃ DO ZREALIZOWANIA, OCENA MOŻLIWOŚCI DZIAŁAŃ WRAZ Z SZACUNKIEM KOSZTÓW I ANALIZĄ WIELOKRYTERIALNĄ ORAZ WYBÓR DZIAŁAŃ DO REALIZACJI.....	174
SPIS TABEL	186
SPIS RYSUNKÓW	188
SPIS WYKRESÓW.....	188
ZAŁĄCZNIKI	190

1. Wstęp

1.1. Geneza powstania OFAK

Powstanie Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej jest następstwem inicjatywy 16 jednostek samorządu terytorialnego z 2012 roku. W roku 1999 powołano Konwent Wójtów i Burmistrzów gmin powiatu konińskiego, do którego w 2013 roku dołączył samorząd Konina. Chcąc wykorzystać rozwojowy potencjał terytorialny, postanowiono stworzyć nowy obszar, łączący powiat koniński z miastem Konin. Samorządowcy z powiatu konińskiego oraz miasta Konin podpisali list intencyjny, co przyczyniło się do stworzenia Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, w skrócie OFAK¹.

Rozwój regionalny obszarów powiązanych ze sobą funkcjonalnie wspierany jest przez Unię Europejską, a umożliwia go współdział sprawnie działającego systemu transportowego. Realizacja „Studium rozwoju transportu zrównoważonego OFAK” jest efektem rozmów i konsultacji Konwentu Wójtów i Burmistrzów, na których pojawiła się kwestia stworzenia programów sektorowych, dotyczących gospodarki i transportu zrównoważonego.

Dokumentem bazowym dla Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK jest opracowana „Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej” (Strategia Rozwoju OFAK). Studium stanowi jedno z pięciu wzajemnie uzupełniających się opracowań szczegółowych. Strategia Rozwoju OFAK wyznaczyła 6 celów strategicznych, podzielonych na 25 celów szczegółowych, a te z kolei na 46 działań. Dla poszczególnych działań wyznaczono możliwe sposoby finansowania: wsparcia zewnętrznego, zestaw działań komplementarnych do realizacji w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Krajowych Programów Operacyjnych poprzez podmioty realizujące. Dla zapewnienia sprawnego wdrażania tej strategii jak też opracowanego Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK stwierdzono konieczność utworzenia związku celowego gmin i powiatu.

¹ W opracowaniu Studium będziemy się posługiwać skrótem OFAK, mając na myśli Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Konińskiej, na który składa się powiat miasta Konin oraz powiat koniński.

1.2. Metodologia badań

Metodologię przygotowania Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK można podzielić na kilka etapów. W pierwszej kolejności analizie podlegały dokumenty strategiczne mające wpływ na sposób funkcjonowania transportu w ramach OFAK (patrz podrozdział 2.1). Następnie zebrano dane pierwotne i wtórne dotyczące uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych, mogących mieć wpływ na obecnie funkcjonującą komunikację zbiorową i indywidualną na terenie OFAK, w tym przedstawiono główne generatory ruchu dla obszaru (patrz rozdziały 2.2 i 2.3). Analiza determinantów rozwoju transportu została pogłębiona przez szczegółową ocenę systemu transportowego w gminach wchodzących w skład OFAK (patrz rozdział 3). Kolejnym krokiem była diagnoza strategiczna systemów transportowych dla transportu zbiorowego, indywidualnego i cargo oraz wstępna ocena ich efektywności we wsparciu realizacji celów wyznaczonych w tym Studium (patrz rozdział 3).

Metody badawcze zastosowane w Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK dzielą się na jakościowe i ilościowe. Te pierwsze dotyczą analizy dokumentów strategicznych², planów rozwojowych oraz opinii przedstawicieli gmin należących do OFAK i są oparte głównie na analizie źródeł wtórnych z wykorzystaniem techniki *desk research* oraz ankiety półstrukturalnej³. Metody ilościowe dotyczyły analizy źródeł pierwotnych: badań potoków pasażerskich na liniach komunikacyjnych miejskich (techniką „wsiadło – wysiadło – jechało”), badań komunikacji regularnej (techniką odczytów z elektronicznych baz danych), badań natężenia ruchu drogowego za pomocą urządzeń zliczających pojazdy i badających ich prędkość, badań ankietowych za pomocą narzędzia badawczego ankiety ustrukturyzowanej⁴ dotyczącej wolumenu towarów przewożonych przez największe przedsiębiorstwa produkcyjne na terenie OFAK.

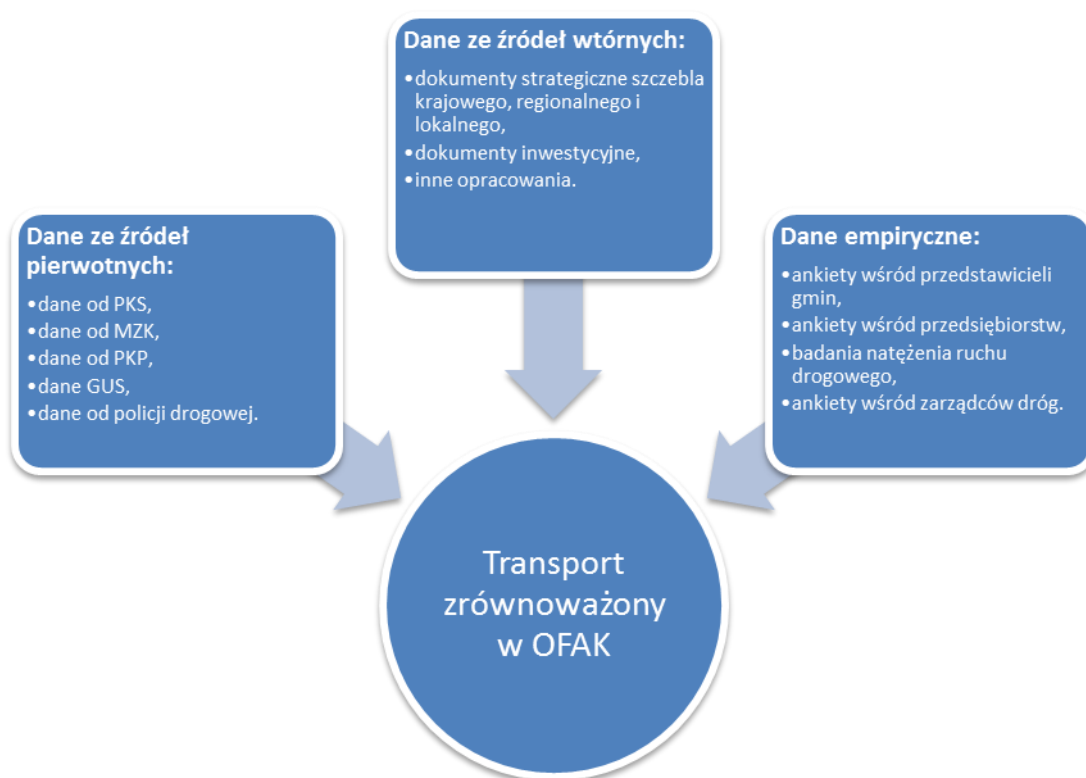
Lista pozyskanych danych i źródła ich pozyskania znajdują się w załączniku numer 2. Rysunek 1.2.1 schematycznie przedstawia główne determinanty rozwoju transportu zrównoważonego na terenie OFAK.

² W opracowaniu wykorzystano dokumenty o znaczeniu międzynarodowym, krajowym oraz regionalnym. Pełna lista dokumentów użytych w Studium znajduje się w załączniku nr 1.

³ Jest to metoda badawcza wywodząca się z badań społecznych, w której występują pytania otwarte (respondent sam wpisuje odpowiedź) oraz zamknięte (respondent otrzymuje gotową listę odpowiedzi, czyli kafeterię, a jego udział w badaniu polega na zaznaczeniu jednej lub wielu odpowiedzi).

⁴ Jest to metoda badawcza wywodząca się z badań społecznych, w której występują tylko pytania zamknięte z kafeterią odpowiedzi.

Rysunek 1.2.1. Transport zrównoważony w OFAK



Źródło: opracowanie własne.

Pozyskane dane podlegały następującej weryfikacji:

- dane z pomiarów natężenia ruchu drogowego były porównywane z generalnym pomiarem ruchu drogowego wykonanym w 2010 roku (zaktualizowanym o wskaźnik motoryzacji – wzrostu liczby pojazdów na drogach) przez GDDKiA. W przypadku dużych rozbieżności powtarzano badanie;
- dlatego że dane dotyczące liczby osób wsiadających i wysiadających na przystankach MZK były oparte na badaniach przeprowadzonych w marcu 2011 roku, porównano przebieg linii z 2011 roku z obecnym przebiegiem (patrz załącznik numer 3);
- przy ocenie jakości dróg porównano dane od zarządców infrastruktury z danymi użytkowników dróg uzyskanymi z portalu międzynarodowego *skyscrapercity.com*.

Analiza i porównanie zebranych danych pozwoliły na kompleksową ocenę systemów transportowych na terenie OFAK przez:

- przedstawienie łącznej liczby pojazdów przemieszczających się po wybranych drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, znajdujących się na terenie OFAK, w podziale na kierunki jazdy, rodzaj pojazdu oraz szybkość;
- przedstawienie sieci połączeń, na której wykonywane są przewozy użyteczności publicznej wraz z zaznaczeniem głównych węzłów przesiadkowych, pokazanie wielkości potoków i rentowności przewozów;
- przedstawienie możliwości integracji taryfowej dla wybranych przewoźników;
- wolumen przewożonych ładunków w podziale na kierunki eksportu i importu poza i na teren OFAK.

1.3. Charakterystyka obszaru OFAK

Województwo wielkopolskie jest położone w środkowo-zachodniej Polsce, na Pojezierzu Wielkopolskim i Nizinie Południowowielkopolskiej, w dorzeczu środkowej Warty. Dzieli się na 4 miasta na prawach powiatu (powiaty grodzkie): Kalisz, Konin, Leszno i Poznań, 31 powiatów ziemskich i 226 gmin o łącznej powierzchni 29 826,51 km², które zamieszkuje łącznie 3 467 016 osób (według danych GUS z 31 grudnia 2013 roku).

Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Konińskiej OFAK, który położony jest we wschodniej części województwa wielkopolskiego, liczy 206 084 mieszkańców³ i złożony jest z 16 partnerów samorządowych, są to: Miasto Konin (powiat grodzki), Powiat Koniński (powiat ziemski) oraz 14 gmin powiatu konińskiego: Miasto i Gmina Golina, Miasto i Gmina Kleczew, Miasto i Gmina Rychwał, Miasto i Gmina Ślesin, Miasto i Gmina Sompolno, Gmina Grodziec, Gmina Kazimierz Biskupi, Gmina Kramsk, Gmina Krzymów, Gmina Rzgów, Gmina Skulsk, Gmina Stare Miasto, Gmina Wilczyn i Gmina Wierzbinek.

Rysunek 1.3.1. Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Konińskiej – zasięg



Źródło: opracowanie własne

Miasto Konin jest największym miastem OFAK, trzecim co do wielkości w województwie wielkopolskim. Pod koniec 2012 roku zamieszkiwało je 77 847 osób na powierzchni około 8220 ha⁵. Położone jest w centralnej części Polski i graniczy z gminami Ślesin, Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Rzgów, Golina i Kazimierz Biskupi.

Miasto Konin jest ważnym ośrodkiem gospodarczym, administracyjnym, oświatowym, kulturalnym, turystycznym i komunikacyjnym podregionu konińskiego – jest jego stolicą. Miasto Konin jest również siedzibą władz powiatu m. Konin (grodzkiego) oraz powiatu konińskiego (ziemskiego) z własną Radą oraz Prezydentem. Na obszarze miasta zlokalizowanych jest wiele oddziałów administracji wojewódzkiej, zamiejscowe wydziały uczelni wyższych, ośrodki kultury, ośrodki ochrony zdrowia, zakłady pracy, a także obiekty związane z handlem i turystyką.

Powiat ziemski położony jest we wschodniej części województwa wielkopolskiego i graniczy z powiatami: śłupeckim, pleszewskim, kaliskim, tureckim i kolskim oraz z powiatami: radziejowskim, inowrocławskim i mogileńskim należącymi do województwa kujawsko-pomorskiego. Powierzchnia powiatu ziemskiego wynosi około 1578,7 km², co sprawia, że jest czwartym pod względem wielkości powiatem w województwie. Jego obszar pod koniec 2012 roku zamieszkiwało 128 237⁶ osób. Położenie powiatu ziemskiego w obrębie Niziny Wielkopolskiej, w dolinie rzeki Warty, jak również liczne jeziora oraz rozległe lasy sprzyjają rozwojowi turystyki i rekreacji.

1.4. Cele

Celem niniejszego opracowania Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej (zwanego dalej Studium Transportowym dla OFAK) jest kompleksowa ocena, analiza i synteza czynników wpływających na transport w OFAK oraz zapewnienie rozwoju OFAK przez zrównoważony i dobrze działający system transportowy.

Transport publiczny na terenie OFAK ma za zadanie zapewnić dużą dostępność obszarów OFAK (bez wykluczania obszarów mniej zurbanizowanych), w tym dla osób niepełnosprawnych i o obniżonej sprawności ruchowej. Kwestia poprawy mobilności mieszkańców jest również bardzo istotna, co wiąże się z ułatwieniem dojazdu do pracy i szkół oraz dobrym skomunikowaniem z ośrodkami znajdującymi się poza OFAK. Wspieranie

⁵ Dane na podstawie GUS z 2012 roku.

⁶ Informacja na podstawie danych BDL z roku 2012.

transportu publicznego jest również jednym z najważniejszych elementów polityki zrównoważonego rozwoju. Publiczny transport zbiorowy ma stanowić atrakcyjną alternatywę dla używania prywatnych samochodów, szczególnie w codziennych podróżach związanych z pracą, nauką, rozrywką. W związku z powyższym transport publiczny powinien tworzyć spójny i zintegrowany system (w tym integrację różnych środków transportu, ze szczególną rolą integracji podsystemu rowerowego, który został określony w Strategii rozwoju turystyki OFAK wraz z programem rozwoju komunikacji rowerowej) oferujący powszechne, atrakcyjne i dostępne rozwiązania w aspekcie terytorialnym oraz czasowym.

Osiągnięcie tych celów jest możliwe dzięki działaniom związanym z:

1. poprawą jakości infrastruktury systemu transportowego (np. standardy przystanków będących węzłami przesiadkowymi oraz modernizacja odcinków dróg szerzej opisanych w rozdziale 5.1);
2. stosowaniem zasad zrównoważonego rozwoju (jak np. stosowanie zmodernizowanego i niskoemisyjnego taboru, szerzej opisanych w rozdziale 5.1);
3. integracją systemu transportowego w układzie gałęziowym⁷ i terytorialnym (np. integracja taryfowa opisana w rozdziale 5.3);
4. poprawą bezpieczeństwa przez zmniejszenie liczby wypadków oraz ograniczenie ich skutków (np. przez budowę obwodnic, szerzej opisanych w rozdziale 6.8).

Jednym z narzędzi wypełniania powyższych celów jest próba optymalizacji transportu. Przez optymalizację systemu transportowego przyjmuje się uzyskanie takiego poziomu jakości usług, który dostosowany jest zarówno do potrzeb mieszkańców, jak i możliwości finansowych organizatora oraz możliwości technicznych operatorów. Przy analizowaniu potrzeb mieszkańców pod uwagę były brane następujące kwestie:

1. powszechny dostęp do usług dla każdego, w ramach którego zapewnia się m.in. możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowane do potrzeb mieszkańców godziny i częstotliwość połączeń;

⁷ „Podział gałęziowy transportu według kryteriów środowiskowych jest podstawowym rodzajem klasyfikacji i wszelkich analiz zewnętrznych makrosystemów transportowych rozpatrywanych na szczeblu regionów, krajów, a także Unii Europejskiej” i dotyczy podziału na: powietrzny, lądowy, wodny, przesyłowy, wielośrodowiskowy, co akcentują m.in. autorzy W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Transport. Aktualne problemy integracji z UE*”, WN PWN Warszawa, 2006. Szczegółowy podział poszczególnych gałęzi transportu wskazuje m.in. na:

- transport lądowy;
- transport samochodowy (ciężarowy, osobowy, specjalistyczny);
- transport kolejowy (towarowy, osobowy, specjalistyczny);
- transport biologiczny (osobowy, towarowy, rekreacyjny).

Integracja w układzie gałęziowym oznacza kompilację różnych gałęzi transportu (K. Ficoń, *Analiza identyfikacyjna logistycznych makrosystemów transportowych*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej Rok LI, nr 2/181, 2010.)

2. należyty standard przewozów o charakterze użyteczności publicznej (standardy przewozów są opisane w rozdziale 5.1.2);
3. dostosowanie transportu publicznego do potrzeb niepełnosprawnych oraz osób starszych (wskazane w rozdziale 5.1.3 i 5.1.4);
4. zachęcenie osób niekorzystających z transportu publicznego do korzystania z niego (może się to odbywać zarówno przez polepszenie oferty przewozowej opisanej w rozdziale 4.2, jak również przez integrację taryf – szerzej opisane w rozdziale 5.3).

System transportu towarowego powinien koncentrować się na zapewnieniu efektywnego przepływu towarów przez obszar funkcjonalny OFAK i w jego ramach, przy jak najniższej ingerencji w istniejący system transportu publicznego i prywatnego z zapewnieniem dobrego dostępu do głównych punktów przeładunkowych w ramach OFAK i poza nim. Stworzenie zintegrowanego transportu towarowego, przyjaznego przedsiębiorcom i inwestorom, a jednocześnie zrównoważonego powinno się opierać na przygotowaniu poniższych analiz:

1. określenie kierunków, w których transport towarowy będzie się odbywał w przyszłości, zarówno pod kątem importu do OFAK, jak i eksportu z OFAK;
2. określenie wolumenu przewożonych towarów, wraz z analizą możliwości określenia, czy przepustowość dróg jest satysfakcjonująca;
3. określenie rodzaju przewożonych towarów z uwzględnieniem ładunków ponadgabarytowych i materiałów niebezpiecznych (ADR);
4. określenie lokalizacji węzłów i centrów przeładunkowych, umożliwiających transport multimodalny i intermodalny.

Obszar OFAK funkcjonuje w powiązaniu m.in. z województwem, dlatego konieczne jest uwzględnienie specyfiki regionu, który na niego oddziałuje. Poniżej krótko przedstawiono podstawowe cechy województwa oraz wynikające z nich dodatkowe cele. Obszar Wielkopolski charakteryzuje się dużą rozciągłością, co skutkuje słabnięciem powiązań infrastrukturalnych, gospodarczych i społecznych wraz z odległością od centrum regionu. W związku z tym konieczne jest wzmocnienie ośrodków subregionalnych. Według klasyfikacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju należą do nich ośrodki regionalny (Aglomeracja Kalisz – Ostrów Wielkopolski) oraz ośrodki subregionalne (Gniezno, Konin, Leszno, Piła). Ośrodki te wymagają szczególnego wsparcia, uzupełniają bowiem niektóre metropolitalne funkcje stolicy regionu. Pełnią bardzo istotną funkcję wspomagającą dyfuzję rozwoju Poznania jako ośrodka metropolitalnego na obszar całego

regionu i stanowią bieguny wzrostu dla poszczególnych części Wielkopolski. W szczególności wymagają pomocy w zakresie zwiększenia dostępności do stolicy regionu oraz powiązań infrastrukturalnych, gospodarczych i społecznych, tak aby mogły aktywniej przekazywać impulsy rozwojowe w kierunku obszarów je otaczających. Ośrodki te wymagają wsparcia także ze względu na osobną i unikatową specyfikę zarówno w sferze gospodarczej, społecznej, jak i transportowej.

Jednym ze sposobów pokonywania zróżnicowań wewnątrzregionalnych (lecz niewystarczającym) jest radzenie sobie z barierą komunikacyjną. Cel ten powinien być realizowany przede wszystkim przez następujące kierunki działań:

- poprawę stanu infrastruktury komunalnej i komunikacyjnej;
- poprawę połączeń komunikacyjnych ze stolicą regionu oraz z otoczeniem funkcjonalnym ośrodków regionalnych i subregionalnych;
- rozwój usług kulturalnych i społecznych, szczególnie w zakresie specjalistycznej opieki zdrowotnej;
- rozwój funkcji akademickich, badawczych i edukacyjnych, szczególnie w powiązaniu z lokalnym rynkiem pracy i gospodarką;
- rozwój instytucji z otoczenia biznesu i wsparcie kooperacji w gospodarce.

W Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK priorytety te są akcentowane przez:

- poprawę dostępności obszarów aktywności gospodarczej oraz budowę nowych obszarów aktywności gospodarczej (w tym produkcyjnej, logistycznej i usługowej) w celu wykorzystania położenia Aglomeracji Konińskiej w centrum Polski, przy autostradzie A2 oraz linii kolejowej E20 (korytarz TEN-T);
- integrację i modernizację komunikacji miejskiej i PKS (w tym integrację taryfową), z możliwością przystąpienia do systemu również innych przewoźników (np. prywatnych, wykonujących przewozy na zlecenie gmin i powiatu) – została wykonana ocena możliwości ekonomiczno-prawnych w rozdziale 5.3;
- poprawę jakości i dostępności dworców i przystanków kolejowych (z wykorzystaniem komunikacji samochodowej, rowerowej i autobusowej, szerzej opisane w rozdziałach 5.1.3 i 6.8).

2. Syntetyczna diagnoza systemu transportowego

2.1. Uwarunkowania zewnątrz (ustawy i dokumenty krajowe oraz regionalne)

Funkcjonowanie współczesnej Europy zmienia się, ponieważ działania, jakie są w jej obrębie podejmowane, nie koncentrują się jedynie na pojedynczych krajach, ale raczej na obszarach funkcjonalnie ze sobą powiązanych. Polska jako członek Unii Europejskiej nie tylko odgrywa rolę współkreatora działań europejskich, lecz także staje się ich beneficjentem. Aby korzystać z różnych możliwości, które daje Unia Europejska (na poziomie krajowym, regionalnym jak i lokalnym), należy zapoznać się z ustawodawstwem europejskim. Poniższy rozdział przedstawia w skrócie najważniejsze ustawy europejskie i powiązane z nimi dokumenty krajowe oraz regionalne, opisane szczegółowo w Strategii Rozwoju OFAK, a w odniesieniu do niniejszego studium z naciskiem na ich powiązanie z transportem i infrastrukturą transportową.

2.1.1. Dokumenty europejskie

Artykuł 3 Traktatu Lizbońskiego⁸ zawiera zapis: „Unia wspiera spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz solidarność między państwami członkowskimi”. Oznacza to, że obecnie w politykach wspólnotowych uwzględnia się oprócz gospodarczej i społecznej także spójność terytorialną. Cytowany zapis Traktatu Lizbońskiego wynika m.in. z dyskusji poprzedzonej Zieloną Księgą⁹ w sprawie spójności terytorialnej i przekształcenia różnorodności terytorialnej w siłę. W dokumencie tym Komisja Europejska zaproponowała nowe spojrzenie terytorialne na spójność gospodarczą i społeczną, w kierunku bardziej zrównoważonego i harmonijnego rozwoju:

- koncentrację – wyrażającą się pokonywaniem różnic w gęstości zaludnienia;
- tworzenie dogodnych połączeń między terytoriami – przewyżczanie odległości;
- przewyżczanie różnic przez współpracę;
- wsparcie regionów o specyficznych uwarunkowaniach geograficznych.

Wymienione wyżej kwestie mają wymiar wspólnotowy, ale z uwagi na specyfikę Wielkopolski, jej pozycję i zróżnicowanie mają one głównie zastosowanie w odniesieniu

⁸ Traktat z Lizbony, http://eur-lex.europa.eu/legal content/PL/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2007.306.01.0001.01.POL, [data dostępu: 10.07.2014].

⁹ Zielona Księga jest to dokument ekspercki, służący do konsultacji i dialogu, w którym biorą udział instytucje UE, państwa członkowskie oraz obywatele. Ma formę raportu, który zawiera informacje dotyczące konkretnego zagadnienia. Zazwyczaj poprzedza powstanie Białej Księgi. Wszystkie dostępne Zielone Księgi można pobrać ze strony internetowej: http://ec.europa.eu/green-papers/index_pl.htm.

do strategii rozwoju województwa i zostały już uwzględnione w jej aktualizacji. Kluczowym dokumentem europejskim, do którego poszczególne kraje UE powinny dostosować swoje dokumenty strategiczne oraz politykę związaną z domenami strategicznymi, jest Strategia Europa 2020, która obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Zapisy Strategii Europa 2020 oznaczają, że regiony oraz poszczególne jednostki administracji terytorialnej w swoich planach strategicznych powinny stawiać na konkurencyjność osiąganą przede wszystkim przez eksponowanie inteligentnego, zrównoważonego rozwoju oraz przez ograniczanie wykluczeń społecznych.

2.1.1.1. Dokumenty krajowe i regionalne

Pakiet opracowywanych i przyjmowanych krajowych dokumentów strategicznych wynika z budowy nowego modelu zarządzania rozwojem kraju, określonego przez Radę Ministrów w kwietniu 2010 roku w dokumencie „Założenia systemu zarządzania rozwojem kraju”. Zdefiniowano w nim przede wszystkim nowy paradygmat rozumiany jako zasady wspierania i spojrzenia na rozwój kraju. Te nowe zasady zakładają wsparcie wszystkich obszarów w zakresie ich specyficznego potencjału i występujących problemów oraz wzajemnie korzystnego oddziaływania centrów rozwoju i ich otoczenia, co określane jest mianem modelu dyfuzyjno-absorpcyjnego rozwoju regionalnego. Metropolie oraz duże miasta powinny być źródłem korzystnego wpływu na ich otoczenie, a obszary znajdujące się w tym środowisku powinny czerpać korzyści z ich rozwoju. Aby postulat ten był wypełniany w praktyce, konieczne jest szybkie pokonywanie odległości, na które ma wpływ m.in. rozbudowa sieci dróg i autostrad oraz funkcjonowanie transportu publicznego. Według tych zasad terytorium nie może być traktowane tylko jako przestrzeń, ale jako układ funkcjonalny, jak nastąpiło to w odniesieniu do OFAK. Wówczas korzyści z rozwoju mogą być osiągnęte poprzez wewnętrzne oddziaływania. W ślad za dokumentem pt. „Krajowa

Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”¹⁰ Rada Ministrów przyjęła plan działań niezbędnych do realizacji zapisów obecnego dokumentu. Na potrzeby tego procesu zaplanowano utworzenie struktur konsultacyjno-opiniotwórczych, jak „Fora Terytorialne”, pełniące funkcje platform dla budowy partnerstwa społecznego, oraz instytucje „Obserwatoriów Regionalnych” jako obligatoryjne podmioty monitorujące procesy rozwojowe i realizację projektowanych polityk. Na potrzeby wdrażania głównego dokumentu strategicznego realizowany jest „Kontrakt Terytorialny” jako forma koordynacji działań samorządowych i rządowych na obszarze województwa.

Wraz z przyjęciem na poziomie kraju nowych dokumentów planistycznych lub opracowaniem ich projektów, jak: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju¹¹ i Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju¹², Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego¹³, ośmiu zintegrowanych strategii krajowych oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹⁴, nastąpiła konieczność uwzględnienia ich treści w regionalnych dokumentach strategicznych.

Nowa sytuacja wymusiła bardziej sparametryzowany charakter Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego¹⁵. W odróżnieniu od stosunkowo ogólnego dokumentu przyjętego w 2005 roku zaktualizowana strategia identyfikuje obszary problemowe i definiuje obszary wsparcia, których zasięg określają dokumenty wdrożeniowe, a docelowo Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa¹⁶. Zaktualizowana w ten sposób strategia jest podstawą kontraktu terytorialnego, dlatego określa ten rodzaj potencjału rozwojowego, który należy wspierać przez politykę regionalną państwa oraz przez ukierunkowane terytorialnie krajowe polityki sektorowe.

2.1.2. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego

Przygotowane Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK wpisuje się w Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2020¹⁷ (SRWW 2020), opracowaną

¹⁰ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa 2010, <http://rpo.slaskie.pl/zalaczniki/2014/01/17/1389965346.pdf>, [data dostępu: 10.07.2014].

¹¹ Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030, Warszawa 2013, <https://mac.gov.pl/files/wp-content/uploads/2013/02/Strategia-DSRK-PL2030-RM.pdf>, [data dostępu: 10.07.2014].

¹² Strategia Rozwoju Kraju 2020 (Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju), Warszawa 2011, http://www.rpo.wzp.pl/rpo/perspektywa_2020/dokumenty_krajowe1/p-r-m-a16477/dokumenty_krajowe.htm.

¹³ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie..., *op. cit.*

¹⁴ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_przestrzenna/kpzk/aktualnosci/documents/kpzk2030.pdf, [data dostępu: 07.10.2014].

¹⁵ Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego Do 2020 Roku, Poznań, 17 grudnia 2012 r., http://www.wrpo.wielkopolskie.pl/zalaczniki1/2013/Zaktualizowana_Strategia_RWW_do_2020.pdf, [data dostępu: 10.07.2014].

¹⁶ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego 2010, <http://www.wbpp.poznan.pl/plan/index.html>, [data dostępu: 10.07.2014].

¹⁷ Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku.

na podstawie przygotowanej diagnozy, która w części dotyczącej transportu stwierdza, że stan infrastruktury transportowej w Wielkopolsce w wielu przypadkach stawia ją w niekorzystnej sytuacji względem innych regionów w kraju. W zależności od rodzaju infrastruktury oraz jej lokalizacji sytuacja w regionie jest zróżnicowana. Mimo że w ostatnich latach w wielu dziedzinach zanotowano duży postęp, stan infrastruktury nadal nie jest zadowalający. Podstawowa infrastruktura techniczna w wielkopolskich warunkach nadal jest jednym z głównych czynników decydujących o konkurencyjności regionu, mimo wzrostu znaczenia takich kwestii, jak kapitał ludzki, innowacje, badania, przedsiębiorczość, społeczeństwo informacyjne. Do najważniejszych jej elementów wciąż należą: infrastruktura transportowa, energetyczna, łączność, ochrona środowiska oraz społeczna.

Infrastruktura transportowa decyduje o czterech najważniejszych aspektach konkurencyjności:

- o zewnętrznych i wewnętrznych powiązaniach komunikacyjnych;
- o atrakcyjności inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej;
- o skali zewnętrznych powiązań gospodarczych;
- o atrakcyjności zamieszkania.

Ważnym elementem regionalnego systemu transportowego są linie kolejowe. Choć gęstość sieci jest stosunkowo duża, to mimo zamykania poszczególnych odcinków stan linii kolejowych jest bardzo niezadowalający. Bez jego poprawy nie zostaną rozwiązane problemy komunikacyjne ani wewnątrz regionu, ani z otoczeniem. Z analizy zmienności wewnątrzregionalnej wynika, że poszczególne części Wielkopolski znacznie się różnią. Taka dywersyfikacja powinna być podstawą projektowania celów strategii na różnych poziomach decyzyjnych i dostosowania ich do potrzeb poszczególnych terytoriów, gdyż sam fakt stwierdzenia występowania różnic nie wystarcza. Z listy dziewięciu priorytetów strategii rozwoju województwa szczególnie istotne dla opracowywanego Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK są trzy główne cele powiązane z transportem.

Cel strategiczny 1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu.

Cel strategiczny 4. Zwiększanie konkurencyjności metropolii poznańskiej i innych ośrodków wzrostu w województwie.

Cel strategiczny 5. Zwiększenie spójności województwa.

Te trzy cele strategiczne zostały podzielone na poszczególne cele operacyjne – priorytety nie mogą być autonomiczne, lecz muszą realizować wspólny, strategiczny cel nadrzędny, a dopiero ich łączna finalizacja powinna być źródłem synergii, czyli efektu dodatkowego.

Cel strategiczny 1. odnosi się do dostępności komunikacyjnej regionu oraz spójności wewnętrznej i jest jednym z podstawowych warunków wzmacniania konkurencyjności regionu. Poprawa sytuacji nie jest jednak celem samym w sobie, infrastruktura komunikacyjna jest bowiem wyłącznie narzędziem osiągnięcia wzrostu konkurencyjności i poprawy dostępności. Niezbędnym działaniem w tym zakresie powinno być poprawianie jakości połączeń z głównymi korytarzami transportowymi między Poznaniem a ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi w celu aktywizacji i wykorzystania ich potencjału. Wraz z modernizacją dróg konieczne jest także unowocześnienie transportu w kierunku jego inteligentnego charakteru, który jest bardziej przyjazny środowisku. Rozwój systemu infrastruktury transportowej Wielkopolski w coraz większym stopniu będzie zależał od funkcjonalnej integracji, a nie tylko od kumulacji w przestrzeni społecznej i geograficznej. Ważna jest także zmiana proporcji między poszczególnymi rodzajami transportu: wzrost transportu zbiorowego zamiast indywidualnego, wzrost udziału transportu szynowego zamiast drogowego, a także względne zwiększenie roli transportu lotniczego oraz wodnego. Rozwiązaniem dla braków infrastruktury transportowej może być rekompensowanie jej infrastrukturą informatyczną. W wielu aspektach sprawny i wydajny Internet może lepiej i efektywniej poprawiać dostępność terytorialną niż infrastruktura drogowa. Jeśli jednak infrastruktura komunikacyjna ma pełnić swoje regionotwórcze funkcje, musi być ściśle powiązana z gospodarką regionu, dlatego też bezwzględnie potrzebna jest uzupełniająca baza logistyczna i handlowa, niezbędna dla wymiany towarów, usług i osób. Bez tego inwestowanie w infrastrukturę może prowadzić do drenażu potencjału regionu i wywołać efekty „tunelowe”.

Potencjał rozwojowy Wielkopolski skoncentrowany jest przede wszystkim na terenie miast. Tworzą one uporządkowaną przestrzeń, hierarchiczną strukturę. Najwyższym ogniwem tego układu jest Poznań z jego otoczeniem funkcjonalnym, czyli Poznański Obszar Metropolitalny. Kolejny poziom to średnie miasta o wielkości ponad 50 tysięcy mieszkańców, a najniższy – pozostałe ośrodki pełniące funkcje lokalne. Wykorzystanie potencjału największych miast regionu wymaga odpowiedniego ich kształtowania, przede wszystkim w aspekcie funkcji, jakie pełnią względem otaczającego je obszaru.

Przestrzennie zrównoważony rozwój Wielkopolski, spójny pod względem terytorialnym, wymaga wzmocnienia ośrodków miejskich, by stały się jeszcze większymi źródłami

czynników rozwojowych, korzystnie wpływały na otoczenie, a zarazem z powodzeniem konkurowały z innymi ośrodkami. Dla rozwoju województwa znaczenie mają nie tylko powiązania funkcjonalne miast z ich otoczeniem. W miastach koncentrują się także problemy wewnętrzne, wynikające z różnych czynników.

W ramach celu 4 SRWW ma dla OFAK cel szczegółowy 4.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu. Duża dynamika wzrostu metropolii poznańskiej powoduje, że rośnie różnica między poziomem jego rozwoju a poziomem dynamizacji pozostałej części województwa. Wyniki analiz w skali globalnej, wspólnotowej, krajowej czy regionalnej pokazują, że prosta redystrybucja środków na rzecz obszarów charakteryzujących się większą skalą problemów nie daje zamierzonego rezultatu. Dlatego ważne jest także generowanie i utrwalanie rozwoju na podstawie potencjału wewnętrznego poszczególnych terytoriów oraz wzajemnie korzystnych powiązań między nimi. Zgodnie z założeniami strategii należy preferować podejście terytorialne nad sektorowym, przy czym terytorium należy traktować jako układ funkcjonalny w odróżnieniu od jednostki administracyjnej.

Obszarów interwencji nie można traktować homogenicznie i w związku z tym interwencja musi być przynajmniej w części nastawiona na konkretny potencjał i specyfikę rozwojową różnych części województwa. W ramach celu 5. zidentyfikowanych zostało sześć celów szczegółowych powiązanych i uwarunkowanych rozwojem transportu i są to:

- Cel operacyjny 5.1. Wsparcie ośrodków lokalnych.
- Cel operacyjny 5.2. Rozwój obszarów wiejskich.
- Cel operacyjny 5.3. Aktywizacja obszarów o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych.
- Cel operacyjny 5.4. Wsparcie terenów wymagających restrukturyzacji, odnowy i rewitalizacji.
- Cel operacyjny 5.5. Zwiększenie dostępności do podstawowych usług publicznych.
- Cel operacyjny 5.6. Wsparcie terenów o wyjątkowych walorach środowiska kulturowego.

2.1.3. Dokumenty lokalne

Strategia Rozwoju OFAK

Powyższy dokument zawiera szeroką, przekrojową diagnozę OFAK wraz z prognozą trendów rozwojowych, które bierze pod uwagę Studium, głównie w odniesieniu do problematyki transportowej.

2.1.3.1. Misja, obszary rozwojowe i wizja strategiczna w Strategii Rozwoju OFAK

Misja jest przedstawiona jako główna funkcja do wypełnienia przez podmioty Strategii, czyli organizacje (instytucje) decydujące o jej realizacji (obecnie Starostwo Powiatowe, w przyszłości aglomeracyjny związek celowy). Misję Aglomeracji (adresowaną w pierwszej kolejności do władz lokalnych, a także do innych podmiotów zainteresowanych rozwojem terytorium) formułuje się następująco: **„Dobre warunki życia i pracy przez efektywne wykorzystanie zasobów Obszaru oraz szans zewnętrznych, szczególnie wsparcia finansowego”**. Bliskość tematyczna wielu czynników i barier rozwojowych, szans i zagrożeń, potwierdzona wskazanymi korelacjami powoduje, że można zidentyfikować kilka szczególnych koncentracji, zarówno problemów, jak i szans rozwojowych. Strategia Rozwoju OFAK uznaje je za priorytety w planowaniu rozwoju obszaru funkcjonalnego. Należą do nich szczególnie:

- rynek pracy i warunki życia (w tym dostęp do usług publicznych, zwłaszcza zdrowotnych, oraz infrastruktury – głównie kanalizacyjnej);
- przedsiębiorczość i nowe kompetencje zawodowe;
- wytwarzanie czystej energii i działalność produkcyjna;
- dostępność transportowa, logistyka i magazynowanie;
- turystyka i wypoczynek.

Dokonując wyboru zintegrowanego modelu działania strategicznego, wskazano, że elementy poszczególnych modeli rozwoju będą w planowanych działaniach uwzględniane integralnie. W punkcie wyjścia tworzenia części postulatywnej dokumentu jako poszczególne cząstkowe wizje zaproponowano stany wynikające z realizacji kolejnych priorytetów rozwoju:

- Aglomeracja Konińska miejscem oferującym dobre warunki życia i pracy związanej z obszarem przedsiębiorczej społeczności szanującej lokalne dziedzictwo;

- Aglomeracja Konińska polskim liderem nowych gałęzi produkcji przemysłowej wykorzystującej czystą energię ze źródeł lokalnych;
- Aglomeracja Konińska głównym obszarem logistyki i magazynowania w Polsce;
- Aglomeracja Konińska słynąca z produkcji zdrowej żywności;
- Aglomeracja Konińska wyspecjalizowana w obsłudze rekreacji i turystyki, w tym pobytowej (wczasy), znana z usług odnowy biologicznej – krajowym centrum usług dla seniorów;
- Aglomeracja Konińska dobrze zintegrowana z resztą Wielkopolski (OFAK bramą do Wielkopolski/„Wielki Konin w Wielkopolsce”).

Na pozycji trzeciej znalazł się priorytet związany bezpośrednio z przedmiotem Studium Transportu dla OFAK. Ponieważ podstawą niniejszej strategii jest ujęcie integrujące, należy dążyć do stopniowej realizacji wszystkich elementów wizji, zachowując preferencje zgodnie ze wskazaniami.

2.1.3.2. Koncepcja rozwoju OFAK według Strategii Rozwoju OFAK

W koncepcji rozwoju OFAK nastawienie na likwidację barier rozwoju ustąpiło miejsca wykorzystywaniu szans. W nowym ujęciu koniecznością stało się angażowanie wszelkich szczebli zarządzania, a polityka regionalna nie powinna być tylko wypadkową interesów i sił oddziaływania rządu i samorządu terytorialnego.

W nowych warunkach jako dźwignie rozwoju regionalnego nie wystarczą już budowa infrastruktury czy import technologii i wiedzy praktycznej (*know-how*), z natury odtwórczej. Przewagę i zdolność konkurowania buduje się przez kreatywne („inteligentne”) wykorzystanie potencjału danego terytorium. Nie musi to być supremacja związana z sektorami uważanymi za nowoczesne, lecz raczej zaistniałe unikatowe kompozycje czynników rozwoju charakterystyczne dla danego terytorium, bazujące na jego zasobach, i perspektywy na skuteczne wykorzystanie w związku z rysującymi się szansami. Potencjał rozwojowy Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, w tym mocne strony i szanse rozwojowe, które tworzą wiele związków o charakterze korelacji, zostały szczegółowo opisane w Strategii Rozwoju OFAK, w tym zwłaszcza w rozdziale II (Diagnoza) i IV (Analiza SWOT) – stanowią materiał wyjściowy dla Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK. Aglomeracja Konińska odznacza się wyjątkowym w skali Polski nagromadzeniem zasobów sprzyjających realizacji Strategii Europa 2020.

Teren OFAK stanowi mozaikę obszarów funkcjonalnych. Wskazane w Strategii Rozwoju OFAK obszary uznane za funkcjonalne w projekcie WRPO zostały potraktowane jako tzw. regionalne OSI (Obszary Strategicznej Interwencji). Dla tych OSI wskazuje się w WRPO pewne preferencje dla projektów lub odbiorców pomocy w odniesieniu do niektórych priorytetów. Obszary te zaprezentowano na rysunkach od 2.1.1 do 2.1.6, a priorytety wskazano przy opisie działań Strategii (rozdział 6.3). Są to¹⁸:

- Wiejskie Obszary Funkcjonalne uczestniczące w procesach rozwojowych (wspomniane wcześniej 6 gmin graniczących z Koninem: Golina, Kazimierz Biskupi, Ślesin, Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, a także Rzgów);
- Wiejskie Obszary Funkcjonalne wymagające wsparcia procesów rozwojowych (pozostałe gminy – północna i południowa część OFAK: Grodziec, Kleczew, Rychwał, Skulsk, Sompolno, Wierzbinek, Wilczyn);
- obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych (północno-wschodnia część Aglomeracji, gminy: Kramsk, Ślesin, Sompolno, Wierzbinek, Skulsk, Wilczyn);
- miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze (Konin oraz gminy: Golina, Skulsk i Wilczyn);
- obszary o najniższej dostępności do usług warunkujących możliwości rozwojowe (gm. Wilczyn);
- obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich (gm. Wierzbinek i Sompolno).

¹⁸ Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu „Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego 2013”. Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim.

Rysunek 2.1.1. Wiejskie obszary funkcjonalne uczestniczące w procesach rozwojowych



Rysunek 2.1.2. Wiejskie obszary funkcjonalne wymagające wsparcia procesów rozwojowych



Rysunek 2.1.3. Obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych



Rysunek 2.1.4. Miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze



Rysunek 2.1.5. Obszary o najniższej dostępności do usług warunkujących możliwości rozwojowe



Rysunek 2.1.6. Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich



W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW) cały teren OFAK (określony jako Koniński Ośrodek Przemysłowy) kwalifikuje się jako „Obszar zależny od sektora paliwowo-energetycznego”, dla którego ustala się osobne preferencje, a dla OSI – „Ośrodki subregionalne i ich obszary funkcjonalne” (Konin i 6 przyległych gmin) ustanowione zostaną ponadto tzw. koperty finansowe. Szczegółowe wskazania dotyczące priorytetów dla poszczególnych OSI zostały wskazane w rozdziale 6.4 przy opisie działań strategicznych.

Obszar Aglomeracji będący przedmiotem Strategii oraz Studium Transportu nie jest traktowany w dokumentach strategicznych województwa (poza kwalifikacją jako „Obszar zależny od sektora paliwowo-energetycznego”) jako jednolita całość. Oznacza to w przypadku pozostawienia przytoczonych zapisów projektu WRPO w wersji końcowej, konieczność ustalenia działań o charakterze selektywnym, możliwych do realizacji w poszczególnych częściach OFAK na podstawie różnych źródeł finansowania. Taką metodykę przyjęto w Strategii, zwłaszcza w jej rozdziale 10. Zarysowany w Strategii obraz jawi się jako optymistyczny dla Aglomeracji. Wiąże się to jednak z oparciem rozwoju na dziedzinach powiązanych z zaawansowanymi procesami technologicznymi, choć

niekoniecznie uważanymi za kreatywne. Istotne jest też oparcie rozwoju na wykorzystaniu zasobów uważanych za „tradycyjne” (surowce naturalne, nośniki energii, kwalifikacje pracowników). Oznacza to przesunięcie uwagi z szeroko pojętego sektora usług komercyjnych w kierunku sektorów produkcyjnego i rolniczego oraz energetyki. Potrzebne wydaje się też położenie większego nacisku na rzecz nowego ukierunkowania i wzmocnienia potencjału zasobów już istniejących (zwłaszcza zasobów pracy, kwalifikacji pracowników, funkcjonujących już w OFAK przedsiębiorstwach) niż na poszukiwanie nowych rodzajów zasobów. Aglomeracja Konińska ma wiele zasobów, które mają szansę na rozwój i mogą zapewnić jej „dłuższe łańcuchy wartości”. Taką mocną stroną jest m.in. rozwój dziedziny usług i magazynowania, angażującej znaczny zasób terenów, pracowników i urządzeń.

Cel strategiczny III – Strategia Rozwoju OFAK odwołuje się do zagadnień Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK i dotyczy poprawy dostępności transportowej wewnątrz obszaru i rozwoju specjalizacji logistyczno-magazynowej.

Problemem jest także słabsza dostępność i trudności komunikacyjne w relacji północ – południe (która notuje wzrost znaczenia), brak integracji środków transportu, zatłoczenie dróg, niewykorzystanie innych możliwości, dlatego w odniesieniu do tego celu wydzielono 5 celów szczegółowych, opisanych poniżej.

Poprawa dostępności i spójności sieci transportowej

Obecnie położenie i dobra dostępność transportowa Aglomeracji Konińskiej w odniesieniu do Polski i Europy są bardzo korzystne. Nie przekłada się to jednak na wystarczająco dobre skomunikowanie w układzie wewnętrznym. Przeszkody naturalne w postaci dolin rzecznych czy rynien jeziornych powodują, że w układzie północ – południe w obrębie samego Konina powstają „wąskie gardła”. Skutkuje to słabym komunikowaniem terenów inwestycyjnych z autostradą A2 i linią kolejową (sieć TEN-T). Również do głównych centrów turystycznych Aglomeracji dojazd jest utrudniony. Południowa i północna część Obszaru, rozdzielone doliną Warty, są ze sobą bardzo słabo skomunikowane. Zmienić to może budowa brakujących połączeń (mostów, nowych przebiegów dróg) i udostępnienie szlaków wodnych, a być może i kolei przemysłowych do szerszego wykorzystania.

Opracowanie Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK

Cel wynikający z realizacji projektu „Aglomeracja Konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”.

Rozwój transportu multimodalnego (w tym poprawa wykorzystania kolei i szlaków wodnych)

W całej Europie i nie tylko kładzie się nacisk na transport zrównoważony. W układzie OFAK zauważa się zdecydowaną dominację transportu samochodowego, co powoduje liczne problemy wywoływane rosnącym zatłoczeniem dróg i zagrożeniami, szczególnie na obszarach zabudowanych. Tymczasem przez północną część Aglomeracji przebiegają możliwe do szerszego wykorzystania linie kolejowe i nieużytkowane szlaki wodne, które można wykorzystać w sposób powiązany, tworząc łańcuchy logistyczne.

Rozwój specjalizacji logistyczno-magazynowej

W dziedzinie logistyki i magazynowania, z uwagi na charakter działalności i łatwość przenoszenia obiektów i urządzeń, należy zachować gotowość do zmian i rozwoju. Nieustanne modyfikacje asortymentu i kierunków przepływów towarów, reorientacja w zakresie regulacji rynków, zmienna opłacalność wykorzystania poszczególnych środków transportu to poważne wyzwania, ale Aglomeracja Konińska może im z powodzeniem sprostać. Obszar dysponuje znacznymi, specyficznymi zasobami terenów przemysłowych czy pokopalnianych, a także możliwościami integracji przepływów towarowych na kierunkach północ – południe i wschód – zachód oraz wykorzystania nowych środków transportu.

Poprawa dostępności w układzie wewnątrzregionalnym („Aglomeracja Konińska bramą do Wielkopolski”)

Dla wzmocnienia potencjału Konina jako ośrodka subregionalnego istotną kwestią jest wzmocnienie połączenia z głównymi ośrodkami subregionu – dawnego województwa konińskiego – oraz z Kaliszem. Ponadto zauważa się potrzeby ułatwienia dostępu z ośrodków gminnych OFAK poza Obszar, zwłaszcza do Poznania. Strategia Rozwoju OFAK przewiduje nowy przebieg drogi krajowej nr 25, stawia też na poprawę dostępności do węzłów sieci TEN-T przez budowę i przebudowę dróg powiatowych i gminnych (oraz obiektów w ich ciągu).

Uzupełnienia i środki realizacji należące do działań komplementarnych WRPO i Krajowych Programów Operacyjnych to:

- budowa, przebudowa i rozbudowa dróg wojewódzkich oraz lokalnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach;

- budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich w ciągach dróg (obiekty mostowe, wiadukty, estakady, tunele drogowe i inne).

Zapisy w Strategii Rozwoju OFAK pod adresem Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK

W ramach budowy infrastruktury dla transportu multimodalnego oraz działań adresowanych do Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK wymienia się:

- nowe formy wykorzystania szlaków wodnych i kolejowych w transporcie oraz kanalizowanie ruchu turystycznego przez modernizację torów wodnych;
- wprowadzenie systemu bodźców ekonomicznych dla przedsiębiorstw z branży logistyczno-magazynowej (ulgi bądź rezygnacja z pobierania niektórych opłat i podatków, np. od nieruchomości czy środków transportu w zamian za określone gwarancje na rzecz Obszaru);
- udostępnienie nowych terenów na rzecz logistyki i magazynowania (po byłych PGR-ach, pokolejowych, przemysłowych – także po dawnych obiektach kopalni) realizowane przez działania wynikające ze „STUDIUM ROZWOJU GOSPODARCZEGO” wraz z programem promocji terenów inwestycyjnych;
- komunikowanie z głównymi ośrodkami województwa oraz wzrost powiązań z miastami podregionu konińskiego, realizowane przez działania komplementarne WRPO i PO:
 - ✓ budowę i rozbudowę dróg wojewódzkich oraz lokalnych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach;
 - ✓ budowę, przebudowę i modernizację obiektów inżynierskich w ciągach dróg (obiekty mostowe, wiadukty, estakady, tunele drogowe i inne).

W odniesieniu do celu VI Strategii Rozwoju OFAK zostały wskazane komplementarne działania z WRPO i PO dotyczące poprawy warunków życia i pracy, zwłaszcza przez rozwój możliwości zatrudnienia i dostępu do usług publicznych poprzez związany z tym:

- zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego;
- budowa i przebudowa infrastruktury miejskiej w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast;
- projekty z zakresu transportu zbiorowego wspierające integrację z transportem indywidualnym.

2.2. Tendencje wpływające na rozwój transportu w regionie (dane demograficzne, społeczne, gospodarcze)

Transport ma wpływ na kształtowanie polityki zrównoważonego rozwoju, zarówno na poziomie globalnym, jak i lokalnym, odgrywa rolę czynnika istotnie wpływającego na rozwój gospodarczy oraz na jakość życia mieszkańców. Polityka transportowa obszaru powinna być właściwie planowana, w tym powinna brać pod uwagę unikatowe cechy obszaru, dla którego została przygotowana, dlatego też rozpatrywanie systemów transportowych z punktu widzenia ich obecnego i przyszłego wpływu na rozwój regionu musi uwzględniać specyfikę oraz indywidualne uwarunkowania występujące na terenie OFAK. To właśnie unikatowa kombinacja tych uwarunkowań określa popyt i podaż na przewóz osób i towarów. Do głównych determinantów wpływających na obecny i przyszły kształt systemów transportowych OFAK należą:

- czynniki demograficzne – obecna struktura populacji na terenie OFAK, prognozy demograficzne, w tym dane na temat migracji (wewnętrznej jak i z/poza OFAK);
- czynniki gospodarcze – struktura przemysłu w ujęciu gałęziowym i terytorialnym oraz jego zapotrzebowanie na transport, rynek pracy oraz średnie wynagrodzenie (głównie w ujęciu terytorialnym);
- uwarunkowania przestrzenne, w tym plany i generatory ruchu, takie jak: przedszkola, szkolnictwo, ośrodki kultury i galerie handlowe, placówki administracyjne;
- infrastruktura transportowa – sieć drogowa i kolejowa.

Kolejne części tego rozdziału mają na celu kompleksową charakterystykę determinantów rozwoju transportu dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej wraz z przedstawieniem tendencji wpływających na ten rozwój transportu w regionie oraz ich wpływu na politykę transportową OFAK.

2.2.1. Dane społeczno-demograficzne

Demografia to jeden z podstawowych czynników mających wpływ na transport i politykę transportową regionu. Zmiany w liczbie ludności zamieszkującej region mają oczywisty wpływ na popyt na transport publiczny i pośrednio na transport towarów. Jednocześnie zmiany w strukturze przestrzennej ludności (zwłaszcza migracje z głównych centrów rozwoju regionu) wymagają odpowiedniego dostosowania polityki transportowej przez zapewnienie

właściwego rozwoju systemów transportowych głównych generatorów ruchu, przy braku wykluczeń komunikacyjnych regionów mniej zurbanizowanych. Struktura demograficzna w podziale na jednostki terytorialne jest jednym z czynników, na podstawie których możemy prognozować potrzeby transportowe. Gminy o większej gęstości zaludnienia będą potrzebowały bardziej rozwiniętej infrastruktury niż gminy mniej zaludnione.

Tabela 2.2.1 wskazuje, że całkowita liczba ludności OFAK w ciągu ostatnich 10 lat rosła nieznacznie, średniorocznie o 0,0008%. Wskazuje również, że na terenie OFAK jednostki terytorialne o największej liczbie mieszkańców to miasto Konin, Ślesin, Golina oraz Stare Miasto. Ludność zamieszkująca te gminy stanowi 56% całości OFAK. Trzy gminy o najmniejszej liczbie ludności (Wilczyn, Skulsk i Grodziec) zamieszkuje 8,7% osób. W latach 2010-2012 liczba ludności OFAK nie zmieniła się istotnie – wzrastała o 0,002% w skali roku. Liczba mieszkańców powiatu konińskiego rosła (z wyjątkiem gmin: Grodziec, Sompolno, Wierzbinek i Wilczyn).

Tabela 2.2.1. Liczba ludności jednostek terytorialnych należących do OFAK w poszczególnych latach

Jednostka terytorialna	2000	2003	2005	2010	2011	2012	2013
Golina	11 093	11 285	11 326	11 751	11 798	11 819	11 843
Grodziec	5314	5274	5247	5271	5288	5258	5264
Kazimierz Biskupi	9743	10 110	10 392	11 040	11 145	11 186	11 285
Kleczew	9652	9721	9714	9973	9974	9978	9996
Kramsk	9854	9974	10 103	10 547	10 653	10 739	10 800
Krzymów	6780	6993	7057	7428	7511	7641	7752
Rychwał	8374	8429	8411	8371	8381	8406	8397
Rzgów	6735	6806	6809	7068	7083	7141	7156
Skulsk	6098	6137	6140	6276	6230	6240	6202
Sompolno	10 505	10 523	10 543	10 568	10 556	10 531	10 554
Stare Miasto	9325	9911	10 265	11 221	11 349	11 463	11 555
Ślesin	12 995	13 214	13 410	13 822	13 876	13 924	13 990
Wierzbinek	7708	7666	7619	7676	7638	7579	7548
Wilczyn	6348	6410	6420	6391	6387	6332	6356
Powiat koniński	120 524	122 453	123 456	127 403	127 869	128 237	128 698
Powiat m. Konin	82 640	81 774	80 838	78 670	78 209	77 847	77 224
Suma	203 164	204 227	204 294	206 073	206 078	206 084	205 922

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych (BDL) z lat 2003-2012.

Tabela 2.2.2 informuje o gęstości zaludnienia dla poszczególnych jednostek terytorialnych w OFAK. Jest ona istotna przy dostosowaniu sieci komunikacyjnej do potrzeb mieszkańców, np. przy optymalizacji częstotliwości połączeń. Tam, gdzie gęstość zaludnienia jest większa, większa powinna być także częstotliwość podróży.

Tabela 2.2.2. Gęstość zaludnienia obszaru OFAK w latach 2005-2013

Jednostka terytorialna	Ludność [na 1 km ²]						
	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Golina	114	116	117	119	119	119	120
Grodziec	45	45	44	45	45	45	45
Kazimierz Biskupi	96	101	102	103	104	104	105
Kleczew	88	89	90	90	90	90	91
Kramsk	77	78	78	80	81	81	82
Krzymów	76	78	79	80	81	83	84
Rychwał	71	71	71	71	71	71	71
Rzgów	65	66	67	68	68	68	68
Skulsk	72	73	73	74	73	74	73
Sompolno	77	76	76	77	77	77	77
Stare Miasto	105	111	113	115	116	117	118
Ślesin	92	94	95	95	95	96	96
Wierzbinek	51	51	51	52	52	51	51
Wilczyn	77	77	76	77	77	76	76
Powiat m. Konin (Konin)	990	971	967	957	951	947	939
Powiat koniński	78	79	80	81	81	81	82
Powiat koniński – MIASTA*	.	.	.	.	.	538	538
Powiat koniński – WSIE*	.	.	.	.	.	71	72

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL na lata 2005-2013.

* dane uśrednione

W tabeli 2.2.2 trzy jednostki terytorialne o największym zagęszczeniu ludności to: Konin (939 osób na km²), Golina (120 osób na km²) i Stare Miasto (118 osób na km²). Gminy o najmniejszym zagęszczeniu ludności to: Grodziec (45 osób na km²), Wierzbinek (51 osób na km²) oraz Rzgów (68 osób na km²). W samym powiecie konińskim gęstość zaludnienia wynosi 82 osoby na km². W miastach w OFAK średnia gęstość zaludnienia wynosi 538 osób na km², prawie dwa razy mniej niż średnia ogólnopolska (1333 na km²). Gęstość zaludnienia wsi na terenie OFAK (82 osób na km²) jest zbieżna z średnią krajową, która wynosi 86 osób na km².

Struktura wiekowa ludności jest istotna z punktu widzenia polityki transportowej, bo pokazuje, jaka część zbiorowości należy do grupy przedprodukcyjnej (głównie uczącej się), produkcyjnej (pracującej) i poprodukcyjnej (niepracującej). Pierwsza i druga grupa są kluczowe dla przygotowywania odpowiedniej oferty przewozowej, ponieważ to one generują największe zapotrzebowanie na transport publiczny.

Tabela 2.2.3. Struktura wiekowa mieszkańców w jednostkach samorządu terytorialnego należących do OFAK w roku 2012

Jednostka terytorialna	Ludność w wieku:			Suma
	przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym	
Ślesin	2747	9007	2236	13990
Golina	2275	7854	1714	11843
Stare Miasto	2560	7475	1520	11555
Kazimierz Biskupi	2235	7492	1558	11285
Kramsk	2285	6862	1653	10800
Sompolno	2152	6801	1601	10554
Kleczew	1988	6493	1515	9996
Rychwał	1748	5314	1335	8397
Krzymów	1736	4920	1096	7752
Wierzbiniek	1655	4736	1157	7548
Rzgów	1539	4541	1076	7156
Wilczyn	1366	4019	971	6356
Skulsk	1285	3873	1044	6202
Grodziec	1119	3324	821	5264
Powiat koniński SUMA	26 690	82 711	19 297	128 698
Powiat koniński – WIEŚ	88%	86%	86%	110 780
Powiat koniński – MIASTO	12%	14%	14%	17 918
Powiat koniński SUMA	100%	100%	100%	128 698
Powiat m. Konin	12 520	48 643	16 061	77 224
OFAK SUMA	39 210	131 354	35 358	205 922

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL z roku 2012.

Dla całego obszaru OFAK odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym wynosi 19%. Liczba osób w wieku produkcyjnym stanowi 64%, natomiast w wieku poprodukcyjnym – 17%. Proporcje te są zachowane prawie we wszystkich jednostkach terytorialnych OFAK i nie odbiegają od proporcji dla województwa wielkopolskiego (odpowiednio 19%, 64%, 17%). Wyjątkiem jest miasto Konin, gdzie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym wynosi odpowiednio 16%, 63%, 21%,.

Przy tworzeniu oferty transportowej powinno się zwrócić uwagę również na prognozy demograficzne dotyczące liczby ludności. Pokazują one w przybliżeniu, jak będzie wyglądała populacja obszaru OFAK w następnych latach. Takie analizy umożliwiają dostosowanie transportu drogowego i kolejowego do przyszłych potrzeb. Prognozy GUS z 2012 roku informują, że w ciągu najbliższych lat liczba ludności powiatu konińskiego będzie rosła o średnio 0,25% w skali roku, natomiast liczba mieszkańców miasta Konin będzie maleć średnio o 0,79% rocznie, co przedstawia tabela 2.2.4.

Tabela 2.2.4. Prognoza liczby ludności OFAK w podziale na grupy wiekowe

Rok	Wiek [w latach]	Ogółem		Miasto		Wieś	
		Ogółem	Procent [%]	Ogółem	Procent [%]	Ogółem	Procent [%]
2015	0-17	39 650	19	15 976	17	23 674	21
	18-59/64	129 384	63	58 469	62	70 915	64
	60+/65+	36 467	18	19 447	21	17 020	15
	Ogółem	205 501	100	93 892	100	111 609	100
2020	0-17	39 558	19	15 837	17	23 721	21
	18-59/64	123 718	61	53 471	59	70 247	62
	60+/65+	41 704	20	22 066	24	19 638	17
	Ogółem	204 980	100	91 374	100	113 606	100
2025	0-17	38 838	19	15 297	17	23 541	21
	18-59/64	118 674	59	49 593	56	69 081	60
	60+/65+	45 515	22	23 406	27	22 109	19
	Ogółem	203 027	100	88 296	100	114 731	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL z roku 2012.

Obecnie 46% mieszkańców OFAK mieszka w miastach. Jednakże do 2025 roku to populacja wsi będzie rosła w tempie prawie trzy razy większym niż populacja miast (odpowiednio 0,09% i 0,28%). Na podstawie prognoz GUS (tabela 2.2.4) w 2025 roku 19% ludności OFAK będzie stanowić grupa przedprodukcyjna, 59% grupa produkcyjna i 22% poprodukcyjna. Oznacza to spadek w porównaniu z rokiem 2012 o około 5% ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym oraz wzrost liczby ludności w grupie poprodukcyjnej o 10%. Dla porównania w 2025 roku w Polsce struktura ludności według prognoz GUS będzie się kształtowała następująco: 18% będzie stanowić grupa przedprodukcyjna, 58% – grupa produkcyjna i 24% – grupa poprodukcyjna¹⁹.

Podsumowując, można zauważyć, że do 2025 roku liczba osób pracujących będzie stale maleć dla całego obszaru OFAK. Ponadto liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie szybciej maleć w Koninie niż w powiecie konińskim. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie utrzymywać się na w miarę stałym poziomie, natomiast grupa poprodukcyjna będzie rosła. Między rokiem 2015 a 2025 liczba osób w wieku poprodukcyjnym dla Konina wzrośnie o 6%, a dla powiatu konińskiego o 5%. Są to osoby, które korzystają z dopłat do biletów, w niektórych przypadkach mają również uprawnienia do 100% refundacji. Dlatego też wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym będzie miał negatywny wpływ na rentowność przewozów w transporcie publicznym.

