



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 współdziałanie 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.

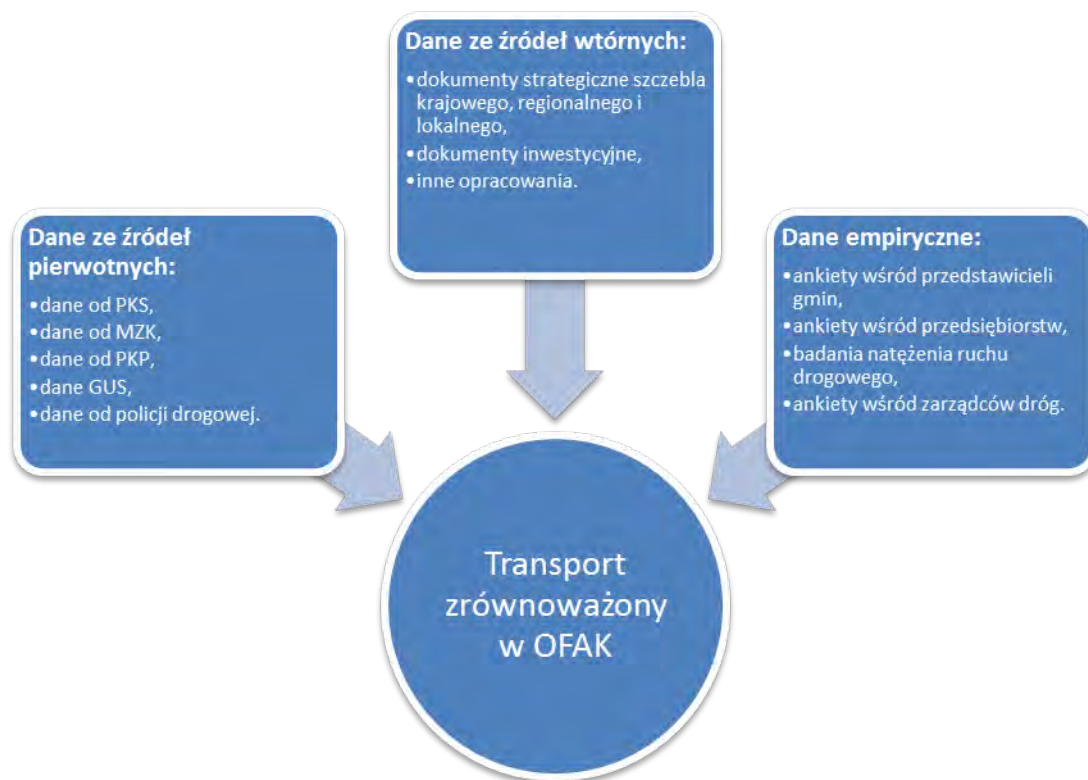
Lista pozyskanych danych i źródła ich pozyskania znajdują się w załączniku numer 2. Rysunek 1.2.1 schematycznie przedstawia główne determinanty rozwoju transportu zrównoważonego na terenie OFAK.

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: słupeckim, 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 ośrodek 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 bieżący wzrost 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 różnicowań 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 zewnętrzne (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 osiągnięte 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/kpz/aktualnosci/documents/kpz2030.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 wzmocnienia 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 przedsiębiorstw) 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, Wierzbiniek 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
Wierzbiniek	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
Klęczew	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

Zródło: 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

Zródło: 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.

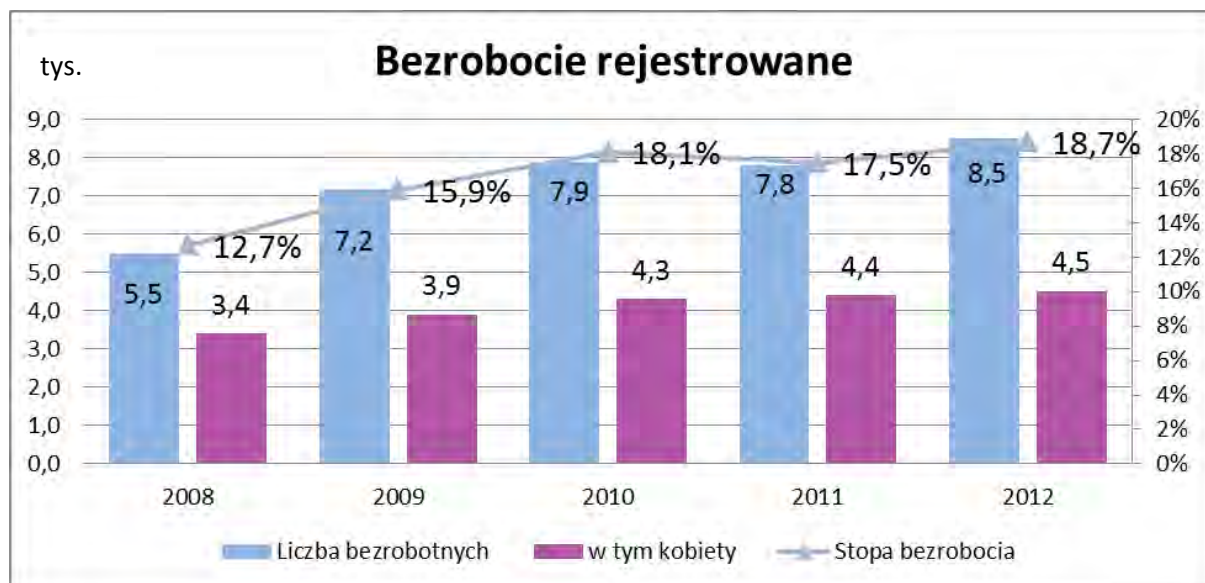
¹⁹ GUS, Prognoza ludności Polski na lata 2008-2035, http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcg/gus/L_prognoza_ludnosci_PI_2008-2035.pdf, [data dostępu: 02.08.2014].

