

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

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

### **MZK Konin**

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

Obecnie MZK Konin ma następujące główne źródła finansowania. Pierwszym z nich są przychody uzyskane ze sprzedaży biletów. Aktualny cennik biletów przewoźnika zawarto w załączniku nr 13. Wskaźnik odpłatności, tj. stopień pokrycia kosztów komunikacji miejskiej wpływami ze sprzedaży biletów<sup>59</sup>, za lata 2011-2014 przedstawia tabela 4.6.3. Wzrost poziomu odpłatności w ostatnich latach może wynikać z przeprowadzonej w roku 2011 modernizacji taboru oraz optymalizacji tras przejazdu opisanych również w podrozdziale 4.1.1.

---

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

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

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

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

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

**Tabela 4.6.4.** Koszt wozokilometra z amortyzacją

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

Źródło: dane MZK za lata 2011 i 2012.

Przy uwzględnieniu kosztu wozokilometra MZK w roku 2012 wynoszącym 6,97 zł wraz z amortyzacją i przy założeniu, że odpłatność za usługę przewozową wynosiła 48%, różnica pomiędzy przychodami a kosztami w przeliczeniu na wozokilometr wynosiła 3,62 zł. Z powyższego zestawienia wynika, że płacone przez gminy dopłaty do wozokilometra w wysokości 2,89 zł pokrywają statystycznie w 80% różnicę między przychodami a kosztami<sup>60</sup>.

### Inne zadania przewozowe o charakterze publicznym

Każda z gmin w OFAK jest ustawowo zobowiązana do zorganizowania przewozu uczniów do szkół<sup>61</sup>. W tabeli 4.6.5 przedstawiono kwoty przeznaczone na ten cel w budżecie na 2014 rok.

<sup>60</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Konina.

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

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

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych ankiet samorządowych.

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

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

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

### **Charakterystyka organizatorów transportu publicznego**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

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

**Tabela 4.7.1.** Ogólne wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa na drogach

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

<b>Rok 2012</b>				
<b>DK 25</b>	<b>Wypadki</b>	<b>Zabici</b>	<b>Ranni</b>	<b>Kolizje</b>
<b>Powiat – ogółem</b>	35	3	52	334
<b>Konin</b>	13	0	18	231
Konin – ul. Ślesińska	0	0	0	12
Konin – ul. Przemysłowa	11	0	15	166
Konin – ul. Europejska*	1	0	2	11
Konin – ul. Trasa Bursztynowa	1	0	1	42
<b>Najczęstsze przyczyny zdarzeń na DK 25 w m. Konin:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu – 81 kolizji;</li> <li>• brak udzielenia pierwszeństwa przejazdu – 44 kolizje;</li> <li>• nieprawidłowe przejeżdżanie na przejściu dla pieszych – 4 wypadki, 5 rannych, 4 kolizje;</li> <li>• nieprawidłowa zmiana pasa ruchu – 31 kolizji;</li> <li>• niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 3 wypadki, 4 rannych, 16 kolizji.</li> </ul>				

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

\*Obecnie przebieg DK25 nie obejmuje ul. Europejskiej.

Według badań<sup>62</sup> to właśnie zły stan infrastruktury drogowej jest jedną z głównych przyczyn wypadków na drogach. Inne czynniki wpływające na bezpieczeństwo na drogach to nieodpowiednie metody szkolenia kierowców, zły stan techniczny pojazdów, problemy z organizacją ruchu drogowego oraz niebezpieczne rozwiązania infrastruktury drogowej.