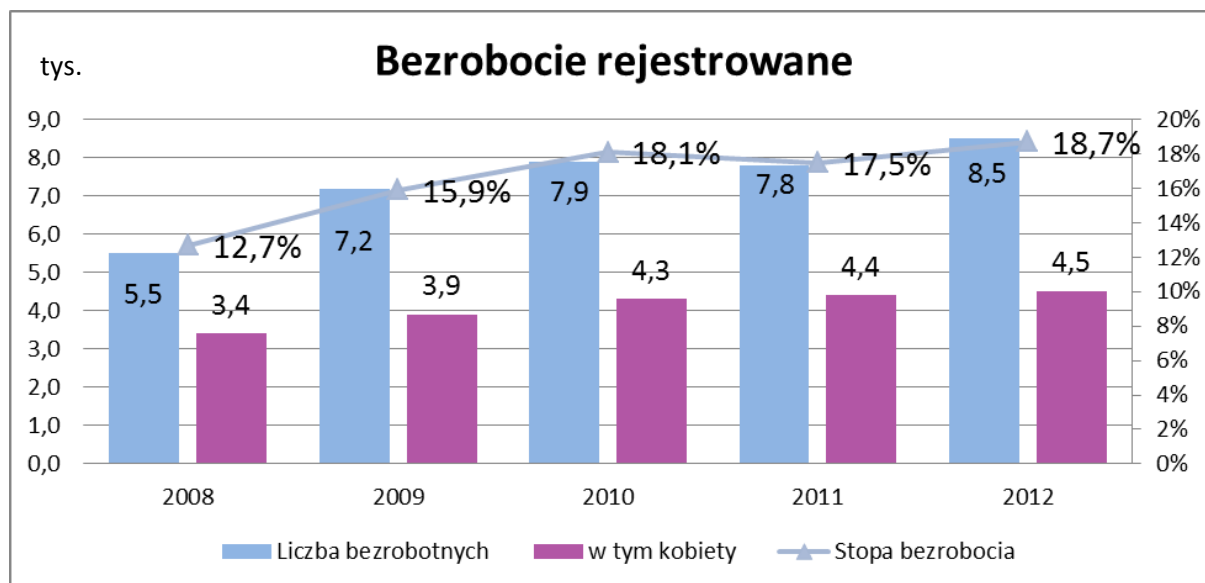
¹⁹ GUS, Prognoza ludności Polski na lata 2008-2035, http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/L_prognoza_ludnosci_PL_2008-2035.pdf, [data dostępu: 02.08.2014].

2.2.2. Dane gospodarcze

Strategia rozwoju transportu zrównoważonego dla OFAK powinna uwzględniać dane gospodarcze, gdyż to właśnie działalność zarobkowa jest jednym z podstawowych czynników motywujących do odbywania codziennych podróży. Możliwości zarobkowe osób mniej zamożnych zależne są od jakości transportu publicznego, którego sprawne działanie niejednokrotnie ma wpływ na odległość, jaką osoba jest w stanie codziennie pokonać, aby zdobyć i utrzymać pracę. Właściwie skonstruowany system transportowy zwiększa mobilność mieszkańców, a zatem i ich konkurencyjność na rynku pracy, przyczyniając się do spadku bezrobocia. Ponadto szeroko rozumiana jakość systemu transportowego jest jednym z podstawowych czynników branych pod uwagę przez inwestorów przy wyborze lokalizacji pod inwestycję. Dlatego też polityka transportowa dla OFAK powinna być traktowana jako narzędzie gospodarczego wsparcia wybranych regionów (np. tych o dużym bezrobociu) lub sektorów gospodarki (np. produkcyjnej lub turystycznej). Poniższy rozdział przedstawia dane gospodarcze charakteryzujące OFAK, szczególnie koncentruje się na poziomie bezrobocia, średnim wynagrodzeniu, rodzaju i strukturze przedsiębiorstw oraz podziale przedsiębiorstw według sektorów PKD.

Wykres 2.2.1 wskazuje, że w powiecie konińskim w latach 2008-2012 stopa bezrobocia zmieniała się zgodnie z cyklem gospodarczym (wzrost w latach 2009 i 2010). W roku 2012 wskaźnik bezrobocia w powiecie konińskim wynosił 18,7% i przewyższał średnią krajową (13,4%). Znaczną część liczby bezrobotnych stanowiły kobiety (3,4 tys. w 2008 roku i 4,5 tys. w 2012 roku).

Wykres 2.2.1. Liczba osób bezrobotnych w powiecie konińskim w latach 2008-2012



Źródło: GUS, <http://poznan.stat.gov.pl/>, [data dostępu: 29.07.2014].

Tabele w załączniku nr 12 przedstawiają liczbę bezrobotnych w podziale na wiek, wykształcenie, czas pozostawania bez zatrudnienia i staż pracy²⁰. Natomiast tabela 2.2.5 ukazuje bezrobocie w OFAK ze względu na cechy demograficzne i gospodarcze w 2013 roku. Procent osób zakwalifikowanych jako długotrwale bezrobotni na obszarze OFAK waha się między 48% a 59% w stosunku do ogółu bezrobotnych w danej jednostce terytorialnej. Trzy gminy o najwyższym wskaźniku długotrwale bezrobotnych to: Wierzbinek (59%), Sompolno (58%) i Rychwał (58%), a Grodziec (48%), Rzgów (48%) oraz Ślesin (49%) charakteryzują się najniższym wskaźnikiem długotrwale bezrobotnych.

²⁰ Źródło: dane z dnia 31.12.2013 roku na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Koninie, <http://www.pup.konin.pl/>, [data dostępu: 25.07.2014].

Tabela 2.2.5. Bezrobocie w OFAK ze względu na cechy demograficzne i gospodarcze w 2013 roku

Jednostka terytorialna	Liczba bezrobotnych ogółem	Liczba bezrobotnych mających prawo do zasiłku	Długotrwale bezrobotni jako procent ogółu [%]
Golina	944	71	55
Grodziec	286	19	48
Kazimierz Biskupi	739	51	55
Kleczew	629	49	52
Kramsk	873	79	52
Krzymów	528	42	56
Rychwał	455	32	58
Rzgów	429	28	48
Skulsk	451	25	52
Sompolno	764	40	58
Stare Miasto	595	64	52
Ślesin	920	74	49
Wierzbinek	540	21	59
Wilczyn	514	30	54
Konin	5057	453	56
Ogółem	13 724	8%	53

Źródło: dane z 2013 roku na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Koninie, <http://www.pup.konin.pl/>, [data dostępu: 25.07.2014].

Podsumowując, typowy bezrobotny na obszarze OFAK to osoba pozostająca bez materialnej pomocy socjalnej (nie ma prawa do zasiłku), z wykształceniem najwyżej średnim zawodowym, powyżej sześciu miesięcy bez pracy lub zakwalifikowana jako długotrwale bezrobotna w wieku między 25 a 44 lata. Stworzenie profilu typowego bezrobotnego jest o tyle istotne z punktu widzenia polityki transportowej regionu, że to właśnie osoby o niskich dochodach lub bezrobotni są najbardziej skłonni korzystać z transportu publicznego.

Zmiany w wielkości zatrudnienia z podziałem na jednostki terytorialne przedstawia tabela 2.2.6. Według danych z roku 2012 w latach 2008-2012 w powiecie miasta Konin liczba pracujących wyniosła ponad 23 000, a w powiecie konińskim niewiele ponad 16 000. W samym mieście Konin można zaobserwować średnioroczny spadek osób pracujących o 1,83%, natomiast w ramach powiatu konińskiego nastąpił wzrost liczby zatrudnionych o 1,21%. Gminy, które odnotowały najwyższy przyrost liczby pracujących w roku 2012 w porównaniu z 2008 rokiem, to: gmina Stare Miasto (654 osoby, 37%), Krzymów (268 osób, 29%), Golina (218 osób, 21%), Grodziec (65 osób, 21%), Wierzbinek (86 osób, 20%), Skulsk

(62 osoby, 16%). W pozostałych gminach zanotowano spadek liczby pracujących, z czego najwyższy w gminie Kazimierz Biskupi (ok. 13%).

Tabela 2.2.6. Liczba pracujących na obszarach należących do OFAK w latach 2008-2012

Jednostka terytorialna	2008	2009	2010	2011	2012
Golina	1033	1094	1079	1207	1251
Grodziec	308	327	388	394	373
Kazimierz Biskupi	1673	1674	1472	1486	1451
Kleczew	3324	3299	3373	3318	3290
Kramsk	992	1020	921	962	909
Krzymów	916	1065	1077	1185	1184
Rychwał	562	591	571	501	512
Rzgów	281	286	254	283	264
Skulsk	386	408	416	444	448
Sompolno	1670	1538	1570	1556	1623
Stare Miasto	1765	1897	2024	2341	2419
Ślesin	1569	1592	1700	1687	1625
Wierzbinek	428	451	484	481	514
Wilczyn	317	359	312	306	307
Powiat koniński	15 224	15 601	15 641	16 151	16 170
Powiat m. Konin	25 765	25 218	24 240	23 293	23 496
OFAK	40 989	40 819	39 818	39 444	39 666

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS z lat 2008-2012.

Kolejnym istotnym czynnikiem gospodarczym mającym znaczenie przy prognozowaniu potrzeb transportowych jest średnie wynagrodzenie. Jest ono jednym z podstawowych czynników określających potencjał gospodarczy poszczególnych regionów i ma średniookresowy wpływ na zapotrzebowanie na transport publiczny. Ponadto średnie wynagrodzenie brutto jest wyznacznikiem, którym mogą kierować się szczególnie młode osoby w wyborze miejsca pracy, a więc determinuje ono również wielkość potoków pasażerskich, zwłaszcza tych związanych z przemieszczaniem się z i do pracy. W tabeli 2.2.7 przedstawiono dane, z których można wywnioskować, że średnie miesięczne wynagrodzenie brutto za rok 2012 w powiecie konińskim wyniosło 3219,5 zł, a w powiecie miasta Konin 3483,2 zł. Gdy przyjrzymy się tendencjom, jakie utrzymują się między rokiem 2008 a 2012, zauważymy, że średnioroczny wzrost średniego wynagrodzenia jest na podobnym poziomie w powiecie konińskim (0,028) i w Koninie (0,036), jednocześnie ma ono wartość 95% i 103% średniej dla województwa wielkopolskiego.

Tabela 2.2.7. Średnie wynagrodzenie na obszarze OFAK w latach 2008-2012

Jednostka terytorialna	2008	2009	2010	2011	2012
Powiat koniński [zł brutto]	2808,8	2940,8	3060	3178,6	3219,5
Przeciętne miesięczne wynagrodzenia w relacji do średniej krajowej (Polska = 100)	88,9	88,7	89,1	87,7	86,0
Powiat m. Konin [zł brutto]	2925,3	3073,4	3225,5	3397,8	3483,2
Przeciętne miesięczne wynagrodzenia w relacji do średniej krajowej (Polska = 100)	92,6	92,7	93,9	93,7	93
Województwo wielkopolskie	2868,81	2976,28	3126,36	3284,41	3397,2
Przeciętne miesięczne wynagrodzenia w relacji do średniej krajowej (Polska = 100)	90,8	89,8	91	90,6	90

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS z lat 2008-2012.

Większe nasilenie działalności, które mierzone jest liczbą podmiotów oraz dynamiką ich powstawania (jak również występowaniem pewnych specjalizacji produkcyjnych), można zauważyć w zakresie działów:

- 16 (przetwórstwo drewna): gminy Kramsk, Rychwał, Ślesin;
- 23 (produkcja wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych, w tym wyroby ze szkła, betonu, ceramika): gmina Kleczew;
- 25 (produkcja metalowych wyrobów gotowych): Stare Miasto, Ślesin, Golina, Kramsk, Krzymów;
- 31 (produkcja mebli): Kazimierz Biskupi, Golina, Kleczew, Stare Miasto.

Konin wykazuje większą specjalizację w zakresie:

- produkcji wyrobów tekstylnych, odzieży, chemikaliów;
- poligrafii;
- działalności w zakresie napraw i instalacji maszyn i urządzeń (w tych przypadkach liczba podmiotów konińskich przekracza liczbę w całym powiecie);
- w produkcji artykułów spożywczych.

Wyjątkowo wiele przedsiębiorstw zajmuje się budownictwem (sekcja F). Odsetek takich firm przekracza znacznie poziom wielkopolski i ogólnopolski. Szczególnie wiele takich

podmiotów jest w gminach Golina, Kramsk, Wilczyn oraz Wierzbinek. Ponieważ natężenie działalności budowlanej w OFAK nie jest wyjątkowe w skali Polski²¹, wiele tutejszych firm świadczy usługi na zewnątrz, także w dużych aglomeracjach, co wiąże się z mobilnością pracowników. Podobnie jak w skali całego kraju, liczebnie dominuje sekcja G – handel i naprawy (motoryzacyjne), przy czym udział tej grupy sukcesywnie maleje z uwagi na likwidację małych sklepów i hurtowni (w Koninie z 36,2% w 2002 roku do 26,9% w 2013 roku). Ma na to wpływ niewątpliwie rozwój dyskontów i handlu wielkopowierzchniowego. Wciąż jednak udział tej sekcji przekracza średnią krajową, a powiat koniński stanowi trzecie w województwie skupienie targowisk stałych (po Poznaniu i powiecie poznańskim), będących ostojami drobnego rodzinnego handlu²². Z mniej rozpowszechnionych specjalizacji transport i gospodarka magazynowa (sekcja H) rozwija się najbardziej w gminie Stare Miasto, a sekcja I (gastronomia i zakwaterowanie) w gminie Ślesin. Sekcja M (działalność profesjonalna, naukowa i techniczna) rozwija się głównie w Koninie. Poszczególne zgrupowania dają perspektywy dla rozwoju inicjatyw klastrowych. Zaczątkami klastrów są:

- Klaster Technologii Niskoenergetycznych – działający od stycznia 2013 roku, powstały w ramach projektu współfinansowanego z Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. W roku 2014 mają zostać opracowane założenia dotyczące strategii rozwoju klastra;
- Lokalna Organizacja Turystyczna „Marina”, powołana w 2008 roku z inicjatywy Miasta Konin, skupiająca obecnie 59 podmiotów. Organizacja ma na celu „promocję skarbów wielkopolskiej ziemi oraz uczynienia z ziemi konińskiej znanego i cenionego ośrodka turystycznego w kraju”²³.

W badaniach atrakcyjności inwestycyjnej prowadzonych pod auspicjami Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, w klasie A (najwyższej) atrakcyjności inwestycyjnej znalazły się Konin i Kleczew²⁴. W badaniach tych analizowano następujące sekcje PKD: C (przetwórstwo przemysłowe, z rozróżnieniem na przemysł kapitałochłonny i pracochłonny), G (handel i naprawy), I (zakwaterowanie i usługi gastronomiczne), M (działalność profesjonalna, naukowa i techniczna). Konin uzyskał najwyższą atrakcyjność dla wszystkich wymienionych sekcji.

²¹ K. Rogatka, *Dynamika i struktura ruchu budowlanego w Polsce na początku XXI wieku*. Praca doktorska przygotowana na Wydziale Nauk o Ziemi UMK w Toruniu (niepublikowana), 2013.

²² Dane GUS – Statystyczne Vademecum.

²³ Urząd Miasta Konin, *Raport o przedsiębiorczości w latach 2009 – 2013*, 2014.

²⁴ Centrum Analiz Regionalnych i Lokalnych. *Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2012. Województwo wielkopolskie*, Warszawa 2012.

W odniesieniu do poszczególnych sekcji wyróżniono:

- C – Kazimierz Biskupi, Stare Miasto, Ślesin;
- G – Kazimierz Biskupi, Stare Miasto, Ślesin;
- I – Rzgów, Stare Miasto;
- M – Ślesin.

W wyróżnionych kategoriach (C, G, I) gmina Stare Miasto zyskała najwyższe oceny. W kategoriach potencjalnej atrakcyjności wskazano Ślesin w sekcji I oraz Kazimierz Biskupi i Stare Miasto w sekcji M. Obecnie jednak w samym Koninie notuje się najmniej w grupie miast (powiatów grodzkich Wielkopolski) udział podmiotów zajmujących się turystyką i gastronomią (1,8%), a niektóre obiekty noclegowe uległy w ostatnich latach likwidacji. Podobnie napływ kapitału zagranicznego był dotąd niewielki i nie dotyczył przeważnie działalności produkcyjnej, z natury kapitałochłonnej. W 2012 roku na terenie Aglomeracji funkcjonowało jedynie 39 podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego, co stanowiło 0,2% ogólnej liczby firm (w Koninie 26 – 0,3%, w powiecie 13 – 0,1%). Są to wskaźniki wielokrotnie niższe niż w Polsce (0,7%) i Wielkopolsce (0,6%). Jeszcze większa różnica ukazuje się przy obliczeniu wielkości kapitału zagranicznego zainwestowanego *per capita* (na 1 mieszkańca), które wynoszą: w Koninie 306 zł, w powiecie 346 zł, w Wielkopolsce 6998 zł, w Polsce 7290 zł.

Poszczególne gminy Aglomeracji dysponują unikatowymi zasobami, mogącymi budować przewagę konkurencyjną w skali aglomeracji. Konin oferuje strefy przemysłowe i przyległe do nich tereny inwestycyjne, dostęp do rzeki i linii kolejowych. Potencjalnym zasobem są wody geotermalne, poza tym wszelkie instytucje typowo miejskie, jak uczelnie, szkoły, placówki kultury, obiekty sportowe.

Stare Miasto wykształciło strefy aktywizacji gospodarczej przy autostradzie. Ślesin dysponuje rozbudowaną bazą turystyczno-wypoczynkową oraz najbardziej rozpoznawalnym miejscem w Aglomeracji, jakim jest Licheń Stary. Do samego Lichenia dojeżdża się jednak z reguły przez gminę Kramsk – potencjalne zagłębienie mleczarskie. Kazimierz Biskupi to z kolei dziedzictwo kulturowe (ale i lotnisko), Kleczew – oprócz kopalni – znaczne tereny rekreacji i zbiorniki wodne. Można w ten sposób wymienić wszystkie gminy, co w efekcie da niepowtarzalny pakiet, jakim jest Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Konińskiej. Dotychczas poszczególne gminy konkurowały ze sobą, ze świadomością korzystania

z walorów sąsiednich jednostek. Obecnie ważna jest wspólna płaszczyzna działania, chociażby w formie konsorcjum promocyjnego.

Poszczególne gminy starają się przygotowywać oferty inwestycyjne na podstawie dostępu do dróg czy terenów po wydobywaniu węgla. Oferta Konina obejmuje obszary przygotowane pod aktywizację gospodarczą, uzbrojone w sieć wodno-kanalizacyjną oraz energię elektryczną, w dogodnym położeniu komunikacyjnym: Konin – Janów o powierzchni 14 ha, Konin – Międzyzlesie o powierzchni 97 ha, Konin – Maliniec II o powierzchni 25,1 ha.

2.3. Generatory ruchu

Generatory ruchu są istotnym czynnikiem mającym wpływ na wielkość potoków pasażerskich, gdyż gromadzą duże skupiska ludzi z różnych miejsc na jednej przestrzeni. W poniższym studium, oprócz generatorów ruchu pasażerskiego, pod koniec rozdziału przedstawiamy również generatory ruchu odpowiadające za transport towarów – z jednej strony są to znaczące miejsca pracy na terenie OFAK, a z drugiej – obiekty odpowiadające za istotny wolumen cargo.

Poniższa klasyfikacja generatorów ruchu pasażerskiego pozwala podzielić generatory ruchu ze względu na częstotliwość odbywania podróży:

- 1) bezwzględnie obligatoryjne;
- 2) względnie obligatoryjne;
- 3) fakultatywne;
- 4) incydentalne²⁵.

Potrzeby bezwzględnie obligatoryjne to takie, które są niezbędne dla danej jednostki. Wiążą się one z systematycznym, codziennym i przewidywalnym odbywaniem podróży. Generatory codziennego lub częstego ruchu pasażerskiego możemy powiązać ze strukturą wiekową populacji. W grupie przedprodukcyjnej i produkcyjnej podróże związane są głównie z dojazdami do szkół i miejsc pracy. Aktywność transportowa ludności w wieku poprodukcyjnym jest zazwyczaj niższa w porównaniu z pozostałymi grupami i wiąże się z miejscami użyteczności publicznej, przykładowo z dojazdem do placówek służby zdrowia. Potrzeby względnie obligatoryjne charakteryzują się mniej stałymi godzinami dojazdów i przyjazdów oraz mniejszą systematycznością, np. jeden czy dwa dni w tygodniu. Do nich należą np. wyjazdy służbowe czy regularne większe zakupy w hipermarkecie. Potrzeby fakultatywne i incydentalne dotyczą indywidualnych decyzji i są niesystematyczne.

²⁵ O. Wyszomirski, *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Gdańsk 2008.

Do podróży fakultatywnych zaliczamy turystykę, wypoczynek oraz potrzeby kulturalne. Poniżej przedstawiono główne generatory ruchu na terenie OFAK.

2.3.1. Zakłady pracy

Znaczące zakłady pracy generują istotny ruch pasażerski oraz cargo. Jednocześnie konkurencyjność tych zakładów często zależna jest od infrastruktury transportowej, która znajduje się w ich najbliższym sąsiedztwie. Ponadto analiza przestrzenna dużych przedsiębiorstw produkcyjnych oraz kierunku transportu ich towarów pozwala ocenić wąskie gardła infrastruktury transportowej. Na obszarze OFAK największe zakłady pracy znajdują się w mieście Konin oraz gminie Stare Miasto.

Największe zakłady pracy w mieście Konin to: PAK KWB Konin SA, Konimpex Sp. z o.o., VIN-KON SA, Schenker Sp. z o.o., MZGOK Sp. z o.o., ZE PAK SA. Do głównych zakładów pracy w Starym Mieście należą: Kon-plast Sp. z o.o., Grene Sp. z o.o., Smurfit Kappa Polska Sp. z o.o., Eurocoles Sp. z o.o. W Starym Mieście działa Wielkopolskie Centrum Logistyczne SA, stanowiące specjalną strefę inwestycyjną. Ze względu na jego dobrą lokalizację korzystają z niego inwestorzy, którzy zajmują się dystrybucją towarów na obszar całej Polski.

Tabela 2.3.1. Charakterystyka największych zakładów pracy na obszarze OFAK

Firma	Gmina	Liczba pracowników	Opis działalności firmy
PAK KWB Konin SA	Konin	3000 *	Kopalnia Węgla Brunatnego Konin rozpoczęła działalność w 1945 roku. W swojej historii uruchomiła dziesięć odkrywek; obecnie surowiec eksploatowany jest w trzech. Czynne odkrywki to: Józwin, Drzewce oraz Tomisławice, jedyna w Polsce odkrywka węgla brunatnego otwarta po wejściu do Unii Europejskiej. Kopalnia wydobywa węgiel brunatny, najtańszy surowiec energetyczny, wykorzystywany do produkcji energii przez elektrownie Pątnów I, Pątnów II oraz Konin
Grene Sp. z o.o.	Stare Miasto	500 **	firma powstała w 1915 roku (w Polsce od 1996 roku). Zajmuje się handlem artykułami do produkcji rolnej, częściami zamiennymi, w tym częściami do maszyn i ciągników produkcji zachodniej, drobnym sprzętem i artykułami gospodarczymi, odzieżą roboczą

Firma	Gmina	Liczba pracowników	Opis działalności firmy
KONIMPEX Sp. z o.o.	Konin	141 ***	firma Konimpex działa na rynku ponad 20 lat, obecna na pięciu kontynentach, z centralą w Polsce. Konimpex Sp. z o.o. to jedna z firm grupy kapitałowej funkcjonującej w różnych branżach. Należy do niej także m.in. Konimpex-Invest, która realizuje projekty w budownictwie mieszkaniowym wielorodzinnym i jednorodzinnym
Kon-plast Sp. z o.o.	Stare Miasto	brak danych	firma produkcyjno-usługowa branży tworzyw sztucznych, która powstała w 1992 roku. Znaczną część produkcji stanowią artykuły POS, niezbędne do wyposażenia lokali handlowych
VIN-KON SA	Konin	brak danych	firma istnieje od 1991 roku, od listopada 1999 roku jako VIN-KON SA. Zajmuje powierzchnię 3 ha, w tym 10 000 m ² pomieszczeń biurowych, hal produkcyjnych i magazynów. Prowadzi działalność wytwórczą, handlową i usługową w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego
MZGOK Sp. z o.o.	Konin	brak danych	Miejski Zakład Gospodarki Odpadami Komunalnymi w Koninie – utworzony w 1999 roku, opracował modelową strategię proekologiczną, której realizacja przyczynia się do redukcji zanieczyszczenia środowiska naturalnego. W przedsiębiorstwie pracuje nowoczesna sortownia z trzema liniami sortowniczymi, które pozwalają odzyskać surowce do powtórnego przerobu
Smurfit Kappa Polska Sp. z o.o.	Stare Miasto	brak danych	Smurfit Kappa Polska jest częścią międzynarodowego koncernu Smurfit Kappa Group, europejskiego lidera w dziedzinie produkcji papieru, tektury i opakowań. Działalność firmy w Polsce skoncentrowana jest w pięciu fabrykach: w Pruszczu Gdańskim, Warszawie, Pruszkowie, Koninie i Drezdenku
Europoles Sp. z o.o.	Stare Miasto	brak danych	Europoles jest przedsiębiorstwem należącym do VTC Industrie Holding GmbH, będącego niezależną, średniej wielkości grupą przemysłową z Monachium. Firma pomaga innym przedsiębiorstwom rozwiązywać problemy dotyczące infrastruktury i projektów budowlanych z naciskiem na zwiększenie bezpieczeństwa i jakości. Produkuje m.in. słupy oświetleniowe, stosuje technologię spawania laserem

Firma	Gmina	Liczba pracowników	Opis działalności firmy
Schenker Sp. z o.o.	Konin	brak danych	Schenker Sp. z o.o. oferuje pełny zakres rozwiązań logistycznych, wszystkie rodzaje transportu, magazynowanie, nowoczesne technologie IT. Prowadzi specjalnie przygotowywane projekty dla firm z różnych branż, np. elektronicznej, AGD, maszynowej, FMCG, chemicznej

Źródło: charakterystyka na podstawie stron internetowych zakładów pracy. * - „Strategia Rozwoju OFAK”; ** - www.grene.pl [data dostępu: 28.11.2014]; *** - www.lista500.polityka.pl [data dostępu: 28.11.2014].

2.3.2. Szkoły

Szkoły, a dokładniej uczniowie szkół, silnie przyczyniają się do zwiększenia liczby pasażerów w środkach komunikacji miejskiej, podmiejskiej oraz użytkowników transportu indywidualnego. Jest to szczególnie widoczne w okresach wakacyjnych, kiedy znacząco spada liczba pasażerów. Poniżej przedstawiono zbiorcze dane dotyczące liczby studentów oraz uczniów w podziale terytorialnym.

Szkoły wyższe generują głównie ruch powiatowy oraz międzypowiatowy. Liczba studentów w podregionie konińskim²⁶ na przestrzeni lat 2009-2012 zmalała o 14% (patrz tabela 2.3.2). Spadek liczby studentów odczuwalny w całej Polsce jest długookresowym trendem demograficznym, który będzie się utrzymywał przynajmniej do 2025 roku²⁷.

Tabela 2.3.2. Liczba studentów szkół wyższych w podregionie konińskim

Rok	2009	2010	2011	2012
Liczba studentów	4957	5022	4697	4248

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL z lat 2009-2012.

Według danych na rok 2012 w OFAK studiowało 4248 studentów. W samym Koninie funkcjonuje 8 szkół wyższych²⁸.

Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjalnych oraz ponadgimnazjalnych są jednymi z głównych użytkowników transportu publicznego na poziomie powiatowym.

²⁶ W skład podregionu konińskiego wchodzi powiat gnieźnieński, powiat kolski, powiat koniński, powiat słupecki, powiat turecki, powiat wrzesiński, powiat m. Konin.

²⁷ Raport Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Nauka w Polsce, Serwis Polskiej Agencji Prasowej: <http://www.naukawpolsce.pap.pl/aktualnosci/news,396397,raport-mnisw-w-10-lat-liczba-studentow-w-polsce-spadnie-o-400-tys.html>, [data dostępu: 22.07.2014].

²⁸ Dane według Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Konina na lata 2014-2020, Konin–Warszawa 2013, s. 24.

Dane Banku Danych Lokalnych (BDL) z lat 2009-2012 (patrz tabela 2.3.3) wskazują na niewielki spadek ogólnej liczby uczniów w szkołach podstawowych oraz gimnazjach, tj. średniorocznie 0,02% w skali roku w przypadku uczniów szkół podstawowych oraz 0,04% dla uczniów z gimnazjum. W roku 2012 liczba uczniów szkół podstawowych w powiecie konińskim wyniosła 8110, czyli prawie dwa razy tyle co uczniów gimnazjów (4556). Uczniowie ze szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych stanowią łącznie ponad 14 000 osób, co stanowi prawie 7% ogółu mieszkańców powiatu konińskiego²⁹.

Tabela 2.3.3. Liczba uczniów w OFAK

	2001	2009	2010	2011	2012	2012
Szkoły	powiat koniński					m. Konin
szkoły podstawowe	.	8899	8558	8336	8110	4113
gimnazja	.	5382	5124	4898	4556	2422
zasadnicze szkoły zawodowe	.	.	.	.	293	1112
licea ogólnokształcące	668	.	.	.	661	2833
licea profilowane	.	.	.	.	74	b.d.
technika i ogólnokształcące szkoły artystyczne	.	.	.	.	454	2531
szkoły ponadgimnazjalne ogółem	.	.	.	.	1482	b.d.
szkoły policealne	.	.	.	.	119	b.d.
uczniowie ogółem	.	.	.	.	14 267	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL oraz GUS z lat 2001-2012 oraz Strategia Rozwoju OFAK 2014.

Nieco ponad 4 razy więcej uczniów szkół podstawowych uczy się na wsi niż w mieście (patrz tabela 2.3.4). Podobne zjawisko można zaobserwować w gimnazjach – w rejonach wiejskich mieszka prawie 2 razy więcej uczniów gimnazjów niż w miastach. Dane te wskazują na dużo większy ruch dojazdowy do szkół w gminach wiejskich niż w Koninie, co ma odzwierciedlenie w wielkości dopłat do dojazdów do szkół patrz rozdział 4.6.

Tabela 2.3.4. Liczba uczniów w podziale na jednostki terytorialne w roku 2012

Podział terytorialny powiatu konińskiego	Szkoły podstawowe	Gimnazja
gminy wiejsko-miejskie	3356	1930
gminy wiejskie	4754	2626
suma	8110	4556
miasto	1495	1591
wieś	6615	2965
suma	8110	4556

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL z roku 2012.

²⁹ Brak danych dla miasta Konina.

2.3.3. Ośrodki kultury i atrakcje turystyczne

Strategia rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego dla OFAK powinna w sposób kompleksowy obejmować zarówno podróże obowiązkowe, jak i wyjazdy fakultatywne oraz incydentalne, w tym podróże związane z turystyką oraz wyjazdy do ośrodków kultury (do kin, teatrów, muzeów i innych). Te generatory ruchu w przeciwieństwie do szkół i miejsc pracy zwiększają popyt na transport głównie popołudniami i wieczorami oraz w okresie wakacyjnym.

Poniżej przedstawiono dane, które w sposób ilościowy obrazują poszczególne ośrodki kultury OFAK. Według danych GUS, przedstawionych w tabeli 2.3.5, w powiecie konińskim w roku 2013 na 1 miejsce w kinie przypadało około 766 osób, w Koninie około 97 osób. Dla porównania w roku 2013 w województwie wielkopolskim było około 130 osób na jedno miejsce w kinie, a w Polsce o około 10 osób więcej. W 2013 roku w mieście Konin odbyły się 4523 projekcje z ogólną liczbą widzów wynoszącą 141 449. Dla porównania w całym województwie wielkopolskim w roku 2013 odbyło się 149 304 seansów, a kina odwiedziły 3 562 872 osoby³⁰.

Tabela 2.3.5. Liczba ludności na 1 miejsce w kinach stałych w latach 2002-2013

Jednostka terytorialna	2002	2007	2012	2013
powiat koniński	725	742	763	766
powiat miasta Konin	97	56	54	54
województwo wielkopolskie	145	133	143	130
Polska	162	156	149	141

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL z roku 2013.

W roku 2013 na terenie OFAK funkcjonowały cztery muzea w powiecie konińskim: Skansen Archeologiczny w Mrówkach k. Wilczyna oraz Muzeum im. Ks. Józefa Jarzębowskiego w Licheniu Starym, Muzeum Rzemiosła Artystycznego w Węglewie, Prywatne Muzeum Przyrodnicze w Izabelinie oraz jedno w powiecie miasta Konin – Muzeum Okręgowe w Koninie. W roku 2013 w powiecie konińskim całkowita liczba zwiedzających muzea wyniosła 1890 osób, w mieście Konin było to 12 185 osób. Dla porównania w całym województwie wielkopolskim na rok 2013 ogólna liczba zwiedzających wyniosła 1 050 635 osób³¹. Z danych wynika, że miasto Konin jest głównym ośrodkiem kulturalnym całego obszaru OFAK, co potwierdza lokalizacja większości ośrodków kultury.

³⁰ Na podstawie danych BDL z roku 2013.

³¹ Opracowanie własne na podstawie danych BDL z roku 2013.

Atrakcyjność turystyczna danego regionu z jednej strony częściowo warunkowana jest przez jakość infrastruktury transportowej (np. liczbę miejsc parkingowych, czas dojazdu itp.), z drugiej decyduje o wielkości potoków do miejsc mających walory turystyczne. Jednym ze sposobów oceny atrakcyjności turystycznej regionu jest liczba osób przyjeżdżających w ciągu roku do danej miejscowości i korzystających z noclegów na 1000 mieszkańców. Poniższa tabela obrazuje aktualny potencjał turystyczny OFAK w porównaniu z województwem oraz Polską.

Tabela 2.3.6. Liczba osób korzystających z noclegów na 1000 mieszkańców w 2013 roku

Jednostka terytorialna	Liczba osób na 1000 mieszkańców
Polska	587
województwo wielkopolskie	467
OFAK	775
Konin	176
Kleczew	51
Kramsk	297
Krzymów	161
Rzgów	477
Skulsk	65
Stare Miasto	316
Ślesin	9504
Wilczyn	211

Zródło: Studium rozwoju gospodarczego wraz z programem promocji terenów inwestycyjnych Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej (spotkanie odbyło się 17.06.2014 roku).

Atrakcyjność turystyczna OFAK jest relatywnie wysoka w porównaniu z resztą województwa i Polską. Jest to głównie wynikiem usytuowania geograficznego gminy Ślesin połączonego z dobrze zagospodarowaną bazą noclegową. Dodatkowo we wsi Licheń Stary znajduje się Sanktuarium Maryjne szeroko znane zarówno w Polsce, jak i zagranicą, które przyciąga znaczną liczbę turystów³².

2.3.4. Galerie handlowe

Według definicji za centrum handlowe przyjmuje się „nieruchomość handlową, która została zaplanowana, zbudowana oraz jest zarządzana jako jeden podmiot handlowy, składający się ze wspólnych części, o minimalnej powierzchni najmu brutto (...) 5 tys. m² oraz składający się z minimum 10 sklepów”³³. Na terenie OFAK funkcjonują dwa

³² Źródło: Strategia rozwoju turystyki OFAK wraz z programem rozwoju komunikacji rowerowej.

³³ PRCH, <http://prch.org.pl/PL/BazaWiedzy/Definicje/Default.aspx>, [data dostępu: 23.07.2014].

wielkopowierzchniowe centra handlowe: Centrum Handlowe Ferio w Starym Mieście oraz Centrum Handlowe Galeria nad Jeziorem w Koninie³⁴.

2.3.5. Placówki administracyjne i placówki służby zdrowia

Placówki urzędów administracji rządowej i samorządowej oraz placówki służby zdrowia uważane są za istotne generatory ruchu powiatowego. Układ administracyjny na obszarze OFAK ma charakter centralistyczny. Oznacza to, że większość urzędów o charakterze ponadpowiatowym znajduje się w samym Koninie. Należą do nich urzędy wojewódzkie, m.in. Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu (delegatura w Koninie), Urząd Statystyczny w Poznaniu (oddział w Koninie). W tabeli 2.3.7 została przedstawiona lista głównych urzędów na terenie OFAK.

Tabela 2.3.7. Urzędy na obszarze OFAK

Jednostka terytorialna	Urząd
Konin	Urząd Miejski w Koninie Starostwo Powiatowe w Koninie Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu, delegatura w Koninie Powiatowy Urząd Pracy w Koninie ZUS Inspektorat w Koninie (podlega pod: ZUS II Oddział w Poznaniu) Urząd Skarbowy w Koninie Urząd Statystyczny w Poznaniu, oddział w Koninie
Golina	Urząd Gminy i Miasta w Golinie
Grodziec	Urząd Gminy w Grodźcu
Kazimierz Biskupi	Urząd Gminy w Kazimierzu Biskupim
Kleczew	Urząd Gminy i Miasta w Kleczewie
Kramsk	Urząd Gminy w Kramsku
Krzymów	Urząd Gminy w Krzymowie
Rychwał	Urząd Gminy i Miasta w Rychwale
Rzgów	Urząd Gminy w Rzgowie
Skulsk	Urząd Gminy w Skulsku
Sompolno	Urząd Gminy i Miasta w Sompolnie
Stare Miasto	Urząd Gminy w Starym Mieście
Ślesin	Urząd Gminy i Miasta w Ślesinie
Wierzbinek	Urząd Gminy w Wierzbinku
Wilczyn	Urząd Gminy w Wilczynie

Zródło: opracowanie własne na podstawie Centrum Informacji Turystycznej w Koninie, <http://www.turystyka.konin.pl/pl/1/159/urzedz>, [data dostępu: 22.07.2014] oraz stron internetowych powiatów.

³⁴ Opracowanie własne na podstawie Centrum Informacji Turystycznej w Koninie, <http://www.turystyka.konin.pl/pl/1/159/urzedz>, [data dostępu: 22.07.2014].

Placówki służby zdrowia oraz pomocy społecznej są instytucjami na tyle ważnymi dla społeczeństwa, że mimo tego, iż nie są głównymi generatorami ruchu z punktu widzenia częstości i ilości podróży, ich usytuowanie oraz specyfika powinny być wzięte pod uwagę przy tworzeniu studium zrównoważonego rozwoju transportu. Na terenie OFAK znajduje się Wojewódzki Szpital Zespolony w Koninie, pozostałe szpitale wojewódzkie znajdują się w Poznaniu i w Kaliszu. Według danych GUS liczba łóżek wzrosła między 2010 a 2012 rokiem z 831 do 909. W 2012 roku w powiecie konińskim istniały 42 przychodnie (dokładny wykaz znajduje się w załączniku nr 16), w których udzielono średnio prawie 4 porady na jednego mieszkańca, oraz dwie placówki pomocy społecznej (patrz tabela 2.3.8).

Tabela 2.3.8. Stacjonarna pomoc społeczna w 2012 roku i porady podstawowej opieki zdrowotnej udzielone na 1 mieszkańca dla powiatu konińskiego i województwa wielkopolskiego

Kategoria	Powiat koniński	Województwo wielkopolskie
placówki pomocy społecznej (z filiami)	2	129
miejsca w placówkach	107	8641
mieszkańcy placówek	107	8330
porady podstawowej opieki zdrowotnej udzielone na 1 mieszkańca	3,7	4,2
przychodnie	42	1801

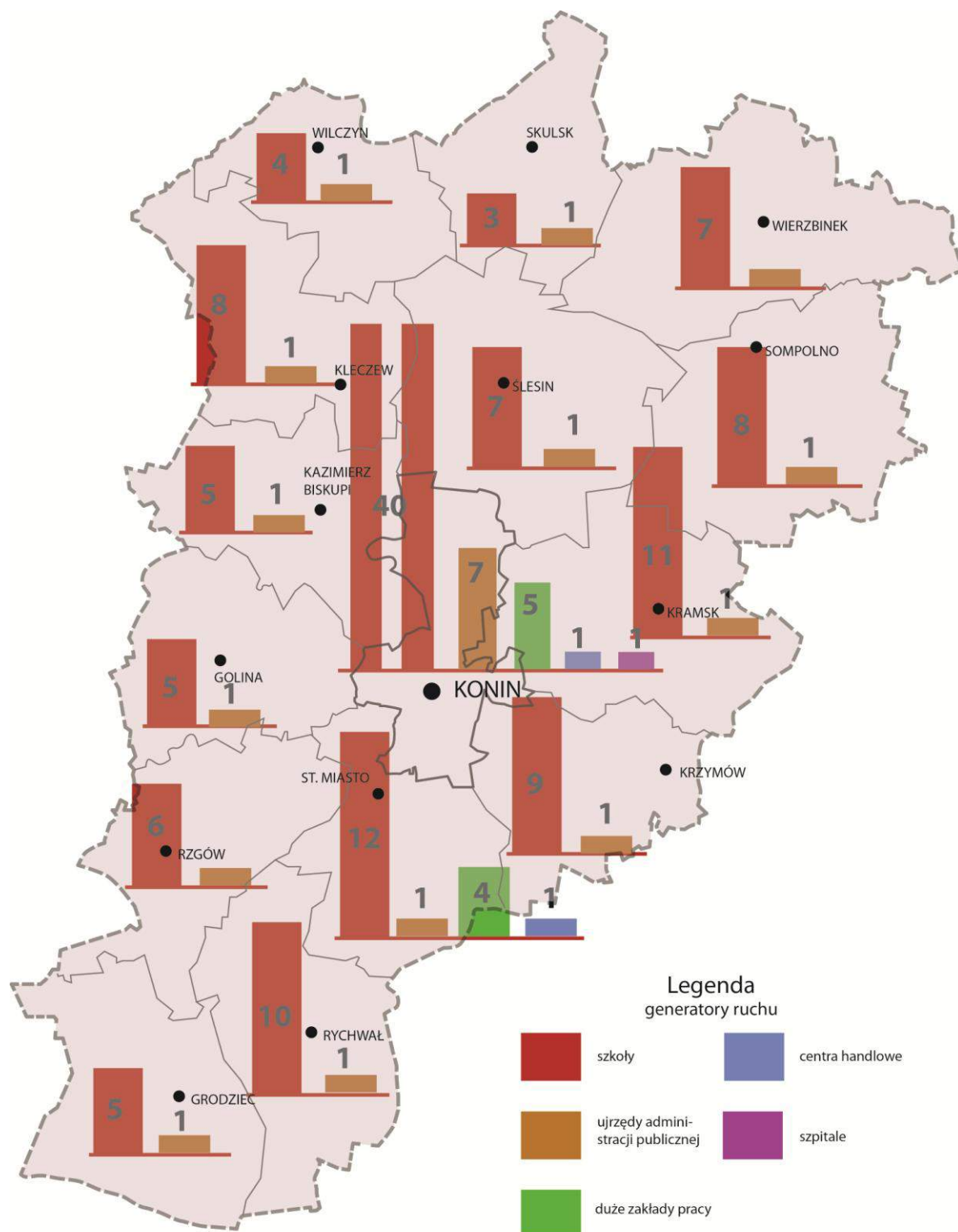
Zródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Statystycznego w Poznaniu, ze strony internetowej http://poznan.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_wielkopolskie/portrety_powiatow/powiat_koninski.pdf, [data dostępu: 21.07.2014].

Podsumowanie

Jak zostało to opisane na wstępie tego rozdziału, generatory ruchu są istotnym czynnikiem mającym wpływ na wielkość potoków pasażerskich. Bezpośrednio wielkość potoków jest związana z motywacją do odbywania podróży. Najistotniejszymi generatorami są zatem miejsca pracy oraz szkoły i uczelnie, które stanowią miejsca docelowe podróży bezwzględnie obligatoryjnych. Obiektami najliczniej reprezentowanymi i w istocie skupiającymi największy ruch są szkoły, co ukazuje rysunek 2.3.1.

Podsumowując, największy obszar ciążenia OFAK mają miasto Konin i gmina Stare Miasto.

Rysunek 2.3.1. Lokalizacja generatorów ruchu na mapie OFAK



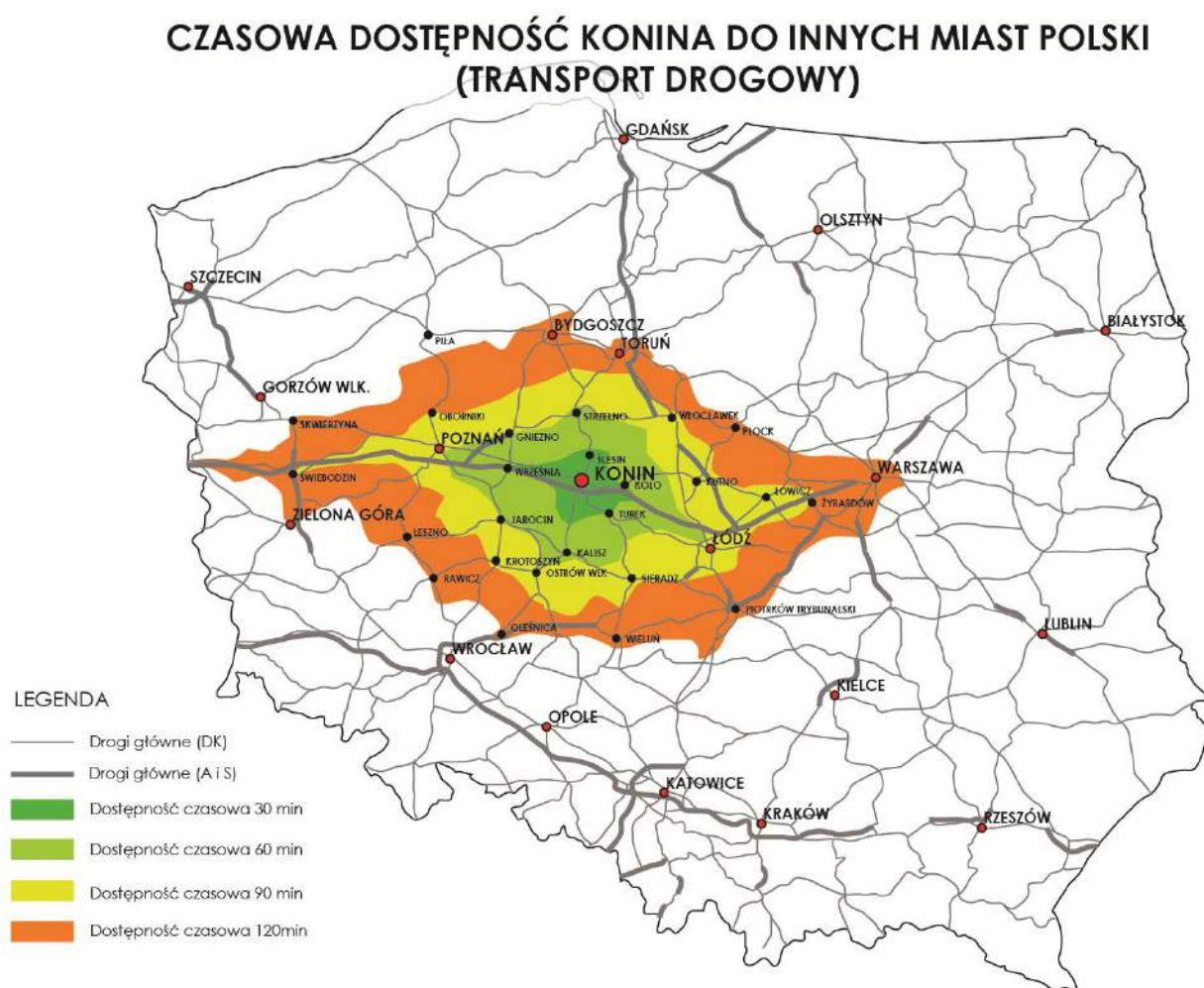
Źródło: opracowanie własne.

3. Diagnoza infrastruktury systemu transportu zbiorowego

3.1. Opis układu drogowego (wraz ze stanem dróg)

W Strategii rozwoju Aglomeracji Konińskiej teren OFAK określono jako obszar o bardzo dobrej międzygałęziowej dostępności transportowej. Położenie Konina w odległości około 8 km od autostrady A2 jest czynnikiem sprzyjającym rozwojowi regionu, ponieważ jest to fragment międzynarodowej drogi E30, łączącej Irlandię (Cork), Wielką Brytanię (Cardiff, Reading), Holandię (Utrecht) i Niemcy (Hanower, Magdeburg, Berlin) z Białorusią (Mińsk) i Rosją (Moskwa, Omsk). Dzięki niej możliwe jest szybkie połączenie komunikacją drogową ze stolicą regionu, Poznaniem (około 1 godziny – rysunek 3.1.1), z Łodzią (około 1 godziny) oraz ze stolicą kraju (około 2 godzin). W linii północ – południe czas podróży jest dłuższy, np. trasa z Bydgoszczy do Konina osiągalna jest w czasie 2 godzin, czyli dwukrotnie dłuższym niż z Bydgoszczy do Poznania (mimo że Bydgoszcz i Poznań leżą w podobnej odległości od Konina). Przez powiat koniński przebiegają trzy drogi krajowe: DK 25, DK 72, DK 92 oraz równoległa do DK 92 autostrada A2 (droga E30). DK 25 ma przebieg południkowy i łączy OFAK przede wszystkim z Bydgoszczą na północy i z Kaliszem na południu. Droga 72 komunikuje OFAK z Turkiem i dalej z Łodzią. Są to głównie drogi jednojezdniowe z ograniczeniem prędkości do 90 km/h, z częstymi jej ograniczeniami z uwagi na brak obwodnic miejscowości, przez które przebiegają.

Rysunek 3.1.1. Czasowa dostępność Konina transportem drogowym



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3.1.2. Dostępność Konina do innych miast wojewódzkich

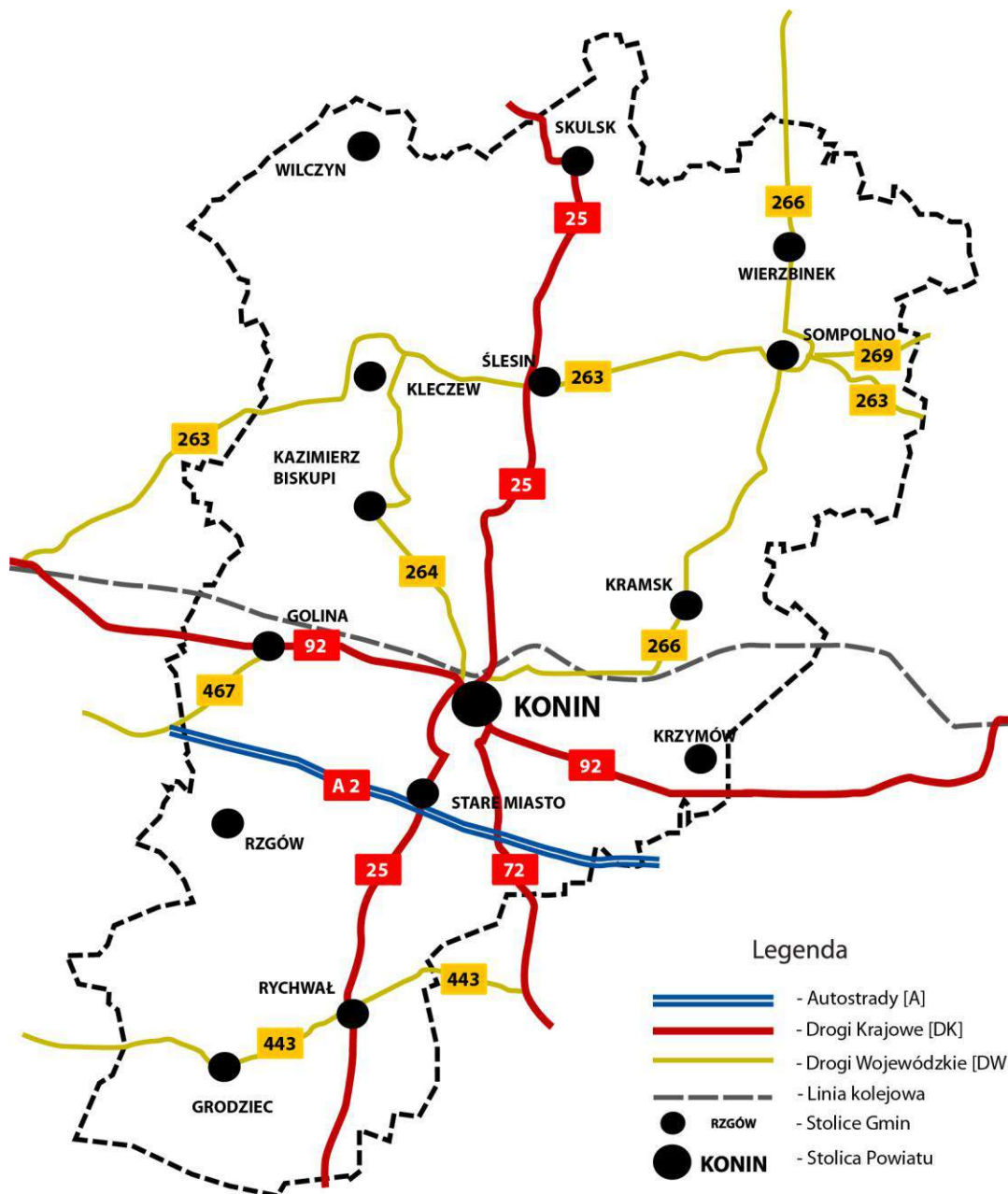


Źródło: opracowanie własne.

Miasto Konin, będące centralnym punktem Aglomeracji, łączy się z pozostałymi stolicami gmin przez drogi krajowe. Droga nr 25 łączy się ze Ślesinem i Skulskiem na północy oraz Starym Miastem i Rychwałem na południu. Droga krajowa nr 92 łączy Golinę na zachodzie oraz Krzymów (3 km od DK 92) na wschodzie. Droga krajowa 72 łączy Konin z granicą powiatu w Tuliszkowie, a dalej w kierunku Turka. Przez teren OFAK przebiega także sześć dróg wojewódzkich: DW 266 z Konina do Ciechocinka, łącząca Kramsk, Sompolno i Wierzbinek na północnym wschodzie od Konina, DW 264 przebiegająca przez Kazimierz Biskupi i Kleczew na północnym zachodzie oraz droga DW 263 ze Słupcy przez Ślesin do Sompolna, znajdująca się prostopadle do dróg DW 264 i DW 266. Na południu DW 443

prowadzi z Jarocina przez Grodziec i Rychwał, znajdujący się na DW 25. Pozostałe drogi wojewódzkie to DW 467 (przebiegająca pod autostradą A2 w kierunku Ratynia) oraz DW 269 od Sompolna w kierunku Lubotynia i Izbicy Kujawskiej. Przebieg dróg jest pokazany na rysunku 3.1.3.

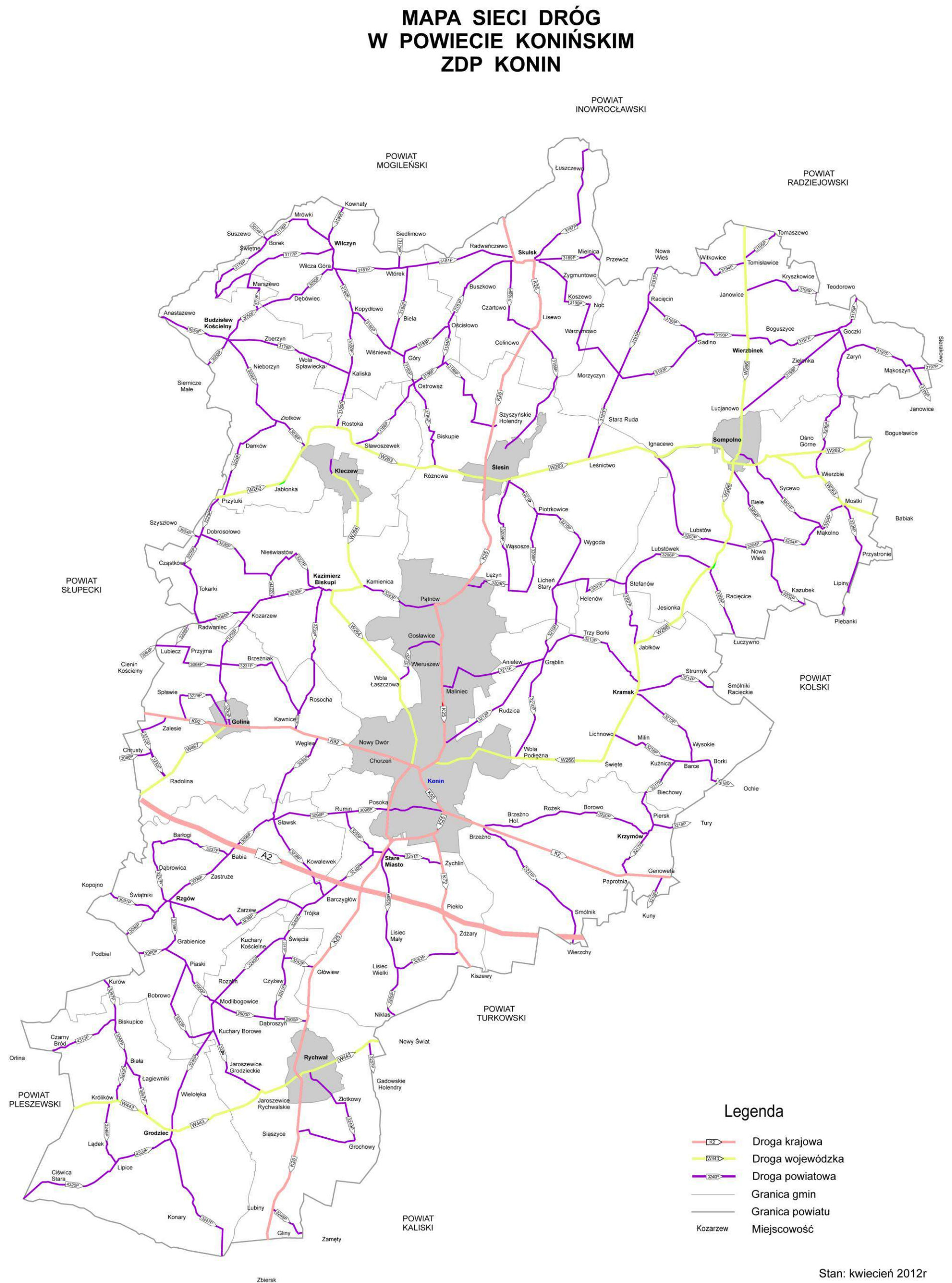
Rysunek 3.1.3. Układ dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OFAK



Źródło: opracowanie własne.

Przez obszar powiatu konińskiego przebiegają także 92 drogi powiatowe, ich przebieg jest pokazany na rysunku 3.1.4.

Rysunek 3.1.4. Sieć dróg powiatowych w OFAK



Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.zdp.konin.pl/mapy.php>, [data dostępu: 25.07.2014].

W powiecie konińskim w przeliczeniu na długość najwięcej obszaru zajmują drogi gminne (1003 km), powiatowe (620 km), wojewódzkie (120 km) oraz krajowe (88 km). Drogi gminne stanowią prawie 55% wszystkich dróg w powiecie. Wynik ten jest zbliżony zarówno do województwa wielkopolskiego, jak i całej Polski, gdzie 58% wszystkich dróg to drogi gminne.

Ocena infrastruktury drogowej powinna również zawierać ocenę jakości dróg. Jest ona istotna tak z punktu widzenia przewozów cargo, jak i przewozów pasażerskich. Dobry stan infrastruktury może przyczynić się do rozwoju przemysłu przez zwiększenie konkurencyjności obecnie istniejących na terenie OFAK firm lub stanowić zachętę dla inwestorów do stworzenia nowych miejsc pracy. Jednocześnie jakość infrastruktury bezpośrednio przekłada się na bezpieczeństwo na drogach.

Aby uzyskać pełną informację dotyczącą stanu dróg, zestawiono opinie użytkowników, opinię Zarządu Dróg Powiatowych w Koninie (dotyczącą stanu dróg powiatowych miejskich i pozamiejskich w OFAK) oraz dokumentację dotyczącą rocznego przeglądu dróg w mieście Koninie na zlecenie tutejszego Urzędu Miasta. Mapa stanu nawierzchni polskich dróg dla obszaru OFAK została sporządzona przez użytkowników międzynarodowego forum skyscrapercity.com, na którym znajdują się również wypowiedzi dotyczące stanu dróg w Polsce, w tym OFAK. Osoby zamieszczające informacje o stanie dróg kierowały się klasyfikacjami opisanymi w załączniku nr 5.

Rysunek 3.1.5. Mapa stanu nawierzchni polskich dróg dla obszaru OFAK



Źródło: opracowanie użytkowników forum skyscrapercity na podstawie: <http://www.skyscrapercity.com>, [data dostępu: 15.07.2014].

Stan autostrady i dróg krajowych

Autostrada A2 na obszarze powiatu konińskiego jest w bardzo dobrym lub dobrym stanie. Jedynie niewielki fragment przy zachodniej granicy powiatu jest w stanie przeciętnym lub pogorszonym.

Droga krajowa nr 25 na terenie powiatu konińskiego jest w bardzo dobrym stanie, lecz w samym mieście Konin jej stan zdecydowanie się pogarsza. W środkowych fragmentach miasta Konin stan drogi nr 25 jest przeciętny lub lekko pogorszony, a w północnej części mocno pogorszony.

Droga krajowa nr 92 jest w bardzo dobrym stanie prawie na całym odcinku przechodzącym przez obszar OFAK. Jedynie na odcinku łączącym Konin z gminą Golina jest w stanie przeciętnym lub lekko pogorszonym.

Na części obszaru powiatu konińskiego stan drogi krajowej nr 72 jest bardzo dobry. Na krótkim odcinku łączącym Tuliszków z autostradą A2 stan drogi jest przeciętny lub lekko pogorszony. Na zachodnim fragmencie prowadzącym do granicy powiatu konińskiego jest przeciętny, lekko pogorszony lub mocno pogorszony.

Drogi wojewódzkie

Charakter drogi nr 263 na odcinku ze Słupca do Kleczewa możemy zakwalifikować od przeciętnego do mocno pogorszonego. Od Kleczewa do Ślesina część drogi jest w bardzo dobrym stanie, a część w mocno pogorszonym. Na kolejnym odcinku od Ślesina do Sompolna jest w przeciętnym lub lekko pogorszonym stanie.

- droga nr 264 na całym odcinku ma stan przeciętny lub lekko pogorszony;
- droga nr 266 na odcinku od Konina przez Sompolno aż do granic powiatu konińskiego jest w stanie bardzo dobrym lub dobrym;
- droga nr 269 – brak na mapie stanu nawierzchni polskich dróg;
- stan drogi nr 443 na odcinku Tuliszków – Rychwał jest bardzo zły (krytyczny);
- droga nr 467 na odcinku od Goliny do autostrady A2 wyróżnia się bardzo dobrym stanem lub dobrym.

Rysunek 3.1.5 przedstawiający stan nawierzchni dróg dla obszaru OFAK wskazuje na dysproporcję między stanem dróg w Koninie i powiecie konińskim, w którym jest on dużo gorszy, dlatego należy bliżej przyjrzeć się układowi drogowemu w Koninie. Jak zauważają autorzy projektu „Zintegrowany Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Konina na lata 2007-2015”, zarówno na drogach powiatowych, jak i gminnych występują problemy z dostosowaniem się do obciążenia i wielkości ruchu.

Na jakość dróg w Koninie ma również wpływ zewnętrzny ruch tranzytowy na drodze krajowej nr 25³⁵. Brak obwodnic północnej części miasta Konina powoduje, że zbyt dużo dróg o zasięgu krajowym przechodzi przez miasto, zamiast je omijać.

³⁵ Zintegrowany Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Konina na lata 2007-2015, s. 14, Urząd Miasta Konina 2011.

Drogi powiatowe

Stan dróg powiatowych pozamiejskich zgodnie z opinią Zarządu Dróg Powiatowych można na terenie OFAK zaklasyfikować następująco (dokładne przebiegi znajdują się w załączniku numer 6):

- 20 dróg o dużym natężeniu ruchu, z czego 11 w średnim stanie technicznym (w tym takie odcinki jak: Ślesin – Licheń – Wola Podlężna, Strzelno – Kleczew czy Anastazewo – Kleczew), oraz 9 w dobrym (Podbiel – Konin, Golina – Kazimierz Biskupi czy Licheń – Stefanów);
- 36 dróg o natężeniu średnim, z czego 10 w stanie dobrym, 16 w średnim (m.in. Sławoszewek – Szyszyńskie Holendry, Wierzbinek – Mąkoszyn czy Racięcín – Morzyczyn – Leśnictwo) i 10 w złym (Brzeźno – Smólnik, Rzgów – Trójka, Babia – Rzgów);
- 27 dróg o małym natężeniu ruchu, w tym 7 w stanie dobrym, 11 w średnim i 9 w złym.