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 średniokresowy 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 najmniejszy 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 wydobyciu 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 – Międzylesie 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. Ekonomika 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 jednorodzinym
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.

Zródło: 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

Zródło: 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
Grodzic	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
Wierzbiniek	Urząd Gminy w Wierzbinie
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

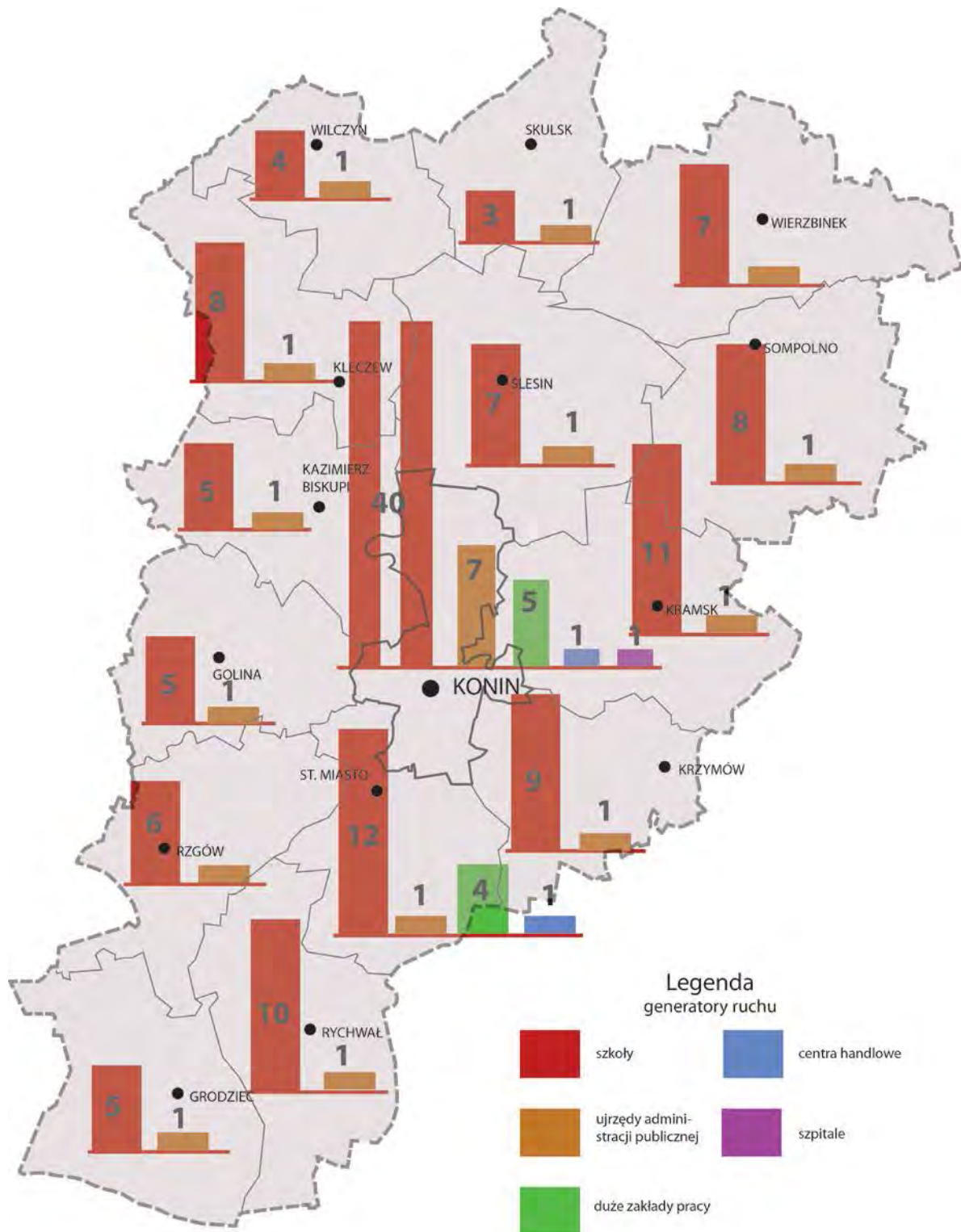
Zródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Statystycznego w Poznaniu, ze strony internetowej http://poznan.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_wielkopolskie/portrety_powiatow/powiat_koninski.pdf, [data dostępu: 21.07.2014].