#### **4.8. Organizacja ruchu i zarządzanie ruchem**

Na terenie OFAK funkcjonują paralelnie trzy podsystemy transportu publicznego:

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

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

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

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

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

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

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

Obowiązkiem zarządcy ruchu drogowego jest w szczególności:

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

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

Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

1. dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
  - a) zgodności z obowiązującymi przepisami;
  - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;

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

#### **4.9. Analiza SWOT systemu transportu**

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

**Tabela 4.9.1.** Analiza SWOT systemu transportowego

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• spójny system połączeń dróg lokalnych i wojewódzkich z drogami krajowymi (nr 25, 72 i 92 oraz autostradą A2) oraz międzynarodowym szlakiem kolejowym Berlin – Moskwa (rozdział 3.1);</li> <li>• Strategiczny Obszar Funkcjonalny, który jest podstawą do stworzenia spójnej oferty przewozowej (rozdział 4.1);</li> <li>• duża zdolność przewozowa, większościowy udział dwóch przewoźników na rynku przewozów użyteczności publicznej (rozdział 4.1 i 4.5);</li> <li>• bliskość aglomeracji poznańskiej i warszawskiej (rozdział 3.1);</li> <li>• dobry stan techniczny dworca kolejowego w Koninie (rozdział 3.2);</li> <li>• spójność układu linii obsługujących miasto i gminy ościenne (rozdział 4.1);</li> <li>• dobrze oceniona przez mieszkańców jakość usług świadczonych przez operatora publicznego (rozdział 4.1);</li> <li>• strategiczna współpraca pomiędzy gminami, Urzędem Miasta i MZK (porozumienia międzygminne) (rozdział 4.1.1);</li> <li>• autobusy MZK dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (rozdział 4.1.1);</li> <li>• działalność PKS w Koninie SA finansowana ze środków własnych spółki (rozdział 4.6)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak działających połączeń kolejowych łączących północną i południową część powiatu (rozdział 3.2 i 4.1.4);</li> <li>• brak skomunikowania transportu miejskiego z transportem kolejowym oraz mała liczba przystanków i stacji kolejowych na terenie OFAK (rozdział 3.2);</li> <li>• wykluczenie komunikacyjne niektórych małych wsi w powiecie, szczególnie widoczne w jego północno-wschodniej części (rozdział 4.1 i 4.2);</li> <li>• brak integracji taryfowej PKS i MZK (poza biletami miesięcznymi – rozdział 5.3);</li> <li>• brak infrastruktury przystankowej w niektórych punktach przesiadkowych (rozdział 4.2);</li> <li>• brak pełnej obwodnicy m. Konin</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój infrastruktury logistycznej z dobrym dostępem do autostrady A2 (lokalizacja WCL, rozdział 4.4);</li> <li>• stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej na terenie przystanku dworca PKP i innych punktów przesiadkowych (rozdział 4.2);</li> <li>• dynamiczna komunikacja transportu miejskiego z transportem kolejowym (rozdział 5.1);</li> <li>• wykorzystanie kolei dużych prędkości (rozdział 3.2);</li> <li>• poprawa jakości usług przewozowych przez rozbudowanie systemu informacji pasażerskiej (rozdział 5.1.2);</li> <li>• lepsze dopasowanie usług przewozowych do oczekiwań pasażerów na podstawie prowadzonych badań jakości tych usług (rozdział 5.1);</li> <li>• współpraca między MZK w Koninie i PKS w Koninie SA, m.in. wspólny system taryfowo-biletowy (rozdział 5.3);</li> <li>• możliwość pozyskiwania środków unijnych na modernizację i rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej (drogi, tabor, monitoring) (rozdział 6.3);</li> <li>• rozwój sieci ulicznej, zwłaszcza obwodnicy północnej (nie ma tego w dokumentach strategicznych, ale istnieje taka potrzeba);</li> <li>• modernizacja posiadanego taboru (rozdział 4.1);</li> <li>• wzrost atrakcyjności turystycznej oraz przemysłowej OFAK wśród mieszkańców aglomeracji poznańskiej i warszawskiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• postępująca dekapitalizacja taboru (rozdział 4.1.1 i 4.1.2);</li> <li>• gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej;</li> <li>• występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych) (rozdział 2);</li> <li>• niewystarczające środki na wzrost konkurencyjności transportu publicznego względem transportu prywatnego (rozdział 4.6);</li> <li>• rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym</li> </ul>

#### 4.10. Prognoza popytu na transport

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

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

##### Zmiany demograficzne

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

**Tabela 4.10.1.** Wzrost oraz spadek liczby ludności w roku 2020

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL.