Na podstawie danych otrzymanych od Zarządu Dróg Powiatowych do oceny stanu nawierzchni wzięto także pod uwagę drogi powiatowe miejskie. Ocenie poddanych zostało łącznie 38 ulic, z czego stan techniczny 22 ulic określono jako dobry, 8 jako średni oraz 8 jako zły (w tym ul. Cmentarna, Klíny, Rutki).

Ponadto istnieją drogi powiatowe pozamiejskie, których znaczenie komunikacyjne jest duże (mają nadany standard A w trzystopniowej skali: A – istotne, C – najmniej istotne), a ich stan jest zły. Do tych dróg należą: Skulska Wieś – Gawrony – Ślesin (odcinek o długości 13 km), Brzeźno – Smólnik (około 9 km) oraz Grąblin – Kramsk (około 6,5 km). Dokładne opisy znajdują się w załączniku nr 7.

W mieście Konin, według dokumentacji technicznej sporządzonej na zlecenie Urzędu Miasta, większość ulic jest w stanie dobrym lub bardzo dobrym. Natomiast ulicami o złym stanie technicznym są m.in. ulice na Konińskiej Starówce, osiedlu Armii Krajowej, w dzielnicy Chorzeń, Czarków, Niesłusz, ul. Marantowska. Pełna mapa z wykazem dróg na terenie miasta wraz z oceną ich stanu znajduje się w załączniku nr 8.

Transport towarów niebezpiecznych na terenie OFAK

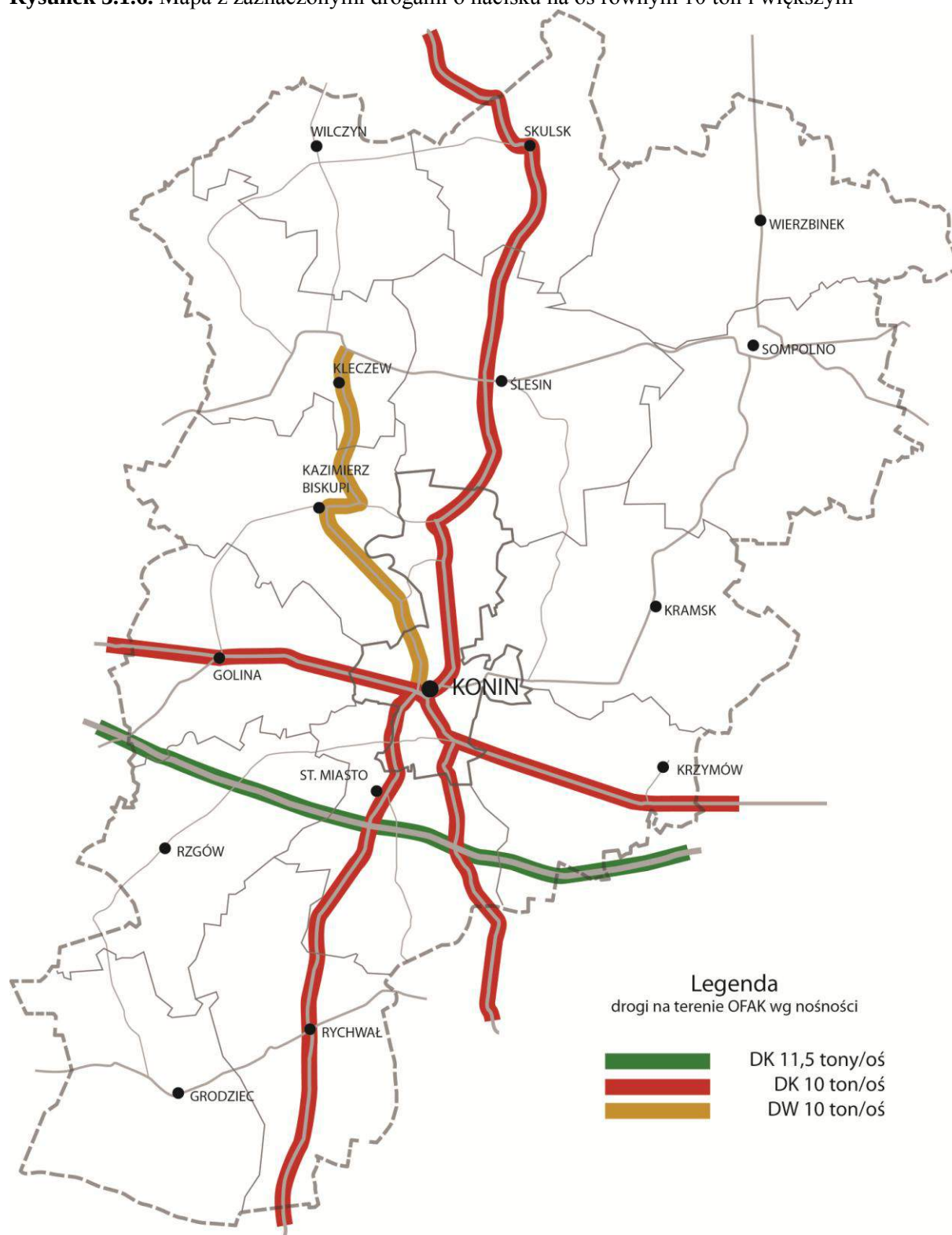
Podczas planowania tras przewozów ładunków niebezpiecznych na terenie OFAK należy zwrócić uwagę na to, aby nie przebiegały one przez duże skupiska mieszkalne, takie jak siedziby miast i gmin. W szczególności transport ten nie powinien przebiegać przez miejscowości o dużym wskaźniku gęstości zaludnienia (np. miasto Golina). Zaleca się

również transport towarów z dala od następujących jezior: Gosławskiego, Pątnowskiego, Licheńskiego, Wąsosko-Mikorzyńskiego, Ślesiańskiego, Lubstowskiego, Mostków, Mąkolna, Szczekawy, Skulskiego, Skulskiej Wsi, Wilczyńskiego, Budzisławskiego, Głodowskiego, Gopła oraz wszystkich innych zbiorników wodnych na terenie OFAK. Przewozu nie należy również wykonywać na odcinkach dróg, na których dochodzi do uplastycznienia powierzchni spowodowanego działaniem warunków atmosferycznych.

Transport towarów nienormatywnych

Transport ponadgabarytowy odbywający się na terenie OFAK powinien być wykonywany przede wszystkim na drogach międzynarodowych i krajowych, znajdujących się na terenie powiatu. Wynika to głównie z potrzeby dużej ilości miejsca, kiedy ładunek przekracza dopuszczalne wymiary. Jeśli zaś transport jest nienormatywny ze względu na jego masę, powinien być wykonywany na drogach o możliwie największym dopuszczalnym nacisku, dzięki czemu obciążenie będzie mniejsze. Należy również wziąć pod uwagę bezpieczeństwo osób wykonujących przewóz oraz mieszkańców. Z uwagi na te przypadki taki transport na terenie powiatu powinien być wykonywany jedynie autostradą A2, jeśli zaś nie ma takiej możliwości, należy wykorzystać drogi krajowe nr 35, 72 oraz 92 lub drogę wojewódzką nr 264. Inna infrastruktura nie powinna być wykorzystywana ze względu na niewielką ilość miejsca i małe dopuszczalne naciski. Zalecane drogi do transportu ładunków nienormatywnych przedstawia rysunek 3.1.6.

Rysunek 3.1.6. Mapa z zaznaczonymi drogami o nacisku na oś równym 10 ton i większym



Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://truckmapa.wagaciezka.com>, [data dostępu: 10.09.2014].

3.2. Sieć kolejowa na terenie OFAK

Położenie OFAK przy pasażerskiej linii kolejowej wschód – zachód (Linia kolejowa E20 Berlin – Poznań – Warszawa) oraz równoleżnikowy układ tej linii zwiększają dostępność tego regionu do ośrodków leżących głównie na wschód i zachód od Konina. Czynne stacje oraz przystanki kolejowe usytuowane na linii numer 3, które znajdują się na terenie OFAK, to Konin Zachód, Konin oraz Kramsk. Czas podróży koleją do Poznania wynosi około 1 godziny, do Warszawy około 2 godzin. Bezpośrednie połączenia kolejowe również ograniczają się do linii wschód – zachód (połączenie do Krakowa przebiega przez Warszawę). Skutkuje to mniejszą dostępnością kolejową ośrodków leżących na północ i południe od Konina (patrz rysunek 3.2.1). Przykładowo do położonej stosunkowo blisko Łodzi czy Torunia wymagana jest przesiadka, co znacząco wydłuża czas podróży.

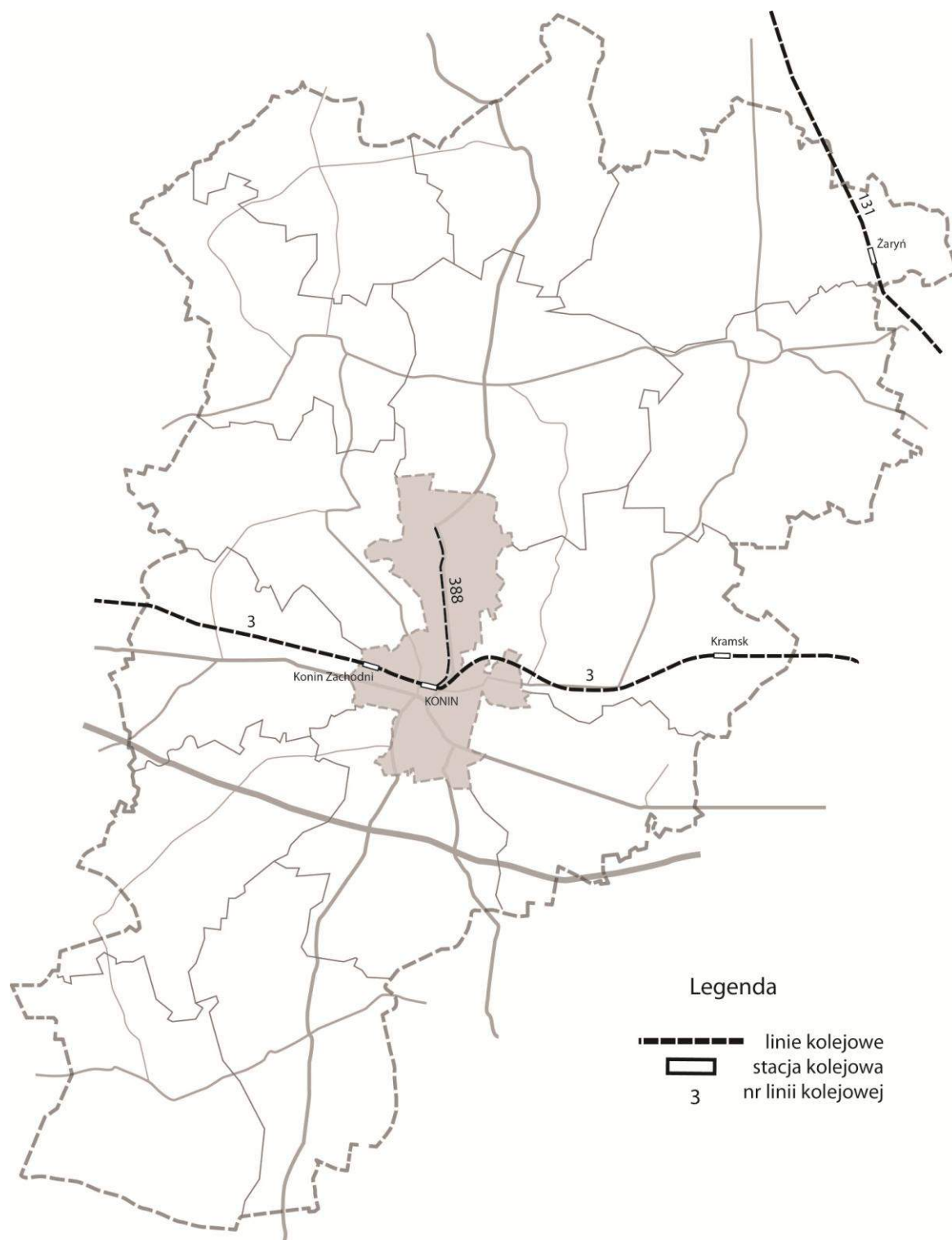
Rysunek 3.2.1. Czasowa dostępność Konina do innych miast wojewódzkich transportem kolejowym



Źródło: opracowanie własne.

Na terenie OFAK znajdują się również dwie linie do transportu towarowego, których zarządcą jest PKP PLK SA (patrz rysunek 3.2.2). Pierwsza to linia o numerze 131, zelektryfikowana i dwutorowa, łączy Górnośląski Okręg Przemysłowy, Częstochowski Okręg Przemysłowy oraz Rybnicki Okręg Węglowy z węzłem kolejowym w Tczewie, a dalej z Portem Gdańsk i Portem Gdynia. Na terenie OFAK znajduje się jedna stacja tej linii ulokowana w Zaryniu. Druga to jednotorowa nieelektryfikowana linia numer 388 Konin – Pątnów, która powstała w roku 1974. Miała połączyć centrum miasta Konin z jego dzielnicami przemysłowymi. Położona jest ona na trasie podobnej do zlikwidowanej wcześniej linii kolei wąskotorowej. Obecnie, od 1996 roku, nie przewozi się już na niej pasażerów i służy ona sporadycznie na potrzeby transportu węgla z kopalni.

Rysunek 3.2.2. Mapa czynnych linii kolejowych na terenie OFAK



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://mapy.atlaskolejowy.pl/index.php?id=file&nazwa=mk2011>, [data dostępu: 05.08.2014].

Dworzec Kolejowy

Budynek dworca położony jest przy ul. Kolejowej 1 w Koninie. Jest to jeden z sześciu najważniejszych dworców w województwie. Według klasyfikacji PKP ma on przyznaną kategorię „C”, co oznacza, że rocznie odprawia się tam od 0,3 do 1 mln pasażerów³⁶. Na terenie dworca znajdują się 3 perony (jeden peron jednokrawędziowy niski i dwa wyspowe niskie o nawierzchni utwardzonej płytą chodnikową), przejście pod torami (tunel) pod linią kolejową oraz przejście w poziomie szyn, ławki z siedziskami, pochylnia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, system informowania podróżnych z zainstalowanymi urządzeniami nagłaśniającymi oraz kasy. Około 50 metrów od budynku dworca znajduje się centrum przesiadkowe obsługiwane przez MZK³⁷ i PKS.

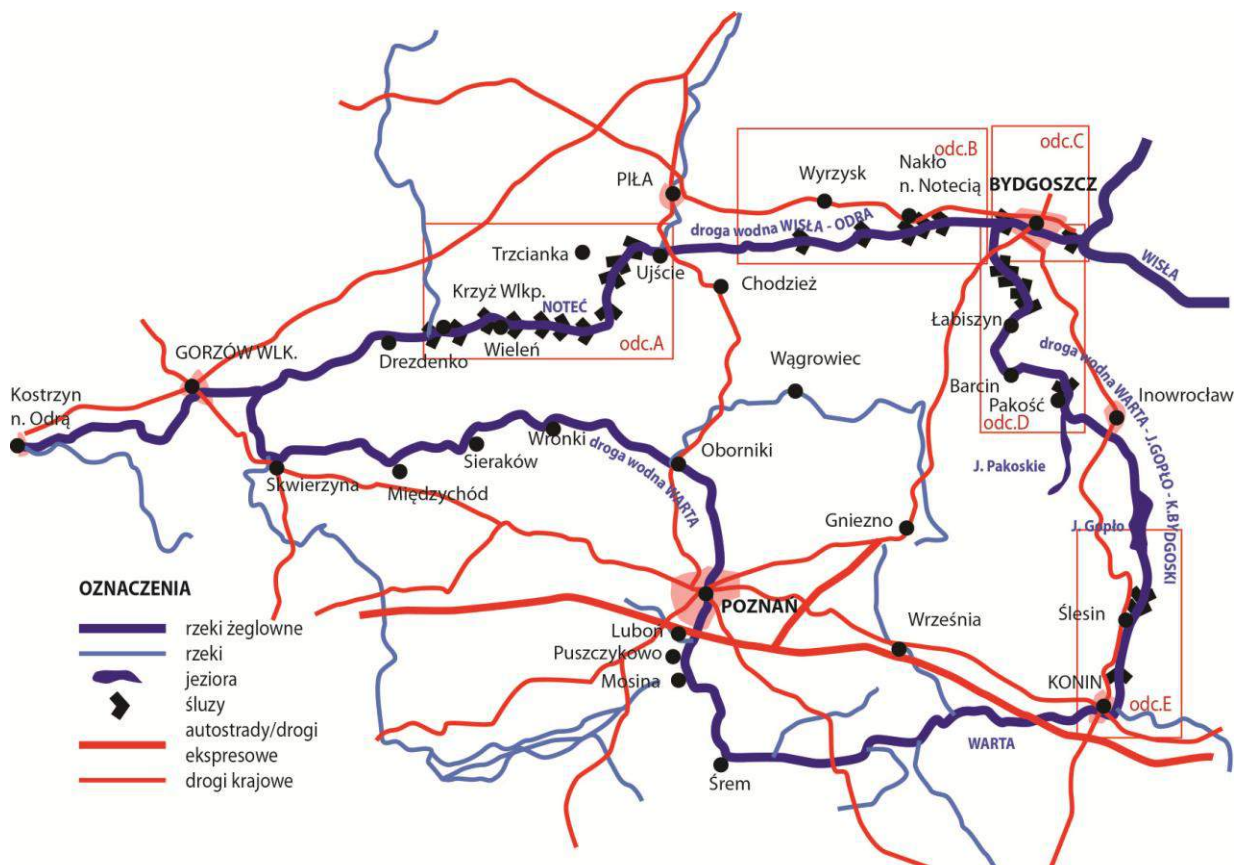
3.3. Śródlądowy transport wodny

Przez obszar OFAK przechodzi tzw. Wielka Pętla Wielkopolski. Jest to szlak żeglugi śródlądowej o łącznej długości 688 km, który swój bieg rozpoczyna w Kostrzynie nad Odrą i płynie do Santoka, dalej prowadzi Notecią przez miejscowości Czarnków i Nakło, następnie mija jezioro Gopło i kanałem Ślesińskim prowadzi do Konina. Na kolejnym etapie szlak przepływa Wartą przez Poznań oraz Międzychód, by dalej prowadzić ponownie do Santoka. Obszar Wielkiej Pętli Wielkopolski należy nie tylko do województwa wielkopolskiego, lecz również przebiega przez województwo lubuskie i kujawsko-pomorskie.

³⁶ http://web.archive.org/web/20060109183600/www.pkp.pl/zrodlo/plan_operacyjny/zal1.pdf, [data dostępu: 15.08.2014].

³⁷ PKP Dworce Kolejowe: Strona informacyjna PKP Dworce Kolejowe, [data dostępu: 15.08.2014].

Rysunek 3.3.1. Wielka Pętla Wielkopolska



Źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, <http://www.poznan.rzgw.gov.pl/szlaki-zezlowne>, [data dostępu: 08.08.2014].

Na obszarze Wielkopolski znajdują się następujące drogi wodne:

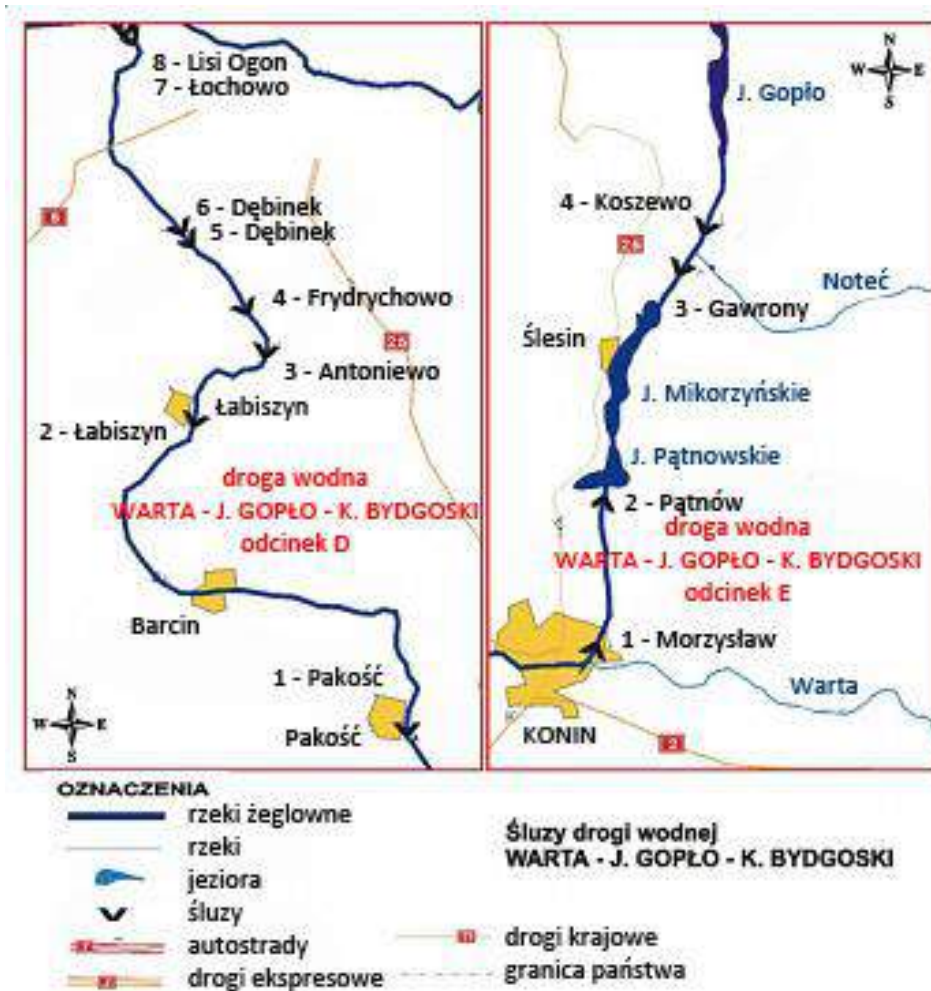
1. Rzeka Warta o długości 406,6 km:
 - od Konina do Lubonia k. Poznania – długość odcinka 154,6 km;
 - od Lubonia do Santoka – długość odcinka 183,8 km;
 - od Santoka do Kostrzyna n. Odrą – długość odcinka 68,2 km;
2. Jezioro Gopło – 27,5 km;
3. Kanał Notecki – 19 km;
4. Kanał Ślesiński – 32 km.

Przez obszar OFAK przebiega odcinek E: droga wodna Warta – Jezioro Gopło – Kanał Bydgoski, który ma długość 146,6 km i pełni głównie funkcję turystyczną. W skład drogi wodnej Warta – Jezioro Gopło – Kanał Bydgoski wchodzi:

1. Kanał Ślesiński, który liczy 32 km i łączy rzekę Wartę z Jeziorem Gopło;
2. Jezioro Gopło o długości 27,5 km;

3. rzeka Noteć Górka, która ma długość 62,1 km;
4. Kanał Górnonotecki o długości 25 km, który łączy się z Kanałem Bydgoskim o długości 23,2 km.

Rysunek 3.3.2. Droga wodna Warta – Jezioro Gopło – Kanał Bydgoski

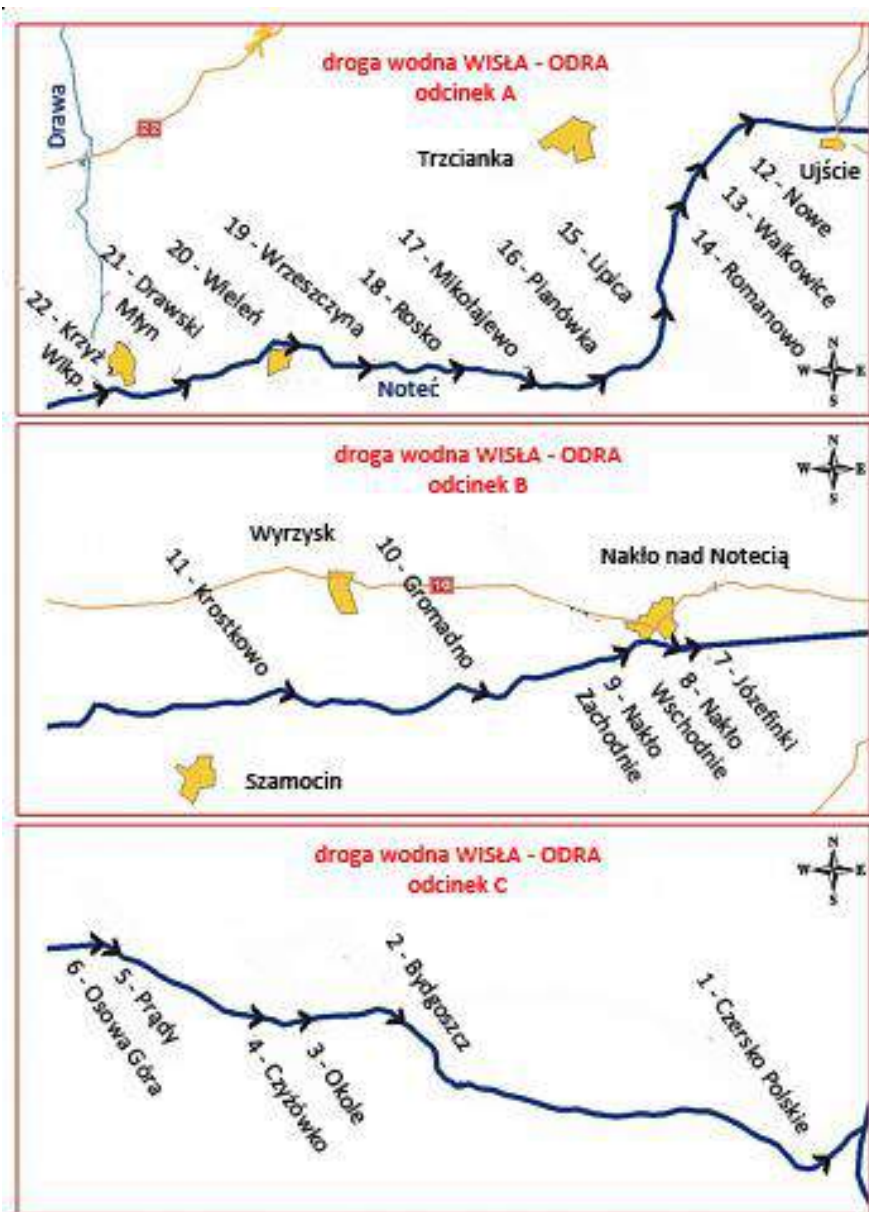


Źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, <http://www.poznan.rzgw.gov.pl/szlaki-zezlowne>, [data dostępu: 08.08.2014].

Szerokość szlaku Kanału Ślesińskiego wynosi 22-25 km, a głębokość tranzytowa 130-220 cm. Szlak przebiega m.in. przez Jezioro Wąsoskie, Mikorzyńskie, Ślesińskie oraz odznaczające się szczególnymi urokami przyrodniczymi jezioro Czarne.

Jezioro Gopło jest jednym z największych jezior w Polsce, ma powierzchnię 2155 ha i szerokość 500-1500 m oraz 16,6 m głębokości. Szlak biegnący przez Jezioro Gopło jest bardzo dobrze oznakowany. Należy ono do Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia. Jezioro Gopło ma bogatą infrastrukturę noclegową, sportową (przystanie, wypożyczalnię sprzętu wodnego oraz kąpieliska).

Rysunek 3.3.3. Droga wodna Wisła – Odra



Źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, <http://www.poznan.rzgw.gov.pl/szlaki-zeglowne>, [data dostępu: 08.08.2014].

Droga wodna Wisła – Odra ma długość 294,3 km. Stanowi ona fragment śródlądowego połączenia pomiędzy drogami wodnymi Europy Zachodniej i Wschodniej. W sieci europejskich śródlądowych dróg wodnych została zaklasyfikowana pod numerem E70. Wielka Pętla Wielkopolski przebiega przez dwa odcinki drogi wodnej Wisła – Odra: Noteć Dolna oraz Kanał Bydgoski.

Ze względu na ogólne utrudnienia remontowe, otrzymanie III lub IV klasy żeglowności będzie możliwe po osiągnięciu minimalnego poziomu głębokości wód (1,8 m, tak aby mogły się po niej poruszać statki o ładowności powyżej 650 ton dla klasy III oraz 2,8 m i ładowność

powyżej 1000 ton dla klasy IV) oraz pełnego oznakowania szlaków³⁸. Jest to o tyle istotne, że żegluga śródlądowa ułatwia transport ładunków ponadnormatywnych oraz dużych ilości kruszyw jako inny sposób transportu wobec transportu drogowego czy kolejowego.

3.4. Lokalny rynek transportu lotniczego

W obrębie obszaru OFAK w Kazimierzu Biskupim znajduje się lądowisko zarządzane przez Aeroklub Koniński, które zlokalizowane jest w odległości około 7 km od centrum miasta i 15 km na północ od autostrady A2. Głównymi użytkownikami lądowiska w Kazimierzu Biskupim są:

- 1) Aeroklub Koniński;
- 2) prywatni właściciele statków powietrznych;
- 3) Jednostka Wojskowa w Powidzu, która wykorzystuje lądowisko do lotów szkoleniowych).

Aeroklub Koniński organizuje na lądowisku szkolenia lotnicze, szybowcowe i balonowe oraz zawody, a także obsługę techniczną samolotów AMO PART 145, utrzymanie ciągłej zdolności do lotu CAMO i hangarowanie statków powietrznych.

Poza powyższym z transportem lotniczym związane jest jeszcze lądowisko sanitarne przy ul. Szpitalnej, oddane do użytku w 2012 roku. W Powidzu znajduje się jednostka wojskowa, w której odbywają się loty szkoleniowe.

Lotniska zlokalizowane w Poznaniu, Bydgoszczy, Łodzi i Wrocławiu mają najistotniejsze znaczenie komunikacyjne dla mieszkańców OFAK. Pozostałe lotniska, bliżej zlokalizowane, to lotniska głównie o charakterze sportowym lub wojskowym, o nawierzchni trawiastej (m.in. Steszewko, Kobylnica, Krzesiny, Ostrów Wielkopolski – Michałków, Aleksandrów Łódzki, Włocławek – Kruszyn, Inowrocław).

³⁸ J. Kulczyk, J. Winter, *Śródlądowy transport wodny*, Wrocław 2003.

3.5. Szlaki rowerowe na terenie OFAK

W powiecie konińskim oraz mieście Konin znajduje się łącznie 18 tras rowerowych (w tym 3 łącznikowe) o długości blisko 600 km. Opis trasy szlaków znajduje się w załączniku 15.

Szlaki rowerowe przebiegają przez tereny, na których znajdują się obiekty historyczne, obszary przyrodnicze i architektoniczne Ziemi Konińskiej, jak również rezerваты przyrody, do których należą m.in. okolica konińskich jezior czy obszar Pagórków Żłotogórskich. Szlakami rowerowymi zarządza Koniński Oddział PTTK, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Stowarzyszenie „Solidarni w Partnerstwie”, Towarzystwo Społeczno-Gospodarcze „Dwa Mosty” oraz Związek Gmin Powidzkiego Parku Krajobrazowego.

W obecnych czasach jazda na rowerze nie jest jedynie sposobem spędzania wolnego czasu czy sportem zawodowym. W obliczu narastającej kongestii staje się środkiem transportu regularnego jako alternatywa dla transportu samochodowego. Dlatego projektując rozwiązania transportowe, należy stworzyć dogodne warunki dla przesiadania się z roweru na środki transportu zbiorowego dalekobieżnego. Propozycje rozwoju tych systemów oraz minimalne wyposażenie węzłów przesiadkowych są opisane w rozdziale 5.1.3.

Tabela 3.5.1. Dostępność miejsc parkingowych w pobliżu szlaków rowerowych

Nazwa szlaku rowerowego	Dostępny parking dla samochodów osobowych		
	Na początku trasy	Na końcu trasy	Na trasie
Pętla dookoła Konina	+	+	+
Konin – Żychlin*	+		+
Konin – Bieniszew*	+		+
Konin – Grąblin*	+		+
Nadwarciański Szlak Rowerowy w Powiecie Konińskim**			+
Bursztynowy Szlak Rowerowy w Powiecie Konińskim**			+
„Wokół Jezior” (Mała Pętla)	+	+	+
„Wokół Jezior” (Średnia Pętla)	+	+	+
„Wokół Jezior” (Duża Pętla)	+	+	+
Ślesin – Lubstów – Ślesin	+	+	+
Ślesin – Sadlno – Skulsk	+		+
Gawrony – Ostrowąż – Ślesin		+	+
Ślesin – Ignacewo – Ślesin	+	+	+
Rowerowa Szóstka	+	+	+
Przez Trójkę	+	+	+
Dookoła Zbiornika Powa	+	+	+
Od Kawnic w Dolinę Warty		+	+
Cztery Jeziora			+

* szlak łącznikowy

** szlak przebiegający przez teren OFAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.powiat.konin.pl, Google Earth, 2014.

W tabeli 3.5.1 przedstawiono dostępność miejsc parkingowych w pobliżach początków, końców oraz na trasie szlaków rowerowych. W tabeli nie zawarto oceny odległości najbliższej infrastruktury przystankowej od początków i końców tras, gdyż założono, że na chwilę obecną tabor nie jest dostatecznie przystosowany do przewożenia rowerów. Najlepszą infrastrukturę parkingową, spośród wszystkich tras na terenie OFAK, mają te, które przebiegają w okolicy Ślesina (np. Ślesin – Lubstów – Ślesin, Ślesin – Sadlno – Skulsk, Gawrony – Ostrowąż – Ślesin, Ślesin – Ignacewo – Ślesin), ze względu na parking umiejscowiony przy promenadzie widokowej w parku miejskim.

3.6. Turystyka piesza OFAK

Na terenie OFAK znajduje się ok. 113 km oznakowanych tras pieszych, prowadzących m.in. przez obszary kulturowe i krajobrazowe. W tabeli 3.6.1 zaprezentowano szlaki w kolejności od najdłuższego do najkrótszego. Część z nich wykracza także poza teren OFAK. Zarządcą wszystkich szlaków w powiecie konińskim jest koniński Oddział PTTK.

Tabela 3.6.1. Trasy piesze Regionu Konińskiego

Trasa	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejścia trasy [h]
Kawnice – Gosławice – Konin	37,5	13-14
Żychlin – Wyszyna – Turek	32,9	9
Sompolno – Ignacewo – Ślesin	16,1	6
Wilczyn – Mrówki – Przyjezierze	15	5,5
Kazimierz Biskupi – Bieniszew	6,7	2,5
Brzeźno – Złota Góra	3,7	1,5
Grodzisko – Świętne	0,8	0,5

Źródło: http://www.turystyka.konin.pl/pl/1/139/turystyka_piesza, [data dostępu: 04.08.2014].

Tabela 3.6.2. Odległości szlaków pieszych do najbliższej infrastruktury przystankowej

Szlak	Początek	Koniec
Kazimierz Biskupi – Bieniszew*	na przystanku autobusowym Kazimierz Biskupi	Klasztor Kamedułów, brak infrastruktury przystankowej w pobliżu
Sompolno – Ignacewo – Ślesin	ok. 600 metrów od przystanku Sompolno	ok. 270 metrów do przystanku Ślesin
Wilczyn – Mrówki – Przyjezierze	ok. 550 metrów od przystanku Wilczyn	ok. 1,6 kilometra od przystanku Przyjezierze
Kawnice – Gosławice – Konin	ok. 500 metrów od przystanku autobusowego Kawnice	na przystanku Konin Dworzec Kolejowy
Brzeźno – Złota Góra	przy przystanku autobusowym Brzeźno	na Złotej Górze, 191 m n.p.m.
Żychlin – Wyszyna – Turek	na przystanku MKŻ Żychlin	Bezpośrednio na Dworcu Autobusowym w Turku
Grodzisko Świętne*	między jeziorami Suszewskim i Kownackim, brak infrastruktury przystankowej w pobliżu	Grodzisko „Świętne”, brak infrastruktury przystankowej w pobliżu

* krótki szlak dojściowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.powiat.konin.pl, Google Earth, www.e-podroznik.pl, 2014.

W tabeli 3.6.2 zaprezentowano odległości od początku i końca szlaku do najbliższej infrastruktury przystankowej. Według danych początku wszystkich szlaków pieszych znajdują

się nie dalej niż 600 metrów od najbliższego przystanku³⁹. Oznacza to, że możliwa jest podróż do szlaków pieszych bez wykorzystania samochodu.

4. Diagnoza strategiczna systemu transportu zbiorowego

System transportu zbiorowego jest dla każdego regionu jednym z kluczowych elementów funkcjonowania. W zależności od specyfiki danego terenu system ten może opierać się w różnym stopniu na transporcie np. kołowym czy kolejowym. Zapewnienie efektywnego wykorzystania każdego z dostępnych rodzajów komunikacji, ich odpowiednie zarządzanie i zbalansowanie powinno stanowić główny punkt zainteresowania jednostek samorządowych.

Niniejszy rozdział poddaje analizie system transportu zbiorowego na terenie OFAK. Poruszone zostają aspekty związane z działalnością operatorów w transporcie zbiorowym obecnych na terenie OFAK, ich efektywności oraz opłacalności. Poddana ocenie została wydolność obecnego układu transportowego (m.in. pod względem wielkości potoków pasażerskich), a także określono możliwe kierunki rozwoju.

4.1. Operatorzy w transporcie zbiorowym

4.1.1. Miejski Zakład Komunikacji

Miejski Zakład Komunikacji w Koninie (MZK), którego właścicielem jest Miasto Konin, jeździ w ramach 21 linii dziennych i 1 linii nocnej oraz dysponuje 55 autobusami. W ciągu roku z komunikacji miejskiej w Koninie korzysta około 12 000 000 pasażerów, a kierowcy przejeżdżają około 3,5 miliona kilometrów⁴⁰. Miejski Zakład Komunikacji w Koninie (MZK) nie obsługuje całego obszaru OFAK. Jego funkcjonowanie ogranicza się tylko do miasta Konin oraz kilku pobliskich gmin. Na terenie Konina MZK działa z dużą częstotliwością. W gminach takich jak Golina, Kazimierz Biskupi, Kramsk, Krzymów, Stare Miasto oraz Kleczew podróż autobusami odbywa się już z dużo mniejszą częstotliwością. W samym Koninie częstotliwość wynosi powyżej 20 półkursów na dobę, natomiast na obszarze położonym na północnym zachodzie od Konina jest to 5-10 półkursów⁴¹ na dobę. Na obszarze położonym na południowym wschodzie jest ich jeszcze mniej, przeważnie 1-4 (patrz rysunek 4.1.1). Jednakże należy nadmienić, iż są to kursy realizowane w porozumieniu

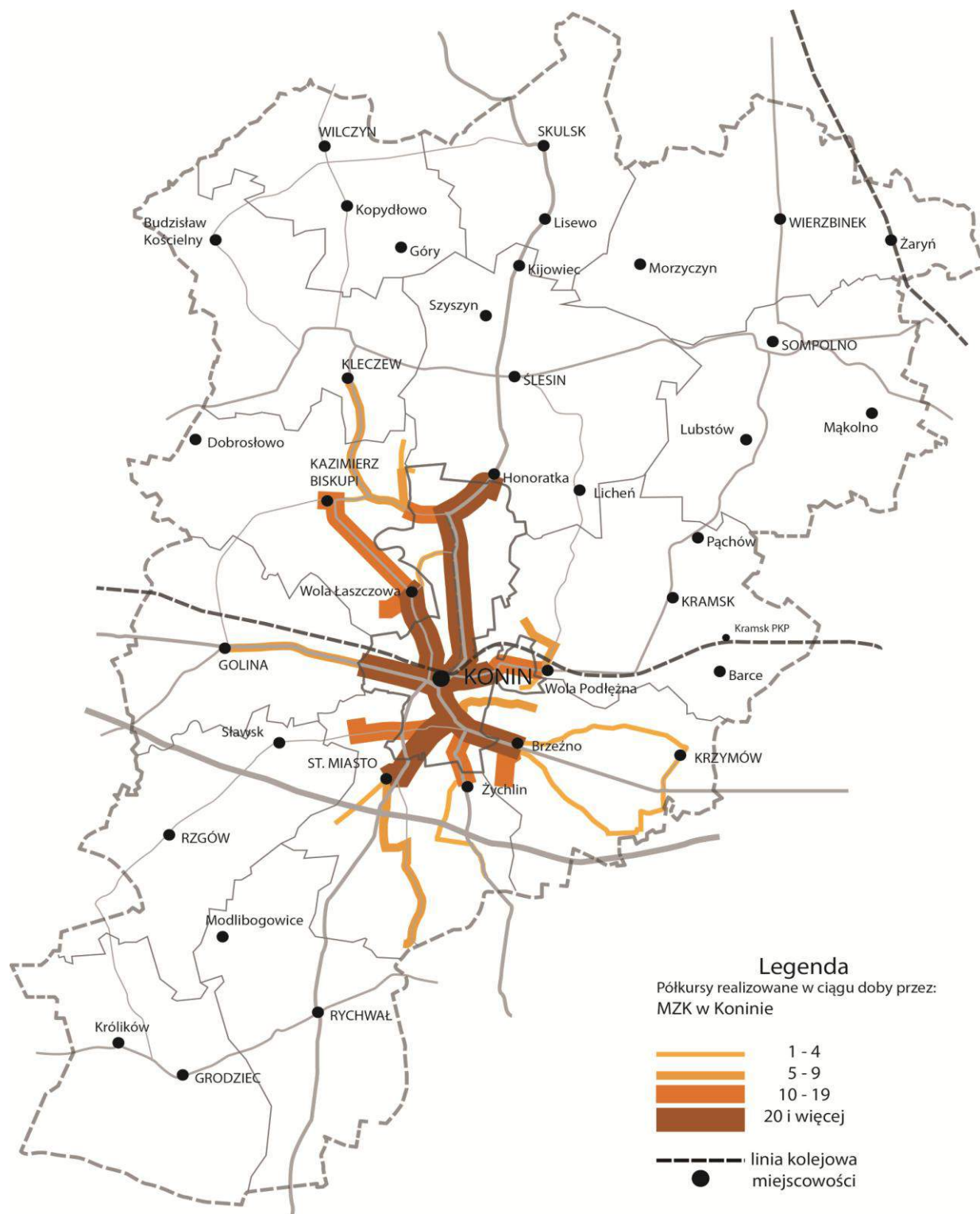
³⁹ Na podstawie danych pochodzących z: <http://www.powiat.konin.pl/> oraz lokalizacji przystanków z: <http://www.e-podroznik.pl/>, [dostęp dnia: 15.09.2014].

⁴⁰ Informacje podane na stronie Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koninie, <http://www.mzk-konin.com.pl/>, [data dostępu: 15.07.2012].

⁴¹ Półkurs – należy przez to rozumieć przejazd autobusu pomiędzy określonym w rozkładzie jazdy krańcem linii (po jej trasie) do wyznaczonego punktu (np. drugi kraniec, przystanek).

z gminą Krzymów, są one dopasowane do godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki w szkołach, a także pracy w miejscach pracy.

Rysunek 4.1.1. Częstotliwość kursowania pojazdów MZK



Źródło: opracowanie własne.

W dalszej części dokumentu zamieszczono szczegółową analizę dotyczącą potoków pasażerskich na liniach – w tym celu posłużono się danymi zebranymi empirycznie przez MZK w 2011 roku. Przebieg linii MZK nie zmienił się znacząco (w załączniku 3 porównano rozkład jazdy z 2011 i 2013 roku), toteż wykorzystano dane z 2011 roku do wyciągnięcia wniosków.

Tabor MZK Konin

Na rok 2013 średni wiek poszczególnych modeli autobusów wchodzących w skład komunikacji miejskiej MZK Konin przedstawia tabela 4.1.1.

Tabela 4.1.1. Lista pojazdów w posiadaniu MZK Konin

Marka	Liczba pojazdów	Średni wiek [lata]
MAN NL 222	10	16
Scania CN 113 CLL	9	18
Solaris Urbino 12	8	3
Scania Omnicity	7	6
MAN NL 223	5	13
Solaris Urbino 18	4	3
MAN Lion's CITY	4	9
Solaris Urbino 10	4	3
MAN NL 313	2	11
MAN NL 263	1	13
MAN A 11	1	20

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Konin.

Średni wiek pojazdów MZK wynosi około 10 lat. Jednak przedsiębiorstwo stale modernizuje tabor, czego przykładem jest zakup pojazdów marki Solaris (15 sztuk), w ramach projektu „Wymiana taboru (autobusów) – MZK” współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. Pozytywny wpływ jakości taboru i dobrej dostępności komunikacji miejskiej zostały docenione przez mieszkańców Konina w badaniach społecznych, w których MZK uzyskało średnią ocenę 3,6 w pięciostopniowej skali.

4.1.2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie SA

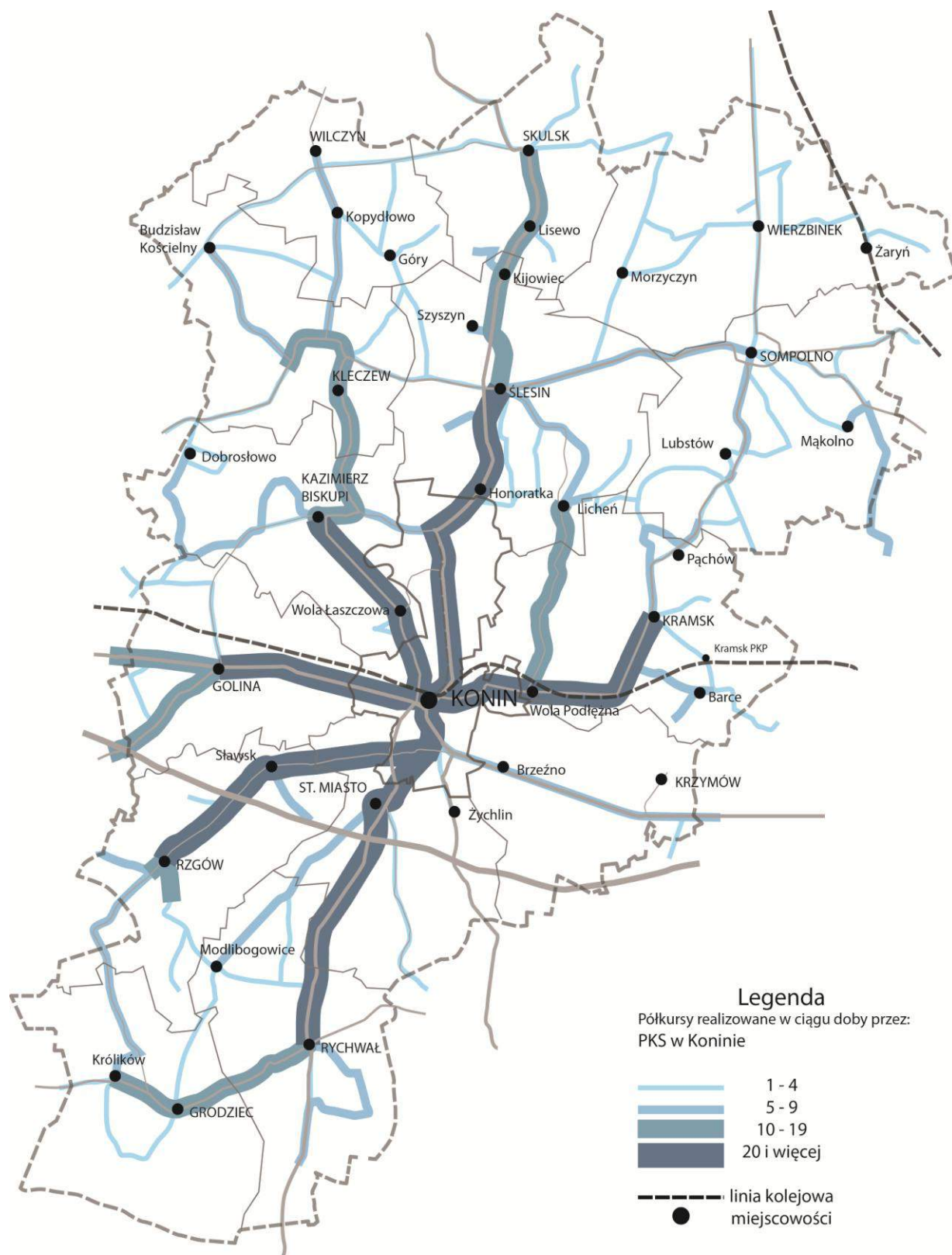
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie SA (PKS) zatrudnia 320 pracowników, a jego tabor składa się ze 178 autobusów. Ponadto PKS posiada pojazdy

do nauki jazdy, a także inne pojazdy konieczne do odpowiedniego działania przedsiębiorstwa⁴². Układ linii PKS ma charakter koncentryczny. Prowadzą one od gmin powiatu konińskiego w kierunku Konina, ich łączna liczba wynosi 107, a łączna liczba kursów w ciągu dnia wynosi 409⁴³. Najczęściej w kierunku stolicy OFAK kursują autobusy w obrębie gmin położonych stosunkowo blisko Konina. Gminy, w których zanotowano powyżej 20 półkursów na dobę, to Stare Miasto, Rychwał, Rzgów, Golina, Ślesin (rysunek 4.1.2).

⁴² Informacje podane na stronie PKS w Koninie, <http://web.pskskonin.pl/>, [data dostępu: 15.07.2014].

⁴³ Dane od PKS Konin S.A. stan na październik 2013.

Rysunek 4.1.2. Częstotliwość kursowania pojazdów PKS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS.

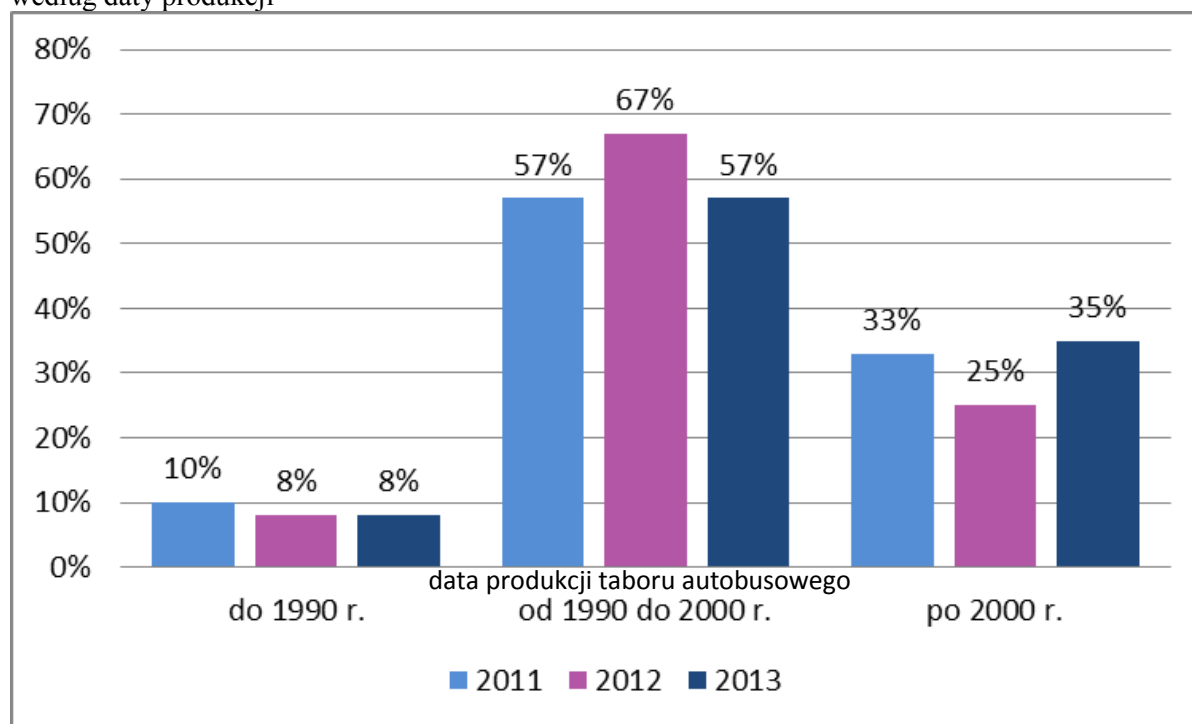
Tabor PKS Konin SA

Obecnie średni wiek taboru PKS wynosi 16 lat. Są to pojazdy o zróżnicowanej liczbie miejsc siedzących i stojących – między 25 a 100, przy czym średnio każdy pojazd ma około 42 miejsc siedzących i 13 stojących. Należy nadmienić, że 178 pojazdów obsługuje trzy powiaty (koniński, kolski i słupecki). Respondenci z powiatu konińskiego w ramach badania społecznego wysoko ocenili ofertę przewozową PKS Konin wysoko (średnia 3,2 w pięciostopniowej skali).

Wykres 4.1.1 wskazuje strukturę wiekową taboru PKS w Koninie. Można tutaj zauważyć pozytywną tendencję polegającą na zwiększaniu udziału autobusów wyprodukowanych po 2000 roku względem modeli starszych. W roku 2013 nowsze pojazdy stanowiły 35% stanu całego taboru, a w 2012 roku było to 25%. Jednocześnie zmniejszył się udział autobusów około 20-letnich z 67% w roku 2012 do 57% w roku 2013.

Aktualny stan taboru PKS w Koninie obrazuje tabela 4.1.2.

Wykres 4.1.1. Struktura wiekowa taboru autobusowego PKS Konin SA w latach 2011, 2012 i 2013 według daty produkcji



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS w Koninie SA.

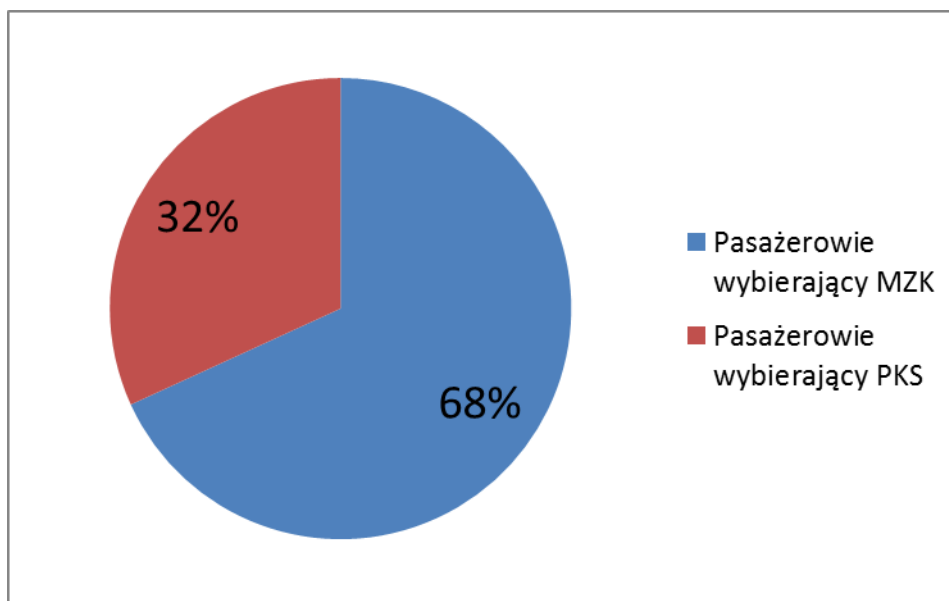
Tabela 4.1.2. Tabor PKS Konin SA

Marka	Liczba pojazdów	Średni wiek [lata]	Maksymalna liczba miejsc ogółem	Minimalna liczba miejsc ogółem	Średnia liczba miejsc siedzących	Średnia liczba miejsc stojących
AUTOSAN	144	17	79	25	41	13
SETRA	9	20	100	84	50	45
SOLBUS	8	7	78	62	43	26
MERCEDES	4	24	70	52	43	16
BOVA	4	15	55	40	49	0
CACCIAMALI	2	11	33	32	30	3
SCANIA	2	9	79	51	54	11
STEYR	1	22	89	89	50	39
JELCZ	1	14	37	37	28	9
IVECO	1	17	27	27	27	0
VOLVO	1	24	49	49	49	0
MAN	1	15	82	82	55	27
Razem	178		100	25		
Średnia		17			42	15

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS w Koninie SA.

MZK Konin obsługuje największą liczbę pasażerów, ponieważ wykonuje kursy po najbardziej zurbanizowanych terenach OFAK, gdzie położonych jest najwięcej generatorów ruchu. PKS Konin SA wybierany jest natomiast najczęściej przez pasażerów, którzy odbywają podróże poza miastem Konin, gdzie wskaźnik urbanizacji, powierzchnia oraz liczba jednostek użyteczności publicznej są mniejsze niż w mieście Konin. Na wykresie 4.1.2 przedstawiono udział poszczególnych przewoźników autobusowych w całości przewozów komunikacją publiczną na terenie OFAK.

Wykres 4.1.2. Udział poszczególnych przewoźników w rynku transportu publicznego na terenie OFAK w roku 2014 na podstawie liczby pasażerów korzystających z usług danego przewoźnika



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od poszczególnych przewoźników.

4.1.3. Pozostali przewoźnicy autobusowi

Charakterystyka oferty przewozowej w transporcie autobusowym

Głównymi przedsiębiorstwami obsługującymi połączenia wewnątrz obszaru funkcjonalno-administracyjnego Konina jest PKS Konin SA oraz MZK Konin. Pozostali przewoźnicy mają marginalny udział w liczbie przewożonych pasażerów na terenie OFAK. Obecnie do Konina wjeżdża i z Konina wyjeżdża dziennie około 43 kursów, które obsługuje 16 przewoźników. W skład ogółu przewozów wchodzi zarówno linie regularne, jak i pospieszne. Pojazdy kursujące na liniach pospiesznych zatrzymują się zazwyczaj na mniej niż 5 przystankach na terenie OFAK. Wyjątek stanowią przewoźnicy obsługujący linie regularne: Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA Oddział w Inowrocławiu oraz PKS Kalisz Sp. z o.o., którzy zatrzymują się na ponad 20 przystankach na terenie OFAK. Nie powinno dziwić, że przystanki, na których najczęściej zatrzymują się pojazdy w ramach linii regularnych dalekobieżnych, to Konin Dworzec Autobusowy i Konin Dworzec Kolejowy. Liczbę przystanków obsługiwanych przez danego przewoźnika obrazuje tabela 4.1.3.

Tabela 4.1.3. Liczba przystanków wewnątrz OFAK obsługiwana przez poszczególnych przewoźników

Nazwa przewoźnika	Liczba przystanków w OFAK	Liczba połączeń dziennie	Kursy w kierunku miejscowości:
Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA Oddział w Inowrocławiu	27	1	Bydgoszcz, Inowrocław, Wilczyn
PKS Kalisz Sp. z o.o.	23	6*	Gdańsk, Kalisz, Radziejów, Rychwał, Toruń
Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA Włocławek	6	1	Aleksandrów Kujawski, Radziejów, Skulsk, Toruń
PKS Gniezno Sp. z o.o.	5	6	Gniezno, Słupca, Stary Licheń
„INTERTRANS” PKS SA Głogów	3	2	Głogów, Kutno, Leszno, Lublin, Warszawa
PKS w Łodzi Sp. z o.o.	3	1	Koło, Łęczycza, Łódź
PKS w Bytowie SA	2	2	Bielsko-Biała, Bytów, Częstochowa, Kalisz, Katowice, Słupsk, Toruń, Tychy, Ustka, Wisła
PKS Mrągowo Sp. z o.o.	2	2	Giżycko, Kalisz, Olsztyn, Toruń, Wrocław
PKS w Poznaniu Sp. z o.o.	2	5	Kołobrzeg, Łódź, Pobierowo, Poznań, Turek, Wałcz
PKS w Tomaszowie Mazowieckim	2	2	Kołobrzeg, Łódź, Pobierowo, Tomaszów Mazowiecki
Arriva Sp. z o.o. Oddział w Sanoku	1	2	Busko-Zdrój, Częstochowa, Gniezno, Kołobrzeg, Krosno, Sanok, Tarnów
PKS w Białymstoku SA	1	2	Białystok, Łódź, Poznań, Warszawa, Zielona Góra
F.U.H. EKO – „STAMAR” Końskie	1	2	Gorzów Wielkopolski, Kielce, Łódź, Poznań, Szczecin
PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	1	6	Gorzów Wielkopolski, Kielce, Łódź, Piotrków Trybunalski, Poznań, Szczecin
PKS w Staszowie Sp. z o.o.	1	1	Kołobrzeg, Staszów
PKS Zielona Góra	1	2	Białystok, Łódź, Poznań, Warszawa, Zielona Góra

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu: <http://www.e-podroznik.pl>.

* Tylko 2 połączenia przebiegają przez 23 przystanki na terenie OFAK.

Przystanki końcowe połączeń dalekobieżnych to przede wszystkim Łódź i Toruń. Najwięcej linii przejeżdżających przez teren OFAK realizuje PKS Kalisz Sp. z o.o., PKS Gniezno Sp. z o.o. oraz PKS w Szczecinie Sp. z o.o.

4.1.4. Przewoźnicy kolejowi

Przez teren OFAK przebiega jedna linia kolejowa pasażerska, na której kursują pociągi Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. (spółki powstałej w wyniku podziału PKP SA. W 2010 roku województwo wielkopolskie miało 9,7% udziałów⁴⁴ w spółce), Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o. (spółka została powołana na mocy Uchwały nr XXXIX/542/09 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 września 2009 roku⁴⁵) oraz PKP Intercity (spółka wydzielona z PKP SA w 2001 roku⁴⁶). W dalszej części opracowania zostały uwzględnione dane dotyczące liczby pasażerów korzystających ze stacji kolejowej w Koninie, Kramsku oraz Koninie Zachodnim. Są to jedyne czynne stacje kolejowe i przystanek kolejowy obsługujące połączenia pasażerskie na terenie OFAK. Dziennie przez stację Konin wykonywanych jest około 60 połączeń. Główne kierunki odjazdów pociągów przedstawiono w tabeli 4.1.4.

⁴⁴ Źródło: <http://bip.umwp.wrotapodlasia.pl/?m=dload&debug=off&id=13960/>, [data dostępu: 10.09.2014].

⁴⁵ Źródło: http://www.bip.umww.pl/portal?id=50015&res_id=345966, [data dostępu: 10.09.2014].

⁴⁶ Źródło: <http://intercity.pl/pl/site/o-firmie/historia-firmy.html>, [data dostępu: 10.09.2014].