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 ciężenia OFAK mają miasto Konin i gmina Stare Miasto.

Rysunek 2.3.1. Lokalizacja generatorów ruchu na mapie OFAK



Źródło: opracowanie własne.

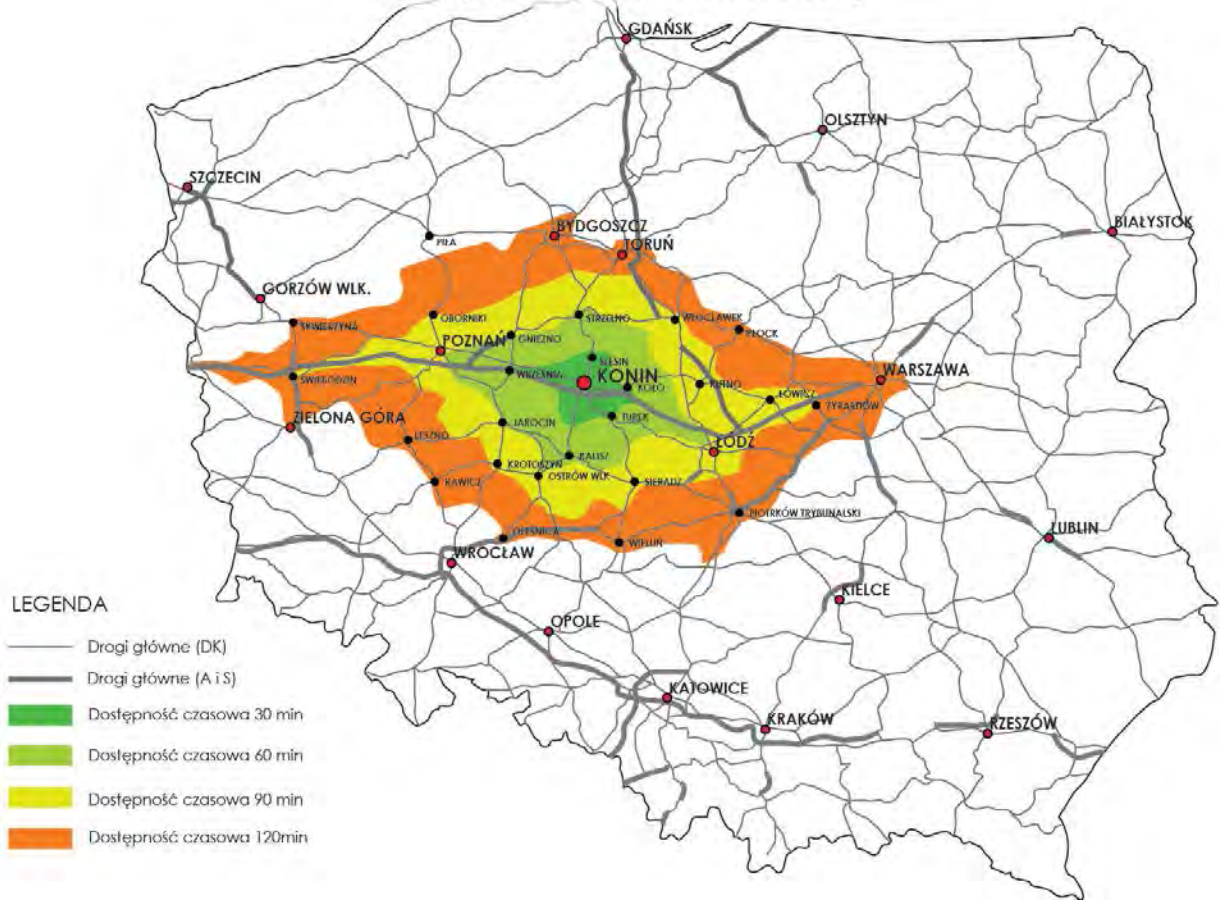
3. Diagnoza infrastruktury systemu transportu zbiorowego

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

CZASOWA DOSTĘPNOŚĆ KONINA DO INNYCH MIAST POLSKI (TRANSPORT DROGOWY)