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

### Zmiany społeczno-ekonomiczne

W tabeli 4.10.2 przedstawiono wzrost liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w porównaniu z zeszłym rokiem dla wyszczególnionych obszarów OFAK. Z tabeli wynika, że co roku na terenie OFAK w latach 2010-2013 liczba pojazdów zwiększa się od około 3% do 5%. Jeśli tendencja ta zostanie utrzymana, na średnim poziomie 4%, liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w 2015 roku na terenie OFAK wyniesie około 600, natomiast w 2020 roku – 730 (obecnie średnia dla Polski to 470, natomiast dla Unii Europejskiej to 484<sup>63</sup>). Tak szybki wzrost liczby samochodów może doprowadzić do zwiększenia kongestii oraz pogorszyć stan infrastruktury.

**Tabela 4.10.2.** Wzrost liczby pojazdów samochodowych na 1000 mieszkańców

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

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

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

<sup>63</sup> Raport Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, 2014, [http://www.samar.pl/raporty-i-analizy?locale=pl\\_PL](http://www.samar.pl/raporty-i-analizy?locale=pl_PL).

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

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

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

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

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

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

### Zmiany przestrzenne

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

## **Podsumowanie**

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

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

Czynniki określające przewidywalny SPADEK zapotrzebowania na transport publiczny:

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

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

- dom – praca;



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

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

**Tabela 4.10.5.** Przydzielenie grup wiekowych do kierunków podróży

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

Źródło: opracowanie własne.

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

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

<b>Grupa wiekowa</b>	<b>Wskaźnik</b>
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	0,697
Ludność w wieku produkcyjnym	1,465
Ludność w wieku poprodukcyjnym	0,202

Źródło: opracowanie własne.

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

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

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

Źródło: opracowanie własne.

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

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

Zródło: opracowanie własne.

## **5. Kierunki potencjalnych działań**

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

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

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

- wymaganiach względem przewoźników;

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

### **5.1.1. Wymagania względem przewoźników**

Narastające problemy związane z funkcjonowaniem lokalnych (miejskich) i regionalnych systemów transportu stanowią przesłankę stałego poszukiwania lepszych i bardziej efektywnych rozwiązań transportowych<sup>64</sup>. Na konkurencyjność transportu publicznego względem transportu prywatnego ma wpływ wiele czynników. Najważniejsze z nich to:

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

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

---

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

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

**Tabela 5.1.1** Postulaty transportowe przedstawicieli gmin położonych najdalej od Konina.

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

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

### 5.1.2. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

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

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

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

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

### **Budowa Zintegrowanego Systemu Informacji Pasażerskiej**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pozostałe funkcje ZSIP to:

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

### **Dostępność ZSIP**

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

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

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

### **5.1.3. Standard wyposażenia przystanków**

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



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

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

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

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

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

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

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

#### **5.1.4. Potrzeby osób niepełnosprawnych**

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

#### **5.1.5. Ochrona środowiska naturalnego**

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

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

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

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

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

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

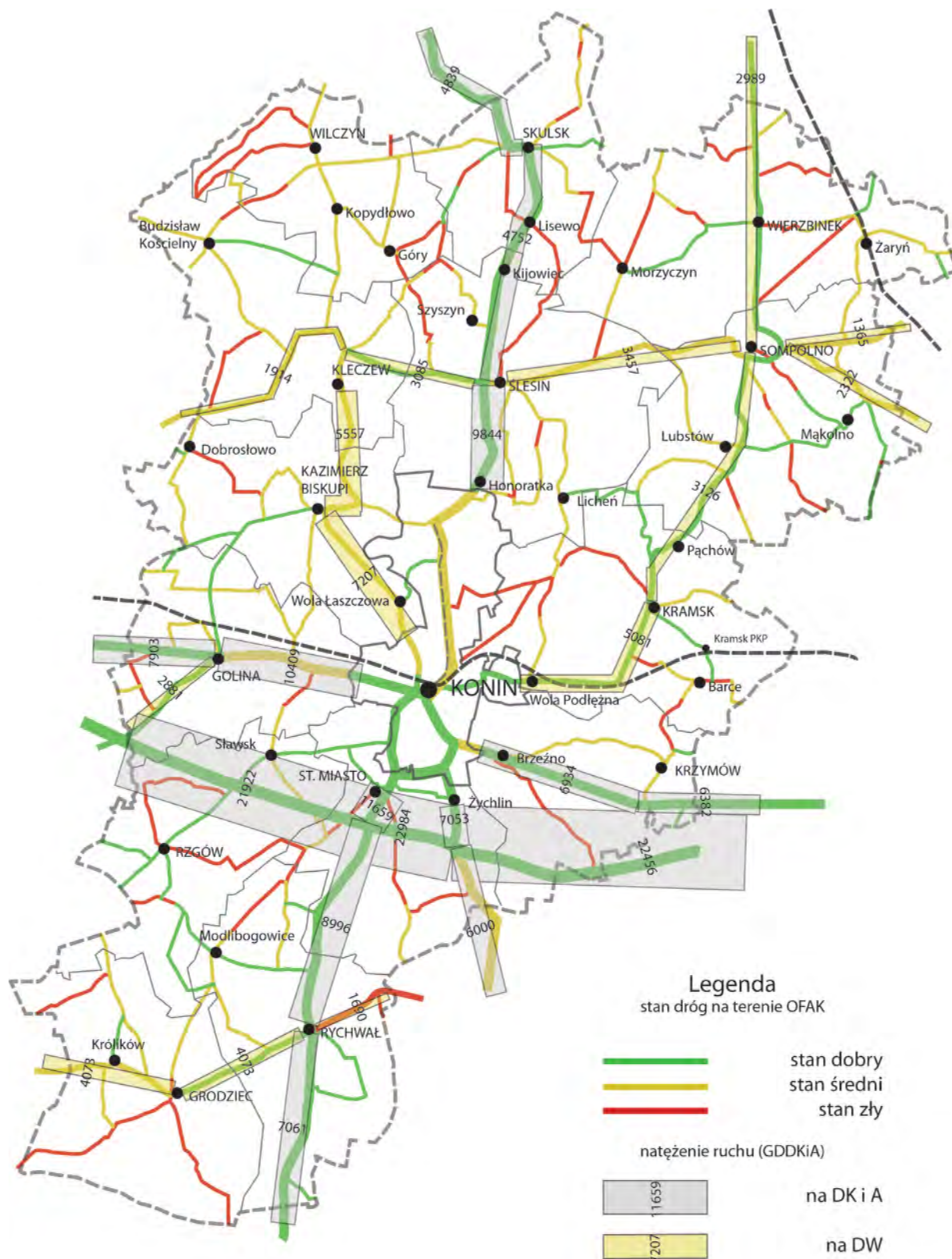
Planowany układ transportowy w granicach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej może mieć wpływ na jakość powietrza ze względu na emisję zanieczyszczeń motoryzacyjnych i hałasu.

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

## **5.2. Remonty i modernizacje infrastruktury drogowej**

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

**Rysunek 5.2.1.** Wielkość natężenia ruchu drogowego a stan dróg na terenie OFAK w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne.

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

### **Wyniki badań ankietowych**

Na potrzeby tego podrozdziału przytoczono opinie i ocenę infrastruktury mieszkańców OFAK pochodzącą z Raportu Aglomeracji Konińskiej<sup>65</sup>. W ramach badań mieszkańcy zgłosili, że ze względu na bezpieczeństwo powinny zostać zmodernizowane następujące odcinki dróg:

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

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

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

---

<sup>65</sup> Źródło: diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.

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

### 5.2.1. Drogi wojewódzkie

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

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

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

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

Z uwagi na fakt, że Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie ma zatwierdzonego planu na lata 2015-2020<sup>66</sup>, nie można określić zadań planowanych w następnych latach.

### 5.2.2. Drogi powiatowe

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

<sup>66</sup> Stan na dzień 11.06.2014.