Tabela 4.1.4. Główne kierunki odjazdów pociągów ze stacji kolejowej w Koninie

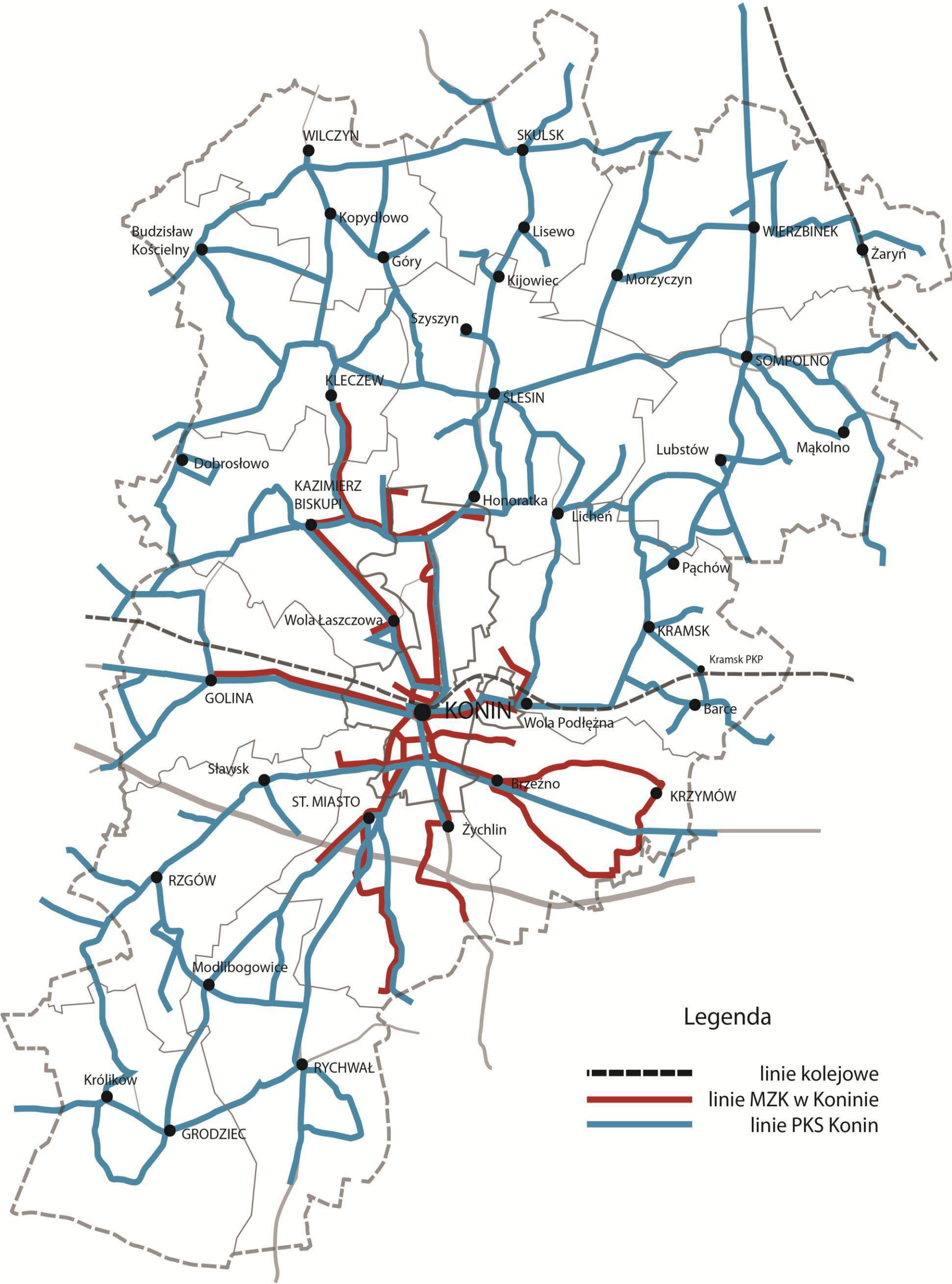
Kierunek odjazdu	Liczba połączeń (wg. rozkładu letniego)	Liczba połączeń (wg. rozkładu całorocznego)
Poznań Główny	16	32
Warszawa Wschodnia	14	12
Kutno	4	20
Berlin Hbf	4	4
Szczecin Główny	4	6
Zbąszynek	3	7
Świnoujście	2	1
Lublin	2	2
Kłodawa	2	6
Wrocław Główny	2	2
Opalenica	1	6
Zielona Góra	1	1
Nowy Tomyśl	1	5
Białystok	1	0
Kraków Główny	1	2
Amsterdam Centraal	1	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu: <http://rozkład-pkp.pl>, [data dostępu: 20.08.2014 i 28.11.2014].

Zdecydowanie dominującymi kierunkami odjazdów pociągów ze stacji w Koninie są Poznań Główny i Warszawa. Jest to prawdopodobnie spowodowane przebiegiem równoleżnikowym linii kolejowej, na której znajduje się dworzec (szerzej przebieg linii kolejowej numer 3 przedstawiono w podrozdziale 3.2).

Podsumowując, komunikację pomiędzy stolicą powiatu a stolicami gmin i dalej z mniejszymi miejscowościami zapewnia głównie PKS w Koninie SA (wyjątek to Krzymów, który jako jedyna ze stolic gmin nie jest w siatce połączeń PKS Konin). Siatkę PKS w Koninie SA uzupełniają połączenia wykonywane przez MZK w Koninie (połączenia z Krzymowem, Goliną, Starym Miastem oraz Kazimierzem Biskupim i Kleczewem). Linie PKS i MZK przebiegają w pobliżu dworca PKP w Koninie i/lub dworca autobusowego w Koninie (ul. Grunwaldzka). Układ całej sieci przedstawia rysunek 4.1.3.

Rysunek 4.1.3. Mapa linii komunikacyjnych OFAK



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4.1.5. Liczba kursów wyjeżdżających z Konina do stolic gmin OFAK w ciągu dnia roboczego (dane PKS Konin SA i MZK Konin)

Wyjazdy z KONINA do:	Liczba kursów z Konina do stolic gmin OFAK w ciągu doby (dzień roboczy)					przewoźnik
	do 6.00	6.00-9.00	9.00-14.00	14.00-18.00	18.00 później	
Rychwał		6	5	13	6	PKS w Koninie
Grodziec		5	4	13	5	PKS w Koninie
Stare Miasto		5	4	15	4	PKS w Koninie
Stare Miasto	2	3	5	6	4	MZK Konin
Rzgów		3	7	13	3	PKS w Koninie
Brzeźno	1	2	1	1	1	MZK Konin
Golina		7	10	10	3	PKS w Koninie
Golina	2	1	0	2	0	MZK Konin
Kazimierz Biskupi		2	7	8	2	PKS w Koninie
Kazimierz Biskupi	3	3	2	2	2	MZK Konin
Ślesin	1	5	8	16	3	PKS w Koninie
Kramsk		4	7	8	3	PKS w Koninie
Kleczew		2	5	6	2	PKS w Koninie
Kleczew	1	1	0	2	1	MZK Konin
Wilczyn		1	3	4	1	PKS w Koninie
Skulsk		3	5	9	2	PKS w Koninie
Sompolno		4	6	4	0	PKS w Koninie
Wierzbiniek		2	2	0	0	PKS w Koninie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od PKS w Koninie SA oraz MZK Konin.

Tabela 4.1.5 przedstawia stan aktualny (10.09.2014 roku) połączeń autobusowych realizowanych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie SA oraz przez Miejski Zakład Komunikacji w Koninie do stolic gmin należących do OFAK. Postuluje się, aby liczbę połączeń przedstawioną w tabeli powyżej uznać za tzw. standard minimalny. Oznaczałby on w praktyce, że aby utrzymać wystarczającą obsługę komunikacyjną OFAK, należy utrzymać ową zadeklarowaną minimalną liczbę połączeń. Oczywiście, ustalenie wspomnianego standardu nie zamyka drogi do zwiększenia liczby kursów na wybranych kierunkach.

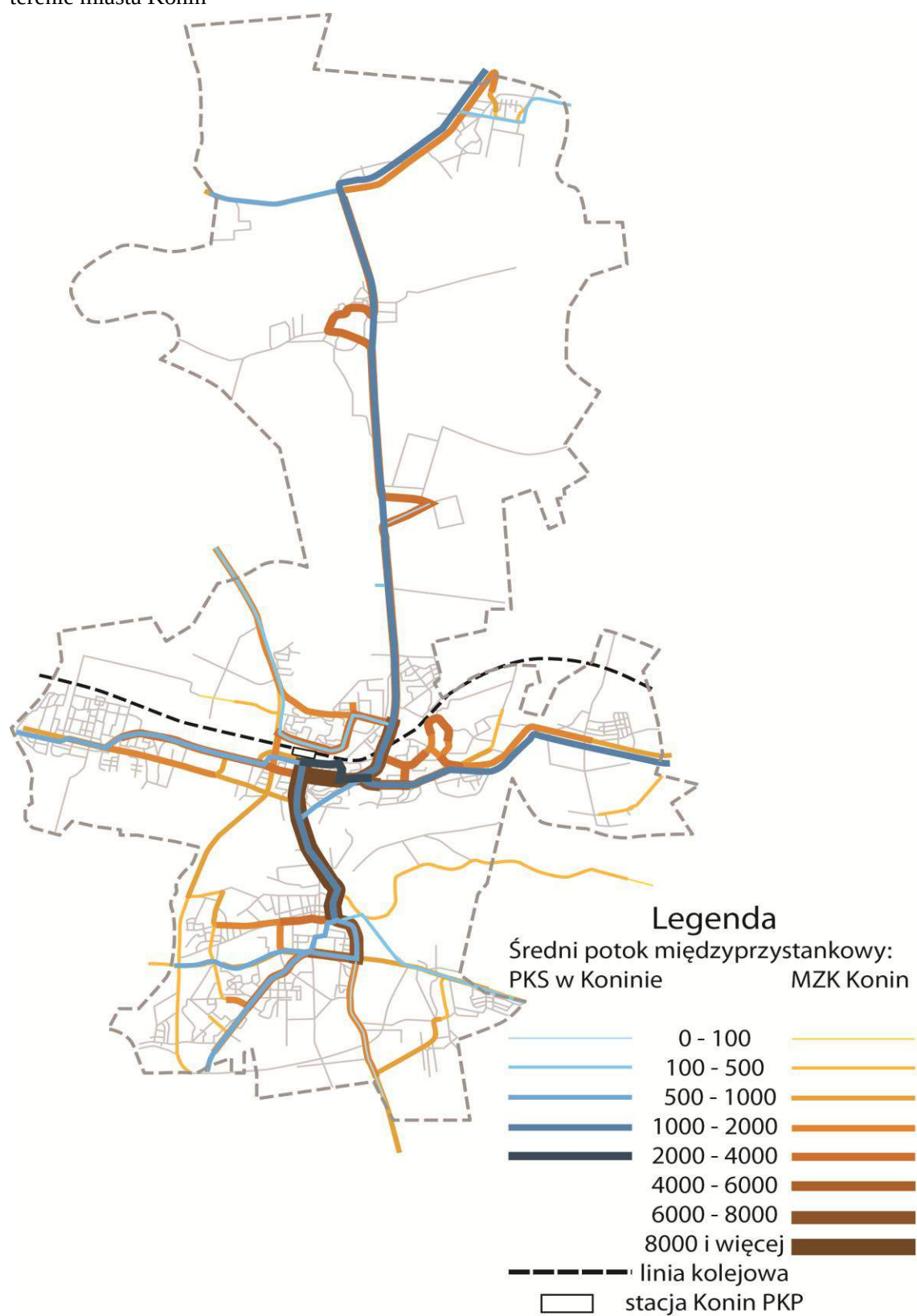
4.2. Analiza potoków pasażerskich na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych

Studium rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego powinno przede wszystkim w jak najpełniejszym stopniu przedstawić ofertę transportu publicznego dopasowaną do potrzeb mieszkańców. Dlatego też różne rodzaje transportu publicznego, kolej, autobusy oraz transport miejski powinny w sposób zharmonizowany umożliwiać mieszkańcom OFAK

odbywanie codziennych podróży. Celem poniższej analizy jest kompleksowe przedstawienie ogółu potrzeb komunikacyjnych ludności OFAK.

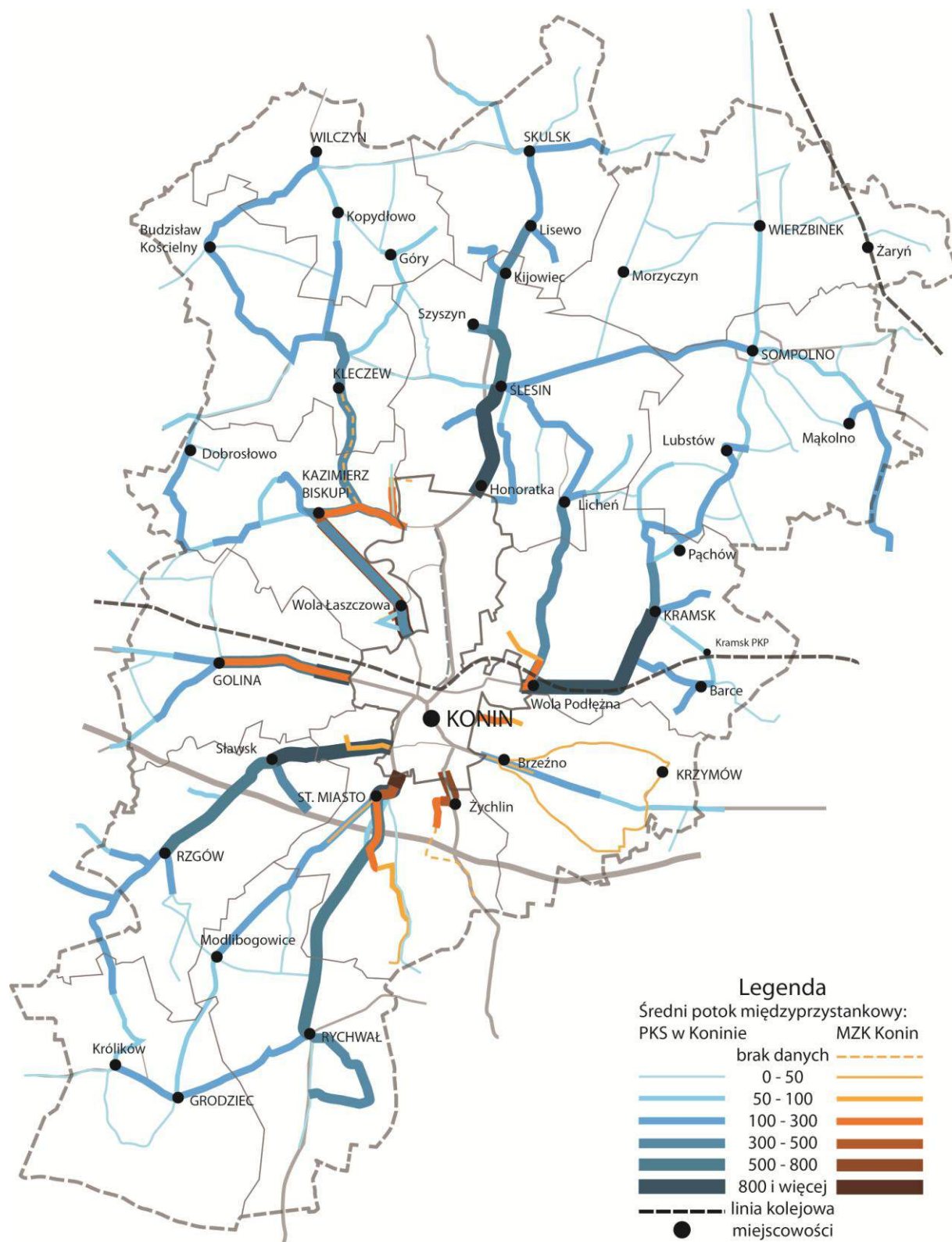
Dane dotyczące potoków pasażerskich na poszczególnych liniach komunikacyjnych uśredniono (biorąc pod uwagę dni wolne i robocze) dla jednego dnia w okresie o relatywnie największym zapotrzebowaniu na przewozy (w tym wypadku jest to marzec 2013 roku dla PKS oraz marzec 2011 roku dla MZK, różnice w rozkładach jazdy opisano w załączniku numer 3). Następnie liczbę osób w pojeździe na poszczególnych liniach podzielono na odcinki pomiędzy sąsiadującymi przystankami. Kolejnym krokiem było umieszczenie tych odcinków na mapie celem przedstawienia kierunków, na których podróżuje najwięcej osób, co przedstawia rysunek 4.2.1 (dla Konina) i 4.2.2 (poza Koninem).

Rysunek 4.2.1. Średni potok międzyprzystankowy dla linii PKS w Koninie SA i MZK Konin na terenie miasta Konin



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4.2.2. Średni potok międzyprzystankowy dla linii PKS i MZK na terenie OFAK



Źródło: opracowanie własne.

Wyniki analizy przedstawione na mapach wskazują, że potoki pasażerskie zmniejszają się wraz ze wzrostem odległości od Konina. Można zatem wnioskować, że komunikacja na terenie OFAK ma charakter koncentryczny – najsilniej rozbudowana jest przy dojazdach z poszczególnych gmin do Konina i najbardziej skupiona jest w okolicach jego centrum. Łatwo można dostrzec, że najwięcej pasażerów porusza się liniami, które kursują pomiędzy stolicą powiatu a stolicami gmin. Zdecydowanie mniej obłożone są kursy pomiędzy mniejszymi miejscowościami.

Można wyróżnić 6 głównych tras między Koninem, a innymi miejscowościami preferowanych przez mieszkańców OFAK. Należą do nich:

- Stare Miasto – jest to siedziba wielu przedsiębiorstw opisanych w rozdziale 2.3.1 oraz druga największa miejscowość po Koninie na terenie OFAK, dlatego nie powinien dziwić znaczny średni potok dzienny przekraczający 1500 osób, który częściowo maleje za przystankiem „Ferio” (jedno z dwóch głównych centrów handlowych na terenie OFAK);
- Kazimierz Biskupi – trasa w jego kierunku jest obsługiwana zarówno przez linie PKS, jak i MKK, którymi łącznie dziennie przemiesza się około 1000 osób. Średnia częstość kursowania komunikacji zbiorowej wynosi między 20 a 38 kursów na dobę i zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości od Konina. Kazimierz Biskupi to gmina wiejska, o dużej gęstości zaludnienia, na poziomie około 103 os./km² oraz trzecia pod względem liczby mieszkańców miejscowość w OFAK (liczba ludności wynosi tam 11 112 osób);
- Ślesin – dzienny potok pasażerski na odcinku do Ślesina przekracza 800 osób, przy liczbie półkursów na dobę przekraczającej 20. Zaludnienie na terenie miasta wynosi około 446 os./km². Miasto jest położone nad Jeziorem Ślesińskim oraz Jeziorem Mikorzyńskim. W gminie znajduje się najwięcej ośrodków turystycznych na terenie OFAK. Liczba ludności zamieszkującej miasto Ślesin wynosi około 3200 osób;
- Rzgów – na odcinku z Konina do Sławoska dzienny potok pasażerski to ponad 800 osób, który wraz ze wzrostem odległości od Konina sukcesywnie maleje. Rzgów leży w gminie wiejskiej o liczbie ludności przekraczającej 7 tys. osób oraz o gęstości zaludnienia wynoszącej około 67 os./km². Osoby długotrwale bezrobotne w gminie stanowią 1% i jest to najniższa wartość na terenie całego OFAK;
- Golina – dzienny potok pasażerski na odcinkach tej linii w zależności od odległości od Konina waha się od 500 do 800 osób, przy liczbie półkursów na dobę przekraczającej 40 (łącznie z liniami MKK). Jest to miasto o największej gęstości zaludnienia w powiecie (ponad 120 os./km²). Golina jest lokalnym ośrodkiem handlowo-usługowym

i przemysłowym. W mieście istnieje kilkadziesiąt firm, sklepów, punktów usługowych. W mieście zlokalizowany jest posterunek policji, ośrodek zdrowia, poczta, bary, tartak. Na terenie gminy Golina znajduje się także kilka zabytków z XVIII i XIX wieku, m.in. klasycystyczny dworek szlachecki z 1. połowy XIX wieku;

- Żychlin – kierunek jest obsługiwany głównie przez MZK, łączny potok wynosi około 750 osób. Żychlin zamieszkuje około 1200 mieszkańców. Jest to miejscowość o dużych walorach turystycznych (patrz rozdział 2). Miejscowość pojawiła się na mapach Polski już pod koniec XVI wieku. Na jej terenie znajduje się parafia Kościoła Ewangelicko-Reformowanego. Jest to jedyna parafia ewangelicko-reformowana, która przetrwała od czasów polskiej reformacji do dnia dzisiejszego. Ponadto znajdują się tam liczne zabytki oraz rezerwat przyrody;
- Licheń – punkt turystyczny, z przystanku położonego na jego terenie korzysta dziennie ponad 100 osób. Stałe dzienne potoki pasażerskie na trasie od Konina zamykają się w przedziale 500 osób. Dane nie obejmują jednak transportu specjalnego – przeznaczonego dla turystów poruszających się na tamten obszar. Ten element został uwzględniony w badaniach natężenia ruchu drogowego, opisanych w rozdziale 4.3.

Przedstawienie potoków wskazuje główne kierunki podróży, jednak dopasowanie oferty transportu publicznego do potrzeb ludności OFAK nie powinno koncentrować się tylko na ocenie przebiegu tras linii i częstotliwości kursowania. Równie istotne jest wyznaczenie głównych punktów przesiadkowych, dlatego też kolejna analiza przedstawia liczbę osób wsiadających i wysiadających na przystankach umiejscowionych na terenie OFAK zbiorczo dla PKS, MZK i przewozów kolejowych. Należy zauważyć, że 79% pasażerów korzysta z 8% przystanków⁴⁷, co przedstawia tabela 4.2.1.

W Studium zostały wyznaczone Punkty Transportowe, na których opiera się sieć połączeń komunikacyjnych w transporcie pasażerskim. Punkty te zostały sklasyfikowane według następującej metodologii:

1. sporządzono listę przystanków dla przewoźników: MZK i PKS oraz PKP. Dla każdego przystanku obliczono liczbę osób wsiadających, wysiadających oraz korzystających z przystanku na podstawie danych od przewoźników. Zsumowano liczbę osób korzystających z przystanku dla każdego z przewoźników, tak aby otrzymać jedną bazę danych;

⁴⁷ Załącznik nr 9 przedstawia dane dla poszczególnych operatorów wraz z analizą szczegółową.

2. uszeregowano przystanki od największej liczby osób korzystających do najmniejszej. Wyznaczono przystanki, z których korzysta 70% całości mieszkańców OFAK i tym samym ustalono, że Punktem Transportowym będzie każdy punkt w komunikacji regularnej oraz w komunikacji miejskiej poza obszarem miasta Konin, z którego korzysta więcej niż 100 osób w ciągu dnia, oraz przystanek w mieście Konin, który stanowi ważny punkt przesiadkowy, a z którego korzysta więcej niż 900 osób w ciągu dnia.

Tabela 4.2.1. Liczba osób korzystających z przystanków PKS w Koninie SA, MZK Konin i stacji kolejowych

Lp.	Nazwa przystanku	Gmina	Liczba osób			
			wsiadł	wysiadł	skorzystał	Liczba osób korzystających jako [%] całości
1.	Konin Dworzec Kolejowy	Konin	5471	4575	10 046	21,44
2.	Konin Rondo	Konin	1678	1901	3578	7,64
3.	Konin Dworzec Autobusowy	Konin	1210	1618	2828	6,04
4.	Konin Dworcowa	Konin	1091	932	2022	4,32
5.	Konin Wyszyńskiego	Konin	925	520	1444	3,08
6.	Konin Spółdzielców I	Konin	712	617	1329	2,84
7.	Konin Warszawska	Konin	397	544	941	2,01
8.	Konin Chopina II	Konin	450	451	901	1,92
9.	Konin Szpitalna (J. Bema)	Konin	243	346	590	1,26
10.	Zakole	Konin			521	1,11
11.	Żychlin I	Stare Miasto			516	1,10
12.	Ślesin	Ślesin	219	296	515	1,10
13.	Ferio	Stare Miasto			488	1,04
14.	Konin Nowy Dwór	Konin	233	165	399	0,85
15.	Kramsk	Kramsk	149	239	388	0,83
16.	Golina	Golina	180	203	383	0,82
17.	Konin Gosławice Cukrownia	Konin	141	209	350	0,75
18.	Kazimierz Szkoła	Kazimierz Biskupi	189	154	343	0,73
19.	Sompolno	Sompolno	150	180	330	0,70
20.	Ślesin	Ślesin			314	0,67
21.	Konin Pątnów Skrzyżowanie	Konin	143	151	295	0,63

Lp.	Nazwa przystanku	Gmina	Liczba osób			
			wsiadł	wysiadł	skorzystał	Liczba osób korzystających jako [%] całości
22.	Rzgów	Rzgów	140	152	292	0,62
23.	Ślesin Targowa	Ślesin	157	122	279	0,60
24.	Konin Laskowiec	Konin	131	147	278	0,59
25.	Konin Niesłusz	Konin	190	76	266	0,57
26.	Kleczew	Kleczew	113	140	253	0,54
27.	Rychwał	Rychwał	113	135	247	0,53
28.	Konin Szpitalna	Konin	120	110	230	0,49
29.	Skulsk	Skulsk	121	104	225	0,48
30.	Grodziec	Grodziec	104	114	219	0,47
31.	Konin Gosławice Elekrownia	Konin	84	134	218	0,47
32.	Posada I	Kazimierz Biskupi			215	0,46
33.	Wola Podłęzna	Kramsk			212	0,45
34.	Posada II	Kazimierz Biskupi			193	0,41
35.	Kawnice	Golina	102	91	192	0,41
36.	Konin Chorzeń	Konin	107	84	191	0,41
37.	Stare Miasto – kościół	Stare Miasto			188	0,40
38.	Żychlin II	Stare Miasto			188	0,40
39.	Konin Wyszyńskiego I	Konin	139	45	185	0,39
40.	Konin Spółdzielców	Konin	105	74	179	0,38
41.	Konin Maliniec	Konin	81	89	170	0,36
42.	Osieca	Rzgów	87	82	169	0,36
43.	Brzeźno	Krzymów			168	0,36
44.	Sławsk	Rzgów	62	102	164	0,35
45.	Kazimierz Biskupi	Kazimierz Biskupi	70	87	157	0,34
46.	Babia	Rzgów	75	79	155	0,33

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS w Koninie SA, MZK Konin i przewoźników kolejowych.

Z uwagi na to, że transport publiczny pełni funkcję użyteczności publicznej, nie można definiować punktów tylko na bazie uwarunkowań ekonomicznych w postaci lokalizacji o największym obłożeniu. Trzeba również wziąć pod uwagę przyzwyczajenia, potrzeby oraz uwagi końcowych użytkowników transportu publicznego – pasażerów, dlatego poniżej zaprezentowano listę głównych postulatów komunikacyjnych oraz proponowane punkty

przesiadkowe, co ukazuje tabela 4.2.2 zgodnie z ankietą przeprowadzoną w 2014 roku na potrzeby Studium.

Tabela 4.2.2. Węzły przesiadkowe według wskazań przedstawicieli gmin OFAK

Gmina	Węzły przesiadkowe
Golina	Golina
	Kawnice
	Kraśnica
	Przyjma
	Radolina
	Splawie
	Węglew
Kazimierz Biskupi	Anielewo
	Cząstków
	Daninów
	Dębówka
	Dobroszów
	Józwin
	Kamienica
	Kazimierz Biskupi
	Komorowo
	Kozarzew
	Kozarzewek
	Nieświastów
	Posada
	Radwaniec
	Sokółki
	Stefanowo
	Tokarki
	Warznia
	Wieruszew
	Władimirów
	Wola Łaszczo
Kleczew	Budziśław Kościelny
	Kleczew
	Przytuki
	Wielkopole
Konin	Węzeł przesiadkowy Grunwaldzka
	Węzeł przesiadkowy przy dworcu PKP
Kramsk	Wysokie-Zatoka
Krzymów	Brzeźno
	Genowefa
Rychwał	Rychwał

Gmina	Węzły przesiadkowe
Wierzbiniek	Sadlno
	Wierzbiniek
Wilczyn	Wilczyn Rynek

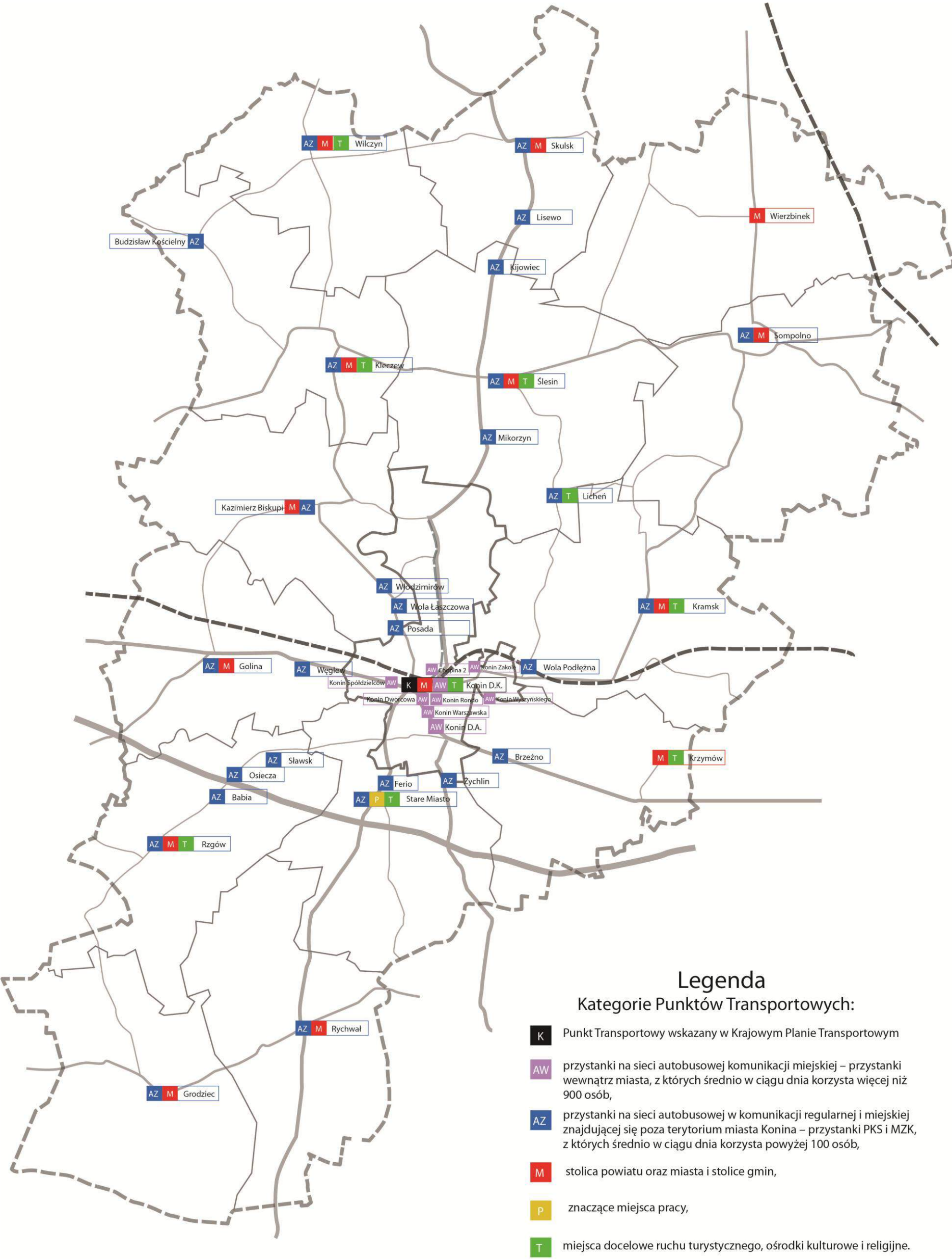
Źródło: opracowanie własne na podstawie ankiet przeprowadzonych wśród władz samorządowych.

Ostatecznej oceny dokonano, wyróżniając 7 kryteriów uwzględniania danego ośrodka jako Punktu Transportowego, uzyskując łącznie 54 Punkty na sieci:

- K z planu krajowego;
- W z planu wojewódzkiego;
- Az przystanki na sieci autobusowej w komunikacji regularnej i miejskiej, znajdującej się poza terytorium miasta Konin – przystanki PKS i MZK, z których średnio w ciągu dnia korzysta powyżej 100 osób;
- Aw przystanki w sieci autobusowej komunikacji miejskiej – przystanki wewnątrz miasta, z których średnio w ciągu dnia korzysta więcej niż 900 osób;
- M stolica powiatu oraz miasta i stolicy gmin;
- P znaczące miejsca pracy oraz miejsca pomocy społecznej czy istotne placówki służby zdrowia;
- T miejsca docelowe ruchu turystycznego, ośrodki kulturowe i religijne.

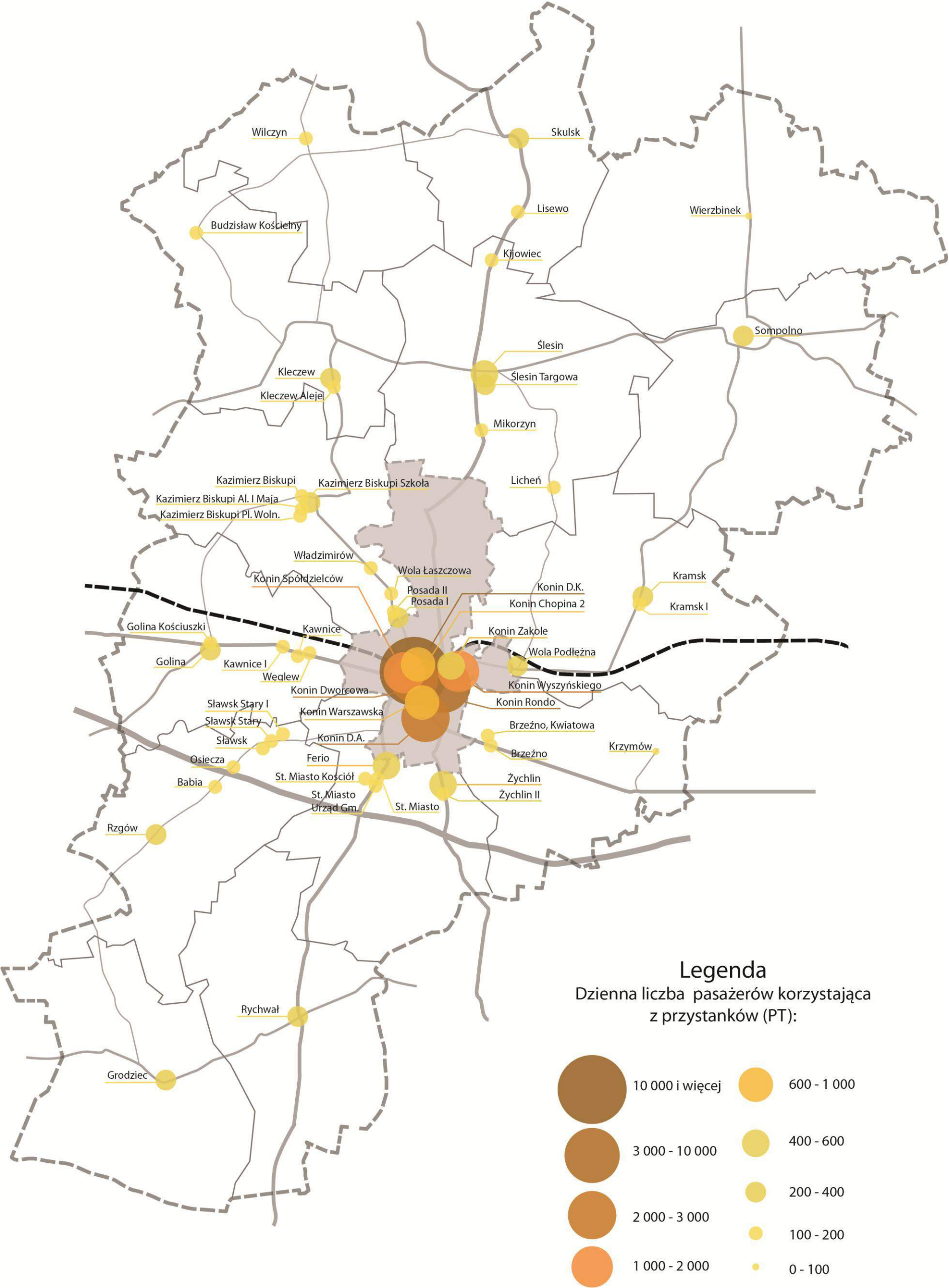
Niektóre ośrodki mogą być kwalifikowane do Punktów Transportowych na podstawie więcej niż jednego kryterium. Lokalizację poszczególnych Punktów Transportowych pokazano na rysunku 4.2.3 i 4.2.4, rozróżniając charakter Punktu oraz jego wielkość.

Rysunek 4.2.3. Główne Punkty Transportowe OFAK w podziale na kategorie (BRAK PLANU WOJEWÓDZKIEGO)



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4.2.4. Główne Punkty Transportowe OFAK z uwzględnieniem dziennej liczby osób korzystających z danego Punktu Transportowego



Źródło: opracowanie własne.

Rysunki 4.2.3 i 4.2.4 wskazują, które Punkty Transportowe powinny być głównymi węzłami przesiadkowymi. Jednocześnie dokonano analizy danych dotyczących obecnego stanu infrastruktury przystankowej, w każdej z wymienionych lokalizacji, co przedstawia tabela 4.2.3.

Tabela 4.2.3. Stan infrastruktury poszczególnych przystanków w latach 2012-2013

Lp.	Nazwa przystanku	Gmina	Obecne elementy infrastruktury				Uwagi
			Wiata	Zatoka	Ławka	Informacja pasażerska	
1.	Konin Dworzec Kolejowy	Konin	+	+	+	+	
2.	Konin Rondo	Konin	+	+	+	+	
3.	Konin Dworzec Autobusowy	Konin	+	+	+	+	
4.	Konin Dworcowa	Konin	+	+	+	+	
5.	Konin Wyszyńskiego	Konin	+	+	+	+	
6.	Konin Spółdzielców I	Konin	+	+	+	+	
7.	Konin Warszawska	Konin	+	+	+	+	
8.	Konin Chopina II	Konin	+	+	+	+	
9.	Konin Szpitalna (J. Bema)	Konin	+	+	+	+	
10.	Zakole	Konin	+		+	+	
11.	Żychlin I	Stare Miasto	+	+	+	+	
12.	Ślesin	Ślesin	+		+	+	
13.	Ferio	Stare Miasto	+	+	+	+	
14.	Konin Nowy Dwór	Konin		+		+	
15.	Kramsk	Kramsk	+	+	+	+	przystanek w rynku
16.	Golina	Golina		+		+	
17.	Konin Gośławice Cukrownia	Konin	+	+	+	+	
18.	Kazimierz Szkoła	Kazimierz Biskupi				+	

Lp.	Nazwa przystanku	Gmina	Obecne elementy infrastruktury				Uwagi
			Wiata	Zatoka	Ławka	Informacja pasażerska	
19.	Sompolno	Sompolno		+		+	przystanek przy urzędzie miasta
20.	Ślesin	Ślesin	+		+	+	
21.	Konin Pątnów Skrzyżowanie	Konin	+	+	+	+	
22.	Rzgów	Rzgów	+	+	+	+	
23.	Ślesin Targowa	Ślesin	+	+	+	+	
24.	Konin Laskowiec	Konin	+	+	+	+	
25.	Konin Niesłusz	Konin	+	+	+	+	
26.	Kleczew	Kleczew	+	+	+	+	
27.	Rychwał	Rychwał	+	+	+	+	przystanek w rynku
28.	Konin Szpitalna	Konin	+	+	+	+	
29.	Skulsk	Skulsk	+	+	+	+	betonowy budynek z wiatą i lokalem usługowym
30.	Grodziec	Grodziec	+		+	+	
31.	Konin Gosławice Elektrownia	Konin	+	+	+	+	
32.	Posada I	Kazimierz Biskupi	+	+	+	+	
33.	Wola Podłęzna	Kramsk	+	+	+	+	
34.	Posada II	Kazimierz Biskupi	+	+	+	+	
35.	Kawnice	Golina	+	+	+	+	
36.	Konin Chorzeń	Konin	+	+	+	+	
37.	Stare Miasto – kościół	Stare Miasto	+	+	+	+	
38.	Żychlin II	Stare Miasto	+	+	+	+	wiata i ławka tylko po stronie południowej
39.	Konin Wyszyńskiego I	Konin	+	+	+	+	
40.	Konin Spółdzielców	Konin	+	+	+	+	

Lp.	Nazwa przystanku	Gmina	Obecne elementy infrastruktury				Uwagi
			Wiatka	Zatoka	Ławka	Informacja pasażerska	
41.	Konin Maliniec	Konin	+	+	+	+	
42.	Osieczka	Rzgów	+	+	+	+	
43.	Brzeźno	Krzymów	+	+	+	+	
44.	Sławsk	Rzgów	+	+	+	+	
45.	Kazimierz Biskupi	Kazimierz Biskupi	+	+	+	+	
46.	Babia	Rzgów	+	+	+	+	

Źródło: opracowanie własne.

Obecnie na 46 wyznaczonych głównych Punktów Transportowych 44 z nich ma wiatę i ławkę, 39 zatokę dla autobusów i wszystkie mają wywieszone rozkłady jazdy, zatem aby przystanek pełnił funkcję węzła przesiadkowego, należałoby:

- dążyć do standardu umożliwiającego oczekiwanie na przesiadkę przy dowolnych warunkach atmosferycznych (wyposażenie w wiatę);
- umożliwić oczekiwanie osobom starszym, niepełnosprawnym i ograniczonym ruchowo przez umieszczenie ławki oraz wstawienie wyższego krawężnika umożliwiającego wejście do pojazdu oraz niższego, zapewniającego bezpieczny wjazd na chodnik;
- utworzyć zatokę umożliwiającą przede wszystkim bezpieczne oczekiwanie na autobus z dala od krawędzi jezdni, a jednocześnie ułatwiającą innym pojazdom płynny ruch w czasie, kiedy autobus zatrzymuje się na przystanku.

Dla największych węzłów przesiadkowych należy pomyśleć o dodatkowej istotnej funkcji integrowania różnych rodzajów i form transportu. Przykładowo w wybranych węzłach powinny funkcjonować zadane parkingi dla rowerów. Lista proponowanych standardów przedstawiona jest w rozdziale 5.1.

4.3. Charakterystyka transportu indywidualnego na terenie OFAK

Substytut podróży komunikacją zbiorową stanowi podróż własnym środkiem transportu. Obecnie na terenie aglomeracji według danych GUS w 2012 roku zarejestrowanych było łącznie 163 269 pojazdów (w tym 132 204 pojazdy samochodowe osobowe). Wyszczególnienie liczby pojazdów osobowych i jednośladów zarejestrowanych na terenie OFAK ukazuje tabela 4.3.1.

Tabela 4.3.1. Liczba pojazdów osobowych i jednośladów w OFAK na tle województwa wielkopolskiego i kraju

Pojazdy samochodowe	OFAK		Wielkopolska		Polska	
	rok	rok	rok	rok	rok	rok
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Pojazdy ogółem	127 845	132 204	2 100 686	2 168 208	20 554 322	21 287 556
motocykle ogółem	7%	7%	5%	5%	5%	5%
motocykle o pojemności silnika do 125 cm ³	3%	3%	2%	2%	2%	2%
samochody osobowe	85%	84%	88%	87%	88%	88%
motorowery	5%	6%	5%	6%	5%	5%
Samochody osobowe według dopuszczalnej masy całkowitej ogółem	108 542	112 295	1 834 083	1 890 908	18 125 490	18 744 412
masa całkowita do 1399 kg	34%	32%	36%	34%	33%	32%
masa całkowita 1400-1649 kg	32%	32%	30%	29%	31%	30%
masa całkowita 1650-1899 kg	20%	21%	19%	20%	20%	21%
masa całkowita 1900 kg i więcej	14%	15%	15%	17%	16%	17%
Samochody osobowe według pojemności silnika ogółem	108 542	112 295	1 834 083	1 890 908	18 125 490	18 744 412
do 1399 cm ³	45%	45%	47%	46%	44%	43%
1400-1999 cm ³	49%	49%	46%	47%	49%	50%
2000 i więcej cm ³	6%	6%	7%	7%	7%	7%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2013.

Na terenie OFAK wskaźnik motoryzacji wynosił w 2012 roku 534, podczas gdy na terenie województwa wielkopolskiego 546, natomiast na terenie kraju 486⁴⁸. Poniżej zaprezentowano badania wykonane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w 2010 roku⁴⁹, które zostały poszerzone o zaproponowane założenia prognoz ruchu⁵⁰. Zostały wykonane na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu⁵¹. Po analizie wyników można wywnioskować, że w pobliżu Konina dziennie przejeżdża około:

- 24 291 pojazdów autostradą A2 z Konina w kierunku Sługocina;
- 11 534 pojazdy drogą krajową numer 92 w kierunku Goliny;
- 7815 pojazdów drogą krajową numer 72;

⁴⁸ Źródło: dane GUS, www.stat.gov.pl, 2013, [data dostępu: 20.08.2014].

⁴⁹ Źródło: http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/g/GENERALNY_POMIAR_RUCHU_2010/0.1.1.4_SDR_w_pkt_pomiarowych_w_2010_roku.pdf, [data dostępu: 20.08.2014].

⁵⁰ Źródło: <http://www.gddkia.gov.pl/pl/992/zalozenia-do-prognoz-ruchu>, [data dostępu: 20.08.2014].

⁵¹ Źródło: <http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010>, [data dostępu: 20.08.2014].

- 10 908 pojazdów drogą krajową numer 25 na odcinku Ślesin – Konin.

Z uwagi na fakt, że pomiary GDDKiA zostały przeprowadzone tylko na drogach krajowych i wojewódzkich, w celu uzyskania pełniejszego obrazu rozkładu ruchu na terenie OFAK wykonano również badania natężenia ruchu drogowego w wyznaczonych punktach pomiarowych. W każdym z nich pomiar miał miejsce przez 50 następujących po sobie godzin w dni robocze, z wyjątkiem pomiaru we wsi Izabelin (na trasie do Lichenia), gdzie badanie przeprowadzono również w weekend.

Badanie zostało przeprowadzone przy użyciu urządzenia wykorzystującego falę Dopplera, która rozróżnia typy pojazdów na podstawie ich długości. Poniżej przedstawiono kategorie pomiarowe, do których zostały zaklasyfikowane poszczególne typy pojazdów:

- do 5,4 m długości – jednoślady, samochody osobowe, małe samochody dostawcze;
- powyżej 5,4 m długości – samochody dostawcze ciężarowe, ciągniki siodłowe z naczepami, autobusy.

Przyjęto, że do grupy użytkowników komunikacji indywidualnej zostanie zakwalifikowany segment samochodów osobowych o długości nieprzekraczającej 5,4 m. Rozkład ruchu na terenie OFAK ukazuje rysunek 4.3.1.

Legenda
Dobowe natężenie ruchu

4160 Kolska

dobowe natężenie ruchu pojazdów o długości do 5,4 m wraz z nazwą punktu pomiarowego

102

Dużo większe natężenie ruchu drogowego jest z na kierunku wschód – zachód niż północ południe. Najbardziej obłożone trasy, to autostrada A2, Konin – Stare Miasto, Konin – Kramsk, Konin – Kazimierz Biskupi – Kleczew, DK25 zwłaszcza na odcinku węzeł A2 – Rychwał. Wyraźnie jest zauważalna tendencja, że im dalej od Konina tym mniejsze natężenie.

Wewnątrz miasta Konin największy ruch drogowy odbywa się przez krzyżujące się drogi główne oraz wojewódzkie w okolicach ul. Przemysłowej, Trasy Warszawskiej i Wiaduktu Brińskiego. Równie duże natężenie ruchu na takich ulicach, jak np. ul. Jana Pawła II, ul. Przemysłowa czy ul. Szpitalna może wynikać ze słabiej rozwiniętej sieci komunikacji publicznej na obrzeżach oraz w północnej i północno-wschodniej części OFAK.

We wsi Izabelin badania przeprowadzono także w trakcie weekendu, gdzie ruch pojazdów do 5,4 m długości stanowczo wzrasta w porównaniu z dniem roboczym. Może być to spowodowane przede wszystkim położeniem miejscowości, która leży na jednej z dróg dojazdowych do Lichenia Starego, w którym znajduje się Bazylika Matki Bożej Bolesnej Królowej Polski.

4.4. Charakterystyka transportu ciężarowego na terenie OFAK

Transport samochodowy jest najczęściej stosowaną gałęzią transportu nie tylko w OFAK, ale także w Polsce i na świecie. Jednym z warunków osiągnięcia odpowiedniego poziomu atrakcyjności inwestycyjnej regionu, dzięki której będzie możliwy jego rozwój, jest przemyślana polityka transportowa dotycząca przewozu ładunków. Poniżej zanalizowano stan obecny, na który składa się liczba zarejestrowanych pojazdów, wolumen ładunków transportowanych w regionie oraz natężenie ruchu pojazdów na drogach OFAK. Tabela 4.4.1 przedstawia liczbę zarejestrowanych pojazdów ciężarowych na terenie OFAK.

Tabela 4.4.1. Wyszczególnienie liczby pojazdów ciężarowych zarejestrowanych na terenie OFAK

Pojazdy samochodowe	OFAK		Wielkopolska		Polska	
	rok	Rok	rok	rok	rok	rok
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Pojazdy ogółem	31 035	31 065	561 790	563 465	5 419 050	5 462 249
autobusy ogółem	2%	2%	1%	1%	2%	2%
samochody ciężarowe	44%	44%	53%	54%	54%	53%
samochody ciężarowo-osobowe	3%	3%	3%	3%	3%	3%
samochody specjalne (łącznie z sanitarnymi)	3%	3%	2%	2%	3%	3%
ciągniki samochodowe	3%	3%	5%	5%	4%	5%
ciągniki siodłowe	3%	3%	5%	5%	4%	5%
ciągniki rolnicze	42%	42%	31%	30%	30%	29%
Przyczepy i naczepy ogółem	6012	5982	125 254	125 411	959 822	963 755
ciężarowe	89%	89%	86%	86%	85%	85%
specjalne	11%	11%	14%	14%	15%	15%
Przyczepy ogółem	9195	9258	167 622	168 851	1 033 361	1 043 477
ciężarowe	45%	44%	45%	44%	54%	52%
ciężarowe rolnicze	48%	49%	45%	46%	33%	35%
specjalne	7%	7%	10%	10%	13%	13%
Naczepy ogółem	1249	1305	33 333	34 864	271 997	282 357
ciężarowe	97%	97%	98%	98%	98%	98%
specjalne	3%	3%	2%	2%	2%	2%
Samochody ciężarowe wg grup ładowności ogółem	13 519	13 703	295 283	297 258	2 892 064	2 920 779
do 999 kg	51%	51%	54%	53%	55%	54%
1000-1499 kg	25%	25%	25%	25%	23%	24%
1500-2999 kg	8%	8%	7%	7%	7%	7%
3000-3499 kg	1%	1%	1%	1%	1%	1%
3500-4999 kg	2%	2%	2%	2%	2%	2%
5000-6999 kg	6%	6%	5%	5%	5%	5%
7000-9999 kg	3%	3%	3%	3%	3%	3%
10 000-14 999 kg	3%	3%	2%	3%	3%	3%
15 000 kg i więcej	1%	1%	1%	1%	1%	1%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, 2012.

Na terenie OFAK samochody ciężarowe stanowiły w 2012 roku 44% wszystkich pojazdów ciężarowych (dla województwa ten wskaźnik wynosi 54%, natomiast dla Polski 53%). Drugą największą podgrupą są ciągniki rolnicze – 42% całości (dla województwa wartość ta wynosi 30%). Tak duża ilość ciągników rolniczych wskazuje na istotną rolę rolnictwa w OFAK.

Poza liczbą zarejestrowanych pojazdów ciężarowych na drogach należących do OFAK istotnym czynnikiem charakteryzującym transport towarowy jest wolumen przewożonych

ładunków. Ze względu na wrażliwość danych, które niejednokrotnie stanowią tajemnicę przedsiębiorstw, nie uzyskano informacji o wolumenie ładunków przewożonych przez największe przedsiębiorstwa działające na terenie OFAK. W związku z tym wolumen przewożonych ładunków został określony na podstawie danych GUS dla podregionów⁵², co przedstawiają tabele 4.4.2 i 4.4.3.

Tabela 4.4.2. Bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w podregionie konińskim w 2013 roku w tysiącach ton

Obszar	Nadane			Przyjęte			Bilans przewozów (dodatni +, ujemny –)
	ogółem	w kraju	za granicę (eksport)	ogółem	w kraju	z zagranicy (import)	
	w tys. ton						
Podregion koniński	15 452	92%	8%	16 837	95%	5%	–1 385
Województwo wielkopolskie	117 825	94%	6%	121 255	95%	5%	–3 430
Polska	1 179 878	95%	5%	1 170 700	95%	5%	+9178

Źródło: dane GUS 2013.

Tabela 4.4.3. Bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w podregionie konińskim w 2013 roku w milionach tonokilometrów

Podregiony	Nadane			Przyjęte			Bilans przewozów (dodatni +, ujemny -)
	ogółem	w kraju	za granicę (eksport)	ogółem	w kraju	z zagranicy (import)	
	w mln tonokilometrów						
Podregion koniński	2 565	53%	47%	2 297	71%	29%	+268
Województwo wielkopolskie	17 099	61%	39%	16 566	69%	31%	+533
Polska	154 616	65%	35%	148 198	68%	32%	+6418

Źródło: dane GUS 2013.

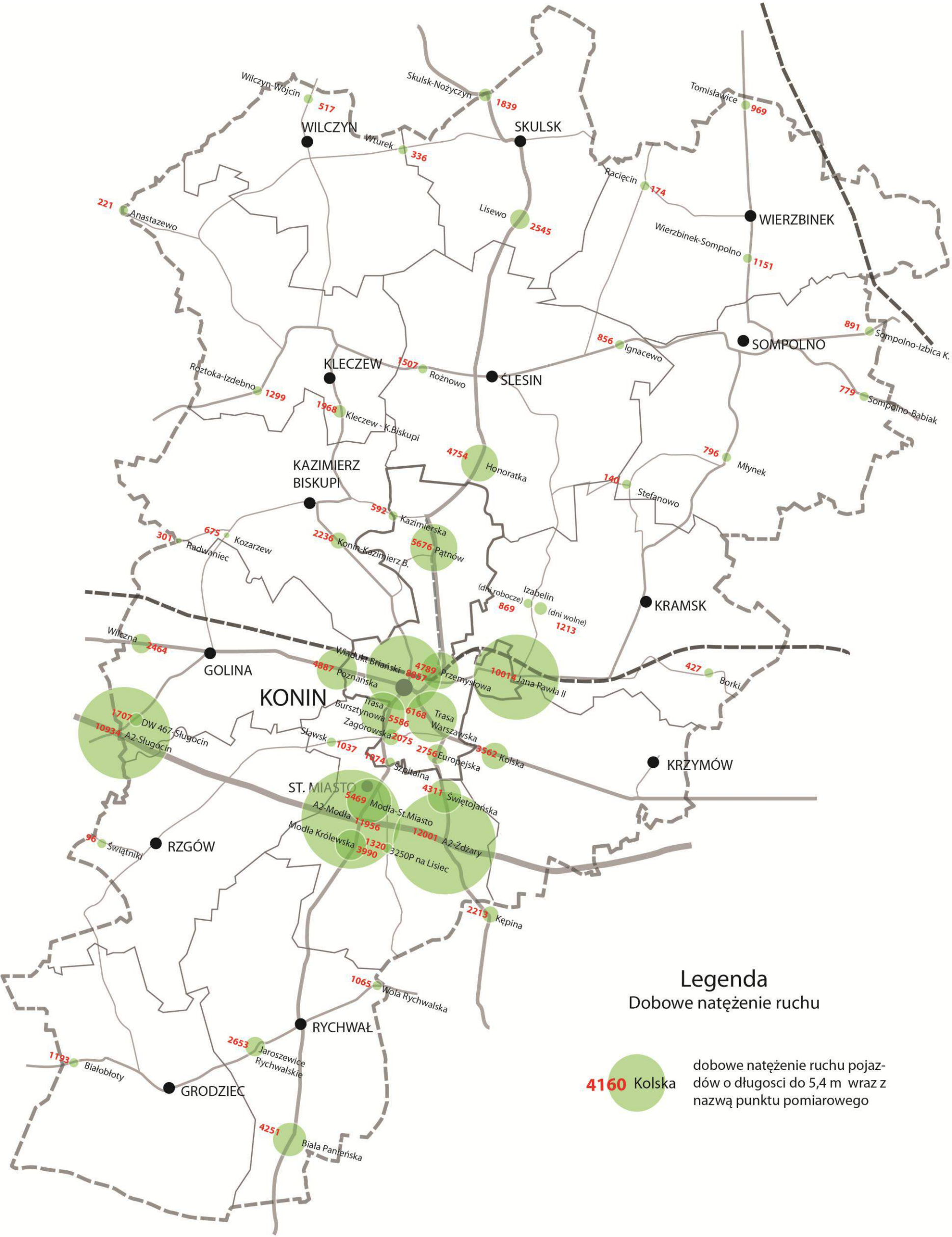
Według danych z GUS na terenie OFAK pod względem tonażu dominują przewozy nadane i przyjęte w kraju, które stanowią ponad 90% wszystkich przewożonych ładunków. W bilansie przewozów ładunków wyrażonych w tonokilometrach można zauważyć, że eksport jest blisko dwa razy większy niż import dla podregionu konińskiego.

⁵² W skład podregionu konińskiego wchodzi powiat miasto Konin (grodzki) oraz powiaty ziemskie: koniński, słupecki, wrzesiński, gnieźnieński, kolski i turecki. Dane GUS 2013, dane z badania reprezentacyjnego towarowego transportu drogowego (informacje metodologiczne znajdują się w pkt. 20 Uwag metodycznych do publikacji „Transport – wyniki działalności w 2013 r.”, Tablica 49 (81) obejmująca wojewódzki bilans przewozów ładunków transportem samochodowym zamieszczona jest we wspomnianej publikacji na s. 182.

Bazując na pomiarach opisanych w poprzednim rozdziale, wydzielono pojazdy o długości przekraczającej 5,4 m: dostawcze ciężarowe, ciągniki siodłowe z naczepami, autobusy.

Natężenie pojazdów ciężarowych (powyżej 5,4 m, w tym także autobusów) pokazuje rysunek 4.4.1.

Rysunek 4.4.1. Natężenie ruchu pojazdów powyżej 5,4 m długości na terenie OFAK



Źródło: opracowanie własne.

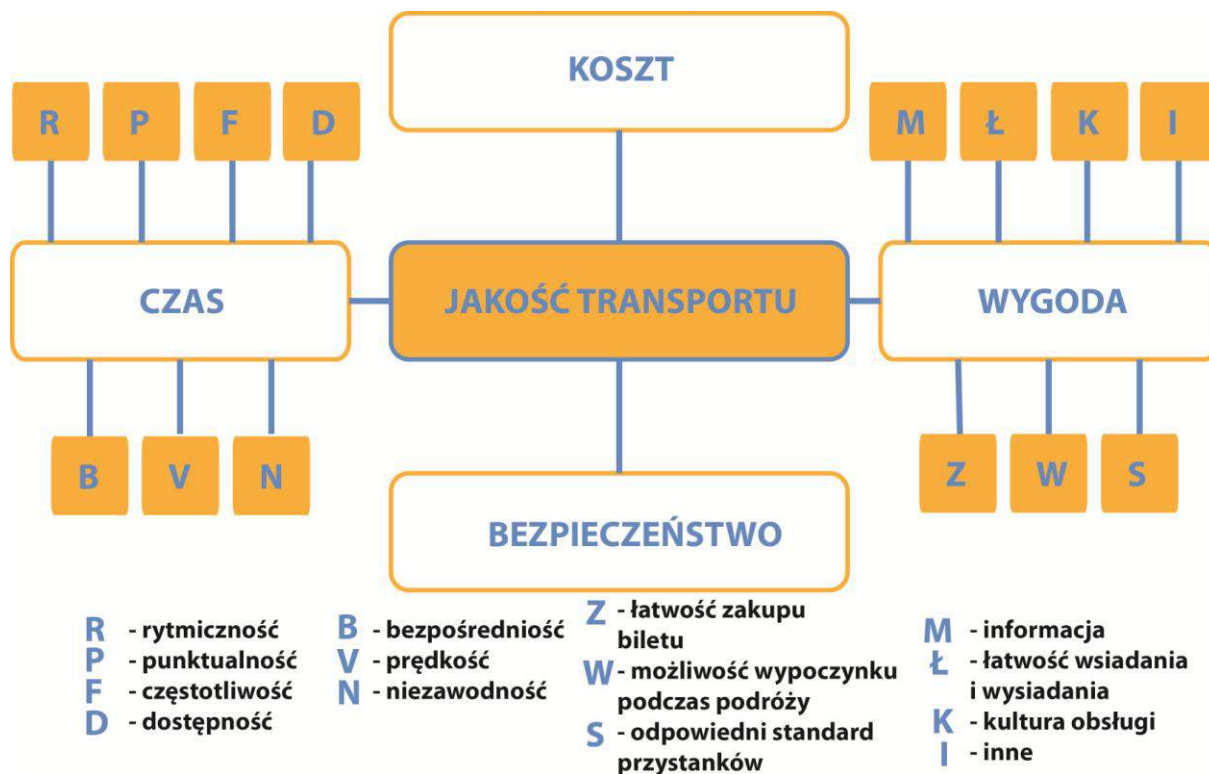
Natężenie ruchu pojazdów o długości powyżej 5,4 m, podobnie jak w przypadku pojazdów osobowych i jednośladów dominuje na kierunkach wschód – zachód, głównie poprzez autostradę A2 i DK92. Wzmożony ruch zauważalny jest także na DK25, DK72 (w Kierunku Turka) oraz na drodze Konin-Kramsk (część z nich to mogą być autokary z pielgrzymami do Lichenia) oraz na drodze Konin – Kazimierz Biskupi i dalej do Kleczewa.

4.5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Preferencje dotyczące wyboru środka transportu tak naprawdę wskazują konkurencyjność gałęzi transportu publicznego (szynobus, pociąg, bus, autobus) względem siebie oraz względem transportu prywatnego (rower, motorower, motocykl, samochód osobowy). Badania wykazały, że pasażerowie najczęściej kierują się przy wyborze środka transportu takimi czynnikami jak: czas, bezpieczeństwo, wygoda i koszt (rysunek 4.5.1).

Istotne jest, aby pamiętać, że kryteria te pasażer bierze pod uwagę dla całej podróży (od drzwi do drzwi); dlatego też elementy takie jak informacja pasażerska lub wygoda nie powinny pojawiać się w samym przejeździe środkiem komunikacji publicznej, ale powinny obejmować całą podróż (rozdział 5).

Rysunek 4.5.1. Czynniki wpływające na wybór środka transportu



Źródło: O. Wyszomirski, K. Grzelec, K. Hebel, *Postulaty przewozowe mieszkańców Gdyni według badań marketingowych z 1996 roku*, „Transport Miejski” 1997, nr 6.

Poniżej scharakteryzowano preferencje mieszkańców OFAK dotyczące wyboru poszczególnych rodzajów środków transportu. Charakterystyka została dokonana na podstawie badań nappełnień przeprowadzonych na liniach MZK w 2011 roku⁵³, danych uzyskanych z odczytów biletów elektronicznych od PKS Konin SA z roku 2013, danych GDDKiA dotyczących Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010 (z uwzględnieniem założeń prognostycznych dla roku 2013) oraz na podstawie własnych pomiarów natężenia ruchu drogowego na terenie OFAK. Pod uwagę wzięto również liczbę pasażerów korzystających z usług przewoźników kolejowych w 2013 roku według danych uzyskanych od przewoźników kolejowych. Dziennie publicznymi środkami transportu regularnego i miejskiego porusza się około 23% mieszkańców OFAK⁵⁴. Biorąc pod uwagę, że na terenie OFAK zarejestrowane są 112 373 samochody osobowe oraz mnożąc tę liczbę przez współczynnik średniej liczby osób podróżujących jednym samochodem⁵⁵, otrzymujemy szacunkową liczbę osób korzystających z transportu prywatnego, co ukazuje tabela 4.5.1.

Tabela 4.5.1. Szacunkowa liczba osób korzystających z różnych rodzajów transportu na terenie OFAK

Rodzaj środka transportu	Dzienna liczba użytkowników	Procent całości [%]
Transport prywatny	157 323	77
Transport publiczny	47 231	23
Suma	204 554	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie opublikowanych planów transportowych.

Na podstawie planów transportowych dla innych jednostek terytorialnych (województw, powiatów czy aglomeracji) przedstawiono przykładowe dane dla kilku wybranych obszarów i porównano je z danymi dla OFAK (tabela 4.5.2).

⁵³ Dokonano analizy rozkładu jazdy w 2011 i 2013 roku, która znajduje się w załączniku nr 3.

⁵⁴ Nie wzięto pod uwagę danych dotyczących transportu specjalnego, w tym zamawianego dowozu do szkół i dużych zakładów pracy, a także przewozów dalekobieżnych wykraczających poza teren OFAK.

⁵⁵ Źródło: http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%20Poland_at_crossroads_final.pdf.

Tabela 4.5.2. Podział zadań przewozowych dla kilku losowo wybranych obszarów Polski

Obszar	Transport indywidualny [%]	Transport publiczny autobusowy [%]	Transport publiczny kolejowy [%]
Województwo zachodniopomorskie	78	17	5
Województwo lubelskie	81	17	2
Województwo podlaskie	75	25	
Legnicko-Głogowski Obszar Metropolitalny	83	17	
Aglomeracja Poznańska	68	32	
OFAK	77	23	

Źródło: opracowanie własne na podstawie opublikowanych planów transportowych.