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3.1.2. Dostępność Konina do innych miast wojewódzkich

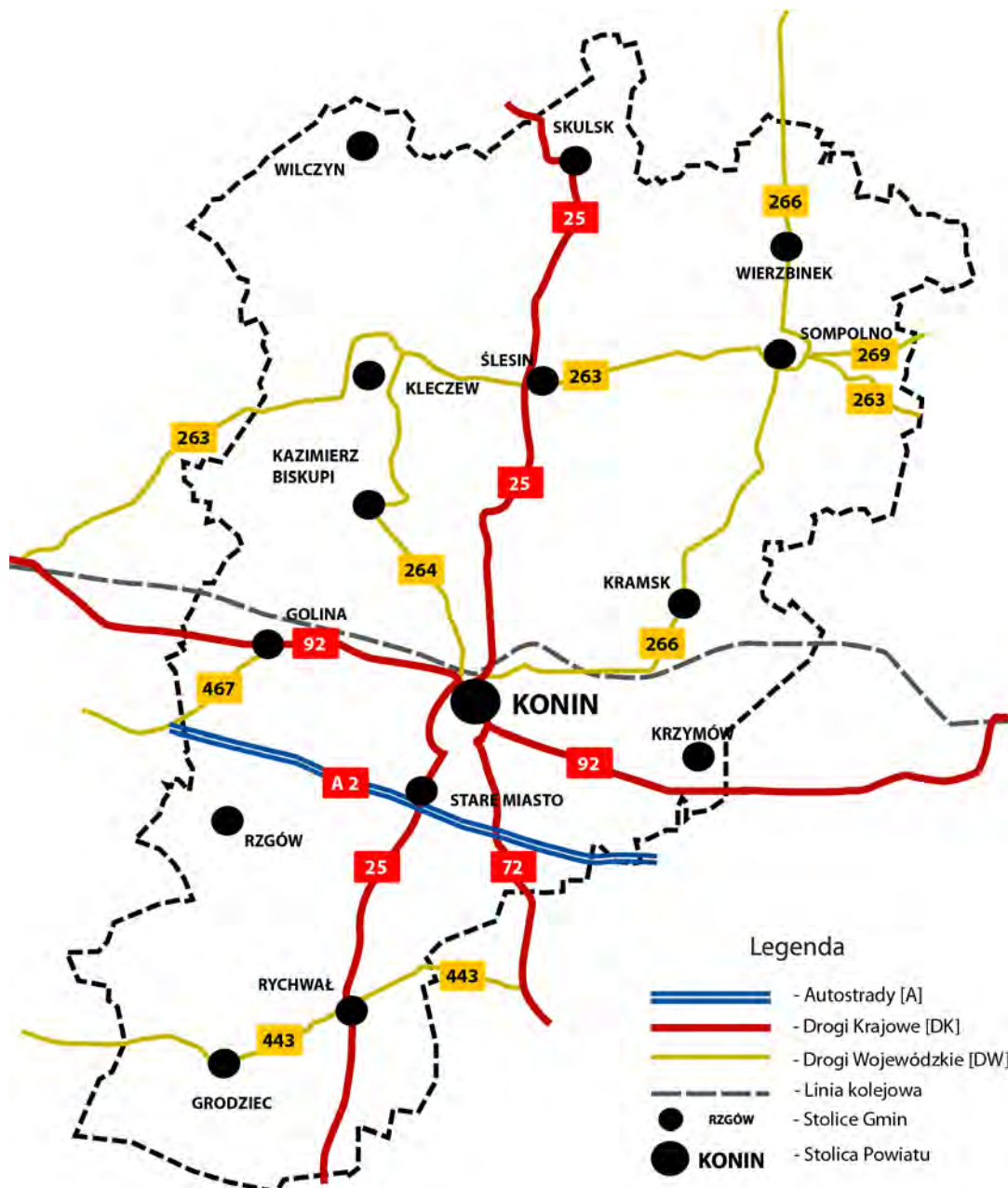


Źródło: opracowanie własne.

Miasto Konin, będące centralnym punktem Aglomeracji, łączy się z pozostałymi stolicami gmin przez drogi krajowe. Drogą 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 Lubotyń i Izbicy Kujawskiej. Przebieg dróg jest pokazany na rysunku 3.1.3.