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

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

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

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

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

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zarządu Dróg Powiatowych.

### 5.2.3. Pozostałe drogi

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

**Tabela 5.2.4.** Planowane inwestycje w poszczególnych JST

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

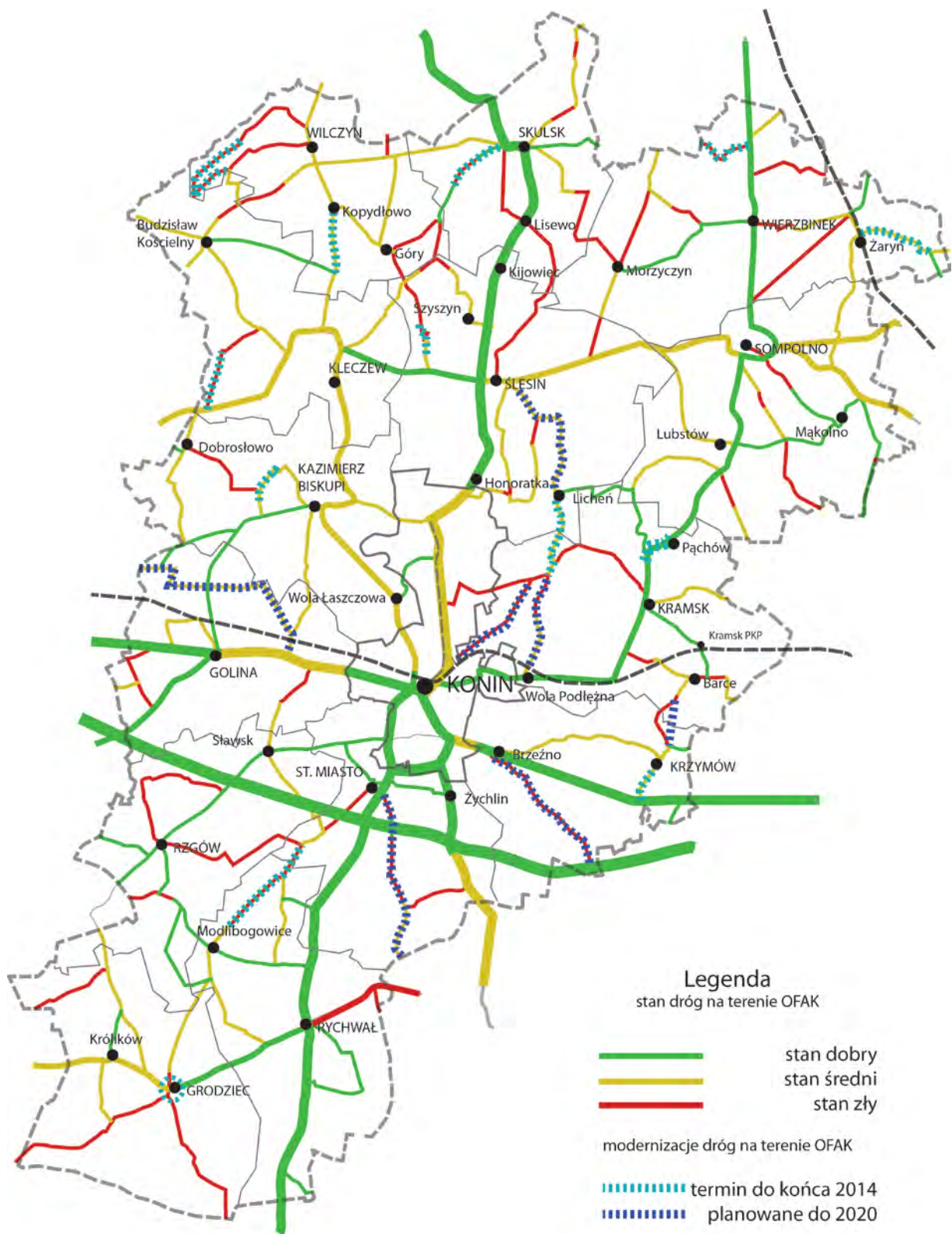


<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
	przebudowa dróg/ulic gminnych w m. Rychwał	ul. Firmowa	2016
	przebudowa drogi gminnej w m. Jaroszewice Grodzieckie	odcinek: (Wielolęka) granica gminy Rychwał – Jaroszewice Grodzieckie – droga powiatowa 3244 P	2016
	przebudowa dróg/ulic gminnych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

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

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z ankiet.