Z punktu widzenia optymalizacji transportu pasażerskiego na terenie OFAK należy rozważyć te kierunki przemieszczania się ludności, na których transport indywidualny stanowi znaczny odsetek całości, a jednocześnie wielkość potoków w transporcie publicznym jest niewielka. Są to trasy podróży, na których istnieje potencjał zwiększenia oferty przewozowej transportu publicznego. Działanie to spowoduje nie tylko bezpośrednie korzyści, takie jak obniżenie ruchu samochodów, ale także wiele pośrednich, jak np. zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska, poziomu hałasu czy przedłużenie żywotności infrastruktury drogowej. Do poszczególnych kierunków przemieszczania się ludności (oznaczonych przez wybrane punkty pomiarowe)⁵⁶ przypisano również kategorie, klasyfikując kierunki podróży o podobnej specyfice:

- Kategoria I – miejsca pomiarowe, przez które dziennie przemieszcza się zarówno duża liczba pasażerów komunikacji zbiorowej (na podstawie danych PKS i MZK), jak i użytkowników komunikacji indywidualnej (na podstawie wyników własnych badań natężenia ruchu drogowego). Przykładem może być ul. Jana Pawła II lub ul. Przemysłowa.
- Kategoria II – do tej kategorii zakwalifikowano miejsca pomiarowe, w których liczba zbadanych pojazdów w komunikacji indywidualnej przekracza wielkość zarejestrowanego potoku pasażerskiego w komunikacji zbiorowej.
- Kategoria III – dotyczy pomiarów ruchu we wsi Izabelin. Badania wykazały, że zarówno ruch pojazdów do 5,4 metra długości, jak i powyżej stanowczo wzrasta w czasie weekendu. Jest to spowodowane przede wszystkim położeniem miejscowości, która leży

⁵⁶ W załączniku nr 12 przedstawiono porównanie liczby pojazdów indywidualnych z zarejestrowanymi potokami pasażerskimi, w podziale na kategorie.

na jednej z dróg dojazdowych do Lichenia Starego, w którym znajduje się Bazylika Matki Bożej Bolesnej Królowej Polski.

Na podstawie danych GUS⁵⁷ można wywnioskować, że 82,1% ludności podróżuje na odległość nie dłuższą niż 20 km. Część pasażerów korzysta z samochodów osobowych wszędzie tam, gdzie oferta transportu publicznego jest słabiej rozwinięta. Na terenie OFAK ma to miejsce na obrzeżach oraz w północnej i północno-wschodniej części powiatu. Jednocześnie w południowej części OFAK ze względu na dobrą jakość infrastruktury drogowej występuje duże natężenie ruchu drogowego przy relatywnie mniejszej częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej. Dlatego też wspomniane odcinki ciągów komunikacyjnych w południowej części OFAK są trasami, na których można zwiększyć potencjał transportu publicznego. Należą do nich m.in.: Konin – Żychlin czy Konin – Grodziec.

4.6. Finansowanie usług przewozowych

W tej części raportu przedstawiono analizę źródeł finansowania oraz rentowność firm PKS Konin SA i MZK Konin. Analiza pomija innych przewoźników na terenie OFAK, gdyż MZK Konin oraz PKS w Koninie SA mają większościowy udział w rynku przewozów pasażerskich na terenie OFAK (rozdział 4.1.).

PKS w Koninie SA

Przewozy realizowane przez PKS Konin SA są obecnie finansowane z kilku źródeł. Podstawowym jest sprzedaż biletów. Cennik opłat za przejazdy przedstawiono w załączniku nr 13. Obecnie największy udział w sprzedaży mają bilety miesięczne szkolne i jednorazowe, co przedstawiono w tabeli 4.6.1. Należy zaznaczyć, że prognozy demograficzne, w tym starzenie się ludności OFAK (rozdział 2.2), będzie miało negatywny wpływ na strukturę przychodów z biletów. Należy oczekiwać, że udział biletów normalnych w całości będzie malał przy jednoczesnym wzroście udziału biletów ulgowych.

⁵⁷ GUS: *Dojazdy do pracy w 2010 roku na podstawie BAEL*, http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_pw_dojazdy_do_pracy_w_2010_r_na_podstawie_BAEL.pdf, [data dostępu: 05.11.2013].

Tabela 4.6.1. Udział poszczególnych typów biletów w ogólnej sprzedaży w listopadzie 2013 roku

Rodzaj biletu	Udział [%]
Jednorazowe	40,62
normalne	31,8
ulgowe	8,81
bagażowe	0,01
Okresowe	1,93
normalne	1,93
Miesięczne	57,45
normalne	1,79
ulgowe	0,99
szkolne	54,67
Razem	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od PKS Konin SA.

Drugim ważnym źródłem przychodów są środki z budżetu państwa, przekazywane w formie dotacji celowej, polegającej na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym (na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz.U. z 2012 roku poz. 1138).

Jednym z podstawowych mierników efektywności ekonomicznej przedsiębiorstwa klasy PKS jest koszt wozokilometra, w którym zawierają się wszelkie koszty związane z obsługą bieżącą przejazdów. Koszt jednego wozokilometra to wskaźnik wyznaczający prawidłowe funkcjonowanie transportu jako kryterium obiektywne, relatywnie współmierne do kosztów, które stanowi podstawę rozliczeń określonych zadań przewozowych, obejmujące wszystkie roczne koszty przedsiębiorstwa podzielone przez liczbę wozokilometrów pokonywanych w ciągu tego samego roku⁵⁸. Tabela 4.6.2 przedstawia koszt i przychód generowany przez jeden wozokilometr.

Tabela 4.6.2. Koszt i przychód PKS z jednego wozokilometra w latach 2009-2011 i 2014

Kategoria	2009 [zł]	2010 [zł]	2011 [zł]	2014 [zł]
Przychód na wozokilometr	2,59	2,72	2,82	3,15
Koszt wozokilometra	2,74	2,93	2,89	3,20
Udział przychodów w kosztach	95%	93%	98%	98%

Źródło: Pięcioletni Plan Rozwoju Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Koninie SA w kontekście polityki transportowej, uwzględniającej zapotrzebowanie na świadczenie usług przez Spółkę w tym zakresie.

⁵⁸ S. Mitkow, A.J. Korczyńska, *Koszty transportu na przykładzie wybranego przedsiębiorstwa przewozowego*, Wojskowa Akademia Techniczna, 2013, s. 237.

Z danych otrzymanych z PKS w Koninie SA z 2013 roku wynika, że 38% wykonywanych połączeń było poniżej progu rentowności.

W porównaniu z innymi spółkami PKS koszt wozokilometra w spółce PKS w Koninie SA jest konkurencyjny. Dla PKS Bielsko-Biała, który obsługuje rejon o podobnej powierzchni, koszt wozokilometra wynosi 3,68 zł. Propozycje finansowania usług przewoźnika PKS są opisane w dalszej części tego rozdziału (patrz: „Charakterystyka organizatorów transportu publicznego”).

MZK Konin

MZK Konin jest usługodawcą użyteczności publicznej i tak należy rozpatrywać jego działalność. Głównym celem właściciela MZK Konin – władz miasta Konina jest zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców. Biorąc pod uwagę cele przedstawione w tym opracowaniu (rozdział 1.4.), należy rozumieć potrzeby transportowe mieszkańców szeroko, uwzględniając mieszkańców OFAK, a nie tylko mieszkańców Konina. Jest to niejako sprzeczne z podstawowymi zasadami finansowania MZK, do których należą dotacje z budżetu miasta. Należy rozważyć rozszerzenie umów międzygminnych o finansowanie MZK Konin częściowo z budżetów gmin, jeśli MZK Konin ma zwiększyć zakres swojej działalności na terenie OFAK.

Obecnie MZK Konin ma następujące główne źródła finansowania. Pierwszym z nich są przychody uzyskane ze sprzedaży biletów. Aktualny cennik biletów przewoźnika zawarto w załączniku nr 13. Wskaźnik odpłatności, tj. stopień pokrycia kosztów komunikacji miejskiej wpływami ze sprzedaży biletów⁵⁹, za lata 2011-2014 przedstawia tabela 4.6.3. Wzrost poziomu odpłatności w ostatnich latach może wynikać z przeprowadzonej w roku 2011 modernizacji taboru oraz optymalizacji tras przejazdu opisanych również w podrozdziale 4.1.1.

⁵⁹ Definicja wskaźnika odpłatności jest następująca: są to przychody ze sprzedaży w porównaniu do całkowitego kosztu własnego oraz wskaźnik możliwości finansowania środków trwałych wyrażający się w stosunku zysku netto powiększonego o amortyzację do przychodów ze sprzedaży. Źródło: Gospodarowanie w komunikacji miejskiej, red. O. Wyszomirski, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002, s. 283.

Tabela 4.6.3. Poziom odpłatności dla biletów MZK w latach 2011-2014

Rok	Poziom odpłatności [%]
2011	46
2012	48
2014	52

Źródło: dane MZK za lata 2011 i 2012 oraz przewidywane przybliżone dane za rok 2014.

Drugim źródłem finansowania przewoźnika są dotacje pochodzące z budżetu miasta. Procent pokrycia kosztów z dotacji maleje mimo wzrastającego kosztu wozokilometra, związanego głównie ze wspomnianą wcześniej modernizacją taboru. Koszt jednego wozokilometra z amortyzacją na przestrzeni lat 2011-2012 przedstawia tabela 4.6.4.

Tabela 4.6.4. Koszt wozokilometra z amortyzacją

Rok	Koszt wozokilometra z amortyzacją [zł]
2011	5,59
2012	6,97

Źródło: dane MZK za lata 2011 i 2012.

Przy uwzględnieniu kosztu wozokilometra MZK w roku 2012 wynoszącym 6,97 zł wraz z amortyzacją i przy założeniu, że odpłatność za usługę przewozową wynosiła 48%, różnica pomiędzy przychodami a kosztami w przeliczeniu na wozokilometr wynosiła 3,62 zł. Z powyższego zestawienia wynika, że płacone przez gminy dopłaty do wozokilometra w wysokości 2,89 zł pokrywają statystycznie w 80% różnicę między przychodami a kosztami⁶⁰.

Inne zadania przewozowe o charakterze publicznym

Każda z gmin w OFAK jest ustawowo zobowiązana do zorganizowania przewozu uczniów do szkół⁶¹. W tabeli 4.6.5 przedstawiono kwoty przeznaczone na ten cel w budżecie na 2014 rok.

⁶⁰ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Konina.

⁶¹ W myśl art. 17 ustawy z dnia 7 września 1991 roku o systemie oświaty (Dz.U. z 2004 roku nr 256, poz. 2572, ze zm.) sieć szkół publicznych powinna być zorganizowana w taki sposób, aby umożliwić wszystkim dzieciom spełnianie obowiązku szkolnego. Zgodnie z art. 17 ust. 2 tej ustawy droga dziecka z domu do szkoły nie może przekraczać w przypadku uczniów klas I-IV szkół podstawowych 3 km, w przypadku uczniów klas V-VI szkół podstawowych oraz uczniów gimnazjów – 4 km. Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka, przekracza odległości wymienione w art. 17 ust. 2 ustawy o systemie oświaty, to obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu lub zwrotu kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej (art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 7 września 1991 roku o systemie oświaty).

Tabela 4.6.5. Wyniki pytania ankietowego na temat wielkości środków zaplanowanych na organizację dojazdów dzieci do szkół w budżecie na rok 2014

Gmina	Kwota [zł]
Wilczyn	512 163,00
Ślesin	480 000,00
Kramsk	438 500,00
Stare Miasto	373 952,70
Kazimierz Biskupi	371 380,00
Golina	366 200,00
Kleczew	360 000,00
Rzgów	330 000,00
Skulsk	317 002,00
Krzymów	244 787,00
Sompolno	220 000,00
Rychwał	211 500,00
Konin	136 680,00
Wierzbinek	59 000,00
Razem	4 421 164,70

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych ankiet samorządowych.

Wielkość środków przewidzianych na organizację dojazdów dzieci do szkół jest zależna od liczby dzieci mieszkających w odległości większej niż 3 km od najbliższej placówki oświaty. Zatem najwięcej wydają gminy Wilczyn, Ślesin oraz Kramsk, najmniej natomiast gmina Wierzbinek i miasto Konin (z uwagi na gęstość zaludnienia i dostępność szkół podstawowych w mieście). Poszczególne gminy wynajmują autobusy PKS SA do przewozu uczniów. Poniżej przedstawiono informacje dotyczące liczby miejsc w autobusach, które służą do przewozu uczniów na kursach zamkniętych:

- Sompolno (1 autobus na 52 miejsca i 3 autobusy na 39 miejsc),
- Krzymów (2 autobusy na 39 miejsc),
- Grodziec (3 autobusy na 39 miejsc),
- Kleczew (6 autobusów na 39 miejsc) ,
- Wierzbinek (4 autobusy na 39 miejsc),
- Wilczyn (1 autobus na 39 miejsc),
- Golina (3 autobusy na 39 miejsc i 2 autobusy na 45 miejsc),
- Rzgów (5 autobusów na 39 miejsc i 1 bus na 12 osób),
- Rychwał (2 autobusy na 53 miejsca, 1 bus na 25 miejsc).

Ponadto gminy Golina, Ślesin, Rychwał i Wilczyn są w posiadaniu własnych Gimbusów, którymi także wykonują zadania przewozowe dowozu uczniów do szkół.

Charakterystyka organizatorów transportu publicznego

Organizowanie obejmuje działania polegające w szczególności na realizacji planu transportowego i podejmowaniu dalszych działań polegających na poprawianiu jakości i standardów publicznego transportu zbiorowego. Do działań takich zalicza się m.in. badanie i analiza potrzeb przewozowych, określenie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzonego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i zawarcie takich umów oraz ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. nr 50, poz. 601, ze zm.), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Ponadto do zadań organizatora należy zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera czy ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w ramach transportu zbiorowego.

Gmina, powiat – organizator danych przewozów – dąży do integracji transportu zbiorowego w ramach uchwalonego i skoordynowanego z planami wyższego rzędu planu transportowego. Takie działanie ma pozwolić na efektywne i zaspokajające potrzeby użyteczności publicznej funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

Jeżeli chodzi o operatorów, to są oni związani umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i muszą wypełniać regulacje wprowadzone przez organizatora na danym obszarze. W związku z tym obowiązkiem organizatora jest przygotowanie, na podstawie planu transportowego, stosownego wzoru umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierającego także odpowiednie regulacje w zakresie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego (zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, sposób dystrybucji biletów) czy nawet organizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych (umowa ma określać stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić

zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi).

Wybór operatora następuje w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego. Wybór operatora może mieć jedną z dwóch form w zależności od decyzji organizatora. Operator będzie wykonywał przewozy zgodnie z regułami ustawy – Prawo zamówień publicznych, po dokonaniu wyboru przez zamawiającego organizatora, podpisuje umowę na zasadach określonych w istotnych warunkach zamówienia. Organizator ma prawo także ustalić, że operator będzie wykonywał przewozy na własne ryzyko na zasadach określonych w ustawie o koncesji na roboty budowlane lub usługi. W przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty. Uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. W sytuacji gdy przewozy zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, koncesjonariusz nie może ubiegać się o przyznanie rekompensaty. Sytuacja taka mogłaby nawet doprowadzić do rozwiązania umowy i koniecznego ponowienia wyboru operatora i z pewnością może stanowić przeszkodę dla organizatora w zapewnieniu ciągłości funkcjonowania transportu użyteczności publicznej. Organizator może wprowadzić skorzystać z trybu bezpośredniego zawarcia umowy przewidzianego w art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2. Jednak należy mieć na uwadze, że postępowanie to jest zaskarżalne przez podmiot, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy na mocy art. 59 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator może także dokonać wyboru operatora w trybie bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sytuacjach, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

W przypadku gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym.

Podmiotem wewnętrznym jest natomiast, zgodnie z przepisami zawartymi w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów (np. związku międzygminnego) podlegająca kontroli przynajmniej jednego, właściwego organu porozumienia międzygminnego. Kontrola ta ma taki sam charakter jak ta sprawowana nad własnymi służbami. Podmiotem wewnętrznym będzie np. zakład budżetowy jednej z gmin.

Ustawa o transporcie drogowym nakłada na organizatora obowiązek publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3, w terminach określonych w ustawie.

Podkreślenia wymaga fakt, że polski ustawodawca nie przyznaje operatorowi „prawa wyłącznego”, co oznacza, że organizator może podpisać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z kilkoma operatorami. Umowy takie mogą

dotyczyć jednej linii komunikacyjnej albo kilku linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

4.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W Strategii Rozwoju Miasta Konin jednym z planowanych działań jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa mieszkańców. Jednym z aspektów badania bezpieczeństwa jest sytuacja na drogach. W poniższym rozdziale zaprezentowano kwestię bezpieczeństwa na drogach obszaru OFAK w porównaniu z bezpieczeństwem na drogach w województwie i kraju, co przedstawia tabela 4.7.1. Następnie przedstawiono najbardziej bezpieczne i niebezpieczne obszary na terenie OFAK oraz przyczyny wypadków na drogach krajowych w Koninie.

Tabela 4.7.1. Ogólne wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa na drogach

Jednostka terytorialna	Ofiary śmiertelne na 100 000 pojazdów		Ofiary śmiertelne na 100 000 ludności		Ranni na 100 000 pojazdów	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Polska	17,3	14,4	10,9	9,3	205,1	184,1
Wielkopolskie	16,4	12,5	11,7	9,1	148,7	122,5
Powiat koniński	15,8	22,1	12,5	18,0	247,0	221,4
Powiat m. Konin	8,9	15,2	5,1	9,0	221,1	176,2
Obszar OFAK	12,3	18,6	8,8	13,5	234,1	198,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL z lat 2011 oraz 2012.

W Polsce w roku 2011 na 100 000 pojazdów było około 17 ofiar śmiertelnych, niewiele mniejszy wskaźnik zanotowano zarówno w województwie wielkopolskim, jak i w powiecie konińskim, tj. około 16 osób. Zdecydowanie mniej ofiar śmiertelnych było w samym mieście Konin, tj. prawie 9 osób na 100 000 pojazdów. W kolejnym roku liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 000 pojazdów znacznie spadła w Polsce i województwie wielkopolskim, a zdecydowanie wzrosła na całym obszarze OFAK. W przypadku zestawienia liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do liczby ludności na danym obszarze zauważamy podobną tendencję, tzn. spadek liczby ofiar śmiertelnych na terytorium Polski i województwa wielkopolskiego, a wzrost na obszarze OFAK.

Następny wskaźnik dotyczy liczby rannych w przeliczeniu na 100 000 pojazdów, który spada na terenie całej Polski, województwa wielkopolskiego oraz na obszarze OFAK. Wzrost

liczby wypadków śmiertelnych, przy równoczesnym spadku liczby rannych na obszarze OFAK może świadczyć o dużej przepustowości na drogach oraz dużych maksymalnych prędkościach. W takiej sytuacji, jeśli dojdzie do wypadku, zazwyczaj kończy się on ze skutkiem śmiertelnym.

Według danych ilościowych dla obszaru OFAK w roku 2012 było 227 wypadków, 29 zabitych, 307 rannych oraz 1730 kolizji. W roku 2012 najwięcej wypadków, czyli 73, zanotowano w mieście Konin. Na drugim miejscu znalazła się gmina Ślesin, gdzie wydarzyły się 23 wypadki, a na trzecim miejscu Kazimierz Biskupi, w którym zanotowano 15 wypadków. Po 14 wypadków zarejestrowano w gminie Golina, Kleczew i Rychwał. Najmniej wypadków miało miejsce w gminie Rzgów (tabela 4.7.2).

Tabela 4.7.2. Ogólna liczba zdarzeń drogowych w podziale na poszczególne gminy

Gminy	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
m. Konin	84	73	4	7	100	82	905	936
Golina	21	14	3	1	24	28	62	68
Grodziec	2	6	0	0	2	12	21	16
Kazimierz Biskupi	18	15	1	1	21	24	73	78
Kleczew	15	14	0	1	26	19	55	40
Kramsk	10	13	0	2	15	20	58	53
Krzymów	12	8	0	0	19	11	57	41
Rychwał	17	14	1	2	21	19	70	62
Rzgów	3	5	0	0	3	5	68	50
Skulsk	9	7	2	0	12	7	48	29
Sompolno	18	9	4	3	25	12	49	44
Stare Miasto	25	12	2	3	38	13	136	180
Ślesin	21	23	2	6	27	34	95	89
Wierzbiniek	5	8	1	2	8	11	16	21
Wilczyn	4	6	0	1	9	10	22	23
Suma	264	227	20	29	350	307	1735	1707

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu pt. „Ocena stanu bezpieczeństwa i porządku w mieście Koninie za rok 2012”.

Stan bezpieczeństwa na drogach OFAK został pogłębiony o główne odcinki dróg, na których występowały zdarzenia drogowe. W roku 2012 na drodze DK 92 w ramach obszaru OFAK było 27 wypadków, 3 zabitych, 38 rannych oraz 347 kolizji, natomiast na drodze DK 25 zarejestrowano 48 wypadków, 3 zabitych, 70 rannych oraz 565 kolizji. Na ul. Przemysłowej, będącej częścią DK 25, w roku 2012 zanotowano 11 wypadków, 15 rannych oraz 166 kolizji. W tabeli 4.7.3 podano główne przyczyny zdarzeń na drodze DK 25 w mieście Konin.

Tabela 4.7.3. Ogólna liczba zdarzeń drogowych na DK 25 w roku 2012

Rok 2012				
DK 25	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Powiat – ogółem	35	3	52	334
Konin	13	0	18	231
Konin – ul. Ślesińska	0	0	0	12
Konin – ul. Przemysłowa	11	0	15	166
Konin – ul. Europejska*	1	0	2	11
Konin – ul. Trasa Bursztynowa	1	0	1	42
Najczęstsze przyczyny zdarzeń na DK 25 w m. Konin:				
• niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu – 81 kolizji; • brak udzielenia pierwszeństwa przejazdu – 44 kolizje; • nieprawidłowe przejeżdżanie na przejściu dla pieszych – 4 wypadki, 5 rannych, 4 kolizje; • nieprawidłowa zmiana pasa ruchu – 31 kolizji; • niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 3 wypadki, 4 rannych, 16 kolizji.				

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu pt. „Ocena stanu bezpieczeństwa i porządku w mieście Koninie za rok 2012”.

*Obecnie przebieg DK25 nie obejmuje ul. Europejskiej.

Według badań⁶² to właśnie zły stan infrastruktury drogowej jest jedną z głównych przyczyn wypadków na drogach. Inne czynniki wpływające na bezpieczeństwo na drogach to nieodpowiednie metody szkolenia kierowców, zły stan techniczny pojazdów, problemy z organizacją ruchu drogowego oraz niebezpieczne rozwiązania infrastruktury drogowej.

4.8. Organizacja ruchu i zarządzanie ruchem

Na terenie OFAK funkcjonują paralelnie trzy podsystemy transportu publicznego:

- system miejski (komunikacja autobusowa miejska), realizowany przez zakład budżetowy (Miejski Zakład Komunikacji w Koninie), który jest operatorem na obszarze miasta oraz na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi;
- system połączeń regularnych autobusowych wykonywany przez PKS w Koninie SA oraz przewoźników prywatnych;
- system połączeń kolejowych realizowany przez Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne i PKP „Intercity” SA.

⁶² Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce według NIK w: <http://www.patronat.pl/aktualnosci/2011/jpg/nik%202011%20o%20brd.pdf>, Warszawa 2011, [data dostępu: 21.07.2014].

Systemy te wraz z systemami komunikacji indywidualnej (samochód, motor, rower) i towarowej istnieją na drogach będących pod różnymi zarządami, dlatego też kluczową kwestią jest podział zadań i odpowiednie zarządzanie kompetencjami w organizacji ruchu na infrastrukturze transportowej zarówno dla pojazdów komunikacji publicznej, jak również indywidualnej. Zarządzanie ruchem i organizowanie ruchu drogowego reguluje m.in. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2003 roku nr 177, poz. 1729) oraz ustawa – Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz.U. z 2005 roku nr 108, poz. 908 ze zm.). W tabeli 4.9.1 przedstawiono podział kompetencji w zależności od kategorii drogi.

Tabela 4.8.1. Zarządcy ruchem drogowym na drogach publicznych oraz organy sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem

Kategoria drogi	Zarządca drogi	Zarządca ruchu	Nadzór nad zarządzaniem ruchem
Gminna	wójt (burmistrz, prezydent miasta)*	starosta**	wojewoda
Powiatowa	zarząd powiatu*	starosta**	wojewoda
Wojewódzka	zarząd województwa*	Marszałek Województwa**	wojewoda
Krajowa	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad*	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad**	minister właściwy do spraw transportu

* W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

** W granicach miast na prawach powiatu zarządcą ruchu na wszystkich drogach publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Obowiązkiem zarządcy ruchu drogowego jest w szczególności:

1. rozpatrywanie projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu;
2. opracowanie lub zlecenie do opracowania projektów organizacji ruchu uwzględniających wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu;
3. zatwierdzanie organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów;
4. przekazywanie zatwierdzonych organizacji ruchu do realizacji;
5. przechowywanie projektów organizacji ruchu i prowadzenie ich ewidencji;
6. opiniowanie geometrii drogi w projektach budowlanych;

7. prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;
8. współpraca w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami.

Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

1. dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:

- a) zgodności z obowiązującymi przepisami;
- b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;

rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

4.9. Analiza SWOT systemu transportu

Analiza SWOT ma za zadanie wskazanie mocnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian systemu transportu OFAK. Została ona stworzona na podstawie analiz dotyczących stanu obecnego systemu transportu OFAK, które zostały przedstawione w rozdziale 3 i 4, oraz dokumentów w załączniku numer 1. Wyniki zebranych danych przedstawia tabela 4.9.1.

Tabela 4.9.1. Analiza SWOT systemu transportowego

Mocne strony	Słabe strony
• spójny system połączeń dróg lokalnych i wojewódzkich z drogami krajowymi (nr 25, 72 i 92 oraz autostradą A2) oraz międzynarodowym szlakiem kolejowym Berlin – Moskwa (rozdział 3.1); • Strategiczny Obszar Funkcjonalny, który jest podstawą do stworzenia spójnej oferty przewozowej (rozdział 4.1); • duża zdolność przewozowa, większościowy udział dwóch przewoźników na rynku przewozów użyteczności publicznej (rozdział 4.1 i 4.5); • bliskość aglomeracji poznańskiej i warszawskiej (rozdział 3.1); • dobry stan techniczny dworca kolejowego w Koninie (rozdział 3.2); • spójność układu linii obsługujących miasto i gminy ościenne (rozdział 4.1); • dobrze oceniona przez mieszkańców jakość usług świadczonych przez operatora publicznego (rozdział 4.1); • strategiczna współpraca pomiędzy gminami, Urzędem Miasta i MZK (porozumienia międzygminne) (rozdział 4.1.1); • autobusy MZK dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (rozdział 4.1.1); • działalność PKS w Koninie SA finansowana ze środków własnych spółki (rozdział 4.6)	• brak działających połączeń kolejowych łączących północną i południową część powiatu (rozdział 3.2 i 4.1.4); • brak skomunikowania transportu miejskiego z transportem kolejowym oraz mała liczba przystanków i stacji kolejowych na terenie OFAK (rozdział 3.2); • wykluczenie komunikacyjne niektórych małych wsi w powiecie, szczególnie widoczne w jego północno-wschodniej części (rozdział 4.1 i 4.2); • brak integracji taryfowej PKS i MZK (poza biletami miesięcznymi – rozdział 5.3); • brak infrastruktury przystankowej w niektórych punktach przesiadkowych (rozdział 4.2); • brak pełnej obwodnicy m. Konin
Szanse	Zagrożenia
• rozwój infrastruktury logistycznej z dobrym dostępem do autostrady A2 (lokalizacja WCL, rozdział 4.4); • stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej na terenie przystanku dworca PKP i innych punktów przesiadkowych (rozdział 4.2); • dynamiczna komunikacja transportu miejskiego z transportem kolejowym (rozdział 5.1); • wykorzystanie kolei dużych prędkości (rozdział 3.2); • poprawa jakości usług przewozowych przez rozbudowanie systemu informacji pasażerskiej (rozdział 5.1.2); • lepsze dopasowanie usług przewozowych do oczekiwań pasażerów na podstawie prowadzonych badań jakości tych usług (rozdział 5.1); • współpraca między MZK w Koninie i PKS w Koninie SA, m.in. wspólny system taryfowo-biletowy (rozdział 5.3); • możliwość pozyskiwania środków unijnych na modernizację i rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej (drogi, tabor, monitoring) (rozdział 6.3); • rozwój sieci ulicznej, zwłaszcza obwodnicy północnej (nie ma tego w dokumentach strategicznych, ale istnieje taka potrzeba); • modernizacja posiadanego taboru (rozdział 4.1); • wzrost atrakcyjności turystycznej oraz przemysłowej OFAK wśród mieszkańców aglomeracji poznańskiej i warszawskiej	• postępująca dekapitalizacja taboru (rozdział 4.1.1 i 4.1.2); • gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej; • występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych) (rozdział 2); • niewystarczające środki na wzrost konkurencyjności transportu publicznego względem transportu prywatnego (rozdział 4.6); • rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym

4.10. Prognoza popytu na transport

Prognoza popytu określa przewidywaną przyszłą liczbę użytkowników transportu publicznego. W celu oszacowania prognozowanej wielkości popytu na usługi transportu publicznego należy rozpatrzyć następujące czynniki:

- zmiany demograficzne, w tym: liczbę osób w wieku przedprodukcyjnym produkcyjnym i poprodukcyjnym (szerzej opisane w podrozdziale 2.2.1 Studium);
- zmiany społeczno-ekonomiczne, w tym: przeciętne wynagrodzenie ludności, liczbę posiadanych samochodów prywatnych, poziom bezrobocia (szerzej opisane w podrozdziale 2.2 Studium);
- zmiany w podziale zadań przewozowych będące w pewnym stopniu wynikiem zmian polityki zarządzania ruchem na danym obszarze (ograniczenia użytkowania samochodów, liczba miejsc parkingowych), a także oferty transportowej (szerzej opisane w podrozdziale 4.5 Studium);
- zmiany przestrzenne (szerzej opisane w podrozdziałach 5.2 i 6.8 Studium);
- badania natężenia ruchu i prognozy natężenia ruchu (szerzej opisane w podrozdziale 4.5 Studium).

Zmiany demograficzne

W tabeli 4.10.1 przedstawiono procentowo zmiany w liczbie ludności, w zależności od przedziału wiekowego mieszkańców OFAK. Jako dane bazowe przyjęto liczbę ludności na terenie OFAK w roku 2013. Dane demograficzne dla OFAK przedstawiono szerzej w rozdziale 2.2 Studium.

Tabela 4.10.1. Wzrost oraz spadek liczby ludności w roku 2020

Obszar	Wzrost/spadek 2020		
	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
Powiat koniński	–2%	1%	19%
Powiat m. Konin	–5%	–12%	24%
OFAK	–3%	–4%	21%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

Z prognoz zawartych w powyższych tabelach wynika, że na przestrzeni lat 2013-2020 spadnie liczba urodzin oraz liczba osób w wieku produkcyjnym, wzrośnie natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Ma to wpływ na kształtowanie oferty przewozowej, gdyż to od wieku potencjalnego pasażera zależy motywacja i częstotliwość jego podróży. Przykładowo ludność w wieku produkcyjnym nie tylko podróżuje częściej i regularniej niż ludność w wieku poprodukcyjnym, ale również nie korzysta ze zniżek przysługujących osobom starszym.

Zmiany społeczno-ekonomiczne

W tabeli 4.10.2 przedstawiono wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w porównaniu z zeszłym rokiem dla wyszczególnionych obszarów OFAK. Z tabeli wynika, że co roku na terenie OFAK w latach 2010-2013 liczba pojazdów zwiększa się od około 3% do 5%. Jeśli tendencja ta zostanie utrzymana, na średnim poziomie 4%, liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w 2015 roku na terenie OFAK wyniesie około 600, natomiast w 2020 roku – 730 (obecnie średnia dla Polski to 470, natomiast dla Unii Europejskiej to 484⁶³). Tak szybki wzrost liczby samochodów może doprowadzić do zwiększenia kongestii oraz pogorszyć stan infrastruktury.

Tabela 4.10.2. Wzrost liczby pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców

Obszar	Wzrost liczby pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców		
	2010	2011	2012
Powiat koniński	5%	5%	4%
Powiat m. Konin	4%	4%	3%
OFAK	5%	5%	3%

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

W tabeli 4.10.3 przedstawiono wzrost oraz spadek liczby bezrobotnych zarejestrowanych w powiatowym urzędzie pracy w Koninie. Z danych wynika, że liczba bezrobotnych spadła na przestrzeni ostatnich lat tylko w roku 2011. Średniorocznie na terenie OFAK liczba bezrobotnych wzrasta o około 5%.

⁶³ Raport Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, 2014, http://www.samar.pl/raporty-i-analizy?locale=pl_PL.

Tabela 4.10.3. Zmiany liczby bezrobotnych na terenie OFAK w latach 2010-2013

Obszar	Wzrost/spadek liczby bezrobotnych			
	2010	2011	2012	2013
Powiat Koniński	10%	–2%	9%	2%
Powiat m. Konin	15%	–6%	6%	1%
OFAK	12%	–3%	8%	2%

W tabeli 4.10.4 przedstawiono wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto wśród mieszkańców wyszczególnionych obszarów OFAK w stosunku do roku poprzedniego. Z tabeli wynika, że przeciętne wynagrodzenie na przestrzeni lat wzrastało średnio o około 3%. Wzrost bezrobocia jest bezpośrednio związany ze zmianą motywacji do podróży.

Tabela 4.10.4. Wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto mieszkańców wyszczególnionych obszarów OFAK w stosunku do roku poprzedniego

Obszar	Wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto na terenie OFAK			
	2010	2011	2012	2013
Powiat koniński	4%	4%	1%	2%
Powiat m. Konin	5%	5%	3%	2%
OFAK	5%	5%	2%	2%

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Zmiany przestrzenne

W podrozdziałach 5.2 i 6.8 Studium zarekomendowano zmiany przestrzenne mogące mieć bezpośredni wpływ na zmiany w kierunkach ruchu. Pierwszym z nich jest budowa obwodnicy Konina. Inwestycja ta pozwoli na zmianę przebiegu DK 25, co znacznie upłyni ruch w relacji północ – południe i odciążą ul. Przemysłową. Drugą inwestycją jest budowa alternatywnej trasy północ – południe, która umożliwiłaby podróżnym ominięcie Konina od strony wschodniej i zapewniłaby dogodny dostęp do Lichenia dla ruchu turystycznego.

Podsumowanie

Wszystkie z wymienionych powyżej czynników wpływają na wzrost lub spadek przewozami publicznymi. Czynniki określające przewidywalny WZROST zapotrzebowania na usługi przewozowe w transporcie publicznym:

- zintegrowanie przewoźników autobusowych i kolejowych pod względem taryfowym;
- dopasowanie rozkładu jazdy w taki sposób, aby proponowane godziny kursowania autobusów były skorelowane z liczbą pasażerów podróżujących według określonej motywacji tj. dojazdu do pracy, nauki czy wypoczynku oraz zapewnienie częstotliwości, która nie zniechęci pasażerów do odbywania podróży;
- wykorzystanie potencjału kolei dużych prędkości, polepszenie jakości i dostępności informacji pasażerskiej zwiększającej pewność odbycia podróży;
- dalsza i sukcesywna wymiana taboru zgodnie z polityką niskoemisyjną.

Czynniki określające przewidywalny SPADEK zapotrzebowania na transport publiczny:

- rosnąca liczba pojazdów na 1000 mieszkańców;
- wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto;
- rozbudowa infrastruktury drogowej;
- wskaźnik motoryzacji;
- postępujące starzenie się społeczeństwa;
- wzrost liczby bezrobotnych.

Na podstawie powyższego zestawienia można oszacować, że popyt na transport publiczny w przyszłości będzie spadać. Obecnie około 23% mieszkańców OFAK porusza się publicznym środkiem transportu. Aby lepiej oszacować wielkość tego popytu w podziale na motywację podróży w roku 2020, posłużyliśmy się wskaźnikiem ruchliwości. Jest to liczba podróży wykonanych w ciągu dnia przypadająca na jednego mieszkańca. Wskaźnik ten można uzyskać przez wykonanie badań ankietowych wśród mieszkańców danego obszaru. Z powodu braku stosownych danych na potrzeby opracowania posłużono się badaniami wykonanymi w miastach o podobnej liczbie ludności do OFAK (takimi jak Olsztyn i Rzeszów) oraz badaniami przeprowadzonymi w mieście Koszalin, które ma zbliżoną liczbę ludności do tej na terenie miasta Konin. Z zebranych danych wyciągnięto średnią liczbę wskaźnika ruchliwości mieszkańców w różnych kierunkach podróży, takich jak:

- dom – praca;

- praca – dom;
- dom – nauka;
- nauka – dom;
- dom – inne;
- inne – dom;
- inne – inne.

Następnym etapem było przydzielenie kierunków podróży do poszczególnych grup wiekowych celem późniejszego zsumowania ich wskaźników ruchliwości. Przydział ten przedstawiono w tabeli 4.10.5.

Tabela 4.10.5. Przydzielenie grup wiekowych do kierunków podróży

Grupa wiekowa	Kierunek podróży
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	dom – nauka, nauka – dom, inne – dom, dom – inne, inne – inne
Ludność w wieku produkcyjnym	dom – praca, praca – dom, inne – dom, dom – inne, inne – inne
Ludność w wieku poprodukcyjnym	inne – dom, dom – inne, inne – inne

Źródło: opracowanie własne.

W celu uzyskania danych o rzeczywistym udziale poszczególnych grup wiekowych w podróżach wykonywanych przez wszystkie grupy (w kierunkach dom – inne, inne – dom, inne – inne) przemnożono udział procentowy każdej z grup wiekowych (względem ludności całego OFAK) przez wskaźnik komunikacyjny tych kierunków podróży. Następnie wszystkie wskaźniki zsumowano. Wynik działań przedstawiono w tabeli 4.10.6.

Tabela 4.10.6. Prawdopodobny wskaźnik ruchliwości dla poszczególnych grup wiekowych na terenie OFAK

Grupa wiekowa	Wskaźnik
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	0,697
Ludność w wieku produkcyjnym	1,465
Ludność w wieku poprodukcyjnym	0,202

Źródło: opracowanie własne.

W celu uzyskania danych o popycie generowanym w najbliższych latach przez poszczególne grupy wiekowe przemnożono liczbę osób korzystających z komunikacji zbiorowej przez udział procentowy poszczególnej grupy wiekowej (względem ludności całego OFAK) oraz przez wyliczony wcześniej wskaźnik ruchliwości. Popyt generowany w roku 2012 przedstawia tabela 4.10.7, natomiast prognozowane zmiany w popycie na rok 2020 zawarto w tabeli 4.10.8.

Tabela 4.10.7. Popyt generowany przez poszczególne grupy wiekowe w roku 2012

Grupa wiekowa	Udział grupy wiekowej w stosunku do ludności OFAK [%]	Współczynnik ruchliwości	Liczba osób	Popyt generowany przez daną grupę wiekową
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	19	0,697	8999	6272
Ludność w wieku produkcyjnym	64	1,465	30 312	44 407
Ludność w wieku poprodukcyjnym	17	0,202	8052	1626

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4.10.8. Prognozowany popyt generowany przez poszczególne grupy wiekowe w roku 2020

Grupa wiekowa	Udział grupy wiekowej w stosunku do ludności OFAK [%]	Współczynnik ruchliwości	Liczba osób	Popyt generowany przez daną grupę wiekową
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	19	0,697	8958	6243
Ludność w wieku produkcyjnym	61	1,465	28 759	42 131
Ludność w wieku poprodukcyjnym	20	0,202	9429	1905

Źródło: opracowanie własne.

5. Kierunki potencjalnych działań

W kolejnych podrozdziałach opisano kierunki potencjalnych działań, mające na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu na terenie OFAK oraz wynikające z celów opracowania wskazanych w rozdziale 1.4. Zostały one zaproponowane na podstawie analiz transportowych oraz ankiet przeprowadzonych zarówno wśród mieszkańców OFAK, jak i przedstawicieli samorządów gminnych. Kierunki potencjalnych działań w OFAK powinny koncentrować się na stworzeniu takiego systemu transportowego, który będzie zapewniał odpowiedni standard tak dla pasażerów, jak i operatorów oraz organizatorów transportu, wyznaczając poziom usług, poniżej którego nie powinno się schodzić.

5.1. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard jest ustalonym kryterium, które określa powszechne, najbardziej pożądane cechy. W przypadku usług przewozowych pożądana norma powinna być określona na podstawie oczekiwań użytkowników oraz organizatora transportu publicznego w sposób uwzględniający aktualny stan usług oraz możliwości inwestycyjne. Standardy usług w transporcie publicznym omówione w tym opracowaniu koncentrują się na:

- wymaganiach względem przewoźników;

- informacji pasażerskiej;
- wyposażeniu przystanków;
- dostosowaniu do potrzeb niepełnosprawnych;
- ochronie środowiska naturalnego.

5.1.1. Wymagania względem przewoźników

Narastające problemy związane z funkcjonowaniem lokalnych (miejskich) i regionalnych systemów transportu stanowią przesłankę stałego poszukiwania lepszych i bardziej efektywnych rozwiązań transportowych⁶⁴. Na konkurencyjność transportu publicznego względem transportu prywatnego ma wpływ wiele czynników. Najważniejsze z nich to:

- dostosowanie oferty przewozowej do zgłaszanych przez pasażerów postulatów;
- wyposażenie przystanków w odpowiednią infrastrukturę;
- skoordynowanie kursów;
- obniżanie kosztów przejazdów;
- skracanie czasu przejazdu;
- poprawianie jakości taboru, a tym samym zwiększanie komfortu podróży.

Przewoźnicy nie są w stanie sprostać wszystkim wymaganiom pasażerów, głównie z powodu ich wzajemnego wykluczania się. Przykładem może być obniżanie kosztów pojedynczego przejazdu przy jednoczesnym zwiększaniu liczby kursów. Należy więc stopniowo i w sposób uzasadniony realizować postulaty mieszkańców. Można to uczynić np. przez zastosowanie systemu połączeń typu rendez-vous, w którym wiele autobusów spotyka się w jednym miejscu o określonej porze i pasażerowie mogą przesiąść się do innych linii. Dzięki temu kursy są lepiej skomunikowane. W podsumowaniu rozdziału 4 tabela 4.1.5 wskazuje obecną częstotliwość połączeń w poszczególnych przedziałach godzinowych. Jednocześnie badania satysfakcji mieszkańców potwierdzają wysoką jakość oferowanych usług w transporcie publicznym (patrz rozdział 4.1.1 dla MZK Konin i 4.1.2 dla PKS w Koninie SA). Dlatego też należy skoncentrować się na monitorowaniu poziomu zadowolenia mieszkańców oraz innych czynników wpływających na równowagę popytu i podaży w transporcie publicznym, takich jak np. zmiany demograficzne.

⁶⁴ Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=998147>, [data dostępu: 01.08.2014].

Wymagania względem przewoźników zostały także wyrażone w ankiecie przeprowadzonej wśród przedstawicieli gmin. Wyrażone przez nich następujące postulaty przedstawia tabela 5.1.1.

Tabela 5.1.1 Postulaty transportowe przedstawicieli gmin położonych najdalej od Konina.

Gmina	Treść postulatu
Rychwał	większa liczba połączeń autobusowych z i do poszczególnych sołectw oraz Konina i Kalisza
Kleczew	dojazd z okolicznych sołectw do Kleczewa, a następnie z Kleczewa do Konina (do szpitali, miejsc pracy, urzędów, miejsc oferujących różne formy spędzania wolnego czasu np. basen czy kino) transportem publicznym w ciągu całego roku (również w okresie ferii zimowych i letnich oraz dni wolnych od pracy, bez likwidacji linii w tym okresie)
Wierzbinek	modernizacja dróg powiatowych przebiegających przez teren gminy Wierzbinek, w szczególności drogi Leśnictwo – Nowa Wieś, Utwardzanie oraz remont i modernizacja dróg gminnych.
Wilczyn	Konin – Wilczyn, Wilczyn - Inowrocław

Wielkość taboru do realizacji transportu publicznego powinna zapewnić możliwość odbycia podróży w relatywnie komfortowych warunkach w okresach maksymalnego zapotrzebowania na przewozy (np. w godzinach szczytu, w deszczowe dni, w przypadku opóźnień). Zatem w kalkulacjach i monitoringu transportu publicznego odnośnie do stopnia napelnienia pojazdów należy odnosić się do wielkości 20-30% mniejszych niż nominalne (według danych producenta lub świadectwa technicznego). Nieocenioną korzyścią transportu publicznego jest możliwość wykonywania innych działań podczas podróży, co w przypadku prowadzenia samochodu osobowego byłoby niemożliwe. Zarówno w pojazdach MZK, jak również PKS w Koninie SA wdrożone zostały routery Wi-Fi. Przykładem dobrych praktyk jest wyposażenie autobusów w ekrany telewizyjne dostarczające wiadomości i rozrywki („infotainment”). Ekran umieszczony w pojeździe zapewnia dodatkową informację o komunikacji publicznej w połączeniu z informacją miejską (np. o wydarzeniach lokalnych) oraz rozrywką (np. krótkie filmy). Usługa ta jest finansowana dzięki reklamom.

5.1.2. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Organizacja systemu informacji wykonywana jest na podstawie zasad funkcjonowania transportu zbiorowego, zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Regulacje dotyczące rozkładów jazdy oraz sposobów ich rozgłaszania określone są w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku

w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. z 2012 roku poz. 451). Obecnie dostęp do wyżej wymienionych informacji można uzyskać głównie z tabliczek przystankowych oraz stron internetowych każdego z przewoźników. Obecna organizacja systemu informacji dla pasażerów wewnątrz OFAK obejmuje dostęp do informacji w zakresie:

- godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu;
- obowiązujących opłat za przejazd;
- obowiązujących ulg;
- regulaminu przewozu osób.

W ramach poprawy funkcjonowania systemu informacji dla pasażerów zaproponowano następujące działania, przedstawione poniżej.

Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji Pasażerskiej

Zintegrowany System Informacji Pasażerskiej powinien być własnością organizatora transportu publicznego, natomiast za jakość informacji dostarczanej do tego systemu powinni odpowiadać operatorzy funkcjonujący na terenie OFAK, głównie: MZK Konin oraz PKS w Koninie SA oraz przewoźnicy prywatni na terenie OFAK. Głównym celem ZSIP powinno być dostarczanie użytkownikom komunikacji zbiorowej wszystkich niezbędnych informacji, które umożliwią swobodne poruszanie się po obszarze OFAK. Do podstawowych kanałów informacyjnych, w których system miałby działać, należy zaliczyć:

- przystanki i Punkty Transportowe;
- pojazdy;
- środki masowego przekazu.

Kolejnym działaniem zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej byłoby dążenie do stopniowego ujednolicenia systemu informacji pasażerskiej stosowanego na terenie całego OFAK wśród wszystkich firm wykonujących usługę o charakterze użyteczności publicznej na jego terenie.

Każdy pojazd, który realizuje przejazd w ramach linii użyteczności publicznej, powinien być wyposażony w zewnętrzny wyświetlacz, który umożliwiałby ujednoliconą prezentację takich informacji, jak numer linii, kierunek jazdy oraz wariant trasy (jeśli występuje). Proponuje się również zastosowanie ujednoliconego sposobu oznaczania zmiany trasy przejazdu. Jeśli ze względów technicznych jest to niewykonalne, należy niezbędne informacje

przedstawić w jeden wybrany ujednolicony sposób. Jednocześnie dodatkowe wykorzystanie wyświetlaczy powinno pozwolić na wyświetlanie informacji o czasie pozostałym do odjazdu autobusu z przystanku początkowego, która jest naprzemienna z numerem linii i kierunkiem jazdy. Warto przy wymianie bądź modernizacji taboru zwracać uwagę na wyposażenie pojazdu w system zapowiedzi głosowych kolejnych przystanków, tak aby ułatwić podróż osobom niewidomym i niedowidzącym. Komunikaty powinny mieć ten sam format na całej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej.

Obowiązkowo wyposażenie każdego z przystanków powinno zawierać tablicę z jego nazwą, umieszczoną w sposób, który umożliwi jej odczytanie z wewnątrz pojazdu. Ponadto w miejscu o łatwej dostępności dla korzystających pasażerów powinny zostać wywieszone takie informacje jak: rozkład jazdy z trasą przejazdu, uproszczony schemat sieci transportowej oraz uproszczona taryfa przewozowa. Aby ułatwić korzystanie z przystanków obcokrajowcom, należy rozważyć w przypadku przystanków oznaczonych w rozdziale 4.2 Studium podstawowej informacji w języku angielskim.

W przypadku przystanków oznaczonych jako Punkt Transportowy statyczna informacja powinna być uzupełniona o system dynamiczny. Działanie to umożliwi informowanie pasażerów o bieżącej sytuacji komunikacyjnej. Dostępność urządzeń i system informacji powinny być dostosowane do osób niepełnosprawnych. W skład systemu informacji dynamicznej powinny wchodzić infokioski, przystankowe tablice elektroniczne oraz zapowiedzi głosowe o znormalizowanych komunikatach.

Dostępność urządzeń, jak i system informacji powinny być dostosowane do osób niepełnosprawnych. Tablice elektroniczne powinny być wykorzystywane w celu przekazania pasażerom informacji o czasie przyjazdu autobusu, obliczanym na podstawie położenia pojazdu z systemu lokalizacji GPS.

Powinny być one wykorzystywane również do informowania pasażerów o aktualnych zakłóceniach w ruchu, takich jak wypadki, awarie, zamknięte odcinki ruchu czy nawet zagrożenia pogodowe. Infokioski mogą być wykorzystywane jako urządzenia do kompleksowego planowania podróży. Mogą służyć również jako narzędzie do efektywnego planowania tras dla podróżnych przez możliwość podłączenia ich do internetowego serwisu, którego działanie opisano w kolejnym podrozdziale. Warto również przemyśleć możliwość rozbudowania ich o funkcję biletomatu, dzięki czemu pasażer będzie mógł od razu kupić bilet na zaplanowaną wcześniej trasę.

Pozostałe funkcje ZSIP to:

- rejestrowanie napełnień w pojazdach;
- rejestrowanie opóźnień, awarii;
- natychmiastowa reakcja na opóźnienia i awarie (kursy zastępcze, aktualizacja dynamicznej informacji pasażerskiej);
- rejestrowanie danych dotyczących liczby pasażerów w kontekście miejsca wsiadania, wysiadania, rodzaju biletu;
- wskazanie zmian w sieci oraz ocena jej działania.

Dostępność ZSIP

W ramach stworzenia Zintegrowanego Systemu Informacji Pasażerskiej proponuje się utworzenie internetowego serwisu umożliwiającego każdemu pasażerowi kompleksowe zaplanowanie podróży. W serwisie powinny znaleźć się takie informacje, jak:

- rozkład jazdy;
- planer podróży, który miałby za zadanie wyznaczyć całą trasę przejazdu na podanym przez pasażera odcinku wraz z podstawowymi informacjami, takimi jak miejsca przesiadki, opłaty, czas podróży;
- informacje dla osób niepełnosprawnych;
- lokalizacja przystanków;
- bieżące zmiany w funkcjonowaniu linii;
- informacje o aktualnym położeniu pojazdów na podstawie danych z nadajnika GPS.

Informacje zamieszczone na stronie internetowej muszą obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego. Serwis musi być skonstruowany w taki sposób, aby pasażerowie mieli możliwość jego obsługi z poziomu urządzeń mobilnych (m.in. telefony komórkowe czy tablety). Warto rozważyć również możliwość integracji z istniejącymi i popularnymi serwisami, np. *jakdojade.pl*.

5.1.3. Standard wyposażenia przystanków

Opis aktualnego stanu infrastruktury przystanków oznaczonych jako Punkty Transportowe przedstawiono w rozdziale 4.2.

Mając na uwadze infrastrukturę przystanków, warto byłoby przeprowadzić ich modernizację w zależności od liczby korzystających z nich pasażerów. Poniżej przedstawiono propozycje:

- przystanki oznaczone jako Punkty Transportowe powinny zawierać: czytelne oznakowanie miejsca przystanku wraz z jego nazwą, zadaszenie, zatoczkę autobusową wraz z peronem, dynamiczny system informacji pasażerskiej, informacje o rozkładzie jazdy wraz z trasą przejazdu oraz uproszczony system taryfowy wraz ze schematem sieci transportowej. Informacje te powinny być dostępne również w języku angielskim. Warto rozważyć też umożliwienie pasażerom pozostawienie w takim miejscu rowerów pod zadaszeniem;
- przystanki o miesięcznym ruchu pasażerskim do 500 osób powinny zawierać czytelne oznakowanie miejsca przystanku wraz z jego nazwą, zadaszenie, zatoczkę autobusową, informacje o rozkładzie jazdy wraz z trasą przejazdu oraz uproszczony system taryfowy wraz ze schematem sieci transportowej;
- przystanki o miesięcznym ruchu pasażerskim poniżej 500 osób powinny zawierać: czytelne oznakowanie miejsca przystanku wraz z jego nazwą, informacje o rozkładzie jazdy wraz z trasą przejazdu oraz uproszczony system taryfowy wraz ze schematem sieci transportowej.

Oznacza to, że w pierwszej kolejności należy wyposażyć przystanki w Wilczynie i Sompolnie w wiatę i ławkę, wybudować zatokę przy przystanku w Grodźcu, Kazimierzu Biskupim przy Al. 1 Maja, Konin Zakole, Sławsk Stary I, Stare Miasto Urząd Gminy, Ślesin oraz Wilczyn.

Warto rozważyć również ułatwienie dostępu do komunikacji publicznej przez modernizację infrastruktury technicznej przystanków oraz miejsc parkingowych w pobliżu, w sposób, który umożliwiłby wprowadzenie takich systemów jak *Park & Ride*, a zwłaszcza *Kiss & Ride*. Zmiany należałoby przeprowadzić w przypadku przystanków oznaczonych jako główne węzły przesiadkowe, np. przystanki przy dworcu PKP Konin czy dworzec autobusowy wraz z przystankami przy ul. Grunwaldzkiej.

System *Park & Ride* polega na zintegrowaniu standardowej sieci transportu publicznego z miejscami parkingowymi leżącymi na obrzeżach miast. Wymaga to budowy znaczącej liczby miejsc parkingowych w pobliżu przystanku lub pętli autobusowej. System *Kiss & Ride* polega natomiast na budowie niewielkiej liczby miejsc parkingowych w pobliżu przystanków funkcjonujących jako węzły przesiadkowe. Przystanki te powinny charakteryzować się obłożonym ograniczeniem prawnym ze względu na czas postoju pojazdu (możliwy czas postoju w granicach od 15 do 20 minut). Podczas planowania wszelkich modernizacji węzłów

przesiadkowych należy wziąć pod uwagę liczbę i częstotliwość kursowania pojazdów obsługujących węzeł oraz przewidywaną liczbę pasażerów z niego korzystających. Trzeba również pamiętać, aby standard wyposażenia przystanku był nie gorszy od minimalnego standardu określonego w niniejszym rozdziale. Należy również wziąć pod uwagę fakt, że wybudowaną infrastrukturę należy później w odpowiedni sposób utrzymać (naprawianie awarii, utrzymanie czystości).

Zgodnie z Planem Transportowym dla miasta Konina odległość przystanków od terenów gęsto zabudowanych powinna wynosić między 100 a 300 metrów, ale przyjmuje się także 500-1000 metrów (w zależności od gęstości zaludnienia jest to około 1000 osób w promieniu 300 metrów).

5.1.4. Potrzeby osób niepełnosprawnych

W trakcie tworzenia standardów usług przewozowych należy również uwzględnić to, że z przewozów o charakterze użyteczności publicznej często korzystają osoby niepełnosprawne lub ograniczone ruchowo. Warto zapewnić, aby opisana w podrozdziale 5.1.2 Studium organizacja systemu informacji dla pasażerów była prowadzona w sposób, który ułatwi im planowanie i wykonanie podróży. Proste usprawnienia uwzględniają np. zastosowanie rozkładów jazdy z dużą, czytelną czcionką oraz lokowanie ich w odpowiednich miejscach i na odpowiedniej wysokości, tak aby dostęp do nich dla osób na wózku nie był utrudniony lub ograniczony. Równie ważny jest w tym wypadku standard infrastruktury przystanków. Grunt wokół powinien być odpowiednio utwardzony, tak aby jego powierzchnia była płaska. Peron przystanku powinien zawierać również tzw. „płytki prowadzące”, dzięki czemu osoby słabowidzące bądź niewidome będą w stanie lepiej zidentyfikować jego koniec. W przypadku gdy wokół pojawią się wyraźne różnice wysokości terenu, należy zastosować specjalny podjazd. Ponadto należy stopniowo wymieniać i modernizować stary, nieprzystosowany do potrzeb niepełnosprawnych tabor, aż do momentu, gdy wszystkie autobusy będą przystosowane do przewozu tej grupy pasażerów.

5.1.5. Ochrona środowiska naturalnego

W granicach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej występują tereny cenne pod względem przyrodniczym mające status obszarów Natura 2000 i są to:

- Ostoja Nadwarciańska;
- Dolina Środkowej Warty;
- OSO Ostoja Nadgoplańska (PLB040004);

- SOO Pojezierze Gnieźnieńskie (PLH300026);
- SOO Jezioro Gopło (PLH040007);
- SOO Ostoja Barcińsko-Gąsawska (PLH40028).

Ponadto część terenu położona jest w granicach parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu:

- Powidzki Park Krajobrazowy;
- Park Krajobrazowy Nadgoplański Park Tysiąclecia;
- Goplańsko-Kujawski Obszar Chronionego Krajobrazu; Powidzko-Bieniszewski Obszar Chronionego Krajobrazu.

W granicach każdego z tych terenów obowiązują wymagania w zakresie ochrony przyrody ożywionej i nieożywionej, określone w przepisach prawa miejscowego. Wody powierzchniowe i wody podziemne objęte są ochroną w zakresie wskaźników chemicznych, hydromorfologicznych i biologicznych opisanych w Ramowej Dyrektywie Wodnej oraz ustawie – Prawo wodne.

Planowany układ transportowy w granicach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej może mieć wpływ na jakość powietrza ze względu na emisję zanieczyszczeń motoryzacyjnych i hałasu.

Wpływ transportu publicznego na jakość powietrza i hałas związany jest ze stanem technicznym eksploatowanego taboru oraz częstotliwością przejazdów. Na stan techniczny eksploatowanych pojazdów składa się przede wszystkim ich przebieg, wiek, rodzaj stosowanego paliwa oraz rodzaj silnika (w tym norma EURO). W przypadku wymiany taboru warto wziąć pod uwagę zakup pojazdów spełniających możliwie najnowszą normę czystości spalin EURO. Obecnie obowiązuje 6 rodzajów norm, które są regulowane przez odpowiednie dyrektywy.

5.2. Remonty i modernizacje infrastruktury drogowej

Podstawową sygnaturą jakości dobrze funkcjonującego systemu transportowego jest jakość infrastruktury, na której jest on oparty. Stan infrastruktury przekłada się na czas podróży zarówno transportem publicznym, jak i transportem indywidualnym, ma wpływ także na bezpieczeństwo i komfort odbywanych podróży. W załączniku nr 7 i 8 zamieszczono dokładny opis stanu dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, natomiast porównanie wielkości natężenia ruchu drogowego ze stanem dróg na terenie OFAK ukazuje rysunek 5.2.1.

[illegible]

140

Nie powinno dziwić, że największe natężenie ruchu jest na drogach o najlepszym stanie nawierzchni. Najbardziej obłożonymi ciągami komunikacyjnymi są te, w których skład wchodzi drogi krajowe i wojewódzkie, w relacjach wschód – zachód: autostrada A2, DK 92 Konin – Krzymów, czy w relacji północ – południe DK 25: Rychwał – Konin oraz Konin Honoratka – Ślesin. Jednak istnieją drogi, po których odbywa się relatywnie duży ruch pojazdów, a których stan został oceniony przez użytkowników dróg wojewódzkich i krajowych oraz zarządcę dróg powiatowych jako średni. Plan remontowy tych dróg jest przedstawiony w kolejnych podrozdziałach oraz na rysunku 5.2.2 na stronie 144.

Wyniki badań ankietowych

Na potrzeby tego podrozdziału przytoczono opinie i ocenę infrastruktury mieszkańców OFAK pochodzącą z Raportu Aglomeracji Konińskiej⁶⁵. W ramach badań mieszkańcy zgłosili, że ze względu na bezpieczeństwo powinny zostać zmodernizowane następujące odcinki dróg:

- odcinek dojazdu do autostrady w Starym Mieście;
- rondo na skrzyżowaniu ulic Poznańskiej z Nową Przeprawą;
- skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. Hurtową;
- wjazd do Ślesina – poprzez budowę ronda.

Problemem są również brakujące chodniki czy też złe oznakowanie niektórych dróg, szczególnie gminnych. Mieszkańcy wskazywali również na potrzebę budowy obwodnic niektórych miejscowości, szczególnie tych, przez które przebiega droga nr 25 (wskazano odcinek od Pątnowa do Ślesina). Uczestnicy badań pytani o inwestycje, które mogą poprawić system transportu, wskazali:

- przebudowę drogi nr 25 na odcinku przebiegającym przez miasto Konin, tak aby miała ona po 2 pasy ruchu w każdą stronę;
- budowę mostu na Warcie pomiędzy gminami Kramsk i Krzymów;
- budowę wiaduktu nad torami kolejowymi na trasie Poznań – Warszawa od ul. Okólnej do ul. Przemysłowej;
- budowę dodatkowego wjazdu na autostradę na wysokości gminy Krzymów;
- poprawę działania sygnalizacji świetlnej przez okresowe wyłączanie jej w godzinach nocnych na odcinkach mniej uczęszczanych.

⁶⁵ Źródło: diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.

Badaniu ankietowemu na potrzeby Studium zostali poddani również przedstawiciele zarządców infrastruktury na poziomie wojewódzkim, powiatowym i gminnym. Poniżej przedstawiono plany inwestycyjne w podziale na poszczególne rodzaje dróg, uzyskane w wyniku przeprowadzenia ankiet.

5.2.1. Drogi wojewódzkie

Drogi wojewódzkie na terenie obszaru OFAK zarządzane są przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu. W roku 2014 na remont istniejących dróg wojewódzkich planuje się przeznaczyć 4 506 939 zł, a na terenie OFAK brane są pod uwagę inwestycje przedstawione w tabeli 5.2.1.

Tabela 5.2.1. Plany remontowe i modernizacyjne dróg wojewódzkich powiatu konińskiego na rok 2014

Rodzaj inwestycji (budowa/remont/modernizacja/ rewitalizacja)	Miejsce (adres/nazwa ulicy, placu/ odcinek drogi)	Przewidywana data zakończenia inwestycji
przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263	odcinek Kopydłowo – Ślesin	30.06.2014 r. (ukończono)
rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 443	Miasto Grodziec	31.10.2014 r.
remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 266	odcinek Pąchów – Bilczew	zadanie przed przetargiem

Źródło: opracowanie własne na podstawie ankiet z Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

Z uwagi na fakt, że Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie ma zatwierdzonego planu na lata 2015-2020⁶⁶, nie można określić zadań planowanych w następnych latach.

5.2.2. Drogi powiatowe

Budżet powiatu konińskiego przewiduje na remonty w 2014 roku kwotę 990 000 zł oraz 11 634 827 zł na modernizację istniejących dróg powiatowych. Wydatki te będą wykorzystane na przedsięwzięcia opisane w tabeli 5.2.2.

⁶⁶ Stan na dzień 11.06.2014.