Rysunek 3.1.3. Układ dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OFAK

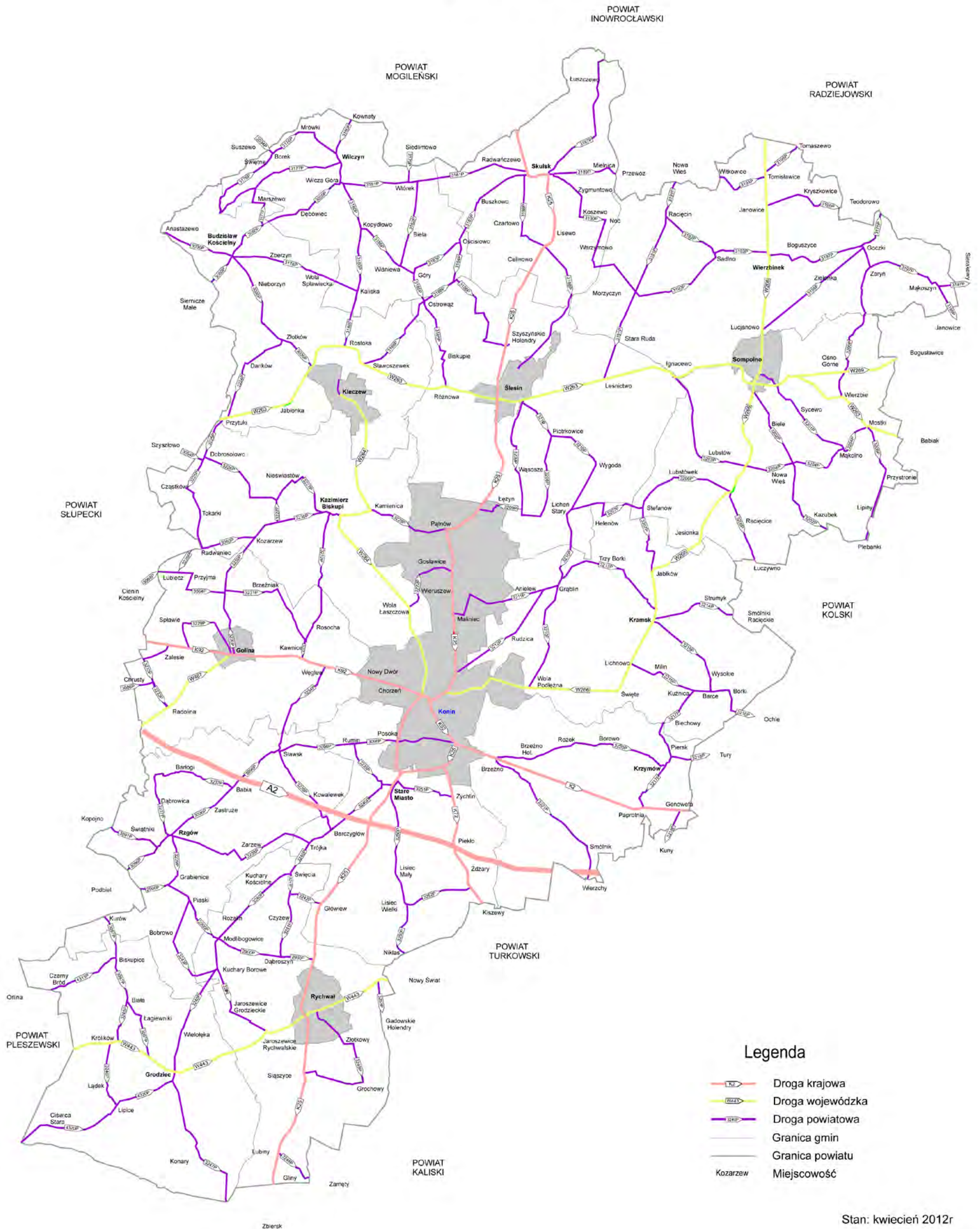


Źródło: opracowanie własne.