Rysunek 5.2.2. Mapa planów remontowych na terenie OFAK do 2020 roku



Źródło: opracowanie własne.

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

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

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

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

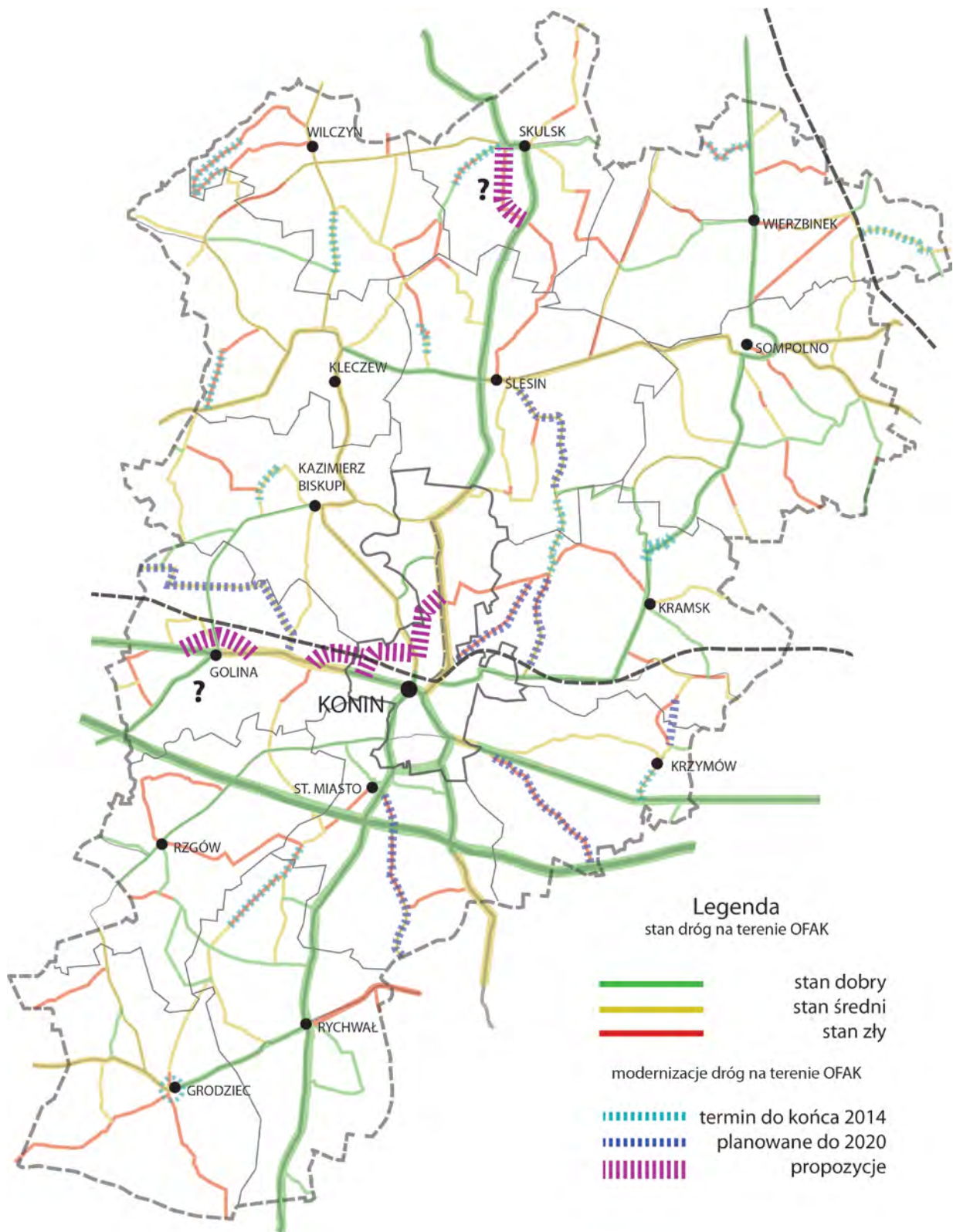
- DK 92 Konin – Golina;
- DK 72 od węzła autostradowego Konin Wschód do granicy powiatu;
- DW 264 na odcinku Konin – Wola Łaszczoza – Kazimierz Biskupi – Kleczew;
- DW 443 na odcinku Rychwał – Tuliszków;
- DW 263 na odcinku Ślesin – Sompolno.