Tabela 5.2.2. Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego na rok 2014

Rodzaj inwestycji (budowa/remont/modernizacja/ rewitalizacja)	Miejsce (adres/nazwa ulicy, placu/ odcinek drogi)	Przewidywana data zakończenia inwestycji
modernizacja	ul. Poniatowskiego w Golinie, etap II	31.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3205 P Mostki – Przystronie – Lipiny – Koło, etap II	15.09.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3185 P Różnowa – Ostrowąż w m. Biskupie	30.05.2014 r. (ukończone)
modernizacja	ul. Wiejska w Grodźcu, etap I	31.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3240 P relacji DK 25 Stare Miasto – Rozalin – Grodziec – DW 443 na odc. Rozalin Trójka	15.10.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3210 P relacji Różopole – Ślesin – Wola Podłęzna – DW 266 na odc. Licheń Stary – Grąblin	30.08.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3180 P na odc. Kopydłowo – Kaliska	31.05.2014 r. (ukończone)
modernizacja	droga powiatowa nr 3224 P Przytuki – Miłaczew	10.06.2014 r. (ukończone)
modernizacja	droga powiatowa nr 3176 P na odc. Zygmuntowo – Świętne, etap I	30.07.2014 r. (ukończone)
modernizacja	droga powiatowa nr 3217 P Krzymów – Paprotnia w m. Krzymów	31.11.2014 r.
modernizacja	ul. Lisiecka (droga powiatowa nr 3250 P) w Starym Mieście, etap I	15.10.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3096 P w m. Sławsk – korekta skrzyżowania z drogami gminnymi	31.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3227 P Nieświastów – Warznia	31.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3183 P Skulska Wieś – Buszkowo	31.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3197 P Zaryń – Mąkoszyn	31.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3194 P Tomisławice – Witkowice	31.11.2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ankiet z Zarządu Dróg Powiatowych w Koninie.

Planowane wydatki na okres 2015-2020 przewidują około 1 000 000 zł rocznie na remont oraz około 12 000 000 zł na budowę/przebudowę dróg powiatowych. Plany remontowe i modernizacyjne przedstawiono w tabeli 5.2.3.

Tabela 5.2.3. Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego na okres 2015-2020

Rodzaj inwestycji (budowa/remont/modernizacja/ rewitalizacja)	Miejsce (adres/nazwa ulicy, placu/odcinek drogi)
modernizacja	kontynuacja przebudowy drogi nr 3210 P Różopole – Wola Podłęzna
modernizacja	kontynuacja przebudowy drogi nr 3221 P Brzeźno – Wierzchy
modernizacja	przebudowa ciągu drogowego Kawnice – Brzeźniak – Przyjma – Lubiecz – granica powiatu
modernizacja	kontynuacja przebudowy drogi nr 3250 P Stare Miasto – Lisiec Wielki – Niklas – granica powiatu
modernizacja	przebudowa drogi nr 3212 P Rudzica – Konin (Niesłusz)
budowa	zwiększenie atrakcyjności turystycznej i konkurencyjności gospodarczej subregionu konińskiego przez stworzenie alternatywnego połączenia pomiędzy drogami o znaczeniu ponadregionalnym (budowa mostu na rzece Warcie w m. Biechowy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zarządu Dróg Powiatowych.

5.2.3. Pozostałe drogi

Informacje dotyczące planowanych inwestycji gminnych zostały sformułowane na podstawie ankiet, w których uczestniczyli przedstawiciele lokalnych samorządów. Wyniki ankiety zamieszczono w tabeli 5.2.4.

Tabela 5.2.4. Planowane inwestycje w poszczególnych JST

Gmina	Inwestycja	Miejsce	Data
Sompolno	budowa drogi wewnętrznej	osiedle w m. Biele	2016
Rychwał	przebudowa drogi gminnej w m. Dąbroszyn	odcinek: droga krajowa nr 25 – Sporne – Piskorzew – droga gminna 486014 P	2015
	przebudowa dróg/ulic gminnych w m. Rychwał	ul. Gimnazjalna, ul. Kolarska, ul. Piłkarska, ul. Tenisowa	2015
	przebudowa drogi gminnej w m. Jaroszewice Rychwalskie i Jaroszewice Grodzieckie	odcinek: droga powiatowa 3244 P Jaroszewice Rychwalskie (Anglia), Jaroszewice Grodzieckie (Kolonja)	2015
	przebudowa dróg/ulic gminnych w m. Rychwał	ul. Łąkowa, ul. Chabrowa, ul. Makowa, ul. Rumiankowa	2016

Gmina	Inwestycja	Miejsce	Data
	przebudowa dróg/ulic gminnych w m. Rychwał	ul. Firmowa	2016
	przebudowa drogi gminnej w m. Jaroszewice Grodzieckie	odcinek: (Wielolęka) granica gminy Rychwał – Jaroszewice Grodzieckie – droga powiatowa 3244 P	2016
	przebudowa dróg/ulic gminnych w m. Rychwał	droga powiatowa 3322 P – ul. Okólna – droga wojewódzka 443	2016
	przebudowa drogi gminnej w m. Lubiny	odcinek: droga gminna 489038 P – Lubiny – droga krajowa nr 25	2016
	przebudowa drogi gminnej w m. Grochowy	odcinek: droga powiatowa 3249 P – Grochowy – granica powiatu tureckiego (Mały Paluszek)	2017
	przebudowa drogi gminnej w m. Zosinki	odcinek: droga krajowa nr 25 – Zosinki	2017
	przebudowa drogi gminnej w m. Biała Panieńska	odcinek: granica gminy Rychwał – Biała Bagno – droga krajowa nr 25	2017
	przebudowa drogi gminnej w m. Grabowa	odcinek: droga gminna 486007 P – Grabowa – droga wojewódzka nr 443	2018
	przebudowa drogi gminnej w m. Grochowy	odcinek: Grochowy od drogi powiatowej 3249 P	2018
	przebudowa drogi gminnej w m. Gliny	odcinek: droga krajowa nr 25 – Gliny – droga powiatowa 3248 P	2018
Kleczew	przebudowa ciągu komunikacyjnego obejmującego ul. Konwaliową, Białobrodzką i Łąkową	Kleczew	2015
Wierzbinek	utwardzanie gminnych dróg gruntowych	teren gminy Wierzbinek	

Gmina	Inwestycja	Miejsce	Data
Konin	budowa dróg	ul. Dobrowolskiego, ul. Kuratowskiego, ul. Mazurkiewicza, ul. Trzebiatowskiego, ul. Brunatna, łącznik ul. Przemysłowej z Kleczewską, łącznik ul. Wyzwolenia z ul. Paderewskiego.	2015
Konin	Przebudowa i remonty	Most Piłsudskiego, ul. Stodolniana, ul. Dmowskiego, ul. Staszica, ul. Kościuszki, ul. Żwirki i Wigury, ul. Solna, ul. Wodna, ul. Staromorzysławska, skrzyżowanie ul. Kolskiej i Europejskiej	
Kramsk	budowa drogi	Ksawerów	2015
	budowa drogi	Pogorzałki	2015
	budowa drogi	Święte	2015
	budowa drogi	Konstantynów	2016
	budowa ulic	Wola Podłęzna	2015-2020
	budowa ulic	Rudzica	2015-2020
	budowa ulic	Kramsk	2015-2020
	budowa drogi	Helenów Pierwszy	2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z ankiet.

Legenda
stan dróg na terenie OFAK

- stan dobry
- stan średni
- stan zły

modernizacje dróg na terenie OFAK

- termin do końca 2014
- planowane do 2020

Na podstawie danych dotyczących stanu infrastruktury drogowej pochodzących z Wydziału Drogownictwa Urzędu Miejskiego oraz Zarządu Dróg Powiatowych w Koninie

i przeprowadzonych badań natężenia ruchu samochodowego na terenie miasta Konin wyznaczono odcinki dróg, którymi przemieszcza się duża liczba pojazdów i które wymagają remontów. W przyszłości warto rozważyć modernizację następujących odcinków ulic:

- ul. Zagórska – na poszczególnych odcinkach stan infrastruktury oceniono na „ostrzegawczy” oraz „zły”. Dziennie przemieszcza się tamtędy około 5,4 tys. pojazdów;
- ul. Przemysłowa – na odcinku od ul. Poznańskiej pojawiają się miejscowe uszkodzenia nawierzchni, oznaczone jako „ostrzegawcze” albo „złe”, natomiast odcinek od skrzyżowania z ul. Gajową aż do skrzyżowania z ul. Kazimierską/Ślesińską oznaczony jest w większości jako „ostrzegawczy”. Pomiary natężenia ruchu na drodze wykazały, że dziennie przemieszcza się tam ponad 16 tys. pojazdów;
- ul. Ślesińska – odcinek drogi od skrzyżowania z ul. Przemysłową i ul. Kazimierską oznaczony w większości jako „zły” lub „bardzo zły”;
- ul. Kleczewska – poza odcinkiem na Wiadukcie Briąńskim na terytorium miasta stan infrastruktury drogi został oznaczony w części jako „ostrzegawczy” oraz „zły”;

Poza miastem drogi, które wymagają monitorowania stanu nawierzchni dróg, pod kątem ewentualnych remontów (użytkownicy określają stan tych dróg jako średni, a nie są objęte planami modernizacji lub remontów), to:

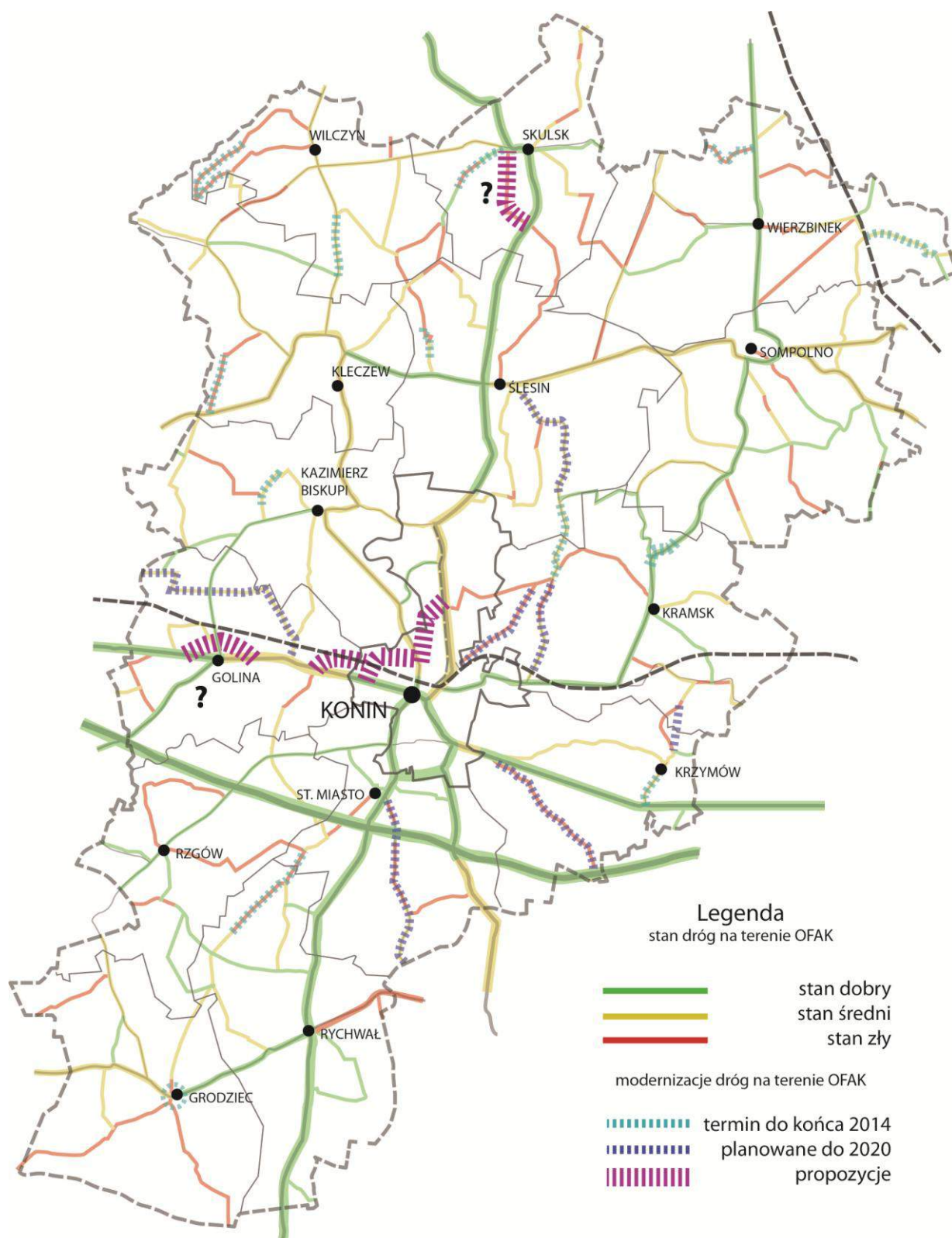
- DK 92 Konin – Golina;
- DK 72 od węzła autostradowego Konin Wschód do granicy powiatu;
- DW 264 na odcinku Konin – Wola Łaszczoza – Kazimierz Biskupi – Kleczew;
- DW 443 na odcinku Rychwał – Tuliszków;
- DW 263 na odcinku Ślesin – Sompolno.

Kolejnym zaleceniem jest budowa obwodnic miast leżących na trasie dróg krajowych:

- DK 25 – obwodnica północna Konina, obwodnica Skulska, łącznik Poznańska – Rumiankowa – Kleczewska – Paderewskiego – Wyszyńskiego w Koninie,
- DK 92 – obwodnica Goliny, połączenie Węglewa z projektowanym łącznikiem na terenie Konina Rumiankowa – Zakładowa –Kleczewska (włączenie byłoby za przejazdem kolejowym na terenie osiedla Nowy Dwór).

Możliwości finansowania ww. inwestycji zostały opisane w rozdziale 6.8. Rysunek 5.2.3 przedstawia wspomniane wyżej propozycje.

Rysunek 5.2.3. Mapa propozycji budowy nowych odcinków dróg



Źródło: opracowanie własne.

5.2.3. Ścieżki rowerowe

W skład podstawowych elementów infrastruktury, po których na co dzień poruszają się mieszkańcy Konina, wchodzi również ścieżki rowerowe. Dokładniej zostały one opisane w rozdziale 3.5 studium transportowego. Według „Diagnozy i badań społecznych Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej” 64,8% respondentów odpowiedziało, że korzysta ze ścieżek rowerowych na terenie OFAK. Ocenili oni obecny stan techniczny ścieżek jako dobry. Większość korzystających z dróg rowerowych uważa, że należy wprowadzić zmiany w ich organizacji oraz wybudować nowe odcinki. Konieczność budowy szlaków rowerowych jest również zdecydowanie popierana, szczególnie przez mieszkańców powiatu.

Obecnie w planach gminnych wpisane są następujące inwestycje, które przedstawia tabela 5.2.5. A także propozycje łączników na terenie OFAK, co przedstawia tabela 5.2.6

Tabela 5.2.5. Budowa ścieżek rowerowych na terenie OFAK

Wierzbinek	budowa ścieżki rowerowej Wierzbinek – Sompolno	Wierzbinek, Gaj, Chlebowo, Łysek	31.12.2016
Konin	budowa drogi wraz ze ścieżkami rowerowymi	łącznik od ul. Przemysłowej do ul. Kleczewskiej w Koninie	2016

Tabela 5.2.6. Propozycje tras rowerowych (długość przybliżona).

L.p.	Początek trasy	Punkty pośrednie	Koniec trasy	Długość
1	Skulsk (CZE, Ż)	Borowa (Jez. Gopło)	Rzeszynek (Jez. Gopło) (woj. Kuj.-pom. Pow. mogileński)	12 km
2	Wilczyn (CZA)	Wtorek	Buszkowo majątek (CZE)	10 km
3	Ruszków / Wilcza Kłoda (Ż)	Sompolno	Lubstów (N)	12 km
4	Lubstów (N)	Mąkolno, Siedliska	Kolonia Lipiny (Z)	11 km
5	Teresina (Z)	Pod A2	Wyszyna (pow. koleński)	7 km
6	Kleczew (centrum)	Sławoszewek	Ostrowąż (CZE)	8 km
7	Kleczew (centrum)	Niedobrzyn, Buzisław Kościelny	Salamonowo / Smolniki Powidzkie (N, CZA)	17 km
8	Bieniszew (jez. Gosławskie) (Z)	-	Klasztor Kamedułów Sowia Góra (CZA)	2 km
9	Kazimierz Biskupi (Z)	Kamienica	Władysławów / Honoratka (CZE)	10 km

Legenda: Z- zielony szlak rowerowy, N – niebieski szlak rowerowy, CZE – czerwony szlak rowerowy, CZA – czarny szlak rowerowy, Ż – żółty szlak rowerowy.

5.3. Integracja taryf

Na terenie Aglomeracji miejskiej istnieje obecnie system integracji taryf wprowadzony przez PKS Konin. Na chwilę obecną działa on w następujący sposób: bilety miesięczne imienne sieciowe w kursach PKS w komunikacji zwykłej są honorowane przez MZK. Innymi słowy, mając bilet miesięczny PKS, można podróżować liniami MZK. Odwrotna integracja wymaga modernizacji systemu rozliczeń, gdyż PKS w Koninie SA rozlicza się na podstawie elektronicznych biletów, zgodnie z przepisami prawa dotyczącymi spółek prawa handlowego, natomiast MZK rozlicza się na podstawie biletów w formie papierowej, zgodnie z przepisami prawa dotyczącymi spółek budżetowych. Obecny cennik biletów zintegrowanych znajduje się w załączniku nr 13, natomiast analiza prawna tego rozwiązania jest opisana poniżej.

Zgodnie z art. 78 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku. W obecnej sytuacji prawnej na rynku będą funkcjonować operatorzy wybrani w trybie przepisów ustawy z 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym oraz podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób wykonujących te przewozy na podstawie przepisów przejściowych obowiązujących do 31 grudnia 2016 roku. Wobec powyższego organizator transportu staje przed problemem integracji transportowej w zakresie tych dwóch rodzajów podmiotów świadczących usługi transportowe. Przewoźnicy działający na dzień dzisiejszy, do momentu wygaśnięcia tych przepisów z 31 grudnia 2016 roku, na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwy organ – wójta, burmistrza albo prezydenta miasta czy marszałka województwa – są zobligowani, na podstawie art. 18b ust. 1 pkt 6 a, b ustawy o transporcie drogowym do uznawania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz do przestrzegania ustaleń umowy o warunkach zwrotu kosztów stosowania ulg do innych ulgowych przejazdów. Umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, zawarte na podstawie art. 8a ust. 4 pkt. 3 ustawy, o której mowa w art. 68 (ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego), zachowują ważność przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku. Oznacza to, że dopuszczalne jest, aby integracja taryfowo-biletowa, o której mowa w art. 6 ust 1 ustawy – Prawo przewozowe mogła odbyć się między

operatorem i przewoźnikiem na zasadzie stosownych porozumień przez okres, na który zostały zawarte umowy o warunkach zwrotu kosztów stosowania ulg do innych ulgowych przejazdów, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku. Należy rozważyć celowość występowania tego typu porozumień z uwagi na fakt, że od 1 stycznia 2017 roku posiadane zezwolenia przestaną być ważne i dotychczasowi przewoźnicy mogą nie zostać wybrani na operatorów przez organizatora na mocy nowych przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Co więcej, na mocy art. 79 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organ właściwy w sprawach zezwoleń na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób w transporcie drogowym w okresie, o którym mowa w ust. 2, czyli do 31 grudnia 2016 roku, może odmówić wydania nowego zezwolenia, zmiany zezwolenia lub przedłużenia zezwolenia, jeżeli na podstawie uchwalonego planu transportowego na usługę objętą zezwoleniem została podpisana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem publicznego transportu zbiorowego. Podkreślenia wymaga to, że przy tożsamości organów wydających dotychczasowe zezwolenia i dokonujących wyboru operatora na mocy nowych przepisów to organizator będzie miał pełną kontrolę nad systemem transportu zbiorowego obowiązującego na jego obszarze.

Należy też wskazać, że zawieranie innych umów z przewoźnikami działającymi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu po roku 2016 przez organizatora, choćby dotyczących biletów aglomeracyjnych, nie znajduje podstawy prawnej w ustawie o transporcie drogowym ani w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i może stanowić pomoc publiczną. Ponadto przewoźnicy wykonujący przewozy na podstawie zgłoszenia przewozu nie zostali przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym objęci regulacjami dotyczącymi rekompensaty w części stanowiącej stratę poniesioną z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów, gdyż regulacje te dotyczą wyłącznie uprawnień do przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego wykorzystywanymi przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Nałożenie obowiązku stosowania ulg ustawowych przez przewoźników wiązałoby się z koniecznością dofinansowania poniesionych z tego tytułu strat. Dofinansowanie w takim zakresie przez organizatora może stanowić pomoc publiczną, co może wiązać się z koniecznością zatwierdzenia przez Komisję Europejską.

W świetle działań zmierzających do modernizacji transportu publicznego na terenie Aglomeracji Konińskiej i integracji taryfowo-biletowej najkorzystniejszy dla organizatora transportu publicznego jest wybór operatora i uregulowanie komunikacji miejskiej na podstawie umowy o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym.

Podsumowując, pełna integracja taryfowo-biletowa pomiędzy MZK w Koninie a PKS SA Konin jest niemożliwa bez wyboru tych podmiotów na operatorów według nowych zasad. W obecnym stanie prawnym Miasto Konin upoważniło MZK Konin do stosowania rabatów na bilety okresowe, sprzedawane przez PKS SA Konin jako bilety zintegrowane. PKS SA Konin jako przewoźnik wykonujący przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowym, na podstawie zezwolenia wydanego przez marszałka województwa, ma obowiązek stosowania ulg, o których mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, tj. ulg ustawowych. Samorząd województwa rekompensuje stosowane przez PKS ulgi na zasadzie dopłaty, na podstawie umowy zawartej pomiędzy tymi dwoma podmiotami. MZK Konin, jako zakład budżetowy wykonujący przewozy w ramach komunikacji miejskiej, nie ma ustawowego prawa do uzyskania stosownych dopłat z tytułu ulg ustawowych od samorządu województwa, ponieważ komunikacja miejska jest wyłączona spod obowiązywania ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. MZK nie wykonuje bowiem przewozów o charakterze krajowym i nie ma zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym i tym samym nie ma prawa do dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych. Wobec powyższego, tzn. braku dopłat za ulgi ustawowe, sprzedaż zintegrowanego biletu przez MZK Konin byłaby nieopłacalna dla MZK Konin i tym samym gminy. Natomiast PKS SA Konin, na podstawie art. 18a ustawy o transporcie drogowym, może zawierać umowy z innymi podmiotami, o uwzględnianiu innych ulg niż ustawowe. Jednak przepis ten obowiązuje tylko do 31 grudnia 2016 r.

Celowe jest zatem przede wszystkim rozszerzenie współpracy międzygminnej na terenie aglomeracji Konin przez zawieranie nowych porozumień międzygminnych czy nawet tworzenie związków międzygminnych, co umożliwi stworzenie ujednoliconych planów transportowych i systemów taryfowo-biletowych o większym zasięgu terytorialnym.

5.4. Rozwój lokalnego rynku lotniczego

Obecnie na terenie OFAK znajduje się lądowisko w Kazimierzu Biskupim i lądowisko sanitarne przy ul. Szpitalnej (rozdział 3.4). Jak wynika z przeprowadzonych badań, aby lotnisko było rentowne, powinno obsługiwać w ciągu roku około 1,6 mln pasażerów⁶⁷. Obecnie na terenie OFAK mieszka około 200 000 mieszkańców. Położenie aglomeracji na terenie Polski oraz dostępna infrastruktura drogowa zapewnia dobry czas dojazdu do innych

⁶⁷ Źródło: <http://www.pasazer.com/news/11483/lotniska,zysk,od,1,6,mln,pasazerow.html>.

miejsowości (więcej informacji o czasie dostępu zawarto w podrozdziale 3.1 Studium), mających porty lotnicze, takich jak Poznań czy Warszawa. Również mieszkańcy OFAK w ankiecie przeprowadzonej na potrzeby Raportu Aglomeracji Konińskiej⁶⁸ nie opowiedzieli się za koniecznością rozwoju transportu lotniczego (ponad 78% ankietowanych było przeciwnych bądź nie miało zdania). W związku z powyższym oraz z opinią przedstawioną w „Analizie potencjałów i kierunków wykorzystania lotnisk o znaczeniu lokalnym zlokalizowanych na terenie wielkopolski”, na terenie OFAK nie ma potrzeby uruchamiania lotniczych połączeń regularnych oraz zaleca się dalsze utrzymywanie przez lądowisko w Kazimierzu Biskupim dominującego charakteru lotniska sportowo-turystycznego, oraz modernizacja w celu przystosowania lotnictwa w Kazimierzu Biskupim do obsługi ruchu General Aviation

5.5. Rozwój Wielkopolskiego Centrum Logistycznego

Projekt Wielkopolskiego Centrum Logistycznego (WCL) oparty na partnerstwie publiczno-prywatnym realizowany jest na terenie gminy Stare Miasto. Gremium założycielskie stanowi pięciu prywatnych przedsiębiorców, a obecnie zarządzane jest przez 13 akcjonariuszy. Rozwój tego centrum jest kluczowy dla terenu OFAK z uwagi na atrakcyjne położenie przy autostradzie A2 oraz w pobliżu przygotowywanego terminalu kontenerowego przy szlaku kolejowym E20. Oferta WCL zawiera zorganizowany wykup gruntów, pełną obsługę inwestorską w zakresie zarządzania nieruchomościami, jak również budowę magazynów na zamówienie, a także obsługę prawno-finansową, celną, ubezpieczeniową, informatyczną oraz wynajmu powierzchni około 110 000 m². Czyni to miejsce dogodnym dla inwestorów z branży logistyki i przemysłu, w szczególności dystrybucji na cały kraj oraz zaopatrzenia sieci handlowych⁶⁹.

5.6. Rozwój śródlądowego transportu wodnego

W rozdziale 3.3 opisano stan obecny śródlądowych dróg wodnych na terenie OFAK. Istotnym wyzwaniem jest osiągnięcie III lub IV klasy żeglowności. Należy do tego dążyć, bo po osiągnięciu minimalnego poziomu głębokości wód będzie możliwe wykorzystanie portu Konin Morzysław do transportu ładunków ponadnormatywnych oraz dużych ilości kruszyw, jako innego rodzaju transportu wobec transportu drogowego czy kolejowego.

⁶⁸ Źródło: diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, Rybnik 2014.

⁶⁹ Źródło: <http://www.iw.org.pl/pl/baza-wiedzy/najlepsze-praktyki-z-zakresu-wspopracy/1187-wielkopolskie-centrum-logistyczne-wspopraca-miasta-konin-z-przedsiębiorcami>, [data dostępu: 08.09.2014].

Zaproponowane kierunki działań skupiają się głównie na dwóch aspektach, na poprawie infrastruktury transportowej oraz poprawieniu jakości transportu zbiorowego. Zwrócono uwagę na potrzebę poprawienia jakości życia mieszkańców przez ułatwienie im korzystania z komunikacji zbiorowej (udogodnienia dotyczące zintegrowanej informacji pasażerskiej czy tworzenie węzłów przesiadkowych skupiających kilka rodzajów transportu), a także zapewnienie rozwoju OFAK przez zrównoważony i dobrze funkcjonujący system transportowy.

5.7. Ocena możliwości rozwojowych dla rynku pasażerskiego PKP (Golina, Kramsk)

Linia kolejowa nr 3 na terenie OFAK przebiega przez m.in. gminy Golina oraz Kramsk. Znajdują się tam dwie stacje kolejowe, Kramsk (gmina Kramsk) oraz Sławie (gmina Golina). Oceniając ich potencjał rozwoju ruchu pasażerskiego, należy zauważyć, że:

- obydwie stacje znajdują się na uboczu, w znacznej odległości od zabudowań (stacja Kramsk znajduje się 3,5 km od Kramska, natomiast stacja Sławie o około 2 km od centrum Goliny),
- częstotliwość pociągów do Konina z Kramska wynosi 6 połączeń na dobę, ze Sławia do Konina 12,
- lepszą dostępność dla pasażerów oferują linie autobusowe,
- obecnie ze stacji w Kramsku korzysta (wsiada oraz wysiada) około 9 osób dziennie.

Jedynym rozwiązaniem, biorąc pod uwagę chęć wykorzystania kolei jako środka dojazdowego do Konina, jest zorganizowanie do stacji kursów autobusowych, zsynchronizowanych z rozkładem jazdy pociągów.

6. Misja i wizja rozwoju transportu zrównoważonego OFAK

Wizja: „OFAK obszar otwarty, współpracujący, przedsiębiorczy, atrakcyjny, mobilizujący, kreatywny dzięki sprawnemu zrównoważonemu systemowi transportu, zapewnia dobre warunki życia i pracy”.

Misja: „Władze samorządowe OFAK, w ramach porozumienia międzygminnego podejmują działania na rzecz tworzenia spójnego zrównoważonego i zintegrowanego systemu rozwoju transportu publicznego w OFAK”.

Tak hasłowo sformułowana wizja i misja stawiają przed administracją wymagające zadania. Obecnie nie można mówić o wytworzonym funkcjonalnym obszarze Aglomeracji Konińskiej mimo przykładów różnorodnej współpracy, w tym inicjatywy współpracy gmin. Jednak do wytworzenia zwartego obszaru, pełniącego funkcję integrującą, stwarzającego jako całość warunki rozwoju dla wszystkich podmiotów zlokalizowanych obok siebie jest jeszcze daleko. Dlatego funkcjonowanie OFAK jako zwartej struktury jest dużym wyzwaniem. Jednocześnie teraz i w przyszłości elementem spajającym ten obszar jest autostrada A2, której znaczenie jako międzynarodowego korytarza transportowego powinno wzrastać. Dlatego wymiar geograficzny położenia jest istotny w wizji rozwoju, szczególnie że ta oś jest elementem spajającym przestrzeń, umożliwiającym współpracę różnorodnych podmiotów funkcjonujących w OFAK oraz z obszarami sąsiadującymi. Najistotniejsze są dla OFAK cechy, które są oczekiwane i pożądane z punktu widzenia polityki rozwojowej.

W perspektywie do roku 2020 OFAK powinien stać się obszarem:

- otwartym – co oznacza dostępność komunikacyjną, ale również otwieranie się na różnorodne idee, innowacje oraz wiedzę;
- atrakcyjnym – dla podmiotów dokonujących wyborów w przestrzeni, którymi są przedsiębiorcy, mieszkańcy oraz turyści. To pod ich kątem OFAK musi budować przewagi lokalizacyjne, zapewniając korzystną dynamikę zmian w porównaniu z sąsiadami;
- mobilizującym – potencjał endogenny, gdyż pozostawanie biernym oddala jednostki i grupy społeczne od liderów. Celem współdziałania 16 JST w ramach OFAK powinno być pozytywne mobilizowanie ludzi i instytucji do realizacji wyzwań strategii rozwoju, co wymaga wspierania rozwoju przedsiębiorczości, pobudzania aktywności społecznej i wyzwalania pozytywnych cech kapitału społecznego, a fundamentem powiązań jest sprawny system transportu i komunikacji;
- kreatywnym – na obszarach aktywności społeczno-gospodarczej. Wzrostowi kreatywności ludzi powinna służyć dobrze zorganizowana edukacja i nauka oraz rozwinięte instytucje kultury i wysoka jakość życia;
- współpracującym – w poszukiwaniu efektów synergii w ramach sąsiedztwa stwarzającego wiele możliwości osiągnięcia korzyści i współpracy sprzyjającej integracji, wymianie doświadczeń oraz wzajemnym inspiracjom.

W odniesieniu do Wizji OFAK jako nowoczesny obszar funkcjonalny i struktura włączona w wartościowe sieci współpracy, tworzone przez administrację, przedsiębiorców (klastry) oraz naukę, staje się głównym obszarem logistyki i magazynowania w osi korytarza A2 w Polsce.

Tabela 6.1.1. ukazuje zależność między priorytetami, celami i działaniami strategicznymi, które w kolejnych podrozdziałach są omówione bardziej szczegółowo:

Tabela 6.1.1. Priorytety, cele i działania strategiczne dla Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego w OFAK.

Priorytety Strategiczne	Cele strategiczne	Działania strategiczne
Powszechny dostęp do usług dla każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowane do potrzeb mieszkańców godzin i częstotliwości połączeń.	Oddziaływanie na jakość kapitału ludzkiego, parametry środowiska biznesowego oraz stan infrastruktury technicznej, będące wynikiem dostępu do usług i sprawnego przemieszczania się mieszkańców.	Poprawa dostępności i spójności sieci transportowej, stanu dróg oraz zgodnej z potrzebami użytkowników infrastruktury przystankowej, prowadzenie monitoringu dostępności i reagowanie na zmiany potrzeb.
Należyty standard przewozów o charakterze użyteczności publicznej zwiększenie mobilności mieszkańców OFAK poprzez łączenie węzłów komunikacyjnych drugo i trzeciorzędnych w sieci i powiązaniem jej z siecią TNT.	Wykorzystanie potencjału współpracy międzygminnej dla tworzenia warunków wzrostu konkurencyjności oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych części tego obszaru w taki sposób sprzyjający długofalowemu rozwojowi gospodarki, spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej OFAK.	Budowa, przebudowa oraz rozbudowa dróg lokalnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w mająca na celu poprawę dostępu do zachodzących zmian w zakresie generatorów ruchu, przepustowości oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu.
Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb niepełnosprawnych oraz osób	Poprawa warunków dla rozwoju transportu drogowego w tym	Zakup i modernizacja taboru transportowego pod kątem wymogów spełniających

Priorytety Strategiczne	Cele strategiczne	Działania strategiczne
starszych i zachęcenie osób niekorzystających z transportu publicznego do korzystania z niego.	szczególnie publicznego w układzie wewnątrz regionalnym i wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów o niższym potencjale rozwojowym z obszarami wzrostu i przesiadkowymi węzłami komunikacyjnymi.	standardy ochrony środowiska w zakresie niskiej emisji oraz ergonomii w odniesieniu do ułatwień niepełnosprawnych i starszych wiekiem pasażerów.
Poprawa dostępności do istniejących oraz nowo tworzonych obszarów gospodarczych i turystycznych będących rezultatem wdrażania studiów rozwoju gospodarki oraz turystyki w OFAK.	Rozwój specjalizacji logistyczno - magazynowej jako jednego z głównych endogenicznych zasobów OFAK.	Rozwój transportu multimodalnego w odniesieniu do potrzeb wzrostu gospodarki i turystyki w OFAK. (w tym poprawa wykorzystania kolei oraz szlaków wodnych).

Źródło: Opracowanie własne.

6.1. Priorytety strategiczne

Przy analizowaniu potrzeb mieszkańców na podstawie wyników badań jako priorytety brane były pod uwagę następujące kwestie:

- powszechny dostęp do usług dla każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowane do potrzeb mieszkańców godziny i częstotliwości połączeń;
- należyty standard przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- dostosowanie transportu publicznego do potrzeb niepełnosprawnych oraz osób starszych i zachęcenie osób niekorzystających z transportu publicznego do korzystania z niego.

System transportu towarowego powinien koncentrować się na zapewnieniu efektywnego przepływu towarów przez OFAK i w jego ramach, przy jak najmniejszej ingerencji

w istniejący system transportu publicznego i prywatnego z zapewnieniem dobrego dostępu do głównych punktów przeładunkowych w ramach OFAK i poza nim. Priorytetem jest stworzenie zintegrowanego transportu towarowego, przyjaznego przedsiębiorcom i inwestorom, a jednocześnie zrównoważonego, dokonanego na podstawie przygotowanych analiz zawartych w rozdziale 4.4 pozwalających na określenie:

- kierunków, w których transport towarowy będzie się odbywał w przyszłości, zarówno pod kątem importu do OFAK, jak i eksportu z OFAK;
- wolumenu przewożonych towarów, wraz z analizą możliwości określenia, czy przepustowość dróg jest satysfakcjonująca;
- rodzaju przewożonych towarów z uwzględnieniem ładunków ponadgabarytowych i materiałów niebezpiecznych (ADR);
- lokalizacji węzłów i centrów przeładunkowych, umożliwiających transport multimodalny i intermodalny.

Obszar OFAK funkcjonuje w powiązaniu m.in. z regionem, który na niego oddziałuje, dlatego konieczne jest uwzględnienie jego specyfiki. W Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK priorytety zostały zaakcentowane przez:

- poprawę dostępności obszarów aktywności gospodarczej oraz budowę nowych obszarów aktywności gospodarczej (w tym produkcyjnej, logistycznej i usługowej), wykorzystania położenia Aglomeracji Konińskiej w centrum Polski, przy autostradzie A2 i linii kolejowej E20 (korytarz TEN-T) pod kątem inwestorów z obszarów metropolitalnych: Berlina, Warszawy, Wrocławia i Szczecina oraz spoza granicy wschodniej UE;
- integrację i modernizację komunikacji miejskiej i PKS (w tym integrację taryfową), z możliwością przystąpienia do systemu również innych przewoźników (np. prywatnych, wykonujących przewozy na zlecenie gmin i powiatu), której służy wykonana ocena możliwości ekonomiczno-prawnych;
- poprawę jakości i dostępności dworców oraz przystanków kolejowych (z wykorzystaniem komunikacji samochodowej, rowerowej i autobusowej).

6.2. Cele strategiczne rozwoju zrównoważonego transportu OFAK do roku 2020

Strategia Rozwoju OFAK, jak też fundamentalny dla jej realizacji rozwój zrównoważony transportu, jest jednym z elementów kształtujących trajektorię rozwojową całego regionu

Wielkopolski do roku 2020. Rozwój tego obszaru wpisuje się równocześnie w programowanie strategiczne rozwoju w odniesieniu do całego kraju, nakreślone w najważniejszym dokumencie będącym podstawą dla wszystkich strategii terytorialnych do 2020 roku, którym jest „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie”. Główny cel strategiczny został w tym dokumencie określony jako: „Tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów kraju w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu kraju, jego spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską”. Przełożenie tego ogólnego celu polityki regionalnej w Polsce do roku 2020 przyjęte dla Strategii Rozwoju OFAK znajduje swoje odzwierciedlenie w Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego w opisany niżej sposób.

Celem Strategii Rozwoju OFAK i rozwoju transportu zrównoważonego tego obszaru jest wykorzystanie potencjału współpracy międzygminnej dla tworzenia warunków wzrostu konkurencyjności oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych części tego obszaru w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu, spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej. Jednak w warunkach gospodarki rynkowej możliwości sektora publicznego w zakresie stymulowania rozwoju społeczno-gospodarczego słabiej rozwiniętych obszarów poszczególnych regionów Unii Europejskiej są ograniczone. Wynika to m.in. z rosnącej wrażliwości na reguły dopuszczalności pomocy publicznej. Oznacza to, że w nadchodzących latach możliwości wspierania będą dotyczyły przede wszystkim czynników podażowych. Dlatego w okresie 2014-2020 podstawowe znaczenie będzie miało oddziaływanie na jakość kapitału ludzkiego, parametry środowiska biznesowego oraz stan infrastruktury technicznej, powstającej na bazie pierwszych dwóch czynników. Bezpośrednie oddziaływanie na sektor produkcyjny będzie skoncentrowane na sektorze MŚP, odnosząc się przede wszystkim do wsparcia innowacyjności przez zastosowanie w coraz większym zakresie instrumentów zwrotnych. Prowadząca rola Strategii Europa 2020 oznacza podporządkowanie wdrażania celów tej strategii Europejskiej Polityce Spójności (EPS). Dotychczasowe doświadczenia stymulowania trwałego rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych obszarów regionów w warunkach gospodarki rynkowej potwierdzają istnienie wielu bezdyskusyjnych warunków brzegowych skutecznego pobudzania rozwoju. Niezbędne środki finansowe ujęte w programach, projektowane i alokowane w wieloletnim horyzoncie czasowym, warunkują oraz umożliwiają realizację dobrej strategii rozwojowej, jednak ich dostępność nie jest warunkiem wystarczającym do odniesienia sukcesu. Trzeba

mieć na uwadze warunki niezbędne dla przełamania syndromu zacofania i biedy niektórych części obszarów funkcjonalnych, a tymi warunkami są:

- 1) rozwój bazujący przede wszystkim na endogenicznych zasobach regionu,
- 2) jakość kapitału ludzkiego mająca decydujący wpływ na sukces strategii,
- 3) niezbędne partnerstwo na rzecz rozwoju ze strony najważniejszych interesariuszy,
- 4) odpowiednia dostępność terytorialna,
- 5) lokalizacja w tych obszarach silnych ośrodków wzrostu, będących lokomotywami innowacyjnych zmian.

Te warunki brzegowe obecnie są spełniane, czego wyrazem jest efektywna współpraca samorządów gmin i powiatów OFAK.

6.3. Działania strategiczne, źródła finansowania, cele szczegółowe rozwoju transportu zrównoważonego OFAK do roku 2020

Ze względu na charakter studium rozwoju transportu cele szczegółowe dotyczą problemów istotnych dla całego obszaru, prowadząc do ścisłej współpracy przynajmniej kilku sąsiadujących gmin w OFAK. Wyjątkowe znaczenie mogą zyskać cele szczegółowe i podejmowane w ich ramach działania nastawione na tworzenie różnorodnych sieci współpracy interesariuszy, co stworzy wartość dodaną dla wszystkich partnerów, wzmacniając jednocześnie ich potencjał rozwojowy. Na tej podstawie proponuje się następującą listę celów szczegółowych dotyczących rozwoju transportu, wynikających bezpośrednio z celu trzeciego Strategii Rozwoju OFAK, rozwiniętych i uzupełnionych w niniejszym Studium Transportowym dla OFAK.

Główny cel w Strategii Rozwoju OFAK dotyczący transportu, oznaczony jako trzeci, został sformułowany następująco:

„Poprawa dostępności transportowej wewnątrz obszaru i rozwój specjalizacji logistyczno-magazynowej” i dla jego realizacji wyznaczono następujące cele szczegółowe:

1. „Poprawa dostępności i spójności sieci transportowej”

Obecne położenie i dobra dostępność transportowa OFAK mimo jego bardzo korzystnej lokalizacji w odniesieniu do Polski i Europy nie przekłada się na wystarczająco dobre skomunikowanie w układzie wewnętrznym. Przeszkody naturalne w postaci dolin rzecznych i rynien jeziornych, mimo ich niewątpliwiej atrakcyjności turystycznej, powodują,

że w układzie północ – południe w obrębie Konina powstają komunikacyjne wąskie gardła. Skutkuje to słabym skomunikowaniem terenów inwestycyjnych z autostradą A2 i linią kolejową sieci TEN-T. Jednocześnie południowa i północna część obszaru są ze sobą źle skomunikowane przez rozdzielenie doliną Warty.

2. „Rozwój transportu multimodalnego (w tym poprawa wykorzystania kolei i szlaków wodnych)”

W układzie OFAK widać zdecydowaną przewagę transportu samochodowego, co powoduje problemy wynikające z rosnącego zatłoczenia dróg i zagrożeń bezpieczeństwa ruchu na obszarach zabudowanych. Jednocześnie przez północną część aglomeracji przebiegają możliwe do wykorzystania linie kolejowe i nieużytkowane szlaki wodne umożliwiające transport wielkogabarytowy, tym samym służąc możliwości powiązania tej infrastruktury w tworzone łańcuchy logistyczne i zapewnienie transportu o charakterze zrównoważonym. Projekty przedsięwzięć i ich lokalizacji, jakie będą wynikały ze studium rozwoju gospodarki i inwestycji OFAK, będą stanowiły uzasadnienie dla powyższego celu szczegółowego strategii.

3. „Rozwój specjalizacji logistyczno-magazynowej”

OFAK dysponuje znacznymi, specyficznymi zasobami terenów przemysłowych i pokopalnianych, a także możliwościami integracji przepływów towarowych na kierunkach północ – południe oraz wschód – zachód z wykorzystaniem nowych środków transportu. Dlatego też w dziedzinie logistyki i magazynowania OFAK ma szczególne predyspozycje i uprzywilejowany charakter.

4. „Poprawa dostępności w układzie wewnątrzregionalnym (Aglomeracja Konińska bramą do Wielkopolski)”

Wzmocnienie potencjału OFAK i prowadzącego w nim Konina jako ośrodka o dużym potencjale subregionalnym może nastąpić na drodze wzmocnienia powiązań z głównymi ośrodkami dawnego województwa konińskiego, a szczególnie z Kaliszem, oraz ułatwień w dostępie ośrodków gminnych OFAK do sąsiednich powiatów poza ten obszar, a zwłaszcza do Poznania.

Wyzwania wychodzące naprzeciw realizacji tych celów i powiązanych z nimi działań szczegółowych, jakie zostały zawarte w projekcie WRPO, będącego jeszcze w trakcie opiniowania przez Komisję Europejską, przewidują w części dotyczącej transportu zapewnienie środków na:

- rozbudowę układu drogowego, poprawę stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemu komunikacji drogowej,
- wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym i europejskim jako szansa rozwojowa dla tych obszarów. Obszary zmarginalizowane znajdują się głównie na obrzeżach powiatu, mogą mieć zatem większe ciążenie do innych stolic powiatów. Rozwiązaniem pomocnym w przeciwdziałaniu marginalizacji jest stworzenie związku gmin lub związku powiatów, który mógłby stać się organizatorem transportu publicznego,
- zapewnienie warunków dla mobilności mieszkańców przez inwestycje infrastrukturalne na liniach kolejowych znaczenia regionalnego i modernizację infrastruktury dworcowej oraz zakup jednostek taboru kolejowego dla przewozów regionalnych,
- integrację komunikacji w obszarze aglomeracji poznańskiej,
- restrukturyzację miejskiego transportu zbiorowego (rozwiązania niskoemisyjne) oraz ograniczanie ruchu w centrach miast,
- optymalizację wykorzystania infrastruktury lotnisk lokalnych oraz terenów byłych lotnisk (służących obsłudze lotów biznesowych).

Przewidywane w Strategii Rozwoju OFAK oraz uzasadnione w Studium Rozwoju Transportu Zintegrowanego pole interwencji stanowi wkład w realizację Strategii Europa 2020, stanowiąc ramy interwencji wyznaczone w Umowie Partnerstwa, a WRPO 2014+ będzie realizował przez takie obszary interwencji, jak:

- Poprawa infrastruktury transportu drogowego, w tym usprawniające połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego, a także połączenia z siecią dróg krajowych i autostrad – w ramach PI 7.2.
- Poprawa infrastruktury transportu kolejowego – w ramach PI 7.4.
- Rozwój zbiorowego transportu miejskiego, a także ograniczanie ruchu w centrach miast w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń – w ramach PI 4.5.
- Poprawa dostępności transportowej do rozwijających się terenów inwestycyjnych i ośrodków/stref aktywności gospodarczej, a także dostosowanie lotnisk oraz terenów byłych lotnisk do wykorzystania w celach obsługi lotów biznesowych – w ramach PI 3.1.

- Wsparcie dróg lokalnych stanowiących element szerszej koncepcji związanej z rewitalizacją – w ramach PI 9.2.
- Modernizacja torów wodnych dla kanalizowania ruchu turystycznego – w ramach PI 6.4.

Działania przeprowadzane w ramach WRPO 2014+ będą wypełniać również zalecenie 6 Rady CSR 2013 dotyczące zapewnienia skutecznego i bezzwłocznego wdrożenia projektów inwestycyjnych w kolejnictwie.

Finansowanie celów szczegółowych dotyczących transportu wynikających ze Strategii Rozwoju OFAK oraz niniejszego Studium będzie możliwe w ramach Celu V, WRPO „Zwiększenie spójności komunikacyjnej” oraz celu tematycznego 7 „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej”.

Projekty w tym zakresie będą mogły być finansowane w ramach działań:

7.2. Zwiększanie mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Zły stan infrastruktury drogowej oraz słabe punkty w połączeniach zarówno z siecią TEN-T, jak i wewnątrz regionu uzasadniają inwestycje w tym zakresie. Działania te są jednym z podstawowych celów rozwojowych województwa. Zły stan tej infrastruktury skutkuje ograniczeniami w wymianie gospodarczej oraz pogarsza warunki inwestowania, co przekłada się na całość sytuacji społeczno-gospodarczej. Inwestycje w tym zakresie są zgodne ze stanowiskiem w PP.

7.4. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu. Mimo znacznych inwestycji w sektor kolejowy wymaga on nadal dużych nakładów. Bez tych inwestycji nie można tworzyć alternatywy dla transportu samochodowego przez rozwinięcie transportu zbiorowego. PP rekomenduje inwestowanie w istniejące korytarze kolejowe w celu eliminowania poważnych luk w tym zakresie. PI będzie wypełniać także postanowienia zapisów PP w zakresie modernizacji jakości infrastruktury transportowej, w szczególności kolejowej, a także zalecenie 6 CSR 2013 dotyczące zapewnienia skutecznego i bezzwłocznego wdrożenia projektów inwestycyjnych w kolejnictwie.

6.4. Narzędzia realizacji strategii

Skuteczne realizowanie strategii rozwoju transportu stanowiącej integralną część opracowanej Strategii Rozwoju OFAK, określonej w opisie celu numer 3 dotyczącego transportu, będzie wymagać precyzyjnego określenia ram finansowych. Nastąpi to przede wszystkim na podstawie dostępnych środków z nieuchwalonego jeszcze RPO oraz środków własnych pochodzących z budżetów gmin wchodzących w skład OFAK w chwili, gdy te środki będą już znane, tj. po uchwaleniu WRPO oraz zbilansowaniu budżetu OFAK przeznaczonego na cele rozwojowe w części mogącej stanowić wkład własny. Należy również założyć możliwość pozyskiwania prywatnego finansowania zadań w tym zakresie w odniesieniu np. do inwestorów w obszarze logistyki i transportu oraz wykorzystywanie instrumentu partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP).

Wsparciem dla podejmowanych w tym zakresie działań ze strony samorządu województwa, który dysponuje narzędziami mogącymi wspomóc rozwój OFAK, jest kontrakt terytorialny, będący umową między stroną rządową i samorządową. Dzięki niemu możliwe jest realizowanie programów operacyjnych współfinansowanych ze środków krajowych i wspólnotowych. Źródła finansowania zostały wskazane pod proponowane działania w wyniku przeprowadzonych analiz i rozmów z potencjalnymi beneficjentami i ujęte w tabeli w rozdziale 6.8. Obejmują one różne programy, które wspierają działania zmierzające do poprawy szeroko rozumianych warunków transportowych.

6.5. Podmioty realizujące postanowienia Studium

Systemu wdrażania SRWW oraz Strategii Rozwoju OFAK również w części dotyczącej rozwoju transportu będzie składał się z trzech podsystemów, w których skład wchodzi podmioty realizujące: instytucjonalnego, programowania i koordynacji.

- Podsystem instytucjonalny

Podmiotem odpowiedzialnym za wdrażanie Strategii jest Powiat Koniński, który do czasu powołania związku celowego gmin dla uzyskania efektu synergii w procesie planowania

i realizacji przedsięwzięć będzie współpracował zarówno z zależnymi, jak i niezależnymi regionalnymi i lokalnymi aktorami mającymi wpływ na realizację polityki rozwoju transportu w OFAK. Dlatego też właśnie w celu zwiększenia transparentności oraz oddzielenia funkcji strategiczno-ewaluacyjnych od samych działań realizacyjno-wdrożeniowych powinna być zastosowana zasada decentralizacji i dekoncentracji, polegająca na przeniesieniu funkcji bezpośredniego wdrażania Strategii do jednostek zewnętrznych, w tym związku celowego gmin w stosunku do Powiatu Konińskiego.

- Podsystem programowania

Pierwszym szczeblem programowania strategicznego są krajowe programy rozwoju i polityki wojewódzkie o średniookresowej perspektywie realizacji zgodnej z przyjętą przez strategię. To programy stanowią zasadnicze narzędzia realizacji Strategii. Programy rozwoju precyzują działania konieczne do ich realizacji i odnoszą się do przestrzeni, sektorów, dziedzin lub subregionów.

Drugim szczeblem programowania strategicznego województwa jest Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego. Oba te dokumenty strategiczne mają charakter średniookresowy i określają główne wyzwania i kierunki działań, tworząc obraz planowanej przyszłości.

Trzecim szczeblem programowania będą plany o krótszej perspektywie (roczne, dwuletnie). Plany te będą precyzować działania i projekty niezbędne do realizacji programów rozwoju lub konkretnych celów Strategii.

Na poziomie województwa oprócz wymienionych podmiotów programujących rozwój, tworzących dokumenty strategiczne, mogą być także tworzone subregionalne i lokalne programy rozwoju (np. Strategia Rozwoju OFAK). Subregionalne programy rozwoju powinny realizować cele ujęte w dokumencie Strategii na wyznaczonych terytorialnie obszarach funkcjonalnych i być opiniowane przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego w zakresie ich zgodności ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego. Dla właściwej realizacji przedsięwzięć zawartych w tych obszarach powinien zostać przygotowany plan wykonawczy.

- Podsystem koordynacji

Koordinacja procesu zarządzania strategicznego w regionie należy do kompetencji komórki organizacyjnej UMWW odpowiedzialnej za rozwój regionalny i będzie wsparta działaniami jednostki odpowiedzialnej za planowanie strategiczne i przestrzenne. Do zadań ww. komórki organizacyjnej UMWW należy opracowanie i wdrożenie procedury zarządzania regionalnymi dokumentami strategicznymi oraz ocena spójności programów i polityk wojewódzkich ze Strategią, jak również monitorowanie stanu rozwoju województwa. Koordinacja procesu zarządzania strategicznego na poziomie całego województwa zgodnie z nowymi zasadami powinna być realizowana przez Regionalne Forum Terytorialne, którego zadaniem będzie wymiana doświadczeń i informacji na poziomie regionalnym. Dodatkowo stanie się platformą dyskusji strategicznej na temat celów, kierunków oraz efektów polityki prowadzonej w regionie, na podstawie mechanizmu partycypacji społecznej. Podsystem koordynacji procesu zarządzania strategicznego rozwojem regionu powinien być powiązany z odpowiednim podsystemem koordynacji w OFAK.

6.6. Konsultacje społeczne

Przedstawiony projekt (zwany dalej Studium) został przygotowany z uwzględnieniem wniosków i uwag wysuniętych podczas spotkań konsultacyjnych jak i propozycji wysyłanych pisemnie. Proces konsultacji społecznych rozpoczął się 8.X.2014. Głównym celem spotkań była prezentacja dokumentu Studium, zebranie propozycji i/lub wyjaśnienie wątpliwości bądź kwestii mogących budzić kontrowersje. Jako, że uczestnictwo w debacie było całkowicie dobrowolne i związane z poświęceniem czasu uczestników (zawodowego jak i prywatnego), należą się im podziękowania. Szczególne wyrazy wdzięczności należą się osobom, które przybyły osobiście na zorganizowane spotkania i dzieliły się swoimi spostrzeżeniami dotyczącymi Studium. Poniżej prezentowane jest całościowe ujęcie zebranych uwag i wniosków, które posłużyły do uzupełnienia dokumentu.

Przebieg konsultacji

Konsultacje społeczne trwały od 8 do 28 października 2014 roku. Treść Studium udostępniona została na stronie <http://www.powiat.konin.pl/pl/810/853/aktualnosci> wraz z formularzem, który można było wypełnić on-line, a także pobrać, wypełnić i przesłać drogą elektroniczną (przykład formularza przedstawiono w tabeli 7.1.). W ramach konsultacji społecznych odbyły się dwa spotkania:

- w siedzibie Starostwa Powiatowego w Koninie – 16.X.2014;

- w siedzibie PKS S.A. w Koninie – 27.X.2014.

Spotkania konsultacyjne opierały się na schemacie, zgodnie z którym na początku spotkania reprezentanci Wykonawcy omawiali najważniejsze założenia Studium, takie jak:

- cele projektu;
- dokumenty bazowe;
- diagnoza stanu obecnego;
- generatory ruchu;
- podaż transportu publicznego;
- popyt na transport publiczny;
- badania natężenia ruchu drogowego;
- analiza SWOT;
- prognozy demograficzne;
- kierunki Rozwoju;
- standardy.

Kolejnym etapem konsultacji była dyskusja. Następnie sporządzano sprawozdanie, które było podstawą do analiz konkretnych uwag zgłaszanych przez uczestników spotkań. Na spotkaniach rozdawane były także ulotki, które przypominały o pisemnej formie zgłaszania uwag. Zdjęcie ze spotkania umieszczono na rysunku 7.1.

Przez okres trwania konsultacji społecznych zgłoszonych zostało **48** wniosków i propozycji w formie pisemnej i elektronicznej. Uwagi i propozycje nadsyłane były głównie przez przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego.

Główne wnioski

Główne zagadnienia Studium poruszane podczas konsultacji dotyczyły:

1. pożądanym minimalnym standardów przewozowych zapewniającym mieszkańcom OFAK dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej,
2. finansowania komunikacji zbiorowej na terenie OFAK, zarówno źródeł jak i ponoszonych kosztów, które gwarantowały by minimalny standard dostępności dla mieszkańców,
3. rozwiązań dotyczących obszarów o niedostatecznej obsłudze komunikacji zbiorowej.

Wykaz wszystkich uwag zaprezentowano w załączniku 17.

Rysunek 6.6.1. Zdjęcie z konsultacji społecznych



Źródło: Opracowanie własne

6.7. Tryb i zasady monitoringu oraz ewaluacji wdrażania Studium Transportowego dla OFAK

Monitoring i ewaluacja stopnia wdrażania rekomendacji wynikających z opracowanego studium rozwoju transportu OFAK oceniające realizację przyjętych celów są elementami zarządzania procesem rozwoju. Dotyczy to też projektów strategicznych oraz projektów komplementarnych wynikających ze Strategii Rozwoju OFAK dotyczących transportu. Za koordynację procesu monitorowania problematyki rozwoju transportu początkowo będzie odpowiadać (tak jak za całość wdrażania Strategii Rozwoju) Starostwo Powiatowe w Koninie, a następnie aglomeracyjny związek celowy. Do zadań tej instytucji będzie należeć również opracowanie wzorów raportów monitoringowych, pozyskiwanie i gromadzenie danych (w tym danych pozyskiwanych od Partnerów Aglomeracji), przygotowywanie zbiorczych informacji i raportów oraz ich szerokie rozpropagowanie.

Monitoring służy ocenie stopnia poprawności wykonania przyjętych projektów i założeń Strategii. Pozwala zaobserwować, jak przebiega realizacja zamierzonych projektów strategicznych i komplementarnych oraz jaki jest ich efekt w danym momencie. Do podstawowych narzędzi monitoringu, które służą do jego poprawnego prowadzenia, należy analiza wskaźników produktu i rezultatu oraz analiza danych zastanych.

Ewaluacja służy określeniu, w jaki sposób oraz w jakim stopniu udało się osiągnąć zamierzone cele strategiczne. Ma pomóc w ustaleniu, czy zrealizowane projekty przyczyniły się do osiągnięcia celów społecznych i gospodarczych wynikających z przyjętej strategii na terenie OFAK. Ma ona odpowiedzieć na pytanie, czy zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym, które dokonały się na skutek realizacji Strategii, były zgodne z zakładanymi oczekiwaniami, jak również czy działania zrealizowane w ramach przyjętych projektów odpowiadały oczekiwaniom interesariuszy. Narzędziami stosowanymi w procesie ewaluacji obok analizy wskaźników rezultatu są badania społeczne oraz badania typu *desk research*.

6.7.1. Monitoring rozwoju transportu zrównoważonego OFAK

Monitoring rozwoju transportu ze względu na to, że Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK jest uzupełnieniem i rozwinięciem celu Strategii Rozwoju OFAK dotyczącego transportu, będzie prowadzony przez tę samą instytucję, która będzie monitorować strategię. Będzie on polegał na systematycznym gromadzeniu i przetwarzaniu na potrzeby zarządzania Strategią informacji w zakresie rzeczowo-finansowego wykonania projektów oraz stopnia realizacji celów strategicznych rozwiniętych w Studium.

Celem monitorowania realizacji Strategii jest ocena rezultatów, postępu we wdrażaniu ustalonych działań oraz identyfikacja opóźnień lub nieprawidłowości w realizacji projektów. Efektem monitoringu będzie rekomendowanie na podstawie zdiagnozowanych wniosków ewentualnych zmian Strategii czy działań naprawczych.

Monitoring Strategii Rozwoju Aglomeracji Konińskiej będzie prowadzony na poziomie działań strategicznych – na podstawie wskaźników produktu, analiz danych zastanych oraz informacji na temat realizacji rzeczowej i finansowej działań strategicznych. Drugi poziom prowadzenia monitoringu obejmuje cele strategiczne według stopnia realizacji pakietu projektów odnoszących się do celów szczegółowych, na podstawie zagregowanych wskaźników produktu oraz wskaźników rezultatu.

Zamieszczona w części postulatywnej Strategii lista wskaźników nie wyczerpuje jednak wszystkich parametrów, jakie mogą być zastosowane w procesie jej monitorowania. W zależności od potrzeb mogą być stosowane również inne miary oceny. System monitorowania mogą definiować i uzupełniać np. systemy monitorowania innych dokumentów o charakterze strategicznym lub operacyjnym.

Wskaźniki produktu to wielkości, którymi można zmierzyć materialny i mierzalny efekt podejmowanych działań. Będą wykorzystywane do oceny działań strategicznych według kryteriów potencjalnego wpływu na realizację celów szczegółowych i strategicznych. Monitorowanie wskaźników produktu będzie odbywać się raz do roku.

Wskaźniki rezultatu to wielkości służące mierzeniu bezpośrednich mierzalnych i materialnych efektów powstawania produktów. Wskaźniki rezultatu będą służyć dalszej ocenie stopnia wdrażania celów strategicznych oraz oddziaływania Strategii na otoczenie.

Dane z monitoringu wskaźników produktu będą służyły także ocenie postępów w realizacji przyjętych celów strategicznych. Identyczne wskaźniki produktów będą okresowo agregowane, a później wraz z uzyskanymi wskaźnikami rezultatu będą stanowiły materiał bazowy wykorzystywany na potrzeby ewaluacji dokumentu Strategii.

Prócz danych o osiągniętych wskaźnikach produktu i rezultatu zbierane będą także informacje na temat realizacji rzeczowej i finansowej projektów strategicznych i komplementarnych. Podstawowymi źródłami informacji służących monitorowaniu wdrażania Strategii Rozwoju Aglomeracji Konińskiej będą pozyskane dane w zakresie:

- realizacji projektów strategicznych. Będą one służyć okresowemu obliczaniu wskaźników produktu oraz wskaźników rezultatu określonych w ramach danego celu;
- informacji o realizacji i stopniu wdrożenia projektów komplementarnych oraz oceny jakościowej stopnia ich integralności i wzajemnego oddziaływania z realizowanymi projektami strategicznymi;
- analizy danych zastanych – badanie *desk research*: statystyka publiczna, dokumenty nadrzędne, opracowania zewnętrzne, zestawienia Głównego Urzędu Statystycznego (w tym BDL), raporty instytucji publicznych.

Monitoring rozwoju transportu zrównoważonego OFAK będzie prowadzony w cyklu rocznym przez cały okres, wspólnie z monitoringiem realizacji Strategii Rozwoju OFAK. W procesie monitorowania wykorzystane zostaną również następujące narzędzia:

- roczny raport o stanie realizacji Strategii – powstaje na podstawie obejmujących okres jednego roku raportów jednostek zaangażowanych w realizację Strategii;
- raporty i analizy tematyczne, ekspertyzy zewnętrzne, raporty i audyty porealizacyjne – obrazujące osiągnięcie określonych działań w ramach projektów oraz celów strategicznych.

Wzory raportów oraz szczegółowe założenia procesu monitorowania określone zostaną w opracowanej procedurze monitorowania Strategii rozwoju OFAK.

6.7.2. Ewaluacja Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK

Ewaluacja Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK polega na ocenie skuteczności, efektywności, użyteczności oraz trwałości zaplanowanych i wdrażanych projektów zgodnych z zapisanymi celami strategicznymi i szczegółowymi ujętymi w studium rozwoju transportu oraz Strategii Rozwoju OFAK.

Ewaluacja będzie dokonywana za pomocą badań uwzględniających źródła wtórne i źródła pierwotne. Jej najważniejszym elementem będzie zdiagnozowanie zmian, jakie zaszły w wyniku realizacji projektów strategicznych i komplementarnych. Dla dokonania oceny oddziaływania rozwoju transportu na całość społeczno-gospodarczego systemu Aglomeracji Konińskiej utworzono zestaw wskaźników strategicznych. Wskaźniki odnoszą się do oddziaływania na rozwój OFAK. Wskaźniki kontekstowe funkcjonują na poziomie wizji strategicznej. Ich powiązanie z działaniami prowadzonymi na podstawie Strategii i ich rezultatami odbywa się za pomocą wskazanego systemu celów. Z uwagi na ogólny charakter wskaźników kontekstowych możliwe jest porównywanie przemian i procesów zachodzących w OFAK z podobnymi aglomeracjami na zasadzie *benchmarkingu*. Zmiana wartości wskaźników strategicznych w czasie pozwoli ocenić efektywność realizowanych projektów strategicznych oraz siłę ich oddziaływania na zrównoważony rozwój całej Aglomeracji i osiągnięcie zamierzonych celów. Wskaźniki strategiczne przyporządkowane do poszczególnych filarów wizji zostały przedstawione poniżej.