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

MAPA SIECI DRÓG W POWIECIE KONIŃSKIM ZDP KONIN



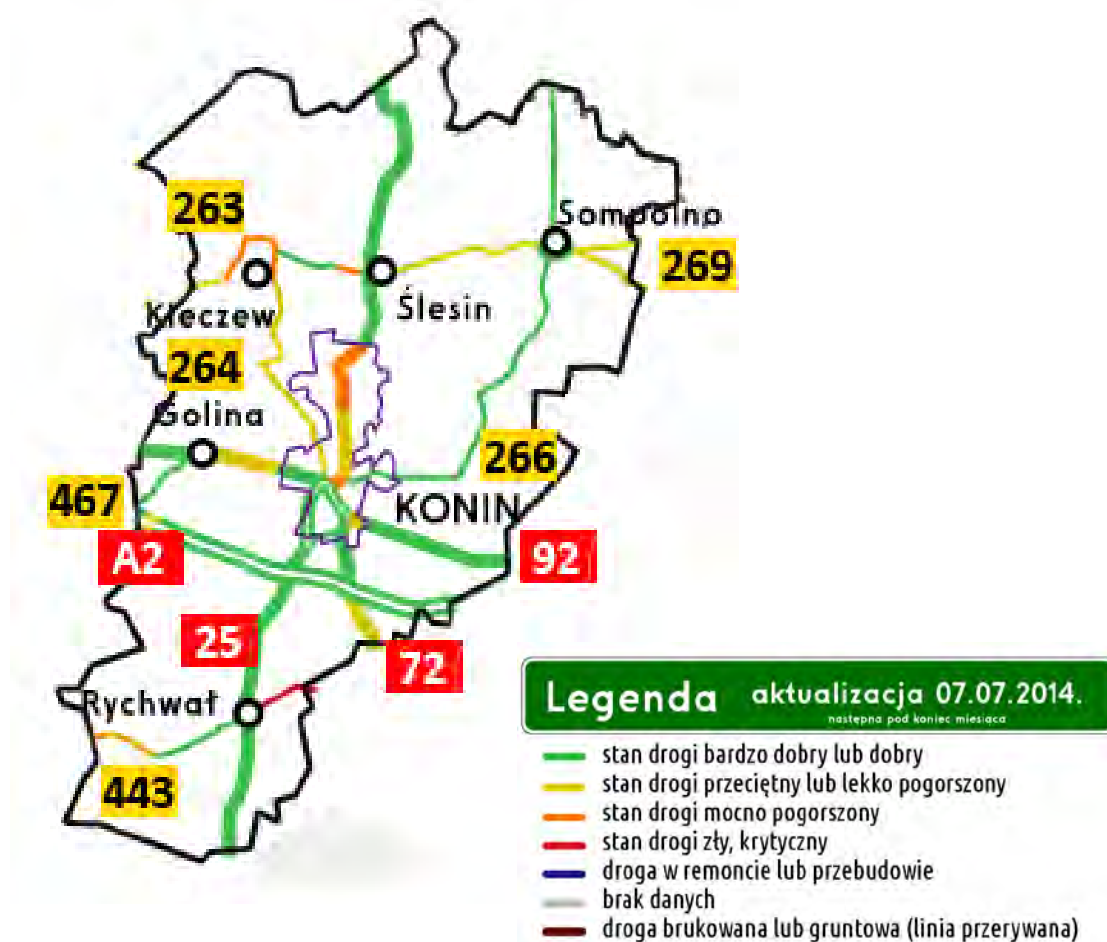
Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.zdp.konin.pl/mapy.php>, [data dostępu: 25.07.2014].

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 Podłęzna, 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, Wierzbiniek – 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, Kliny, 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

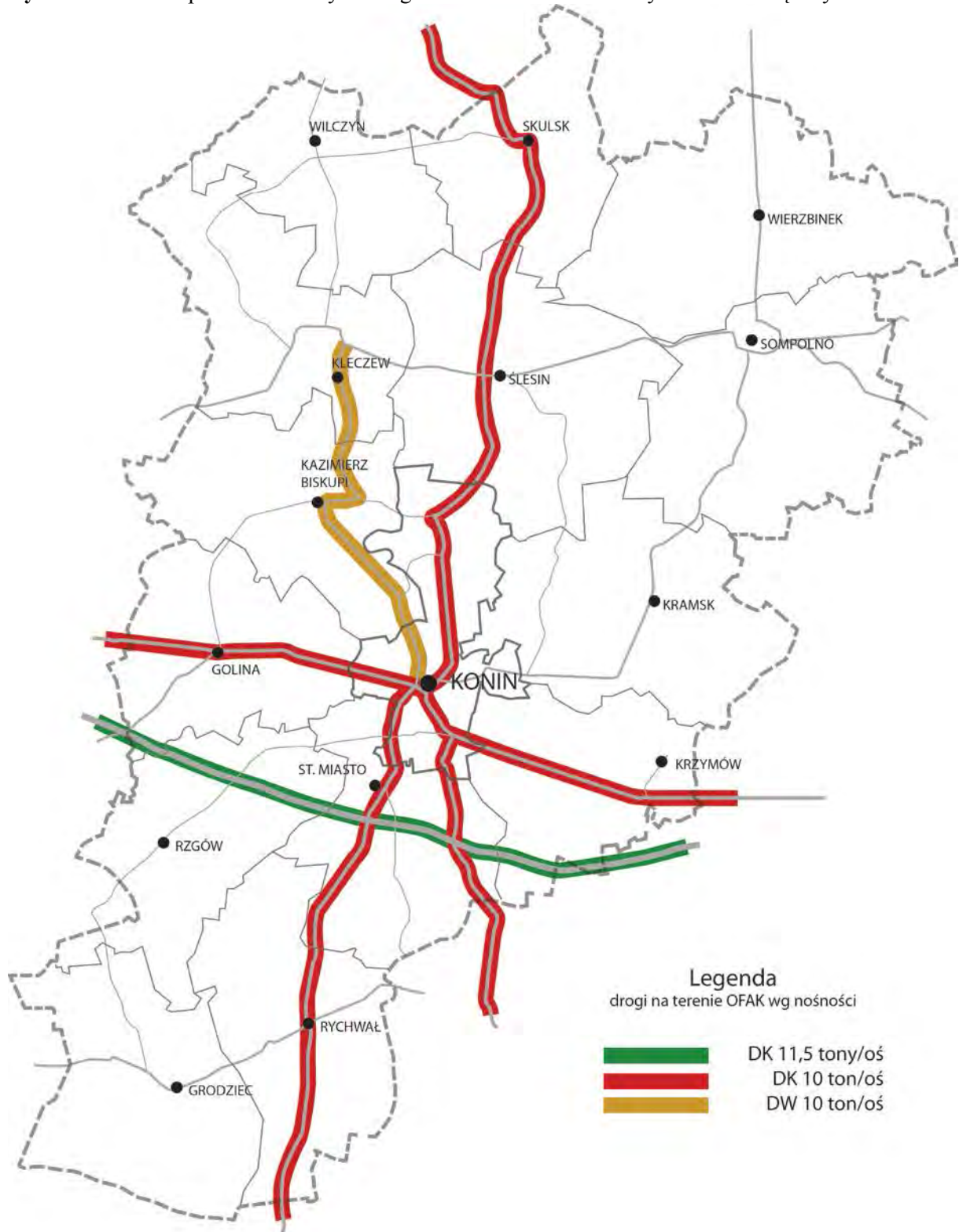
Podczas planowania tras przewozów ładunków niebezpiecznych na terenie OFAK należy zwrócić uwagę na to, aby nie przebiegały one przez duże skupiska mieszkalne, takie jak siedziby miast i gmin. W szczególności transport ten nie powinien przebiegać przez miejscowości o dużym wskaźniku gęstości zaludnienia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