Agglomeracja Konińska – oferuje dobre warunki życia i pracy (społeczności):

- wskaźniki dotyczące dostępu do lekarzy opieki podstawowej i specjalistów w układzie wojewódzkim;
- saldo migracji w gminach z saldem ujemnym w odniesieniu do całego OFAK;
- stopę bezrobocia rejestrowanego w relacji do średniej w województwie;
- odsetek ludności zagrożonej ubóstwem w Aglomeracji;
- atrakcyjność inwestycyjną dla działalności produkcyjnej (w zakresie określonych technologii);
- atrakcyjność inwestycyjną dla działalności logistyczno-magazynowej;
- liczbę firm mających krajowe/regionalne centra dystrybucyjno-magazynowe w OFAK.

Aglomeracja Konińska miejscem wypoczynku i aktywnej turystyki:

- odsetek turystów spędzających w Aglomeracji 2 i więcej nocy/turystów zagranicznych;
- rozpoznawalność marek i obszaru w badaniach opinii.

Z uwagi na okres podejmowanych działań, które będą podlegać ocenie, proponowana procedura ewaluacyjna należy do typu *ex post* (po). Z uwagi na charakter oceny *ex post* pełna ewaluacja będzie możliwa dopiero po zakończeniu okresu programowania Strategii, po zrealizowaniu większości projektów i zgromadzeniu informacji monitoringowych. W przypadku prowadzenia badania w innych okolicznościach raport ewaluacyjny powinien zostać dostosowany do stanu realizacji projektu oraz zakresu zebranych danych. Ewaluacja powinna być realizowana równolegle z ewaluacją Strategii Rozwoju OFAK, stanowiąc jej sektorowe uzupełnienie, a wnioski wynikające z ewentualnych zmian uwarunkowań i nowej diagnozy, powinny wpłynąć na aktualizację Strategii. Jeżeli Strategia Rozwoju OFAK będzie ewaluowana co 3 lata, to należy przyjąć 3 lata na ewaluację Studium.

6.7.3. Zasady aktualizacji Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej

Zmiany w otoczeniu regionalnym, krajowym jak i globalnym powodują konieczność szybkiego reagowania oraz adaptacji do nowych warunków społeczno-gospodarczych. Zachodzące procesy społeczno-cywilizacyjne powodują, że cele i założenia określone w dokumentach strategicznych tracą swoją aktualność i wymagają dostosowania do nowej sytuacji panującej w otoczeniu. Prowadzenie stałego monitoringu stopnia realizacji projektów oraz ewaluacji osiągania celów strategicznych pozwala na identyfikację projektów i zadań, które uległy dezaktualizacji, oraz określenie koniecznych do wprowadzenia zmian.

Przyjęto, że studium rozwoju transportu OFAK (podobnie jak Strategia Rozwoju OFAK) powinno mieć charakter otwarty. Umożliwia to identyfikację zdezaktualizowanych założeń, dokonanie zmian zapisów wraz z określeniem odpowiednich kierunków rozwoju, które w największym stopniu będą oddziaływały na dalszy rozwój OFAK.

Zakłada się aktualizację koncepcji rozwoju transportu OFAK za możliwą po upływie połowy okresu wdrażania Strategii. Wnioski płynące z badań ewaluacyjnych służą wprowadzeniu odpowiednich udoskonaleń i zmian, niwelujących oddziaływanie

niedoskonałości i braków. Dane z raportu ewaluacyjnego są podstawą planowania działań prorozwojowych oraz ewentualnej aktualizacji zapisów Strategii Rozwoju OFAK pod kątem rozwoju transportu. Szczegółowa metodyka przeprowadzenia ewaluacji jak również wzór raportu ewaluacyjnego zostaną opracowane przez podmiot realizujący proces ewaluacji.

6.8. Identyfikacja możliwych działań do zrealizowania, ocena możliwości działań wraz z szacunkiem kosztów i analizą wielokryterialną oraz wybór działań do realizacji

W rozdziale 5 opisane są projekty inwestycyjne, które zostały zgłoszone przez przedstawicieli gmin należących do OFAK. W szczególności w rozdziale 5.2.3 zostały wskazane działania, które leżą w kompetencji władz powiatowych oraz gminnych. Tabela 6.8.1 ukazuje zestawienie działań i inwestycji zgłoszonych przez potencjalnych beneficjentów oraz proponowanych przez Wykonawcę wraz ze źródłami ich finansowania.

Tabela 6.8.1. Działania i inwestycje oraz źródła ich finansowania.

Działania i inwestycje	Władze kompetentne (beneficjent środków)	Źródła finansowania
Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego na okres 2015-2020. Zaplanowane przez Zarząd Dróg Powiatowych wskazane w tabeli 5.2.3.	Starostwo powiatowe w Koninie.	Niezatwierdzone jeszcze WRPO, oparte na uchwalonej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2014-2020 i jej strategicznym celu 1-szym "Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu" a w szczególności na celu operacyjnym 1.1 - Zwiększenie spójności sieci drogowych; WRPO 2014+ oraz PROW – cel operacyjny 3.2. Poprawa mobilności lokalnej; Poprawa stanu połączeń komunikacyjnych (/FIN: WRPO 2014+/CSz 3/OP 3/CT 4: zrównoważony transport, Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych); Inwestycje w infrastrukturę drogową (/FIN: WRPO 2014+/CSz 5/OP 5/CT 7: budowa, przebudowa dróg powiatowych i gminnych;
Plany remontowe dróg w gminach należących do OFAK przedstawione w tabeli 5.2.4.	Urzędy Gmin należących do OFAK oraz Urząd Miasta Konin, dla dróg, które znajdują się w granicach administracyjnych Konina.	Niezatwierdzone jeszcze WRPO, oparte na uchwalonej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego 2014-2020 i jej strategicznym celu 1-szym "Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu" a w szczególności na celu operacyjnym 1.1 - Zwiększenie spójności sieci drogowych; WRPO 2014+ oraz PROW – cel operacyjny 3.2. Poprawa mobilności lokalnej; Poprawa stanu połączeń komunikacyjnych (/FIN: WRPO 2014+/CSz 3/OP 3/CT 4: zrównoważony transport, Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych); Inwestycje w infrastrukturę drogową (/FIN: WRPO 2014+/CSz 5/OP 5/CT 7: budowa, przebudowa dróg powiatowych i gminnych; PROW Priorytet 6. Działanie „Podstawowe usługi i odnowa wsi na obszarach wiejskich”).

Działania i inwestycje	Władze kompetentne (beneficjent środków)	Źródła finansowania
Infrastruktura przystankowa: wyposażenie głównych Punktów Transportowych w wiaty dla pasażerów oraz zatoki autobusowe (koszt wiaty to około 10 000 zł, koszt budowy zatoki autobusowej z odwodnieniem to około 20 000 zł); wyposażenie Punktów Transportowych w parkingi Bike & Ride; dążenie do stworzenia węzła mobilności w pobliżu dworca PKP Konin (zintegrowanie funkcji transportowej z obiektami usługowymi).	Urząd Miasta Konina będący właścicielem spółek przewozowych PKS w Koninie S.A. oraz MZK Konin.	WRPO w oparciu o cel operacyjny 1.5 - Rozwój transportu zbiorowego. Dodatkowym źródłem finansowania na terenach gmin wiejskich będzie PROW 2014-2020 w oparciu o Strategię Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa, nawiązującej do koncepcji wielofunkcyjności obszarów wiejskich w ramach celu 2 - Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa dostępności przestrzennej, poprzez priorytet 2.2 - rozwój infrastruktury transportowej, gwarantującej dostępność transportową obszarów wiejskich. Będzie to możliwe do realizacji w szczególności w oparciu o kierunki interwencji 2.2.1 - rozbudowa i modernizacja lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz 2.2.2 - tworzenie powiązań lokalnej sieci drogowej z siecią dróg regionalnych, krajowych, ekspresowych i autostrad.
Informatyzacja przystanków (infokioski); wyposażenie Punktów Transportowych/węzłów przesiadkowych w system dynamicznej informacji pasażerskiej (tablice informujące o rzeczywistych godzinach odjazdu i przyjazdu środka komunikacji).	Urząd Miasta Konina - na terenie miasta Konina, Urząd Miasta Konina jako właściciel firm przewozowych, Urzędy gmin w zakresie przystanków, które są ich własnością.	Kierunek interwencji 2.2.3 - tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego. Dodatkowym źródłem finansowania jest kierunkiem interwencji 1.3 „rozbudowa infrastruktury na rzecz społeczeństwa informacyjnego” możliwy do wykorzystania.
Modernizacja taboru (wymiana na niskoemisyjny i niskopodłogowy).	Urząd Miasta Konina jako właściciel firm przewozowych.	WRPO wynikające z realizacji SRWW 2014-2020 i celu strategicznego 1.5 dotyczącego - rozwoju transportu zbiorowego.

Działania i inwestycje	Władze kompetentne (beneficjent środków)	Źródła finansowania
Budowa zachodniej obwodnicy Konina, która pozwoliłaby na zmianę przebiegu DK 25 i przeniesienie ruchu z części ul. Przemysłowej (chodzi zwłaszcza o wiadukt nad linią kolejową nr 3) na Wiadukt Briński i dalej ul. Kleczewską do nowego łącznika z ul. Przemysłową.	Urząd Miasta Konin w porozumieniu z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.	Program Operacyjny Województwa Wielkopolskiego, a dokładniej z „5. osi priorytetowej”, która zakłada zwiększanie mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. a. Cel szczegółowy: poprawa warunków dla transportu drogowego. Spodziewane typy przedsięwzięć: • budowa, przebudowa i rozbudowa dróg wojewódzkich oraz lokalnych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach; • budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich w ciągach dróg (obiekty mostowe, wiadukty, estakady, tunele drogowe i inne).
Połączenia linii kolei kopalnianych od Lubstowa w kierunku nowo rozpoznanego złoża Mąkoszyn z linią nr 131. Działanie to (razem z włączeniem do linii nr 388 na terenie Konina) umożliwiłoby powstanie alternatywnego dla położonego obecnie w miejscowości Barłogi kolejowego węzła transportowego łączącego linię kolejową nr 3 z linią kolejową nr 131 (dokładny opis sieci kolejowej na terenie OFAK znajduje się w podrozdziale 3.2 Studium). Możliwość wykorzystania infrastruktury należącej do kolei zakładowych wzrasta wraz ze zmniejszaniem się transportu węgla z poszczególnych odkrywek.	Zarządca infrastruktury kolejowej (w przyszłości).	• WRPO 2014+ oraz PROW – cel operacyjny 3.2. Poprawa mobilności lokalnej; • Poprawa dostępności do połączeń kolejowych (/FIN: WRPO 2014+/CSz 5/OP 5/CT 7: kolejowa infrastruktura dworcowa i przystanki kolejowe).

Działania i inwestycje	Władze kompetentne (beneficjent środków)	Źródła finansowania
Połączenie Węglewa z projektowanym łącznikiem drogowym „Rumiankowa – Zakładowa – Kleczewska” w Koninie, które „uwolniłoby” tereny inwestycyjne oraz pod budownictwo na terenie gminy Golina.	Starostwo Powiatowe w Koninie.	Program Operacyjny Województwa Wielkopolskiego i realizowany w jego ramach cel strategiczny SRWW 6.8 ukierunkowany na „zapewnienie napływu inwestycji pozwalających na zapewnienie konkurencyjności regionu.

Źródło: Opracowanie własne

Koordinacja wdrażania strategii w odniesieniu do propozycji zawartych w Studium będzie przebiegać we współpracy MRiRW z jednostkami samorządu terytorialnego oraz Lokalnymi Grupami Działania (LGD) jak też innymi podmiotami odpowiedzialnymi za realizację strategii rozwoju obszarów funkcjonalnych, które dodatkowo będą realizować wyżej wymienione cele zawarte tych strategiach, ze środków planowanych dla zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT).

Proponowany zakres interwencji w odniesieniu do transportu wyrażony w priorytecie inwestycyjnym zapis PI 7.2 **Zwiększanie mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi** w ostatecznej postaci tematycznego zakresu wsparcia nie jest jeszcze zidentyfikowany i będzie przedmiotem negocjacji pomiędzy Instytucją Zarządzającą WRPO oraz przedstawicielami OSI ośrodków subregionalnych. Projektowane wsparcie może dotyczyć rozwoju transportu wskazanego w zaktualizowanej Strategii Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku, odnoszącego się do:

- poprawy stanu infrastruktury komunalnej i komunikacyjnej,
- poprawy połączeń komunikacyjnych ze stolicą regionu oraz z ośrodkiem regionalnym i ośrodkami subregionalnymi.

Przedsięwzięcia powinny jednak dotyczyć działań tematycznie związanych ze specyfiką miejskiego obszaru funkcjonalnego Konina a realizacja przedsięwzięć będzie związana z osiągnięciem określonych celów, mierzonych konkretnymi wskaźnikami. Celem alokacji finansowych jest selekcja zintegrowanych przedsięwzięć na podstawie współpracy wielu podmiotów w ramach obszarów funkcjonalnych określonych ośrodków subregionalnych.

Projekty zidentyfikowane w procedurze będą wybierane w ramach kierunkowych konkursów (lub uzyskają preferencję punktową w konkursach ogólnych) i/lub w procedurze pozakonkursowej definiowanej jako tryb negocjacyjny wyboru projektów polegający na ich pre-identyfikacji (preselekcji). Ostateczna forma kwalifikacji do dofinansowania uzależniona jest od charakteru zidentyfikowanych projektów i obszarów wsparcia a także przebiegu procedury negocjacyjnej oraz rozwiązań systemowych na poziomie krajowym i regionalnym, które obecnie nie zostały jeszcze ostatecznie określone ze względu na trwające prace programowe i legislacyjne nad perspektywą finansową 2014-2020. Proponowane przedsięwzięcia mogą odnosić się do różnych obszarów tematycznych,

ale jednocześnie powinny mieć spójny charakter. Komplementarność może odnosić się zarówno do pozostałych przedsięwzięć realizowanych w ramach OSI ośrodków subregionalnych, jak również projektów realizowanych/planowanych do realizacji w ramach innych form wsparcia WRPO 2014+, innych programów operacyjnych, ze środków własnych lub instrumentów zwrotnych. Dopuszczalna jest realizacja projektów (przedsięwzięć) wykraczających przestrzennie poza wskazany obszar funkcjonalny. Warunkiem jest jednak uzasadnienie merytoryczne oraz udokumentowanie (np. partnerstwo) zainteresowanych podmiotów. Na realizację takiego przedsięwzięcia nie zakłada się przeznaczenia dodatkowej alokacji środków (poza podaną wartością indykatywną przypadającą dla danego obszaru funkcjonalnego). Ostateczny zakres wsparcia będzie uzależniony od przebiegu negocjacji propozycji pakietu projektów z IZ WRPO 2014+ uwzględniających wyniki negocjacji programu z Komisją Europejską oraz kolejne prace o charakterze operacyjnym i wdrożeniowym (np. na etapie opracowania Szczegółowego opisu priorytetów WRPO 2014+, przyjęcia Kryteriów wyboru projektów przez Komitet Monitorujący WRPO 2014+). Dokumentami determinującymi możliwość udzielenia wsparcia będą również wszelkie rozwiązania systemowe uregulowane na poziomie ustawowym a także wytyczne oraz zasady realizacji projektów określone na poziomie krajowym. Wskazane dokumenty będą regulowały, doprecyzowywały oraz uszczegóławiały zakres wsparcia, jego warunki, intensywność, możliwość realizacji projektów w trybie pozakonkursowym. Niniejsze zasady są wyrażeniem woli IZ WRPO dla szczególnego wsparcia ośrodków subregionalnych w ramach WRPO 2014+ i nie stanowią zobowiązania do realizacji konkretnych przedsięwzięć. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie dotyczące preferencji dla zidentyfikowanych projektów w procedurach konkursowych lub wpisania na listę projektów identyfikowanych w trybie pozakonkursowym zostaną określone na etapie operacyjnym. Wszystkie przedsięwzięcia będą musiały spełnić określone wymogi formalne i merytoryczne właściwe dla odpowiednich instrumentów wsparcia. Niniejsze zasady mają na celu również przygotowanie oraz wsparcie ośrodków subregionalnych w zakresie planowania strategicznego w przygotowywaniu perspektywy finansowej 2014-2020.

Z uwagi na preferencyjny charakter projektowanego mechanizmu mandatu terytorialnego nie przewiduje się wykluczenia potencjalnych beneficjentów ze wsparcia w ramach pozostałych trybów naboru projektów (np. konkursowego). Założenie dotyczy obszarów (dziedzin) wsparcia a nie samych projektów (zasada braku podwójnego finansowania).

Przedmiotem negocjacji/renegocjacji jest zakres tematyczny planowanego wsparcia, zgodność z aktualnie dostępnymi dokumentami szczebla krajowego i regionalnego (w tym zapisy ustaw, WRPO 2014+, wytycznych i zaleceń), parametry i wskaźniki proponowanych przedsięwzięć, wskazane koszty i źródła finansowania, beneficjenci i pozostałe podmioty zaangażowane, harmonogram przygotowania dokumentacji projektowej, harmonogram realizacji przedsięwzięcia, mechanizm systematycznej weryfikacji przygotowania i realizacji projektów, tryb wyboru (konkursowy oraz pozakonkursowy) i ewentualny zakres stosowanych preferencji. Jednocześnie proces negocjacji/renegocjacji będzie przebiegał według następujących etapów:

1. ETAP PRZYGOTOWAWCZY

A. Zawiązanie formuły współpracy i przekazanie stosownych deklaracji do IZ WRPO 2014+

B. Opracowanie oraz uzgodnienie przez poszczególne ośrodki subregionalne list projektów oraz fiszek projektowych zawierających część diagnostyczną

C. Konsultacje robocze z IZ WRPO 2014+

2. ETAP NEGOCJACJI

A. Przekazanie do IZ WRPO 2014+ projektu mandatu negocjacyjnego wraz z listą projektów oraz fiszkami projektowymi

B. Wstępna weryfikacja oraz kwalifikacja list projektów oraz poszczególnych przedsięwzięć

C. Roboczy tryb negocjacji – spotkania, itp.

3. ETAP POROZUMIENIA

A. Uzyskanie akceptacji dla zakładanych przedsięwzięć od IZ WRPO 2014+

B. Przyjęcie przez ZWW w formie uchwały treści mandatu terytorialnego

4. ETAP WDROŻENIA

- A. Monitoring harmonogramu przygotowania poszczególnych inwestycji
- B. Przygotowanie kompletu dokumentacji
- C. Ocena formalno–merytoryczna
- D. Przyznanie dofinansowania w odpowiedniej formie i zgodnie z obowiązującymi procedurami
- E. Podpisanie umowy o dofinansowaniu projektu

Przygotowanie realizacji inwestycji będzie podlegało monitorowaniu przez IZ WRPO 2014+ i w przypadku rażących opóźnień może skutkować usunięciem projektu z listy (mandatu terytorialnego). Podejmując decyzję o włączeniu danego projektu do mandatu terytorialnego należy brać pod uwagę następujące kryteria wyboru projektów OSI ośrodków subregionalnych:

- zasięg projektu (lokalny, ponadlokalny, subregionalny, regionalny),
- zgodność projektu z dokumentami strategicznymi (zarówno na poziomie lokalnym jak i regionalnym),
- komplementarność projektu.

Oceniana jest komplementarność przedmiotowa (typy wspieranych przedsięwzięć) oraz przestrzenna, a także wewnętrzna (pomiędzy zgłoszonymi projektami w ramach negocjacji) oraz zewnętrzna (z innymi przedsięwzięciami planowanymi do wsparcia). Indykatoryna alokacja środków określona jest proporcjonalnie do liczby mieszkańców poszczególnych obszarów funkcjonalnych i wynosi około 195 euro/mieszkańca (dane z roku 2011). Wsparcie ukierunkowane na obszary funkcjonalne Konina jako miasta subregionalnego może wynieść w sumie 29 679 560 euro, obejmując środki zarówno z EFRR i EFS, którego udział wyniesie 3 353 790 euro. Podana alokacja ma indykatorywny charakter i jej wykorzystanie uzależnione jest od przygotowania odpowiednich projektów oraz negocjacji mandatu terytorialnego z IZ WRPO 2014+.

Szczegóły określa Uchwała Nr 4680 /2014 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 23 maja 2014 roku w sprawie: przyjęcia zasad dotyczących realizacji projektów w ramach mandatu terytorialnego dla obszaru strategicznej interwencji ośrodków subregionalnych wraz z ich obszarami funkcjonalnymi w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Analiza wielokryterialna

Zgodnie z Przewodnikiem Funduszu Spójności, Podręcznikiem Inwestorów Infrastrukturalnych oraz Zasadami planowania inwestycyjnego jako metody ewaluacji planów inwestycyjnych miast stosuje się metodę analizy wielokryterialnej głównie w przypadku konkretnych projektów i ich wariantów oraz rozwiązań alternatywnych, gdy ich propozycje są nieoczywiste i przy pomocy takiej analizy można dokonać wyboru. Przy konkretnych projektach i ich studiach wykonalności stosowana jest taka analiza pod kątem racjonalizacji kosztów i wyboru technologii. W przypadku Studium Transportowego OFAK propozycje dotyczą modernizacji istniejących dróg ze względu na ich stan nawierzchni, a propozycje nowych odcinków nie mają alternatywy wymagającej takiej analizy. Praktycznie dopiero analiza wykonalności i rozwiązań alternatywnych stanowi podstawę do analizy wielokryterialnej, która wymaga dokonania szacunku istniejącego popytu i prognozowania zapotrzebowania w przyszłości. Jest to złożonym, lecz niezbędnym zadaniem, które często pochłania znaczną część środków przeznaczonych na realizację studium wykonalności każdego z projektów. Przy tworzeniu scenariusza odniesienia (tj. wariantów „nie robić nic” lub „minimalny”) zaleca się udzielenie jasnej odpowiedzi na następujące pytania:

- rejon oddziaływania projektu – jest to kwestia istotna przy ustalaniu zapotrzebowania w sytuacji „bez projektu”, jak i określaniu wpływu nowej infrastruktury na inne technologie przewozu, które trzeba wziąć pod uwagę (np. w przypadku korytarzy transportowych mamy często do czynienia z kilkoma technologiami przewozu: transportem drogowym, kolejowym i lotniczym);
- procedura zastosowana do oszacowania obecnego popytu i dokonania projekcji zapotrzebowania w przyszłości (wybór modelu jednomodalnego lub wielomodalnego, ekstrapolacje z wcześniejszych trendów, opłaty i koszty ponoszone przez użytkowników, polityka cenowa i kierunek rozwiązań regulacyjnych, poziom zagęszczenia i nasycenia ruchem w sieciach, nowe inwestycje spodziewane w okresie objętym analizą);

- założenia dotyczące konkurencyjnych technologii i alternatywnych szlaków transportowych (opłaty i koszty ponoszone przez użytkowników, polityka cenowa i kierunek rozwiązań regulacyjnych, poziom zagęszczenia i nasycenia ruchem w sieciach, nowe inwestycje spodziewane w okresie objętym analizą);
- wszelkie odchylenia od wcześniejszych trendów i porównanie z prognozami w skali makro (na poziomie regionalnym, krajowym, europejskim itd.).

Z uwagi na duży stopień niepewności obciążający prognozy przyszłych trendów w zapotrzebowaniu na transport wskazane byłoby opracowanie dwóch lub więcej alternatywnych scenariuszy, reprezentujących optymistyczny i pesymistyczny punkt widzenia, i powiązanie tych dwóch hipotetycznych przypadków z tendencjami dynamiki PNB i innych zmiennych makroekonomicznych.

Zatem proponowane przez nas rozwiązania zawarte w rozdziale 6.8 Studium można rozpatrywać pod kątem racjonalności stosowania (odpowiadając na pytanie: budować czy nie budować) w następujących kryteriach, składających się z poszczególnych elementów, zgodnie z metodologią GDDKiA:

1. Kryterium funkcjonalne:
 - a. długość trasy;
 - b. dostępność komunikacyjna (liczba węzłów);
 - c. zachowanie przepustowości dróg i poziomu swobody ruchu.
2. Kryterium techniczne:
 - a. powierzchnia obiektów inżyniersko-architektonicznych;
 - b. kolizje z infrastrukturą techniczną.
3. Kryterium ruchowe:
 - a. czas przejazdu trasą główną;
 - b. bezpieczeństwo ruchu drogowego.
4. Kryterium ekonomiczne:
 - a. nakłady inwestycyjne;
 - b. korzyści netto;
 - c. wewnętrzna stopa zwrotu EIRR.
5. Kryterium ochrony środowiska przyrodniczego:
 - a. geologiczno-glebowe;
 - b. emisyjne;
 - c. przyrodniczo-krajobrazowe;

- d. dziedzictwo kulturowe.
- 6. Kryterium ochrony środowiska społecznego:
 - a. konflikty społeczne;
 - b. wyburzenia.

Powyższe kryteria sprawdzają wariantowość rozwiązań dotyczących tego samego problemu. Przykładowo można byłoby rozpatrywać, co jest lepszym pomysłem na rozwiązanie problemu dużego natężenia ruchu drogowego w Koninie w relacji północ – południe. W rozdziale 6.8 zostały przedstawione dwa rozwiązania: budowa obwodnicy zachodniej, a także uruchomienie przewozów pasażerskich na linii nr 388, aby utworzyć łącznik między linią kolejową nr 3 a linią kolejową nr 131. Tabela 6.7.1 przedstawia elementy obu rozwiązań w podziale na kategorie, które powinny być lepiej dookreślone (na podstawie badań i analiz technicznych w studium wykonalności).

Tabela 6.8.2. Przykładowe kryteria oceny rozwiązań transportowych na terenie OFAK

Kryteria	Obwodnica	Łącznik kolejowy
1. Kryterium funkcjonalne		
długość trasy	dłuższa niż obecnie	taki sam jak obecnie
dostępność komunikacyjna (liczba węzłów)	mniej skrzyżowań niż obecnie	większa liczba węzłów, choć obecnie niezidentyfikowanych
zachowanie przepustowości dróg i poziomu swobody ruchu	większa niż obecnie, rozładowałaby w dużej mierze korki na ul. Przemysłowej	prawdopodobne przejęcie części ruchu towarowego pasażerskiego z DK 25
2. Kryterium techniczne		
powierzchnia obiektów inżyniersko-architektonicznych	należy określić w studium wykonalności	należy określić w studium wykonalności
kolizje z infrastrukturą techniczną	należy określić w studium wykonalności	należy określić w studium wykonalności
3. Kryterium ruchowe		
czas przejazdu trasą główną	należy określić w studium wykonalności	należy określić w studium wykonalności
bezpieczeństwo ruchu drogowego	większe niż obecnie, z uwagi na brak chodników dla ruchu pieszych oraz zakaz poruszania się rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy	większe niż obecnie, ze względu na zmianę środka transportu dla dużej części osób podróżujących obecnie samochodem
4. Kryterium ekonomiczne		
nakłady	koszt 1 km drogi to średnio około	należy określić w studium

Kryteria	Obwodnica	Łącznik kolejowy
inwestycyjne	12,1 mln zł (np. obwodnica Tyńca na Dolnym Śląsku) do 88 mln (np. S2 w Warszawie)	wykonalności, gdyż linia wymaga elektryfikacji
korzyści netto	Np. lepszy stan dróg w mieście	wpływy z liczby sprzedanych biletów w komunikacji kolejowej
wewnętrzna stopa zwrotu EIRR	należy określić w studium wykonalności	należy określić w studium wykonalności
5. Kryterium ochrony środowiska przyrodniczego		
geologiczno-glebowe	istotne dla wyznaczenia przebiegu	nieistotne, gdyż linia kolejowa już istnieje
emisyjne	zwiększony poziom CO ₂ na obszarach położonych blisko obwodnicy	linia jest niezelektryfikowana, zatem mogą się po niej poruszać wyłącznie pociągi (szynobusy) spalinowe
przyrodniczo-krajobrazowe	należy określić w studium wykonalności	należy określić w studium wykonalności
dziedzictwo kulturowe	możliwość szybszego dotarcia do terenów turystycznych z pominięciem Konina	zwiększona możliwość dotarcia do rejonów turystycznych położonych na północy OFAK
6. Kryterium ochrony środowiska społecznego		
konflikty społeczne	należy określić po zakończeniu badań społecznych	należy określić po zakończeniu badań społecznych
wyburzenia	brak ryzyka	brak ryzyka

Spis tabel

2.2.1	Liczba ludności jednostek terytorialnych należących do OFAK w poszczególnych latach.....	30
2.2.2	Gęstość zaludnienia obszaru OFAK w latach 2005-2013.....	31
2.2.3	Struktura wiekowa mieszkańców w jednostkach samorządu terytorialnego należących do OFAK w roku 2012.....	32
2.2.4	Prognoza liczby ludności OFAK w podziale na grupy wiekowe.....	33
2.2.5	Bezrobocie w OFAK ze względu na cechy demograficzne i gospodarcze w 2013 roku.....	36
2.2.6	Liczba pracujących na obszarach należących do OFAK, w latach 2008-2012.....	37
2.2.7	Średnie wynagrodzenie na obszarze OFAK w latach 2008-2012.....	38
2.3.1	Charakterystyka największych zakładów pracy na obszarze OFAK.....	42
2.3.2	Liczba studentów szkół wyższych w podregionie konińskim.....	44
2.3.3	Liczba uczniów w powiecie konińskim.....	45
2.3.4	Liczba uczniów w podziale na jednostki terytorialne w roku 2012.....	45
2.3.5	Liczba ludności na 1 miejsce w kinach stałych w latach 2002-2013.....	46
2.3.6	Liczba osób korzystających z noclegów na 1000 mieszkańców w 2013 roku.....	47
2.3.7	Urzędy na obszarze OFAK.....	48
2.3.8	Stacjonarna pomoc społeczna w 2012 roku i porady podstawowej opieki zdrowotnej udzielone na 1 mieszkańca dla powiatu konińskiego i województwa wielkopolskiego.....	49
3.5.1	Dostępność miejsc parkingowych w pobliżu szlaków rowerowych.....	71

3.6.1	Trasy piesze Regionu Konińskiego.....	72
3.6.2	Odległości szlaków pieszych do najbliższej infrastruktury przystankowej.....	72
4.1.1	Lista pojazdów w posiadaniu MZK Konin.....	75
4.1.2	Tabor PKS SA.....	79
4.1.3	Liczba przystanków wewnątrz OFAK obsługiwana przez poszczególnych przewoźników.....	81
4.1.4	Główne kierunki odjazdów pociągów ze stacji kolejowej w Koninie.....	83
4.1.5.	Liczba kursów wyjeżdżających z Konina do stolic gmin OFAK w ciągu dnia roboczego.....	85
4.2.1	Liczba osób korzystająca z przystanków PKS w Koninie SA, MZK Konin i stacji kolejowych.....	91
4.2.2	Węzły przesiadkowe według wskazań przedstawicieli gmin OFAK.....	93
4.2.3	Stan infrastruktury poszczególnych przystanków w latach 2012-2013.....	97
4.3.1	Liczba pojazdów osobowych i jednośladów w OFAK na tle województwa wielkopolskiego i kraju.....	100
4.4.1	Wyszczególnienie liczby pojazdów ciężarowych zarejestrowanych na terenie OFAK.....	104
4.4.2	Bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w podregionie konińskim w 2013 roku w tys. Ton.....	105
4.4.3	Bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w podregionie konińskim w 2013 roku w mln tonokilometrów.....	105
4.5.1	Szacunkowa liczba osób korzystających z różnych rodzajów transportu na terenie OFAK.....	109
4.5.2	Podział zadań przewozowych dla kilku losowo wybranych obszarów Polski.....	110
4.6.1	Udział poszczególnych typów biletów w ogólnej sprzedaży w listopadzie 2013 roku.....	112
4.6.2	Koszt i przychód PKS z jednego wozokilometra w latach 2009-2011 i 2014.....	112
4.6.3	Poziom odpłatności dla biletów MZK w latach 2011–2014.....	114
4.6.4	Koszt wozokilometra z amortyzacją.....	114
4.6.5	Wyniki pytania ankietowego na temat wielkości środków zaplanowanych na organizację dojazdów dzieci do szkół w budżecie na rok 2014.....	115
4.7.1	Ogólne wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa na drogach.....	119
4.7.2	Ogólna liczba zdarzeń drogowych w podziale na poszczególne gminy.....	120
4.7.3	Ogólna liczba zdarzeń drogowych na DK 25 w roku 2012.....	121
4.8.1	Zarządcy ruchem drogowym na drogach publicznych oraz organy sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem.....	122
4.9.1	Analiza SWOT systemu transportowego.....	124
4.10.1	Wzrost oraz spadek liczby ludności w roku 2020.....	125
4.10.2	Wzrost liczby pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców.....	126
4.10.3	Zmiany liczby bezrobotnych na terenie OFAK w latach 2010-2013.....	127
4.10.4	Wzrost przeciętnego wynagrodzenia brutto mieszkańców wyszczególnionych obszarów OFAK w stosunku do roku poprzedniego.....	127
4.10.5	Przydzielenie grup wiekowych do kierunków podróży.....	129
4.10.6	Prawdopodobny wskaźnik ruchliwości dla poszczególnych grup wiekowych na terenie OFAK.....	130
4.10.7	Popyt generowany przez poszczególne grupy wiekowe w roku 2012.....	130
4.10.8	Prognozowany popyt generowany przez poszczególne grupy wiekowe w roku 2020.....	131
5.1.1	Postulaty transportowe przedstawicieli gmin położonych najdalej od Konina.....	133
5.2.1	Plany remontowe i modernizacyjne dróg wojewódzkich Powiatu Konińskiego na rok 2014.....	142
5.2.2	Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego na rok 2014.....	143
5.2.3	Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych na okres 2015-2020 powiatu konińskiego.....	144
5.2.4	Planowane inwestycje w przyszłości w poszczególnych gminach powiatu.....	144
5.2.5	Budowa ścieżek rowerowych na terenie OFAK.....	150
5.2.6	Propozycje tras rowerowych (dł. Przybliżona).....	150
6.1.1.	Priorytety, cele i działania strategiczne dla Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego w OFAK.....	157
6.8.1	Działania i inwestycje oraz źródła ich finansowania.....	175
6.8.2	Przykładowe kryteria oceny rozwiązań transportowych na terenie OFAK.....	185

Spis rysunków

1.2.1	Transport zrównoważony w OFAK.....	8
1.3.1	Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Konińskiej – zasięg.....	10
2.1.1	Wiejskie obszary funkcjonalne uczestniczące w procesach rozwojowych.....	24
2.1.2	Wiejskie obszary funkcjonalne wymagające wsparcia procesów rozwojowych.....	24
2.1.3	Obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych.....	24
2.1.4	Miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze.....	24
2.1.5	Obszary o najniższej dostępności do usług warunkujących możliwości rozwojowe.....	25
2.1.6	Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich.....	25
2.3.1	Lokalizacja generatorów ruchu na mapie OFAK.....	50
3.1.1	Czasowa dostępność Konina transportem drogowym.....	52
3.1.2	Dostępność Konina do innych miast wojewódzkich.....	53
3.1.3	Układ dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OFAK.....	54
3.1.4	Sieć dróg powiatowych w OFAK.....	55
3.1.5	Mapa stanu nawierzchni polskich dróg dla obszaru OFAK.....	57
3.1.6	Mapa z zaznaczonymi drogami o nacisku na oś równym 10 ton i większym.....	61
3.2.1	Czasowa dostępność Konina do innych miast wojewódzkich transportem kolejowym.....	63
3.2.2	Mapa czynnych linii kolejowej na terenie OFAK.....	64
3.3.1	Wielka Pętla Wielkopolska.....	66
3.3.2	Droga wodna Warta – Jezioro Gopło – Kanał Bydgoski.....	67
3.3.3	Droga wodna Wisła – Odra.....	68
4.1.1	Częstotliwość kursowania pojazdów MZK.....	74
4.1.2	Częstotliwość kursowania pojazdów PKS.....	77
4.1.3	Mapa linii komunikacyjnych OFAK.....	84
4.2.1	Średni potok międzyprzystankowy dla linii PKS w Koninie SA i MZK Konin na terenie miasta Konin.....	87
4.2.2	Średni potok międzyprzystankowy dla linii PKS i MZK na terenie OFAK.....	88
4.2.3	Główne Punkty Transportowe OFAK w podziale na kategorie.....	95
4.2.4	Główne Punkty Transportowe OFAK z uwzględnieniem dziennej liczby osób korzystających z danego Punktu Transportowego.....	96
4.3.1	Wielkość natężenia ruchu drogowego w poszczególnych punktach pomiarowych na terenie OFAK w 2014 roku.....	102
4.4.1	Natężenie ruchu pojazdów powyżej 5,4 m długości na terenie OFAK.....	107
4.5.1	Czynniki wpływające na wybór środka transportu.....	108
5.2.1	Wielkość natężenia ruchu drogowego a stan dróg na terenie OFAK w 2014 roku.....	140
5.2.2	Mapa planów remontowych na terenie OFAK do 2020 roku.....	147
5.2.3	Mapa propozycji budowy nowych odcinków dróg.....	149
6.6.1	Zdjęcie z konsultacji społecznych.....	169

Spis wykresów

2.2.1	Liczba osób bezrobotnych w powiecie konińskim w latach 2008-2012.....	35
4.1.1	Struktura wiekowa taboru autobusowego PKS Konin SA w latach 2011, 2012 i 2013 według daty produkcji.....	78
4.1.2	Udział poszczególnych przewoźników w rynku transportu publicznego na terenie OFAK, w roku 2014 na podstawie liczby pasażerów korzystających z usług danego przewoźnika.....	80

Spis załączników

1.	Lista dokumentów użytych w studium.....	190
2	Lista pozyskanych danych i źródła ich pozyskania.....	190
3	Porównanie rozkładów jazdy z 2011 roku z 2013 rokiem.....	191
4	Lista szkół na terenie OFAK.....	191
5	Klasyfikacja stanu dróg wg. użytkowników forum Skyscrapercity.com.....	193
6	Przebieg dróg powiatowych pozamiejskich.....	194
7	Stan dróg powiatowych pozamiejskich.....	198
8	Stan dróg powiatowych miejskich.....	212
9	Analiza przystanków.....	216
10	Liczba pojazdów osobowych na terenie OFAK.....	223
11	Liczba pojazdów osobowych i ciężarowych na terenie OFAK.....	224
12	Liczba bezrobotnych w OFAK w podziale na wiek, wykształcenie oraz czas pozostawania bez zatrudnienia i staż pracy.....	226
13	Cennik opłat za przejazdy PKS Konin.....	227
14	Lista punktów pomiarowych.....	230
15	Opis szlaków rowerowych.....	233
16	Wykaz placówek służby zdrowia – przychodnie ambulatoryjne na terenie OFAK.....	236
17	Spis uwag dotyczących Studium Transportowego OFAK.....	237

Załączniki

Załącznik 1. Lista dokumentów użytych w studium

Dokumenty o znaczeniu międzynarodowym, krajowym oraz regionalnym, które użyto w studium:

- Krajowy Plan Transportowy,
- Wojewódzki Plan Transportowy (brak planu),
- Wieloletni program inwestycji kolejowych (2015),
- Dokument Implementacyjny do strategii rozwoju transportu (2020),
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla woj. Wielkopolskiego,
- Strategia Rozwoju woj. Wielkopolskiego,
- Strategia WRPO,,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Wieloletnia prognoza finansowa dla woj. Wielkopolskiego,
- Plan Transportowy dla Konina,
- Plan Rozwoju Lokalnego dla Konina,
- Studium uwarunkowań przestrzennych dla gmin
- Strategie rozwoju gmin
- Strategia Rozwoju OFAK

Załącznik 2. Lista pozyskanych danych i źródła ich pozyskania.

Lp.	Dane	Źródło pochodzenia
1.	Demograficzne - dotyczące liczby ludności, migracji, koncentracji ludności w miastach, struktura wiekowa	GUS, BDL
2.	Gospodarcze - wartość PKB, podział działalności na usługowe, produkcyjne i handlowe, kondycja ekonomiczna przedsiębiorstw	GUS, BDL, ankiety
3.	Społeczne - wskaźnik zatrudnienia, stopa bezrobocia, przeciętny poziom wynagrodzeń, liczba studentów	GUS, BDL
4.	Przestrzenne - Plany zagospodarowania przestrzennego, Plany inwestycyjne, Plany Rozwoju Lokalnego	Plany Zagospodarowania Przestrzennego, Plany Inwestycyjne, Plany Rozwoju Lokalnego
5.	Środowiskowe - zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko	Prognoza oddziaływania na środowisko

Załącznik 3 . Porównanie rozkładów jazdy z 2011 roku z 2013 rokiem

Linia 52 – obecnie 8 przystanków więcej, ale przystanek początkowy i końcowy taki sam

Linia 53 – obecnie 5 przystanków więcej, ale przystanek początkowy i końcowy taki sam

Linia 54bis – obecnie 1 przystanek więcej, ale przystanek początkowy i końcowy taki sam

Linia 55 – obecnie w jedną stronę 2 przystanki więcej, ale przystanek początkowy i końcowy taki sam, w drugą stronę 1 mniej.

Linia 56 – w stronę Bernardynki to samo, w drugą 4 przystanki więcej, ale przystanek początkowy i końcowy taki sam

Linia 58 – obecnie 5 przystanków więcej, ale przystanek początkowy i końcowy taki sam.

Linia 60 - obecnie 11 przystanków więcej zmieniona trasa od 17 przystanku

Linia 61 – jeden przystanek więcej przy końcu trasy

Linia 62 – cztery przystanki więcej na początku trasy, w drugą stronę cztery przystanki więcej przed przystankiem końcowym.

Linia 63 – już nie kursuje

Linia 64 – jeden przystanek więcej obecnie na końcu trasy.

Linia 65 – jeden przystanek więcej obecnie na końcu trasy.

Linia 67 – dwa przystanki mniej i trzy pierwsze inne obecnie na końcu i w drugą stronę dwa mniej i trzy inne na początku.

Obecnie funkcjonują także linie szczytowe 70 i 71 oraz linia nocna 100, ale nie były one zbadane empirycznie.

Załącznik 4. Lista szkół na terenie OFAK

Gmina	Szkoły i przedszkola
Golina	Gimnazjum w Golinie
	Przedszkole w Golinie
	Szkoła Podstawowa w Golinie
Kazimierz Biskupi	Przedszkole w Kazimierzu Biskupim
	Publiczne gimnazjum im. Polskich Olimpijczyków

Gmina	Szkoły i przedszkola
	Szkoła podstawowa im Jana Pawła II w Kazimierzu Biskupim
	Wyższe Seminarium Duchowne Misjonarzy Świętej Rodziny
	Zespół szkolno-przedszkolny w Dobrosławowie
	Zespół szkolno-przedszkolny w Kozarzewie
	Zespół szkolno-przedszkolny w sokółkach
Kleczew	Gimnazjum
	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych
Konin	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie
Kramsk	Publiczne Gimnazjum w Kramsku
Krzymów	Zespół Szkół w Brzeźnie
	Zespół Szkół w Krzymowie
RYCHWAŁ	Szkoła Podstawowa w Białej Panieńskiej
	Szkoła Podstawowa w Dąbroszynie
	Szkoła Podstawowa w Grochowach
	Szkoła Podstawowa w Jaroszewicach Grodzieckich
	Szkoła Podstawowa w Kucharach Kościelnych
	Zespół Szkół w Rychwale
Rzgów	Gimnazjum w Rzgowie
	Szkoła Podstawowa w Grabienicach
	Szkoła Podstawowa w Osieczy
	Zespół Szkolno – Przedszkolny w Rzgowie
	Zespół Szkół w Sławsku
Skulsk	Szkoła Podstawowa i Gimnazjalna w Skulsku
Stare Miasto	Szkoła Podstawowa w Żdżarach
	Szkoła Podstawowa w Starym Mieście
	Szkoła Podstawowa w Ruminie

Gmina	Szkoły i przedszkola
	Szkoda Podstawowa w Modle Królewskiej Szkoła Podstawowa w Barczygłowie Gimnazjum w Starym Mieście Przedszkole Samorządowe w Starym Mieście

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych z roku 2014.

Załącznik 5. Klasyfikacja stanu dróg wg. użytkowników forum Skyscrapercity.com

1. Stan drogi dobry

Droga równa, bądź dosyć równa są dopuszczalne niewielkie uchybienia w nawierzchni typu: dobrze wykonane łaty w niewielkich ilościach, bardzo drobne pęknięcia w nawierzchni, ślady smołowania itp. Nie są brane pod uwagę: pobocze i inne elementy drogi, tylko nawierzchnia.

2. Stan drogi przeciętny, lekko pogorszony

Droga z lekkimi spękaniami nawierzchni, łatami w średnich ilościach, małe bardzo rzadko spotykane dziury, nie powoduje większego dyskomfortu jazdy. Są dopuszczalne niewielkie, niegroźne koleiny.

3. Stan drogi mocno pogorszony

Średnie koleiny, spotykane są dziury, spękania, duża ilość łat. Jest odczuwalny dyskomfort w jeździe.

4. Stan drogi zły, krytyczny

Duże koleiny (takie które zagrażają bezpieczeństwu jazdy i mogą zniszczyć podwozie samochodu), mocno popękana, duża ilość dziur, bardzo duża ilość łat, które i tak nie polepszają stanu drogi. Jest odczuwalny bardzo duży dyskomfort jazdy i zagraża bezpieczeństwu na tej drodze. Droga nadająca się do natychmiastowego remontu, jazda z prędkością wyższą niż 70-80 km/h staje się niebezpieczna.

Załącznik 6. Przebieg dróg powiatowych pozamiejskich

Drogi powiatowe pozamiejskie zarządzane przez ZDP Konin

Lp	Numer drogi	Przebieg ciągu drogowego	Długość (m)
1	2	3	4
1	2900 P	(Podbiel) granica powiatu konińskiego - Bożatki - Piaski - Modlibogowice - Wardeżyn - Dąbroszyn - Sporne - droga krajowa 25	11 085
2	3034 P	Granica powiatu konińskiego - Borek - droga powiatowa 3176P	336
3	3036 P	(Anastazewo) granica powiatu konińskiego - Nowe Tręby - Budziszlaw Kościelny - Nieborzyn - Złotków - Kleczew (ul. Rutki) - dr. pow. 3180P	12 058
4	3050 P	(Siemcze Małe) granica powiatu konińskiego - Budziszlaw Kościelny - Budziszlaw Górny - Dębówiec - Nowy Świat - Wilczogóra - dr. pow. 3180P	9 439
5	3054 P	(Szyszłowo) granica powiatu konińskiego - Dobrosolowo - droga powiatowa 3225P	527
6	3060 P	(Kamień) granica powiatu konińskiego - Radwaniec - Dębówka - Kozarzew - droga powiatowa 3230P	2 911
7	3064 P	(Cienin Kościelny) granica powiatu konińskiego - Lubiecz - Przyjma - Duża Wieś - Wygon - Olszynki - droga powiatowa 3230P	4 883
8	3086 P	Granica powiatu konińskiego - Chrusty - droga powiatowa 3233P	1 074
9	3091 P	(Kopojno) granica powiatu konińskiego - Świątniki - droga powiatowa 3096P	2 836
10	3096 P	(Podbiel) granica powiatu konińskiego - Rzgów - Zastruże - Babia - Osieczka - Sławsk - Rumin - Posoka - granica miasta Konin	17 090
11	3097 P	(Szetlewek) granica powiatu konińskiego - Kurów - Biskupice - Biała - Łagiewniki - droga wojewódzka 443	8 295
12	3175 P	Droga powiatowa 3197P - Władysławowo - granica województwa (Krogulec)	2 291
13	3176 P	Droga powiatowa 3177P - Zygmuntowo - Świętne - Mrówki - Wilczyn - droga powiatowa 3180P	11 411
14	3177 P	Droga powiatowa 3050P - Szubianka - Marszewo - Zygmuntowo - Wilczyn - droga powiatowa 3180P	7 746
15	3178 P	Droga powiatowa 3036P - Budziszlaw Kościelny - Zberzyn - Woła Spławiecka - Kaliska - droga powiatowa 3180P	7 088
16	3179 P	(Siedlimowo) granica powiatu konińskiego - Wtorek - droga powiatowa 3181P	980
17	3180 P	(Wójcin) granica powiatu konińskiego - Kownaty - Wilczyn - Wilczogóra - Kopydłowo - Kaliska - Rostoka - Kleczew (ul. Toruńska) - dr. woj. 264	13 864
18	3181 P	Droga powiatowa 3180P - Wilczogóra - Wtorek - Dzierżysław - Radwańczewo - Skulska Wieś - droga krajowa 25	10 172
19	3182 P	Droga powiatowa 3181P - Wtorek - Biela - Wiśniewa - droga powiatowa 3185P	4 722
20	3183 P	Droga powiatowa 3185P - Góry - Ościslów - Buszkowo - Skulska Wieś - droga krajowa 25	8 862
21	3184 P	Droga powiatowa 3183P - Ościslów - Marianowo - droga powiatowa 3186P	2 232
22	3185 P	Droga powiatowa 3180P - Kopydłowo - Wiśniewa - Góry - Ostrowąż - Biskupie - Różnowa - droga wojewódzka 263	10 639
23	3186 P	Droga wojewódzka 263 - Sławoszewek - Wielkopole - Ostrowąż - Marianowo - Szyszyn - Szyszyn - Teodorowo - Szyszynskie Holendry - dr. kr. 25	12 973

Lp	Numer drogi	Przebieg ciągu drogowego	Długość (m)
1	2	3	4
23	3186 P	Droga wojewódzka 263 - Sławoszewek - Wielkopole - Ostrowąż - Marianowo - Szyszynek - Szyszyn - Teodorowo - Szyszynskie Holendry - dr. kr. 25	12 973
24	3187 P	(Ostrowek) granica powiatu konińskiego - Łuszczewo - Galiszewo - Skulsk - droga krajowa 25	7 790
25	3188 P	Droga powiatowa 3183P - Skulska Wieś - Paniewo - Czarowo - Lisewo - Gawrony - Zówieniec - Ślesin - droga krajowa 25	12 985
26	3189 P	Droga krajowa 25 - Skulsk - Mielnica Duża - granica województwa (Przewóz)	3 760
27	3190 P	Droga powiatowa 3189P - Skulsk - Wilcza Kłoda - Włodzimiera - Kolonia Warzymowska - Koszewo - Morzyczyn - droga powiatowa 3191P	10 129
28	3191 P	(Nowa Wieś) granica województwa - Telarkowo - Racięcín - Morzyczyn - Stara Ruda - Leśnictwo - droga wojewódzka 263	11 488
29	3192 P	Droga powiatowa 3191P - Racięcín - Sadlno - droga powiatowa 3193P	3 411
30	3193 P	Droga powiatowa 3191P - Morzyczyn - Ruszkowo - Sadlno - Wandzinowo - droga wojewódzka 266	8 308
31	3194 P	(Nowa Wieś) granica powiatu konińskiego - Witkowice - Tomisławice - droga wojewódzka 266	2 989
32	3195 P	Droga wojewódzka 266 - Tomisławice - Tomaszewo - granica województwa (Gradowo Nowe)	2 207
33	3196 P	Droga wojewódzka 266 - Janowice - Kryszkowice - Galczyce - granica województwa (Józefowo)	4 339
34	3197 P	Droga wojewódzka 266 - Wierzbinek - Boguszyce - Posada - Zaryń - Mąkoszyn - granica województwa (Sierakowy)	11 680
35	3198 P	Droga wojewódzka 266 - Łysek - Zielonka - droga powiatowa 3197P	7 071
36	3199 P	Droga powiatowa 3197P - Mąkoszyn - granica powiatu kołskiego (Janowice)	1 337
37	3200 P	Droga powiatowa 3197P - Zaryń - Ośno Podleśne - Ośno Górne - Wierzbie - droga wojewódzka 263	7 773
38	3201 P	Droga wojewódzka 266 - Sompolno (ul. Blankowa) - Sycewo - Mąkolno - droga powiatowa 3204P	6 505
39	3202 P	Droga wojewódzka 266 - Biele - Nowa Wieś - Ostrowek - Kazubek - granica powiatu kołskiego (Plebanki)	9 193
40	3203 P	Droga wojewódzka 263 - Ignacewo - Lubstów - droga wojewódzka 266	7 434
41	3204 P	Droga wojewódzka 266 - Nowa Wieś - Mąkolno - Mostki Kujawskie - droga wojewódzka 263	8 019
42	3205 P	Droga wojewódzka 263 - Mostki Kujawskie - Przystronie - Kolonia Lipiny - gr. pow. kołskiego - gr. pow. konińskiego - gr. pow. kołskiego	5 669
43	3206 P	Droga powiatowa 3207P - Stefanowo - Lubstówek - Racięcice - granica powiatu kołskiego (Łuczywno)	9 564
44	3207 P	Droga powiatowa 3210P - Stary Licheń - Helenów - Gać - Stefanowo - Święciec - Jabłków - droga wojewódzka 266	8 859
45	3208 P	Droga powiatowa 3210P - Piotrkowice - Niedźwiady - Julia - Kępa - droga powiatowa 3209P	5 837
46	3209 P	Droga powiatowa 3210P - Różopole - Pówiosek Stary - Wąsosze - granica miasta Konina (Łęzyn)	7 132

Lp	Numer drogi	Przebieg ciągu drogowego	Długość (m)
1	2	3	4
47	3210 P	Droga wojewódzka 263 - Różopole - Piotrkowice - Wygoda - Stary Licheń - Grąblin - Izabelin - Wola Podlężna - droga wojewódzka 266	19 097
48	3211 P	(Konin - Maliniec) granica powiatu konińskiego - Anielew - Grąblin - droga powiatowa 3210P	3 041
49	3212 P	(Konin - Niestusz) granica powiatu konińskiego - Rudzica - droga powiatowa 3211P	5 904
50	3213 P	Droga powiatowa 3210P - Grąblin - Trzyborki - Kramsk Łazy - Kramsk Pole - droga wojewódzka 266	6 628
51	3214 P	Droga wojewódzka 266 - Kramsk - Strumyk - granica powiatu kolskiego (Szarlatów)	4 437
52	3215 P	Droga wojewódzka 266 - Kramsk - Wysokie - Barce - droga powiatowa 3216P	5 265
53	3216 P	Droga wojewódzka 266 - Lichnowo - Milin - Kuźnica - Barce - Borki - granica powiatu kolskiego (Ochle)	7 289
54	3217 P	Droga powiatowa 3216P - Kuźnica - Biechowy - przeprawa promowa - Piersk - Krzymów - Paprotnia - droga krajowa 2	7 940
55	3218 P	Droga powiatowa 3217P - Piersk - granica powiatu kolskiego (Tury)	1 114
56	3219 P	Droga krajowa 2 - Genowefa - granica powiatu tureckiego (Kuny)	1 234
57	3220 P	Droga krajowa 2 - Brzeźno - Rożek - Borowo - Krzymów - droga powiatowa 3217P	9 619
58	3221 P	Droga krajowa 2 - Brzeźno - Stare Potążniki - Smólnik - Wierzchy - granica powiatu tureckiego (Wyszyna)	8 970
59	3222 P	Droga wojewódzka 264 - Wola Łaszczoza - Wieruszew - granica miasta Konina (Gosławice)	1 444
60	3223 P	Droga wojewódzka 264 - Kamienica Majątek - granica miasta Konina (Pątnów)	2 370
61	3224 P	Droga powiatowa 3036P - Złotków - Miłaczew - Danków - Koziegłowy - Przytuki - droga wojewódzka 263	5 559
62	3225 P	Droga wojewódzka 263 - Dobroszów - Częstków - Tokarki - Radwaniec - droga powiatowa 3060P	7 899
63	3226 P	Droga powiatowa 3225P - Dobroszów - Anielew - Bochlewo - Nieświastów - droga powiatowa 3227P	5 210
64	3227 P	Droga powiatowa 3230P - Warznia - Nieświastów - Kazimierz Biskupi - droga powiatowa 3230P	5 706
65	3228 P	Granica powiatu konińskiego - Lubiecz - droga powiatowa 3064P	1 448
66	3229 P	Droga krajowa 92 - Sławie - Golina (ul. Cmentarna) - droga krajowa 92	4 948
67	3230 P	Droga krajowa 92 - Golina (ul. Kościuszki , ul. Kolejowa) - Adamów - Kozarzew - Kazimierz Biskupi - droga wojewódzka 264	12 014
68	3231 P	Droga powiatowa 3230P - Brzeźniak - Głodowo - Kawnice - droga krajowa 92	7 106
69	3232 P	Droga powiatowa 3230P - Kazimierz Biskupi - Rosocha Kolonia - Kawnice - droga powiatowa 3231P	7 483
70	3233 P	Droga krajowa 92 - Zalesie - Barbarka - Radolina - droga wojewódzka 467	4 584
71	3234 P	Droga krajowa 92 - Węglew - Węglewskie Holendry - przeprawa promowa - Sławsk - droga powiatowa 3096P	5 435

Lp	Numer drogi	Przebieg ciągu drogowego	Długość (m)
1	2	3	4
72	3235 P	Droga powiatowa 3096P - Rumin - Stare Miasto - droga powiatowa 3240P	2 886
73	3236 P	Droga powiatowa 3096P - Sławsk - Kowalewek - Barczyglów - droga powiatowa 3240P	5 406
74	3237 P	Droga powiatowa 3096P - Babia - Barłogi - Barłogi Kolonia - Dąbrowica - Lisiniec - Rzgów - droga powiatowa 3096P	8 021
75	3238 P	Droga powiatowa 3096P - Rzgów - Zarzew - Trójka - droga powiatowa 3240P	8 604
76	3239 P	Droga powiatowa 3238P - Rzgów - Grabienice - Bożatki - droga powiatowa 2900P	2 934
77	3240 P	Droga krajowa 25 - Stare Miasto - Barczyglów - Święcia - Kuchary Koś. - Rozalin - Modlibgowice - Kuchary Bor. - Wielolęka - Grodziec - dr. woj. 443	20 765
78	3241 P	Droga powiatowa 3240P - Święcia - Czyżew - Dąbroszyn - droga powiatowa 2900P	4 667
79	3242 P	Droga powiatowa 3241P - Święcia - Główniew - droga krajowa 25	1 801
80	3243 P	Droga powiatowa 2900P - Piaski - Ludwików - Bobrowo - Kuchary Borowe - droga powiatowa 3240P	5 809
81	3244 P	Droga powiatowa 3240P - Kuchary Borowe - Jaroszewice Grodzieckie - Jaroszewice Rychwalskie - droga wojewódzka 443	4 775
82	3245 P	Droga powiatowa 3097P - Biała - Królików - droga wojewódzka 443	2 291
83	3246 P	Droga wojewódzka 443 - Łądek - Zaguznica - Lipice - droga powiatowa 4320P	3 616
84	3247 P	Droga powiatowa 4320P - Grodziec - Konary - granica powiatu kaliskiego (Zbiersk)	7 737
85	3248 P	Droga krajowa 25 - Lubiny - Gliny - granica powiatu kaliskiego (Zamęty)	2 258
86	3249 P	Droga wojewódzka 443 - Rychwał (ul. Złotkowska) - Złotkowy - Grochowy - Siaszyce - droga krajowa 25	8 437
87	3250 P	Droga powiatowa 3240P - Stare Miasto - Karsy - Lisiec Mały - Lisiec Wielki - Niklas - granica powiatu tureckiego (Nowy Świat)	9 707
88	3251 P	Droga krajowa 25 - Stare Miasto - Żychlin - droga krajowa 72	3 710
89	3252 P	Droga powiatowa 3250P - Lisiec Wielki - Żdzary - droga krajowa 72	3 705
90	3253 P	Droga wojewódzka 443 - Radzimia - granica powiatu tureckiego (Gadowskie Holendry)	974
91	4313 P	(Orlina Duża) granica powiatu konińskiego - Czarnybród - Bystrzyca - Biskupice - droga powiatowa 3097P	4 045
92	4320 P	(Józefów) granica powiatu konińskiego - Stara Ciświca - Lipice - Grodziec - droga wojewódzka 443	9 890

Załącznik 7. Stan dróg powiatowych pozamiejskich

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2900P	Pyzdry - Sporne	11 085	Bitumiczna 1. Podbiel – Bożatki 1,5 km stan zły	dobry	średnie	A
2	3034P	Suszewo - Tama – Borek	336	Tłuczniowa	zły	średnie	B
3	3036P	Anastazewo - Kleczew	11 831	Bitumiczna	średni	duże	A
4	3050P	Słupca – Wilczyn	9 439	Bitumiczna 1. Budziszew Górny – Nowy Świat 3,3 km stan zły	średni	duże	B
5	3054P	Niezgoda - Dobroszów	527	Bitumiczna	dobry	średnie	B
6	3060P	Żelazków - Kozarzew	2 911	Bitumiczna	dobry	średnie	B
7	3064P	Cienin Kościelny - Lubiecz - Przyjma	4 883	Bitumiczna 1. Przy granicy 800m – stan zły	średni	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
8	3086P	Wacławów - Chrusty	1 074	Bitumiczna	średni	małe	B
9	3091P	Zagórow – Rzgów	2 836	Bitumiczna	dobry	średnie	B
10	3096P	Podbiel - Konin	17 137	Bitumiczna	dobry	duże	A
11	3097P	Podbiel - Grodziec	8 295	Bitumiczna 1. Biskupice – Biała 3,0km - stan zły	średni	średnie	B
12	3175P	Goczki Polskie - Władysławowo	2 291	Bitumiczna Gruntowa – 861m	dobry	małe	B
13	3176P	Zygmuntowo - Święte - Wilczyn	11 411	Bitumiczna Tłuczniowa – 1650m Gruntowa – 1500m	zły	małe	B
14	3177P	Budzisław Górny - Marszewo - Wilczyn	7 746	Bitumiczna 1. Marszewo – Wilczyn 3,8 km stan zły	średni	średnie	B
15	3178P	Budzisław Kościelny - Kaliska	7 088	Bitumiczna	dobry	średnie	B
16	3179P	Siedlimowo - Wtorek	980	Bitumiczna	zły	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
17	3180P	Strzelno - Kleczew	12 999	Bitumiczna	średni	duże	A
18	3181P	Wilczogóra - Skulska Wieś	10 181	Bitumiczna	średni	średnie	A
19	3182P	Wtorek - Wiśniewa	4 722	Bitumiczna – stan średni	średni	średnie	B
20	3183P	Góry - Skulska Wieś	8 862	Bitumiczna 1. Góry – Ościslówo 2 km – stan zły 2. Buszkowo 1,6 km – stan zły	dobry	małe	B
21	3184P	Ościslówo - Marianowo	2 232	Bitumiczna Gruntowa – 1300m	zły	małe	B
22	3185P	Kopydłowo - Różnowa	10 639	Bitumiczna 1. Góry – Biskupie 5,4km – stan zły	średni	średnie	A
23	3186P	Sławoszewek - Szyszyńskie Hol.	12 973	Bitumiczna 1. Marianowo 2,4km – stan zły	średni	średnie	A

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
24	3187P	Łuszczewo - Skulsk	7 790	Bitumiczna 1. Galiszewo 1,3km – stan zły 2. Łuszczewo 0,5 km – stan zły Tłuczniowa – 702m	średni	małe	A
25	3188P	Skulska wieś - Gawrony - Ślesin	12 985	Bitumiczna Gruntowa – 2440m	zły	małe	A
26	3189P	Skulsk - Mielnica	3 760	Bitumiczna	dobry	średnie	B
27	3190P	Skulsk - Morzyczyn	10 129	Bitumiczna 1. Koszewo – Morzyczyn 3,1 km – stan zły Gruntowa – 1093m	średni	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
28	3191P	Racięcín - Morzyczyn - Leśnictwo	11 488	Bitumiczna 1. Racięcín – Morzyczyn 4km – stan zły 2. Stara Ruda – Leśnictwo 3,1 km – stan zły	średni	średnie	A
29	3192P	Racięcín - Sadlno	3 411	Bitumiczna 1. Trzciniec – Sadlno 2km – stan zły	średni	średnie	B
30	3193P	Morzyczyn - Wierzbinék	8 308	Bitumiczna	dobry	średnie	B
31	3194P	Witkowice - Tomisławice	2 989	Bitumiczna	zły	średnie	A
32	3195P	Tomisławice - Tomaszewo	2 207	Bitumiczna Gruntowa – 1352m	średni	średnie	A
33	3196P	Janowice - Galczyce	4 339	Bitumiczna	zły	średnie	A
34	3197P	Wierzbinék - Mąkoszyn	11 732	Bitumiczna 1. Wierzbinék – Boguszyce 1,5 km – zły stan	średni	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
35	3198P	Łysek - Goczki Polskie	7 071	Bitumiczna Gruntowa – 4597m	zły	małe	B
36	3199P	Mąkoszyn -Bogusławice	1 337	Bitumiczna	dobry	małe	B
37	3200P	Zaryń - Wierzbie	7 773	Bitumiczna	średni	duże	B
38	3201P	Sompolno - Mąkolno	5 784	Bitumiczna 1. Sompolno – Sycewo 4,0km – zły stan	dobry	duże	A
39	3202P	Sompolno - Kazubek	9 193	Bitumiczna 1. Biele 1,7 km – zły stan 2. Nowa Wieś – Kazubek 5,7km – zły stan	średni	małe	A
40	3203P	Ignacewo - Lubstów	7 434	Bitumiczna 1. Lubstów 0,3km – zły stan	średni	duże	A
41	3204P	Lubstów - Mostki	8 019	Bitumiczna	dobry	duże	A

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
42	3205P	Mostki - Lipiny	5 669	Bitumiczna 1. Przestronie 1,0km – zły stan	dobry	duże	A
43	3206P	Stefanów - Racięcice - Łuczywno	9 564	Bitumiczna 1. Młynek – Racięcice 3,8 km – zły stan	średni	małe	B
44	3207P	Licheń - Stefanów	8 859	Bitumiczna	dobry	duże	B
45	3208P	Piotrkowice - Julia - Kępa	5 837	Bitumiczna 1. Piotrkowice – Julia 2,3km – zły stan Gruntowa – 1021m	średni	średnie	B
46	3209P	Ślesin - Łęczyn	7 132	Bitumiczna 1. Łęczyn 0,9 km – zły stan	średni	duże	A
47	3210P	Ślesin - Licheń - Wola Podłęzna	19 097	Bitumiczna 1. Licheń 2km – zły stan 2. Grąblin – Izabelin 4km – zły stan	średni	duże	A

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
48	3211P	Anielew - Grąblin	3 041	Bitumiczna	zły	średnie	B
49	3212P	Rudzica - Grąblin	5 904	Bitumiczna Gruntowa – 2604m	zły	średnie	B
50	3213P	Grąblin - Kramsk	6 628	Bitumiczna Gruntowa – 5300m	zły	małe	A
51	3214P	Kramsk - Strumyk	4 437	Bitumiczna 1. Kramsk – Strumyk 2,6km – stan zły Kostka kamienna – 210m Gruntowa – 120m	średni	małe	B
52	3215P	Kramsk - Wysokie	5 265	Bitumiczna	dobry	duże	A
53	3216P	Lichnowo - Milin - Ochle	7 289	Bitumiczna 1. Lichnowo – Milin 1,3km – stan zły 2. Kuźnica – Borki 2,2km – stan zły	średni	duże	A

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
54	3217P	Kuźnica - Krzymów - Paprotnia	7 940	Bitumiczna 1. Na odcinku 6,4km – stan złyB	średni	duże	A
55	3218P	Piersk - Trześniew - Kościelec	1 114	Bitumiczna	dobry	średnie	B
56	3219P	Genowefa - Władysławów - Turek	1 234	Bitumiczna	dobry	duże	A
57	3220P	Brzeźno - Krzymów	9 619	Bitumiczna	średni	średnie	A
58	3221P	Brzeźno - Smólnik	8 970	Bitumiczna	zły	średnie	A
59	3222P	Wola Łaszczoza - Gosławice	1 444	Bitumiczna	dobry	średnie	A
60	3223P	Kazimierz B - Pątnów	2 370	Bitumiczna	średni	duże	A
61	3224P	Złotków - Przytuki	5 559	Bitumiczna	zły	małe	A
62	3225P	Przytuki - Dobrosołowo - Radwaniec	7 899	Bitumiczna	średni	średnie	A
63	3226P	Dobrosołowo - Nieświastów	5 210	Bitumiczna Tłuczniowa – 1505m	zły	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
64	3227P	Kozarzew - Nieświastów - Kazimierz B.	5 706	Bitumiczna 1. Warznia 1km – stan zły 2. Nieswiastów 1,5km – stan zły	średni	duże	B
65	3228P	Radwaniec - Lubiecz	1 448	Bitumiczna	dobry	małe	B
66	3229P	Splawie - Golina	3 552	Bitumiczna Brukowa - 219 Gruntowa – 1796m	średni	małe	A
67	3230P	Golina - Kazimierz Biskupi	10 565	Bitumiczna	dobry	duże	A
68	3231P	Przyjma - Głodowo - Kawnice	7 106	Bitumiczna 1. Brzeźniak 2,5km – stan zły Gruntowa – 2550m	średni	małe	A
69	3232P	Kazimierz Biskupi - Kawnice	7 483	Bitumiczna Gruntowa – 4441m	średni	średnie	A
70	3233P	Zalesie - Radolina	4 584	Bitumiczna	zły	małe	A

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
71	3234P	Węglew - Sławsk	5 435	Bitumiczna 1. Węglew – Węglewskie H. 2,0km – stan zły Gruntowa – 2242m	średni	małe	A
72	3235P	Rumin - Stare Miasto	2 886	Bitumiczna 1. Rumin – St. Miasto 2,2km – stan zły	dobry	duże	B
73	3236P	Sławsk - Barczygłów	5 406	Bitumiczna	średni	małe	B
74	3237P	Babia - Barłogi - Rzgów	8 021	Bitumiczna Tłuczniowa – 690m Gruntowa – 1980m	zły	średnie	B
75	3238P	Rzgów - Trójka	8 604	Bitumiczna Gruntowa – 5083m	zły	średnie	B
76	3239P	Rzgów - Bożatki	2 934	Bitumiczna	dobry	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
77	3240P	Stare Miasto - Grodziec	20 765	Bitumiczna 1. Grodziec 0,8 km – stan zły 2. Rozalin – Trójka 6,2km – stan zły 3. Barczygłów – St. Miasto 0,8 km - stan zły	średni	duże	A
78	3241P	Święcia - Dąbroszyn	4 667	Bitumiczna	średni	średnie	B
79	3242P	Święcia - Główniew	1 801	Bitumiczna	dobry	średnie	B
80	3243P	Grabienice - Bobrowo - Kuchary Borowe	5 809	Bitumiczna	dobry	małe	B
81	3244P	Kuchary Borowe - Jaroszewice	4 775	Bitumiczna 1. Kuchary Borowe 1,0km – stan zły 2. Jaroszewice – 1,7km – stan zły	średni	małe	B
82	3245P	Biała - Królików	2 291	Bitumiczna	dobry	małe	B
83	3246P	Królików - Lipice	3 616	Bitumiczna	średni	małe	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
84	3247P	Grodziec - Zbiersk	7 737	Bitumiczna Gruntowa – 4640m	zły	małe	B
85	3248P	Lubiny - Zamęty	2 258	Bitumiczna	dobry	średnie	A
86	3249P	Rychwał - Grochowy - Siaszyce	6 549	Bitumiczna 1. Rychwał – Złotkowy 2,4km – stan zły	dobry	małe	A
87	3250P	Stare Miasto - Lisiec Wielki - Niklas	9 707	Bitumiczna 1. St. Miasto – Lisiec 6,0km – stan zły	średni	średnie	A
88	3251P	Stare Miasto - Żychlin	3 710	Bitumiczna	dobry	duże	A
89	3252P	Lisiec Wielki - Żdżary	3 716	Bitumiczna	zły	średnie	A
90	3253P	W443 - Radzimia gr.pow (Gadowskie Hol.)	974	Bitumiczna	zły	średnie	A
91	4313P	Orlina Duża - Biskupice	4 045	Bitumiczna Gruntowa – 3051m	zły	średnie	B

Lp.	Nowy nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (m)	Nawierzchnia	Nazwa kryterium		
					stan drogi	natężenie ruchu	znaczenie komunikacyjne
92	4320P	Ciświca - Grodziec	9 890	Bitumiczna Gruntowa – 1984m	zły	małe	B

Kryteria:

1. Stan drogi: 1) dobry, 2) średni, 3) zły
2. Natężenie ruchu: 1) duże > 1000 p/d, 2) średnie 300 – 1000 p/d, 3) małe do 300 p/d
3. Znaczenie komunikacyjne:
 - a. powiązane z drogą wyższej kategorii, połączenie siedziby powiatu z siedzibą gminy, połączenie siedzib gmin między sobą, /A/
 - b. powiązanie z inną drogą powiatową, /B/
 - c. lokalne /C/

Załącznik 8. Stan dróg powiatowych miejskich

Lp	Miasto	Nazwa ulicy	Nr drogi	Długość ulicy	Długość Ulicy bez nawierzchni bitumicznej	Nazwa kryterium		
						Stan ulicy	Natężenie ruchu	Znaczenie komunikacyjne
1	m. Kleczew	Żeromskiego	3260	277		Dobry		C
2	m. Kleczew	Leśna	3261	730		Dobry		B
3	m. Kleczew	Targowa	3262	344		Dobry		C
4	m. Kleczew	Plac Wolności	3263	77		Dobry		C
5	m. Kleczew	Wjazdowa	3264	93		Dobry		C
6	m. Kleczew	Okrzei	3265	90		Dobry		C
7	m. Kleczew	Plac Kościuszki	3266	267		Dobry		C
8	m. Kleczew	Konińska	3267	638		Dobry		B
9	m. Kleczew	Strażacka	3268	110		Dobry		C
10	m. Kleczew	Warszawska	3269	321		Dobry		B

Lp	Miasto	Nazwa ulicy	Nr drogi	Długość ulicy	Długość Ulicy bez nawierzchni bitumicznej	Nazwa kryterium		
						Stan ulicy	Natężenie ruchu	Znaczenie komunikacyjne
11	m. Kleczew	Plac Świerczewskiego	3270	140		Dobry		C
12	m. Kleczew	Krótką	3271	91		Dobry		C
13	m. Kleczew	Stodolna	3272	394		Dobry		C
14	m. Kleczew	Nowa	3273	202		Dobry		C
15	m. Kleczew	Rutki	3036	227		Zły		B
16	m. Kleczew	Toruńska	3180	870		Średni		B
17	m. Ślesin	Działki	3280	911		Zły		C
18	m. Ślesin	Kliny	3280	180		Zły		C
19	m. Sompolno	Kolejowa	3300	597		Średni		C
20	m. Sompolno	11 Listopada	3301	1 075		Dobry		B
21	m. Sompolno	Gimnazjalna	3302	485		Zły		C
22	m. Sompolno	Błankowa	3201	721		Dobry		B
23	m. Golina	Kopernika	3310	593	30	Dobry		C

Lp	Miasto	Nazwa ulicy	Nr drogi	Długość ulicy	Długość Ulicy bez nawierzchni bitumicznej	Nazwa kryterium		
						Stan ulicy	Natężenie ruchu	Znaczenie komunikacyjne
24	m. Golina	Poniatowskiego	3311	972		Zły		C
25	m. Golina	Piaskowa	3312	686		Średni		C
26	m. Golina	Kusocińskiego	3313	1 223		Średni		C
27	m. Golina	Cmentarna	3229	1 396	1050	Zły		B
28	m. Golina	Kolejowa	3230	1 261		Dobry		B
29	m. Golina	Kościuszki	3230	188		Dobry		B
30	m. Rychwał	Żurawin	3320	1 569	374	Średni		C
31	m. Rychwał	Konińska	3321	1 021		Dobry		B
32	m. Rychwał	Grabowska	3322	903		Średni		C
33	m. Rychwał	Sportowa	3323	813		Zły		C
34	m. Rychwał	Plac Wolności	3324	321		Średni		C
35	m. Rychwał	Sokołów	3325	1 587		Zły		C
36	m. Rychwał	Józefów	3326	743		Dobry		C

Lp	Miasto	Nazwa ulicy	Nr drogi	Długość ulicy	Długość Ulicy bez nawierzchni bitumicznej	Nazwa kryterium		
						Stan ulicy	Natężenie ruchu	Znaczenie komunikacyjne
37	m. Rychwał	Milewo	3327	1 884	950	Dobry		C
38	m. Rychwał	Złotkowska	3249	1 888		Średni		B

Kryteria:

4. Stan drogi: 1) dobry, 2) średni, 3) zły
5. Natężenie ruchu: 1) duże > 1000 p/d, 2) średnie 300 – 1000 p/d, 3) małe do 300 p/d
6. Znaczenie komunikacyjne:
 - a. powiązane z drogą wyższej kategorii, połączenie siedziby powiatu z siedzibą gminy, połączenie siedzib gmin między sobą, /A/
 - b. powiązanie z inną drogą powiatową, /B/
 - c. lokalne /C/

Załącznik 9. Analiza przystanków.**Tabela 1.** Liczba osób korzystających z przystanków PKS w ujęciu miesięcznym

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
KONIN, D.A.	Konin	46640	13,8%
KONIN, D.K.	Konin	45287	13,4%
SŁUPCA, D.A	poza OFAK	12465	3,7%
KON.RONDO	Konin	10391	3,1%
KOŁO, D.A.	poza OFAK	8280	2,5%
KRAMSK	Kramsk	6674	2,0%
ŚLESIN	Ślesin	6088	1,8%
GOLINA	Golina	5644	1,7%
KAZIM.SZKO	Kazimierz Biskupi	5367	1,6%
SOMPOLNO	Sompolno	5157	1,5%
RZGÓW	Rzgów	4112	1,2%
KON.WYSZYŃ	Konin	3932	1,2%
KLECZEW	Kleczew	3921	1,2%
WROCŁAW, DA	poza OFAK	3675	1,1%
RYCHWAŁ	Rychwał	3643	1,1%
SKULSK	Skulsk	3547	1,0%
GRODZIEC	Grodziec	3338	1,0%
LICHEŃ	Ślesin	2240	0,7%
ŚLESIN, TAR	Ślesin	2201	0,7%
ZAGÓRÓW	poza OFAK	2075	0,6%
ST.MI.CH F	Stare Miasto	1968	0,6%
KON.CHOP.2	Konin	1843	0,5%

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
BUDZIS.KOŚ	Kleczew	1816	0,5%
KON.WYSZY1	Konin	1802	0,5%
WILCZYN	Wilczyn	1793	0,5%
KAWNICE	Golina	1789	0,5%
GOLINA, KOŚ	Golina	1768	0,5%
KON.CHORZE	Konin	1721	0,5%
KOŚCIEL. 1	poza OFAK	1606	0,5%
KAZIM.BISK	Kazimierz Biskupi	1597	0,5%
OSIECZA	Rzgów	1584	0,5%
DOBROS.SZK	Kazimierz Biskupi	1531	0,5%
BYDGOSZ.DA	poza OFAK	1474	0,4%
KIJOWIEC	Ślesin	1325	0,4%
SŁAWSK	Rzgów	1302	0,4%
BABIA	Rzgów	1293	0,4%
SŁAWSK STA	Rzgów	1270	0,4%
KLECZEW, AL	Kleczew	1218	0,4%
KRAMSK 1	Kramsk	1217	0,4%
LISEWO/SKU	Skulsk	1109	0,3%
MILICZ, D.A	poza OFAK	1105	0,3%
SŁAWSK ST1	Rzgów	1080	0,3%
MIKORZYN	Ślesin	1027	0,3%
CIENIN ZAB	poza OFAK	1018	0,3%
KROTOSZYN	poza OFAK	988	0,3%
GOLINA, SZK	Golina	973	0,3%
DOBROSOŁO W	Kazimierz Biskupi	970	0,3%

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
KAWNICE 1	Golina	944	0,3%
ŚLESIN 2	Ślesin	916	0,3%
KON.FUGO	Konin	912	0,3%
TORUŃ, D.A.	poza OFAK	909	0,3%
KLECZEW, LI	Kleczew	902	0,3%
GRĄBLIN	Kramsk	896	0,3%
OSTROWITE	poza OFAK	880	0,3%
BISKUPICE	Grodziec	878	0,3%
KON.MAL.HU	Konin	876	0,3%
GRABIENICE	Rzgów	865	0,3%
GŁÓWIEW	Stare Miasto	862	0,3%
KŁODAWA, PO	poza OFAK	851	0,3%
LUBSTÓW	poza OFAK	844	0,2%
MOSTKI	poza OFAK	843	0,2%
PĄCHÓW 1	Kramsk	838	0,2%
HOLEND.SZY	Ślesin	834	0,2%
WĘGLEW	Golina	828	0,2%
KRÓLIKÓW	Grodziec	819	0,2%
ŁĄDEK/WART	poza OFAK	816	0,2%
INOWROCŁA W	poza OFAK	792	0,2%
NIEŚWIAS.K	Kazimierz Biskupi	771	0,2%
DĘBY SZŁA.	poza OFAK	753	0,2%
IGNACEWO	Ślesin	696	0,2%
WILCZNA	poza OFAK	692	0,2%
JESIONKA	poza OFAK	684	0,2%

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
OSIEK MAŁY	poza OFAK	660	0,2%
BILCZEW	Kramsk	654	0,2%
LIPINY	poza OFAK	639	0,2%
SOKÓŁKI, SZ	Kazimierz Biskupi	633	0,2%
KON.SZPITA	Konin	632	0,2%
ZAGÓRÓW, SZ	poza OFAK	631	0,2%
CELINOWO	Skulsk	631	0,2%
KATOWICE	poza OFAK	622	0,2%
MODŁA RZGO	Rzgów	617	0,2%
PATRZYKÓW	Kramsk	613	0,2%
CZĄSTKÓW	Kazimierz Biskupi	606	0,2%
MAKOLNO	poza OFAK	604	0,2%
SIĄSZYCE	Rychwał	603	0,2%
NIEŚWIASTÓ	Kazimierz Biskupi	598	0,2%
STRZAŁKOWO	poza OFAK	583	0,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin

Tabela 2. Liczba osób korzystających z przystanków na terenie OFAK w ujęciu miesięcznym.

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
KONIN, D.A.	Konin	46640	17,8%
KONIN, D.K.	Konin	45287	17,3%
KON. RONDO	Konin	10391	4,0%
KRAMSK	Kramsk	6674	2,5%
ŚLESIN	Ślesin	6088	2,3%

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
GOLINA	Golina	5644	2,2%
KAZIM. SZKO	Kazimierz Biskupi	5367	2,0%
SOMPOLNO	Sompolno	5157	2,0%
RZGÓW	Rzgów	4112	1,6%
KON. WYSZYŃ	Konin	3932	1,5%
KLECZEW	Kleczew	3921	1,5%
RYCHWAŁ	Rychwał	3643	1,4%
SKULSK	Skulsk	3547	1,4%
GRODZIEC	Grodziec	3338	1,3%
LICHEN	Ślesin	2240	0,9%
ŚLESIN, TAR	Ślesin	2201	0,8%
ST. MI. CH F	Stare Miasto	1968	0,8%
KON. CHOP. 2	Konin	1843	0,7%
BUDZIS. KOŚ	Kleczew	1816	0,7%
KON. WYSZY1	Konin	1802	0,7%
WILCZYN	Wilczyn	1793	0,7%
KAWNICE	Golina	1789	0,7%
GOLINA, KOŚ	Golina	1768	0,7%
KON. CHORZE	Konin	1721	0,7%
KAZIM. BISK	Kazimierz Biskupi	1597	0,6%
OSIECZA	Rzgów	1584	0,6%
DOBROS. SZK	Kazimierz Biskupi	1531	0,6%
KIJOWIEC	Ślesin	1325	0,5%
SŁAWSK	Rzgów	1302	0,5%

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
BABIA	Rzgów	1293	0,5%
SŁAWSK STA	Rzgów	1270	0,5%
KLECZEW, AL	Kleczew	1218	0,5%
KRAMSK 1	Kramsk	1217	0,5%
LISEWO/SKU	Skulsk	1109	0,4%
SŁAWSK ST 1	Rzgów	1080	0,4%
MIKORZYN	Ślesin	1027	0,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin

Tabela 3. Przystanki o najmniejszym ruchu pasażerskim.

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
KRYSZKOWIC	Wierzbinek	5	0,0%
DĘBÓWIEC	Wilczyn	5	0,0%
KON.WARSZA	Konin	5	0,0%
ŁĄDEK K/KR	Grodziec	4	0,0%
SARNOW.KO1	Ślesin	4	0,0%
WIŚNIEWA 3	Wilczyn	4	0,0%
GALISZEWO	Skulsk	4	0,0%
KOWALEWE.2	Rzgów	3	0,0%
MARSZEWO	Kleczew	3	0,0%
LICHE.H.A	Ślesin	3	0,0%
ŁAGIEWNI.2	Sompolno	3	0,0%
PAGÓRKI	Wierzbinek	3	0,0%
KATARZYNO W	Wierzbinek	3	0,0%

Nazwa Przystanku	Gmina	Liczba osób korzystających z przystanku	Procent całości [%]
STEFANOWO	Kazimierz Biskupi	3	0,0%
GALISZEW.1	Skulsk	3	0,0%
JULIA 1	Ślesin	2	0,0%
JÓŻWIN	Kazimierz Biskupi	2	0,0%
KON.PĄTN 1	Konin	2	0,0%
JÓŻWIN 2	Kazimierz Biskupi	2	0,0%
SKULSK 3	Skulsk	2	0,0%
WŁADZI.LAS	Kazimierz Biskupi	2	0,0%
RACIEŃ.SKRZ	Wierzbinek	2	0,0%
KUŹNICA	Kramsk	2	0,0%
POSADA,MA1	Kazimierz Biskupi	1	0,0%
SOMPOL.NAD	Sompolno	1	0,0%
SKULSKA WI	Skulsk	1	0,0%
JABŁONKA 1	Kleczew	1	0,0%
SŁAWOSZ.DA	Kleczew	1	0,0%
WIERUSZEW	Kazimierz Biskupi	1	0,0%
DOBROS.SKR	Kazimierz Biskupi	1	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin

Załącznik 10. Liczba pojazdów osobowych na terenie OFAK

Nazwa miejsca pomiaru	Przybliżona lokalizacja	Potok pasażerski w pojazdach	Liczba pojazdów do 5,4 m. długości	W przeliczeniu na osoby	Przyznana kategoria
wieś Izabelin (trasa w kierunku Lichenia)	Pomiędzy wsią Wola Podłęzna a wsią Grąblin	MZK: linie nie kursują	Dzień Roboczy: 2694	Dzień Roboczy: 3502,2	III
		PKS: 500-800	Weekend: 5932	Weekend: 7711,6	
ul. Jana Pawła II	Na drodze wojewódzkiej nr 266 przy granicy Konina, przed znakiem informującym o początku miejscowości Wola Podłęzna	MZK: 1000 - 2000	5803	7544	I
		PKS: 1000 - 2000			
wieś Modła Królewska	Na drodze krajowej nr 25	MZK: Linie nie kursują	6919	8995	II
		PKS: 500-800			
ul. Poznańska	Na drodze krajowej nr 92 przy granicy Konina	MZK: 500 - 1000	6239	8111	II
		PKS: 500-1000			
ul. Przemysłowa	Wiadukt kolejowy	MZK: 6000 - 8000	11608	15091	I
		PKS: 1000-2000			
wieś Sławsk	Droga gminna Konin - Sławsk	MZK: Na odcinku do Rumina 50-100	3943	5126	II
		PKS: 800 i więcej			
ul. Świętojańska	Przy granicy Konina na ul. Świętojańskiej	MZK: 500 – 1000	4643	6037	II
		PKS: 0-100			
ul. Kolska	Przy granicy Konina na ul.	MZK: 500 - 1000	8520	11076	II

Nazwa miejsca pomiaru	Przybliżona lokalizacja	Potok pasażerski w pojazdach	Liczba pojazdów do 5,4 m. długości	W przeliczeniu na osoby	Przyznana kategoria
	Kolskiej	PKS: 100-500			
Wiadukt Briański	Między ul. Chopina a ul. Zakładową	MZK: 1000 - 2000	8179	10633	II
		PKS: 100-500			
ul. Zagórska	Pomiędzy ul. Marii Dąbrowskiej a Drogą Krajową nr 25	MZK: 100 - 500	3318	4313	II
		PKS: 500-1000			
ul. Lisiecka	ul. Lisiecka nieopodal Modły Królewskiej, w kierunku Liśca Małego	MZK: linie nie kursują	1522	1979	II
		PKS: 0-50			
ul. Szpitalna	Nieopodal szpitala wojewódzkiego w Koninie	MZK: 500 - 1000	8740	11362	II
		PKS: Linie nie kursują			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin, oraz z zastosowaniem wyników badań własnych, i współczynnika pochodzącego ze źródła :

http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%20Poland_at_crossroads_final.pdf [data dostępu: 13.09.2014 r.]

Załącznik 11. Liczba pojazdów osobowych i ciężarowych na terenie OFAK

l.p.	Miejsce pomiaru	Dni robocze		Dni wolne	
		pojazdy do 5,4 m dl	pojazdy pow.5,4 m dl	pojazdy do 5,4 m dl	pojazdy pow. 5,4 m dl
1	ul. Zagórska	3317	2075		
2	ul. Kolska	8519	3562		
3	ul. Europejska	3843	2756		
4	Izabelin	2694	869	5931	1213
5	ul. Jana Pawła 2	5803	10014		
6	Kepina	4160	2213		
7	ul. Lisiecka (Stare Miasto)	1521	1320		
8	Modła Królewska	6919	3990		
9	ul. Poznańska	6239	4887		
10	ul. Przemysłowa	11607	4789		

	Dobowe natężenie ruchu	Dni robocze		Dni wolne	
lp.	Miejsce pomiaru	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy pow.5,4 m dł	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy pow. 5,4 m dł
11	Sławsk	3942	1037		
12	ul. Świętojańska	4642	4311		
13	ul. Szpitalna	8739	1074		
14	Wiadukt Briński	8179	8857		
15	Wola Rychwalska	977	1065		
16	Jaroszewice Rychwalskie	1060	2653		
17	Biała Panieńska	2674	4251		
18	Honoratka	3586	4754		
19	Kozarzew	911	675		
20	Kazimierz-Kleczew	3406	1968		
21	Trasa Warszawska	7842	6168		
22	Roztoka	2627	1299		
23	Wierzbinek	2390	1151		
24	Sompolno Babiak	1430	779		
25	Sompolno Izbica	1379	891		
26	Racięcín	314	174		
27	Tomisławice	1211	969		
28	Krzywe Kolano	3107	1839		
29	Lisewo	3021	2545		
30	Kownaty (Wilczyn)	710	517		
31	Wturek (droga Wilczyn Skulsk)	1522	336		
32	Rożnowo	1515	1507		
33	Anastazewo	891	221		
34	Ignacewo	1518	856		
35	Młynek	1864	796		
36	Borki	998	427		
37	Stefanowo	682	140		
38	ul. Kazimierska	3133	592		
39	A2-Sługocin	9176	10085		
40	A2-Modła	10894	11028		
41	A2-Żdźary	11915	11069		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin, oraz z zastosowaniem wyników badań własnych

Załącznik 12. Liczba bezrobotnych w OFAK w podziale na wiek, wykształcenie oraz czas pozostawania bez zatrudnienia i staż pracy.

Tabela 1. Bezrobotni OFAK w podziale na wiek

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Wiek	15-17	0	0
	18-24	17%	27%
	25-34	31%	33%
	35-44	24%	20%
	45-54	18%	13%
	55-59	9%	5%
	60 i więcej	2%	1%
Razem		5057	8667

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Tabela 2. Bezrobotni OFAK w podziale na wykształcenie

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Wykształcenie	wyższe	14%	11%
	policealne i średnie zawodowe	26%	23%
	LO	11%	9%
	zawodowe	25%	32%
	podstawowe	24%	25%
	Razem	5057	8667

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Tabela 3. Bezrobotni OFAK w podziale na czas pozostawania bez zatrudnienia

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Czas pozostawania bez pracy	do 1 miesiąca	8%	8%
	1-3	17%	17%
	3-6	16%	18%
	6-12	18%	17%
	12-24	19%	19%
	➤ 24	22%	21%
	Razem	5057	8667

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Tabela 4. Bezrobotni OFAK w podziale na staż pracy

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Staż pracy	do 1 roku	16%	17%
	1-5 lat	26%	30%
	5-10 lat	17%	14%
	10-20 lat	16%	13%
	20-30 lat	9%	6%
	30 <	3%	2%
	bez stażu	13%	19%
Razem		5057	8667

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Tabela 2.2.5 przedstawia dane z Powiatowego Urzędu Pracy w Koninie, według których 90,8% bezrobotnych na obszarze OFAK nie ma prawa do zasiłku dla bezrobotnych (w tym 90,3% dla Konina i 91,1% dla powiatu konińskiego); 77,7% bezrobotnych ma wykształcenie podstawowe, zawodowe lub policealne i średnie zawodowe (75,4% dla Konina, 79,1% dla powiatu konińskiego); 57,6% bezrobotnych to osoby powyżej sześciu miesięcy bez pracy (59,3% dla Konina, 56,6% dla powiatu konińskiego). Najmniejszą grupę bezrobotnych pod względem długości czasu pracy stanowią osoby pozostające bez pracy do jednego miesiąca (7,9%). Pod względem wieku ponad połowę bezrobotnych (53,6%) stanowią ludzie między 25. a 44. rokiem życia. Najmniejszą liczbę bezrobotnych pod względem stażu pracy stanowi grupa z dwudziestoletnim i dłuższym stażem pracy (9,0%).

Załącznik 13. Cennik opłat za przejazdy PKS Konin**Tabela 1.** Cennik biletów jednorazowych

Odległość km	Cena brutto biletu jednorazowego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 51%	z ulgą 78%	z ulgą 95%
do 5	4,70 zł	2,96 zł	2,30 zł	1,03 zł	0,24 zł
6 - 10	5,70 zł	3,59 zł	2,79 zł	1,25 zł	0,29 zł
11 - 15	7,00 zł	4,41 zł	3,43 zł	1,54 zł	0,35 zł
16 - 20	7,90 zł	4,98 zł	3,87 zł	1,74 zł	0,40 zł
21 - 25	8,80 zł	5,54 zł	4,31 zł	1,94 zł	0,44 zł
26 - 30	9,80 zł	6,17 zł	4,80 zł	2,16 zł	0,49 zł

Odległość km	Cena brutto biletu jednorazowego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 51%	z ulgą 78%	z ulgą 95%
31 - 35	10,90 zł	6,87 zł	5,34 zł	2,40 zł	0,55 zł
36 - 40	12,20 zł	7,69 zł	5,98 zł	2,68 zł	0,61 zł
41 - 45	13,70 zł	8,63 zł	6,71 zł	3,01 zł	0,69 zł
46 - 50	14,70 zł	9,26 zł	7,20 zł	3,23 zł	0,74 zł
51 - 55	15,70 zł	9,89 zł	7,69 zł	3,45 zł	0,79 zł
56 - 60	16,70 zł	10,52 zł	8,18 zł	3,67 zł	0,84 zł
61 - 80	19,70 zł	12,41 zł	9,65 zł	4,33 zł	0,99 zł
81-100	22,20 zł	13,99 zł	10,88 zł	4,88 zł	1,11 zł
101-120	24,20 zł	15,25 zł	11,86 zł	5,32 zł	1,21 zł
121-140	28,20 zł	17,77 zł	13,82 zł	6,20 zł	1,41 zł
141-160	31,00 zł	19,53 zł	15,19 zł	6,82 zł	1,55 zł
161-180	34,00 zł	21,42 zł	16,66 zł	7,48 zł	1,70 zł
181-200	38,10 zł	24,00 zł	18,67 zł	8,38 zł	1,91 zł
201-220	41,10 zł	25,89 zł	20,14 zł	9,04 zł	2,06 zł
221-240	46,10 zł	29,04 zł	22,59 zł	10,14 zł	2,31 zł
241-260	50,20 zł	31,63 zł	24,60 zł	11,04 zł	2,51 zł
261-300	56,20 zł	35,41 zł	27,54 zł	12,36 zł	2,81 zł
301-340	60,30 zł	37,99 zł	29,55 zł	13,27 zł	3,02 zł
341-380	64,30 zł	40,51 zł	31,51 zł	14,15 zł	3,22 zł

Źródło: http://web.pkskonin.pl/przewozy_pasazerskie.php?id_strony=94&id_grupy=14&id_dzialu=1&lang=pl [data dostępu 10.09.2014r.]

Tabela 2. Cennik biletów miesięcznych

Odległość km	Cena biletu miesięcznego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 49%	z ulgą 51%	z ulgą 78%
do 5	150	94,5	76,5	73,5	33
6 - 10	182	114,66	92,82	89,18	40,04

Odległość km	Cena biletu miesięcznego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 49%	z ulgą 51%	z ulgą 78%
11 - 15	224	141,12	114,24	109,76	49,28
16 - 20	253	159,39	129,03	123,97	55,66
21 - 25	282	177,66	143,82	138,18	62,04
26 - 30	314	197,82	160,14	153,86	69,08
31 - 35	349	219,87	177,99	171,01	76,78
36 - 40	390	245,7	198,9	191,1	85,8
41 - 45	438	275,94	223,38	214,62	96,36
46 - 50	470	296,1	239,7	230,3	103,4
51 - 55	502	316,26	256,02	245,98	110,44
56 - 60	534	336,42	272,34	261,66	117,48
61 - 80	630	396,9	321,3	308,7	138,6
81-100	710	447,3	362,1	347,9	156,2
101-120	774	487,62	394,74	379,26	170,28
121-140	902	568,26	460,02	441,98	198,44
141-160	992	624,96	505,92	486,08	218,24
161-180	1088	685,44	554,88	533,12	239,36
181-200	1219	767,97	621,69	597,31	268,18
201-220	1315	828,45	670,65	644,35	289,3
221-240	1475	929,25	752,25	722,75	324,5
241-260	1606	1011,78	819,06	786,94	353,32
261-300	1798	1132,74	916,98	881,02	395,56
301-340	1930	1215,9	984,3	945,7	424,6
341-380	2058	1296,54	1049,58	1008,42	452,76

Źródło: http://web.pkskonin.pl/przewozy_pasazerskie.php?id_strony=94&id_grupy=14&id_dzialu=1&lang=pl [data dostępu: 10.09.2014r.]

Tabela 3. Cennik biletów MZK

Rodzaj biletu	normalny	ulgowy
Bilety jednorazowe	1,4	2,8
bilety czasowe 24 h.	6	12
Bilety okresowe 10 dniowe na wszystkie linie	26	52
Bilety okresowe 10 dniowe na jedną linię	18	36
Bilety okresowe 30 dniowe na wszystkie linie	44	88
Bilety okresowe 30 dniowe na jedną linię	35	70
Bilety okresowe 30 dniowe na okaziciela	172	*
Bilety okresowe 90 dniowe na wszystkie linie	222	111
Bilet sieciowy roczny	370	740

Zródło: <http://www.mzk-konin.com.pl/cennik-biletow.html>

Załącznik 14. Lista punktów pomiarowych

Gmina Wilczyn:

1. Droga gminna Wilczyn-Wójcin za Kownatami – granica powiatu;
2. Droga gminna Wilczogóra-Skulsk – przy skrzyżowaniu z drogą gminną do Biela, wlot E;

Gmina Skulsk:

3. DK 25 za Skulskiem, skrzyżowanie na Krzywe Kolano, wlot S – granica powiatu

Gmina Wierzbiniek:

4. DW 266 za Tomisławicami – granica powiatu
5. DW 266 odcinek Wierzbiniek-Sompolno, miejscowość Łysek;
6. Droga nr 3191P przez Racięcin

Gmina Ślesin:

7. DK 25 między Szyszyńskimi Holendrami a Kijowcem;
8. DW 263 Ślesin-Sompolno; skrzyżowanie z drogą do Starej Rudy, wlot E;
9. DW 263 Ślesin-Roztoka; skrzyżowanie z drogą do Biskupia, wlot W;
10. DK25 Konin-Ślesin, Honoratka (granica Konina);

Gmina Sompolno:

11. DW 269 Sompolno-Izbica Kujawska; granica powiatu, Ośno Dolne;
12. DW 263 Sompolno-Babiak; granica powiatu, Paprocin;
13. DW 266 Sompolno-Kramsk; przejazd kolejowy (Marianowo);

Gmina Kleczew:

14. DW 263 Roztoka-Izdebno; granica powiatu, Przytuki;
15. DW 264 Kazimierz Biskupi-Kleczew, skrzyżowanie z drogą do Rożnowa, wlot S;
16. Droga nr 3036P za Budziszawiem Kościelnym w stronę Anastazewo

Gmina Kramsk:

- 17. Droga gminna Licheń Stary-Grąblin;
- 18. DW266 Konin-Kramsk, przejazd kolejowy, Patrzyków;
- 19. Droga gminna Borki-Ochle, granica powiatu;
- 20. Droga nr 3207P wjazd do Lichenia od Helenów

Gmina Kazimierz Biskupi:

- 21. Droga powiatowa 3223P pomiędzy skrzyżowaniem z DW 264, a granicą Konina, ul.Kazimierska;
- 22. DW 264 Konin-Kazimierz Biskupi, przed Kazimierzem Biskupim;
- 23. Droga gminna Kazimierz Biskupi-Golina, Kozarzewek;
- 24. Droga gminna Kozarzewek-Nowa Wieś, granica powiatu;

Gmina Golina:

- 25. DK92 Golina-Słupca, granica powiatu;
- 26. DK92 Konin-Golina, granica Konina, ul.Poznańska;
- 27. DW467 Golina-Ratyń, granica powiatu;

Gmina Krzymów:

- 28. DW92 Konin-Koło, granica Konina, ul.Kolska;

Gmina Stare Miasto:

- 29. Droga gminna Konin-Sławsk, skrzyżowanie do Rumina, wlot W;
- 30. DK25 Konin-Stare Miasto, ul.Ogródowa, pomiędzy węzłami, w pobliżu skrzyżowania z Czereśniową;
- 31. DK72 Konin-Żychlin, granica Konina, ul. Świętojańska;
- 32. DK25 Konin Zachód-Rychwał, Główny;
- 33. DK72 Konin Wschód-Tuliszków, granica powiatu, Kępina)
- 34. Droga nr 3250P na Lisiec Wielki

Gmina Rychwał:

- 35. DW443 Rychwał-Tuliszków, granica powiatu, Wola Rychwalska;
- 36. DW443 Rychwał-Grodziec, Jaroszewice Rychwalskie;
- 37. DK25 Biała Panieńska-Stawiszyn, granica powiatu;

Gmina Grodziec:

- 38. DW443 Grodziec-Białobłoty, granica powiatu;

Konin

- 39. Konin, ul. Zagórska (pomiędzy Trasą Bursztynową, a Marii Dąbrowskiej;
- 40. Konin, ul. Szpitalna przy skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego, wlot S;
- 41. Konin, ul. Europejska;
- 42. Konin, ul.Trasa Warszawska, przy Stadionie;
- 43. Konin, Wiadukt Briński;
- 44. Konin, ul.Przemysłowa, wiadukt kolejowy;
- 45. Konin, Trasa Bursztynowa, most nad Wartą;
- 46. Konin, ul. Przemysłowa, Pątnów;

Gmina Rzgów

47. Droga nr 3091P Świątniki na Zagórów
GDDKiA

48. A2 Konin Zachód-Sługocin, granica powiatu;

49. A2 Konin Wschód-Koło, granica powiatu, Wierzchy;

50. A2 Konin Wschód-Konin Zachód, pomiędzy węzłami;

l.p.	Dobowe natężenie ruchu Miejsce pomiaru	Dni robocze		Dni wolne	
		pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy powyżej 5,4 m dł	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy powyżej 5,4 m dł
1	ul. Zagórska	3317	2075		
2	Trasa na Koło	8519	3562		
3	ul. Europejska	3843	2756		
4	Izabelin	2694	869	5931	1213
5	ul. Jana Pawła II	5803	10014		
6	Kępina	4160	2213		
7	Lisiecka	1521	1320		
8	Modła Królewska	6919	3990		
9	ul. Poznańska	6239	4887		
10	ul. Przemysłowa	11607	4789		
11	Sławsk	3942	1037		
12	ul. Świętojańska	4642	4311		
13	ul. Szpitalna	8739	1074		
14	Wiadukt Briński	8179	8857		
15	Wola Rychwalska	977	1065		
16	Jaroszewice Rychwalskie	1060	2653		
17	Biała Panieńska	2674	4251		
18	Honoratka	3586	4754		
19	Kozarzew	911	675		
20	Kazimierz-Kleczew	3406	1968		
21	Trasa Warszawska	7842	6168		
22	Roztoka	2627	1299		
23	Wierzbinek	2390	1151		
24	Sompolno Babiak	1430	779		
25	Sompolno Izbica	1379	891		
26	Racięcín	314	174		
27	Tomisławice	1211	969		
28	Krzywe Kolano	3107	1839		
29	Lisewo	3021	2545		
30	Kownaty	710	517		
31	Wturek	1522	336		

	Dobowe natężenie ruchu	Dni robocze		Dni wolne	
32	Rożnowo	1515	1507		
33	Anastazewo	891	221		
34	Ignacewo	1518	856		
35	Młynek	1864	796		
36	Borki	998	427		
37	Stefanowo	682	140		
38	Kazimierska	3133	592		
39	Radwaniec	937	301		
40	Wilczna	5874	2464		
41	Sługocinek	3339	1707		
42	Świątniki	954	96		
43	Białobłoty	1544	1193		
44	Węzeł Modła-St. Miasto	7579	5469		
45	Konin-Kaizmierz B.	4907	2236		
46	Pątnów	7368	5676		
47	A2-Sługocin	10387	10934		
48	A2-Modła	12332	11956		
49	A2-Żdźary	13488	12001		
50	Trasa Bursztynowa	7424	5586		

Załącznik 15. Opis szlaków rowerowych

Nazwa szlaku	Trasa przejazdu	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejazdu trasy [h]
Rowerowa Szóstka	Stare Miasto - Tuliszków - Rychwał - Grodziec - Rzgów - Golina - Stare Miasto	96,9	6,5
Pętla dookoła Konina	Żychlin - Stare Miasto - Branno – Sławsk - Węglewskie Holendry – Węglew – Kawnice - Kazimierz Biskupi - Bieniszew - Gosławice - Stary Licheń - Grąblin - Izabelin - Wola Podłęzna - Szczepidło - Brzezińskie Holendry - Brzeźno - Złota Góra - Żychlin	69	4,75
Konin – Żychlin	szlak łącznikowy (fragment Pętli dookoła Konina)	7,2	0,5

Nazwa szlaku	Trasa przejazdu	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejazdu trasy [h]
Konin – Bieniszew	szlak łącznikowy (fragment Pętli dookoła Konina)	10,3	0,6
Konin – Grąblin	szlak łącznikowy (fragment Pętli dookoła Konina)	12,7	ok. 1
Bursztynowy Szlak Rowerowy	Radzimia - Niklas - Lisiec Wielki - Krągola - Żychlin - Konin - Rudzica - Grąblin - Licheń Stary - Niedźwiady - Wąsosze - Półwiosek Stary – Ślesin - Głębockie Pierwsze - Obory - Noć - Broniszewo - Przewód	59,5	5
Nadwarciański Szlak Rowerowy	Świątniki - Rzgów - Modła Rzgowska - Babia - Osieczka - Sławsk - Konin - Zalesie - Brzeźno - Rożek Brzeziński - Borowo - Roztoka - Drażno Holendry – Biechowy	40,8	4
Gawrony – Ostrowąż – Ślesin	Gawrony - Młynek - Przyłubie - Skulsk - Buszkowo Parcele - Ościslów - Marianowo - Ostrowąż - Biskupie - Florentynowo - Lizawy - Mikorzyn - Dąbrowa Duża - Honoratka - Łężyn - Niedźwiady - Wygoda - Kolebki - Ślesin	37,7	2,5
Ślesin – Lubstów – Ślesin	Ślesin - Półwiosek Lubstowski - Leśnictwo - Ignacewo - Lubstów - Młynek - Lubstówek - Stefanowo - Stary Licheń - Wygoda - Piotrkowice - Kolebki - Ślesin	37,7	2,5

Nazwa szlaku	Trasa przejazdu	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejazdu trasy [h]
„Wokół Jezior”, tzw. Duża Pętla	Ślesin - Głębockie Pierwsze - Witalisów - Obory - Mielno - Noć - Kalina - Broniszewo - Przewóz - Mielnica Duża - Mielnica Mała - Goplana - Warzymowo - Kolonia Warzymowska - Koszewo - Gawrony - Żółwieniec - Ostrowy - Ślesin	32,5	2
Ślesin – Sadlno – Skulsk	Półwiosek Lubstowski - Głębockie Pierwsze - Głębockie Drugie - Ignacewo - Wilcza Kłoda - Ruszkowo - Sadlno - Stefanowo - Racięcín - Talarkowo - Nowa Wieś - Przewóz - Mielnica Duża - Skulsk	31,4	2
Ślesin – Ignacewo – Ślesin	Leśnictwo - Ignacewo - Pogorzele - Smólniki - Bylew - Stary Licheń - Kępa - Wąsosze - Półwiosek Stary - Ślesin	31	2
Cztery Jeziora	Wilczyn - Mrówki - Świętne - Suszewo - Osówiec - Szydłowiec - Anastazewo - Tręby Stare - Zygmuntowo – Wilczyn	28,7	2
„Wokół Jezior”, tzw. Średnia Pętla	Ślesin - Głębockie Pierwsze - Witalisów - Obory - Mielno - Noć - Koszewo - Gawrony - Żółwieniec - Ostrowy - Ślesin	21,5	1,5
Przez Trójkę	Stare Miasto - Trójka - Królewska Modła - Krągola - Janowice - Żychlin - Stare Miasto	20,1	1,2
Od Kawnic w Dolinę Warty	Kawnice - Głodowo - Adamów - Sławie - Radolina	19,9	1,2

Nazwa szlaku	Trasa przejazdu	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejazdu trasy [h]
„Wokół Jezior”, tzw. Mała Pętla	Radzimia - Niklas - Lisiec Wielki - Krągola - Żychlin - Konin - Rudzica - Grąblin - Licheń Stary - Niedźwiady - Wąsosze - Półwiosek Stary – Ślesin - Głębockie Pierwsze - Obory - Noć - Broniszewo - Przewód	12,5	ok. 1
Dookoła Zbiornika Powa	Stare Miasto - Modła Królewska - Karsy - Golanka - Stare Miasto	9,1	0,6

Źródło: <http://powiat.konin.pl> [data dostępu: 7.08.2014r.]

Załącznik 16. Wykaz placówek służby zdrowia – przychodnie ambulatoryjne na terenie OFAK.

Jednostka terytorialna	ogółem rok 2013 [liczba obiektów]
Golina	3
Grodziec	2
Kazimierz Biskupi	5
Kleczew	6
Kramsk	2
Krzymów	2
Rychwał	3
Rzgów	2
Skulsk	1
Sompolno	2
Stare Miasto	5
Ślesin	5
Wierzbiniek	3
Wilczyn	1

Do 2011 roku włącznie Przychodnie ambulatoryjne funkcjonowały również pod nazwą Placówki opieki zdrowotnej. Od 2012 roku łącznie z przychodniami MON (Ministerstwo Obrony Narodowej) i MSW (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).

Załącznik 17. Spis uwag dotyczących Studium Transportowego OFAK

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
1	Str. 128: W zapisach dotyczących pożądaných standardów przewozowych nie uwzględniono dostępności mieszkańców do transportu publicznego zgodnie z przedstawioną definicją transportu zrównoważonego w wymiarze przestrzennym (odległość od przystanków) i czasowym (częstotliwość kursów). Przedstawione standardy nie są kompletne, ponieważ nie jest spełniony pierwszy punkt jeżeli chodzi o priorytety strategiczne (str. 154) tzn. "powszechny dostęp do usług dla każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowania do potrzeb mieszkańców godzin i częstotliwości połączeń". Brakuje również oceny i możliwości rozwojowych dla ruchu pasażerskiego PKP (gmina Golina i Kramsk)	Częstotliwość – rozdział 5 został uzupełniony. Rozmieszczenie przystanków – informacja uzupełniona w rozdziale 5.1. Jeśli chodzi o połączenia kolejowe i stacje znajdujące się w pobliżu Kramska i Goliny – informacja uzupełniona w rozdziale 5.7.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
2	Str. 125: w zapisach dotyczących czynników wpływających na wzrost i spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe w transporcie publicznym - brakuje dbałości o zrównoważony rozwój określony w celach na stronie 12, tzn. studium nie uwzględnia czynników, które mogłyby "zadziałać" na rzecz wzrostu zapotrzebowania na usługi publiczne, a zatem na rzecz zrównoważonego rozwoju.	Studium w rozdziale 4.9 analiza SWOT opisuje w szansach i zagrożeniach czynniki wpływające na wzrost i spadek zapotrzebowania na transport publiczny, podkreślając również istotność zrównoważonego rozwoju. Ponadto informacja znajduje się na rysunku 4.5.1. Czynniki wpływające na wybór środka transportu, a rozdział 4.10 został o tę informację uzupełniony.	uwaga przyjęta
3	Brak kalkulacji ekonomicznej (ceny za km, ilość kilometrów dróg, ilość połączeń), która pozwalałaby samorządom działającym na terenie OFAK na dokonanie kalkulacji kosztów funkcjonowania <u>transportu publicznego na poziomie minimalnym, średnim i wysokim.</u>	Koszt 1 wzkm jest opisany w rozdziale 4.6, natomiast informacje o długości tras i ich liczbie dodane do rozdziału 4.1.	uwaga przyjęta częściowo
4	Str. 9: przedstawioną ocenę trudno uznać za kompleksową, gdyż na terenie OFAK nie uwzględniono wszystkich użytkowników transportu, np. dowozu uczniów.	Informacja uzupełniona w rozdziale 4.6.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
5	Str. 154: dotyczy zapisu "powszechny dostęp do usług każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowania do potrzeb mieszkańców godzin i częstotliwości połączeń" - ta część jest traktowana marginalnie. Studium nie daje propozycji i rozwiązań w tym zakresie.	Informacja uzupełniona w rozdziale 5.1.1.	uwaga przyjęta
6	Str. 158: dotyczy zapisu "wyznaczenie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym i europejskim, jako szansa rozwojowa dla tych obszarów" - brak propozycji działań, aby zrealizować ten cel.	Informacja uzupełniona w rozdziale 6.3.	uwaga przyjęta
7	Mało sprecyzowane potrzeby mieszkańców z odległych terenów OFAK, jeżeli chodzi o rozwój transportu zrównoważonego.	Informacje uzupełnione w rozdziale 5.1.1.	uwaga przyjęta
8	Str. 5: w spisie treści brakuje spisu załączników, do których w tekście następuje odwołanie.	Informacja uzupełniona w spisie treści.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
9	Str. 10-11: zapisy dot. sposobów osiągania założonych celów wyrażających przekonanie, że sieć i częstotliwość kursów w pełni zaspokajają potrzeby potencjalnych klientów. Skąd to przekonanie? Jakie badania to potwierdzają?	Na podstawie badań ankietowych z Raportu Aglomeracji Konińskiej oraz wyników z ankiet rozsyłanych przedstawicielom gmin, a także na podstawie danych dotyczących nappełnień pojazdów na poszczególnych kursach.	uwaga odrzucona
10	Str. 12-13: jak oceniono optymalizację transportu?	Na ocenę optymalizacji transportu składają się następujące elementy: poziom, jakość usług opisane w rozdziale 4.1, możliwości finansowe organizatora opisane w rozdziale 4.6 oraz możliwości techniczne operatorów opisane w rozdziale 5.	pytanie
11	Mało czytelne mapki 2.1.1-2.1.6, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.5, 3.3.1-3.3.3, 4.1.1, 4.1.2, 4.5.1.	Zmieniono.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
12	Str. 47: tabela 2.3.3 Liczba uczniów w powiecie konińskim - brak liczby uczniów w mieście Konin. Dlaczego uwzględniono tylko dane dla powiatu, jeżeli chodzi o młodzież? Nie ma mowy o młodzieży dojeżdżającej do szkół w Koninie.	Uzupełniono w rozdziale 2.3.	uwaga przyjęta
13	Str. 50: zapis: na terenie OFAK, w Koninie, funkcjonują dwa wielkopowierzchniowe centrum handlowe: Centrum Handlowe Ferio oraz Centrum Handlowe Galeria nad Jeziorem, a powinno być: "na terenie OFAK funkcjonują dwa wielkopowierzchniowe centra handlowe: Centrum Handlowe Ferio w Starym Mieście oraz Centrum Handlowe Galeria nad Jeziorem w Koninie".	Zmieniono.	uwaga przyjęta
14	Str. 50: Proszę usunąć zapis: "przeważnie każda gmina ma Urząd Miasta lub Gminy oraz Radę Miejską".	Zmieniono.	uwaga przyjęta
15	Str. 51: jakie placówki zdrowia zostały ujęte jeżeli chodzi o powiat koniński? Temat został opisany zbyt marginalnie.	Informacja uzupełniona w załączniku nr 16.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
16	Str. 53: brak przeniesienia wyników tabeli na treść podsumowania. "Podsumowując, największy obszar ciążenia OFAK mają miasto Konin i gmina Stare Miasto". Jeżeli chodzi o ten zapis, gmina Stare Miasto ma liczbę generatorów dużo mniejsza od pozostałych gmin.	Zmieniono.	uwaga przyjęta
17	Str.58: rysunek 3.1.5 mapa stanu nawierzchni dróg - nie ma informacji o tym, jakie drogi zostały ocenione na mapie.	Zmieniono.	uwaga przyjęta
18	Str. 59: brak jednolitej terminologii do określenia stanu dróg krajowych i wojewódzkich do powiatowych	Są to dane źródłowe pochodzące z różnych źródeł. Drogi powiatowe były oceniane w 3-stopniowej skali, natomiast drogi wojewódzkie i krajowe w 5-stopniowej skali.	uwaga odrzucona
19	Str. 64: rysunek 3.2.2 mapa czynnych linii kolejowych na terenie OFAK - może pomyśleć o przedłużeniu linii kolejowej 388 do linii 131 w kontekście transportu i rozwoju gmin położonych w N-E części OFAK.	Mapa przedstawia stan aktualny, a wspomniane połączenie jest w rekomendacjach w rozdziale 6.8.	uwaga odrzucona

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
20	Str. 69: jak jednostka wojskowa w Powidzu korzysta z lotniska w Kazimierzu Biskupim	Jednostka odbywa loty szkoleniowe ⁷⁰ , informacja uzupełniona.	pytanie
21	Str. 73: zapis: "na obszarze położonym na południowym wschodzie jest ich jeszcze mniej, ponieważ 1-4". - jak to wpływa na projektowanie połączeń?	Uzupełniona informacja w rozdziale 4.1.1. Kursy są dopasowane do godzin nauki szkolnej i pracy w porozumieniu z gminą.	uwaga przyjęta
22	Str. 83: zapis studium rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego powinno przede wszystkim w jak najpełniejszym stopniu przedstawić ofertę transportu publicznego dopasowaną do potrzeb mieszkańców" - czy to kryterium zostało spełnione?	Badania ankietowe z Raportu Aglomeracji Konińskiej ⁷¹ , wyniki z ankiet rozsyłanych przedstawicielom gmin oraz dane dotyczące nappełnień pojazdów na poszczególnych kursach wskazują, że oferta przewozowa jest dopasowana do potrzeb.	pytanie
23	Str. 93: czy liczba miejsc docelowych ruchu turystycznego nie jest zbyt mała? Brakuje Wilczyna, Kleczewa, Ślesina. Zaznaczony jest tylko Licheń i Grodziec. Jakie kryteria były brane do wyboru tych miejsc docelowych?	Zmieniono.	uwaga przyjęta

⁷⁰ B. Baca, S. Gościński, *Analiza potencjałów i kierunków wykorzystania lotnisk o znaczeniu lokalnym zlokalizowanych na obszarze Wielkopolski*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, marzec 2014.

⁷¹ R. Piszczek, *Diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej*, Starostwo Powiatowe w Koninie, 2014.

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
24	Str. 104: rys. 4.4.1 mało czytelna mapa oraz niepełna legenda - wielkości oznaczają chyba stopień natężenia? Legenda powinna być bardziej rozbudowana ze wskazaniem przy wielkości kół - wielkość natężenia	Zmieniono.	uwaga przyjęta
25	Str. 137: rys 5.2.1 powinny zostać przedstawione natężenia ruchu również na drogach powiatowych zgodnie z określonymi punktami pomiaru.	Na mapie zostały przedstawione dane dotyczące natężenia ruchu pojazdów z Generalnego Pomiaru Ruchu GDDKiA, które można przedstawić odcinkowo (tak jak na mapie). Nasze badania są punktowe i nie wszędzie można nanieść odcinki o określonym natężeniu (GDDKiA robiła badania na ciągach dróg, natomiast nasze badania odbywały się punktowo).	uwaga odrzucona
26	Str. 153: zapis "celem współdziałania 12 gmin w ramach OFAK" powinno zostać zamienione na "celem współdziałania 16 JST w ramach OFAK".	Zmieniono.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
27	źródła finansowania inwestycji drogowych to można skorzystać z aktualizacji PRL, te informacje wskazane byłoby poszerzyć o: • nowe uzgodnienia w UMWW (jeżeli są) – co do warunków i zasad finansowania dróg lokalnych w ramach WRPO i PROW • o możliwości finansowania w ramach OSI konińskiego i OSI obszarów wiejskich,	Zmieniono.	uwaga przyjęta
28	studium powinno wskazywać priorytetowe inwestycje dla rozwoju gospodarczego OFAK i określać dostępność poszczególnych źródeł finansowania	Priorytetowe inwestycje zostały opisane w rozdziale 5.2, natomiast źródła finansowania w rozdziale 6.8.	uwaga przyjęta
29	połączenie Węglewa z zaprojektowanym łącznikiem na terenie Konina Rumiankowa – Zakładowa – Kleczewska (włączenie byłoby za przejazdem kolejowym na terenie osiedla Nowy Dwór).	Informacja uzupełniona w rozdziale 6.8.	uwaga przyjęta

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
30	w świetle celu zawartego w raporcie/na prezentacji, który brzmiał: „powszechny dostęp do usług dla każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowane do potrzeb mieszkańców godziny i częstotliwości połączeń” zauważyć można brak podanego minimum, tzn. na ile należy zapewnić dostępność i czas kursowania pomiędzy najdalszymi punktami OFAK a Koninem, brak informacji o której godzinie należałoby zwiększyć częstotliwości (godziny szczytu);	Uzupełnione w rozdziale 5.1.1.	uwaga przyjęta
33	w raporcie napisano, że wg badań ankietowych ludzie dobrze oceniają transport publiczny, jednak konfrontując to z np. dojazdem z Goliny do Konina (15km, 7,20zł w jedną stronę) czy z Wilczyna do Konina (dojazd ok. 2 godzinny), ciężko w to uwierzyć (np. teraz są zawieszone kursy z Goliny, które prawdopodobnie wkrótce znikną);		opinia

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
34	brak konkretów np.: na jakich kierunkach jest niedobór komunikacyjny, i jak go rozwiązać (może tam wejść kolej, PKS, MZK, czy może inwestować w lepszą infrastrukturę drogową?), w jaki sposób i z czego finansować powyższe rozwiązania, jak będzie to wdrażane i kto ma się tym zająć (np. możliwość finansowania w ramach OSI konińskiego i OSI obszarów wiejskich, nowe ustalenia w UMWW co do WRPO i PROW – jeśli są);	Informacje dotyczące popytu na transport znajdują się na rysunkach 4.2.1 i 4.2.2. Propozycje modernizacji są określone w rozdziale 5.2.	uwaga przyjęta częściowo
35	studium powinno wskazywać priorytetowe inwestycje dla rozwoju gospodarczego OFAK i określać dostępność poszczególnych źródeł finansowania;	Priorytetowe inwestycje zostały opisane w rozdziale 5.2, natomiast źródła finansowania w rozdziale 6.8. Ze względu na brak określonych dokładnych środków finansowych zawartych np. w uchwalanym RPO Studium nie może w obecnej postaci wskazać kwot.	uwaga przyjęta częściowo

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
36	wskazać kierunki gdzie by mogli jechać prywatni przewoźnicy	Studium nie ma na celu partykularnych interesów „prywatnych przewoźników” czy innych przewoźników, ale ocenę i poprawę jakości całego transportu publicznego na terenie OFAK. Poszczególne podmioty realizujące funkcje transportowe będą wyłaniane od 01.01.2017 r. np. przez przetargi lub w drodze koncesji (w myśl ustawy z dnia z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym)	uwaga odrzucona
40	studium nie powinno być zbyt dokładne (nie powinno wskazywać ile kursów, o której godzinie, gdzie, ile dany region ma dopłacić do komunikacji zbiorowej), ponieważ można zamknąć możliwości poszerzenia/modyfikowania oferty transportowej, bądź wymagania finansowe mogą być niemożliwe do spełnienia dla organizatorów;		uwaga ogólna

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
41	Ile kosztuje jeden kurs w ciągu dnia od miejscowości najdalej położonej od Konina do Konina (wozokilometr);	Koszt 1 wzkm jest opisany w rozdziale 4.6, natomiast informacje o długości tras i ich liczbie dodane do rozdziału 4.1.	pytanie
42	powiat koniński i miasto Konin są w czołówce jeśli chodzi o bezrobocie i z tego względu należy wspierać mobilność, powinny się znaleźć pieniądze na dopłaty i informacje skąd je wziąć;	Informacja uzupełniona w rozdziale 6.8.	pytanie
43	rekomendacje powinny wskazywać kierunki, które należy wzmocnić (więcej kursów i w jakich godzinach);	Standardy są podane w rozdziale 4.1 oraz 5.1.1.	uwaga przyjęta częściowo
44	czy w potokach są uwzględnieni uczniowie? (przebiegi tras specjalnych dla uczniów, kursy specjalne jak jadą i ile tam uczniów jeździ ?);	W potokach są uwzględnieni uczniowie, jednocześnie istnieje transport zamknięty, który został opisany w rozdziale 4.6.	pytanie
45	czy uwzględniono pasażerów korzystających z przewoźników prywatnych ?	Nie, gdyż stanowią oni marginalną liczbę (3% udziału w rynku).	pytanie
46	podać jak najwięcej wskazań (rekomendacji) ze źródłami finansowania, tak aby obszary peryferyjne mogły się rozwijać	Informacje o źródłach finansowania znajdują się w rozdziale 6.8.	uwaga przyjęta częściowo
47	dokument ma wspomagać „rozwój gospodarczy”		opinia

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź wykonawcy	Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta
48	skupić się tym co jest w dyspozycji OFAK (drogi krajowe są w gestii GDDKiA, należy więc większą uwagę zwrócić na inwestycje powiatowe, gminne);	Inwestycje są wskazane w rozdziale 5.2.	uwaga przyjęta częściowo
49	Zwracam się z uprzejmą prośbą uwzględnienia naszej opinii dotyczącej podziału przyszłej współpracy pomiędzy przewoźnikami konińskimi takimi jak MZK i PKS. Według naszej opinii zadania przewozowe wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacji powinny być wykonywane tylko w granicach miasta Konin, a zadania w przyległych gminach powinien wykonywać PKS.	Studium ocenia system transportu na terenie OFAK jako całość, nie decyduje o realizacji poszczególnych kursów przez konkretnych przewoźników, gdyż zgodnie z informacją zawartą w rozdziale 4.6 w myśl nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator transportu publicznego będzie mógł wybierać operatorów zgodnie z kryteriami opisanymi w studium.	Opinia

Tabela 7.1. Ankieta na konsultacje społeczne Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.

Sygnatura czasowa	
Dzień/Miesiąc/Rok ____/____/____	
Status prawny zgłaszającego	
☐ Osoba Prawna ☐ Jednostka Samorządu Terytorialnego ☐ Osoba fizyczna ☐ Spółka Prawa Handlowego ☐ Zarządca Infrastruktury ☐ Organizacja Pozarządowa	
Imię i nazwisko:	
E-mail:	
Telefon:	
Numer rozdziału i numer strony, którego dotyczy uwaga	
	Numer rozdziału
	Numer strony
Treść uwagi	

Źródło: Opracowanie własne