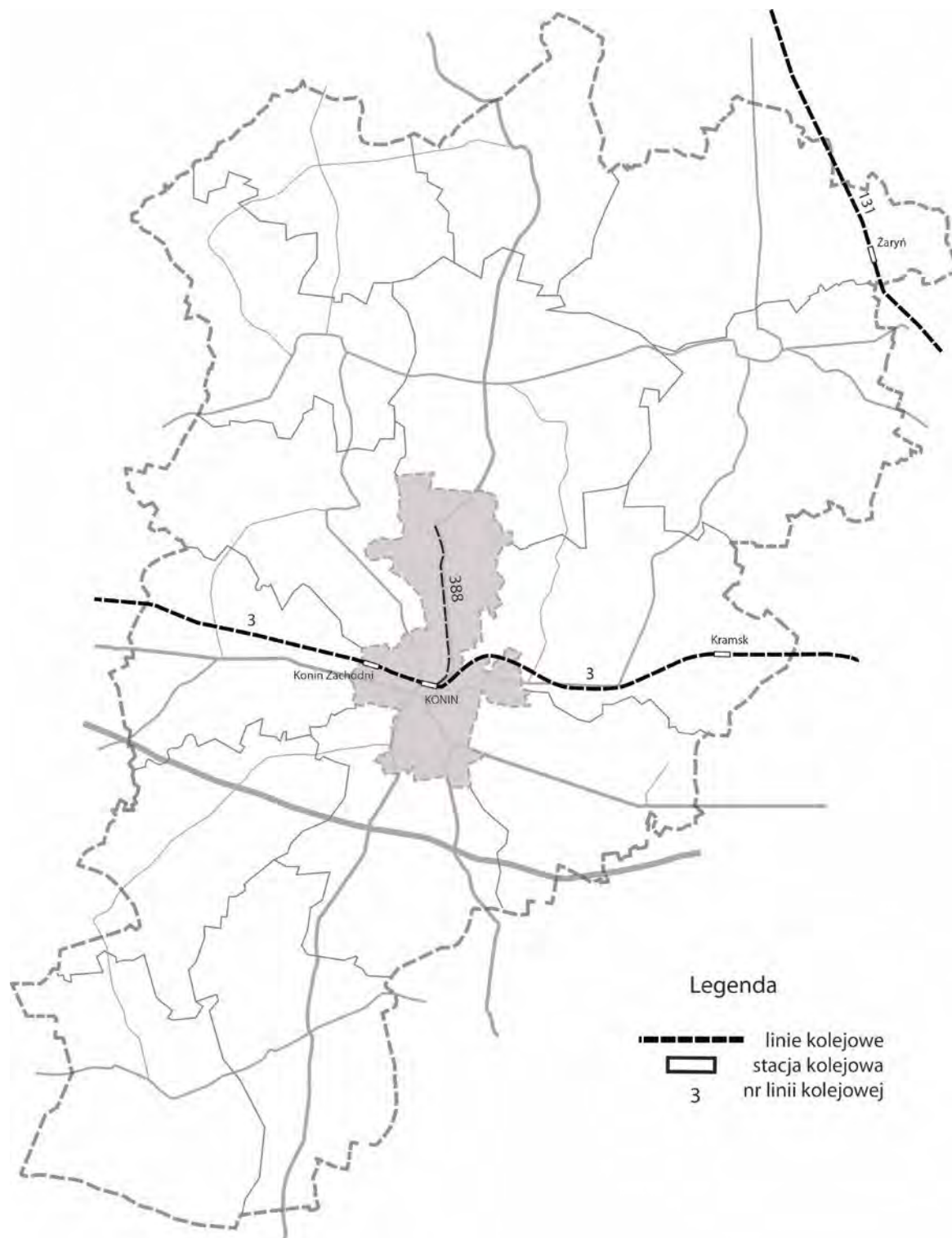
Rysunek 3.2.1. Czasowa dostępność Konina do innych miast wojewódzkich transportem kolejowym



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.

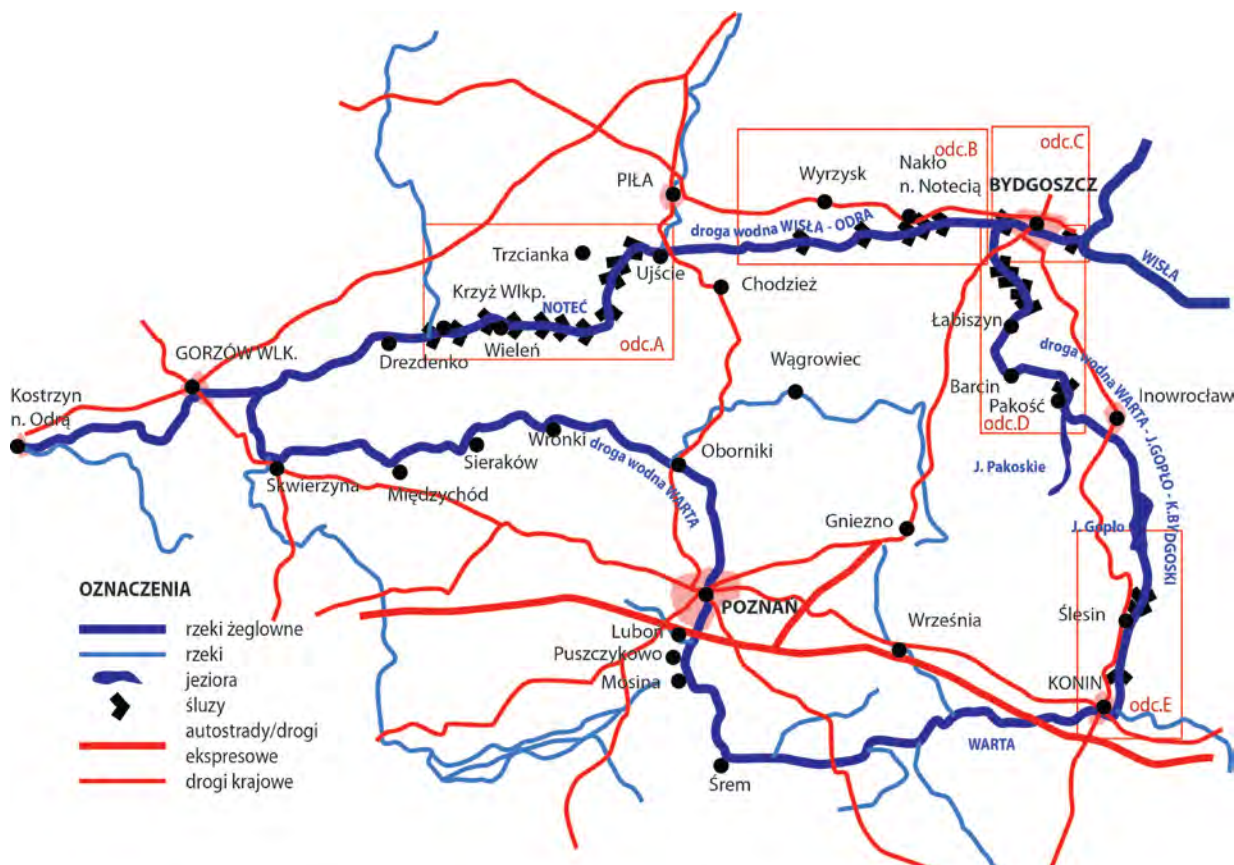
3.3. Śródlądowy transport wodny

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/za11.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-zeglowne>, [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;