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

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

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

Rysunek 5.2.3. Mapa propozycji budowy nowych odcinków dróg



Źródło: opracowanie własne.

### 5.2.3. Ścieżki rowerowe

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

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

**Tabela 5.2.5.** Budowa ścieżek rowerowych na terenie OFAK

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

**Tabela 5.2.6.** Propozycje tras rowerowych (długość przybliżona).

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

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

### **5.3. Integracja taryf**

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

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

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

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

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



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

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

#### **5.4. Rozwój lokalnego rynku lotniczego**

Obecnie na terenie OFAK znajduje się lądowisko w Kazimierzu Biskupim i lądowisko sanitarne przy ul. Szpitalnej (rozdział 3.4). Jak wynika z przeprowadzonych badań, aby lotnisko było rentowne, powinno obsługiwać w ciągu roku około 1,6 mln pasażerów<sup>67</sup>. Obecnie na terenie OFAK mieszka około 200 000 mieszkańców. Położenie aglomeracji na terenie Polski oraz dostępna infrastruktura drogowa zapewnia dobry czas dojazdu do innych

---

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

miejsowości (więcej informacji o czasie dostępu zawarto w podrozdziale 3.1 Studium), mających porty lotnicze, takich jak Poznań czy Warszawa. Również mieszkańcy OFAK w ankiecie przeprowadzonej na potrzeby Raportu Aglomeracji Konińskiej<sup>68</sup> nie opowiedzieli się za koniecznością rozwoju transportu lotniczego (ponad 78% ankietowanych było przeciwnych bądź nie miało zdania). W związku z powyższym oraz z opinią przedstawioną w „Analizie potencjałów i kierunków wykorzystania lotnisk o znaczeniu lokalnym zlokalizowanych na terenie wielkopolski”, na terenie OFAK nie ma potrzeby uruchamiania lotniczych połączeń regularnych oraz zaleca się dalsze utrzymywanie przez lądowisko w Kazimierzu Biskupim dominującego charakteru lotniska sportowo-turystycznego.

### **5.5. Rozwój Wielkopolskiego Centrum Logistycznego**

Projekt Wielkopolskiego Centrum Logistycznego (WCL) oparty na partnerstwie publiczno-prywatnym realizowany jest na terenie gminy Stare Miasto. Gremium założycielskie stanowi pięciu prywatnych przedsiębiorców, a obecnie zarządzane jest przez 13 akcjonariuszy. Rozwój tego centrum jest kluczowy dla terenu OFAK z uwagi na atrakcyjne położenie przy autostradzie A2 oraz w pobliżu przygotowywanego terminalu kontenerowego przy szlaku kolejowym E20. Oferta WCL zawiera zorganizowany wykup gruntów, pełną obsługę inwestorską w zakresie zarządzania nieruchomościami, jak również budowę magazynów na zamówienie, a także obsługę prawno-finansowa, celną, ubezpieczeniową, informatyczną oraz wynajmu powierzchni około 110 000 m<sup>2</sup>. Czyni to miejsce dogodnym dla inwestorów z branży logistyki i przemysłu, w szczególności dystrybucji na cały kraj oraz zaopatrzenia sieci handlowych<sup>69</sup>.

### **5.6. Rozwój śródlądowego transportu wodnego**

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

Zaproponowane kierunki działań skupiają się głównie na dwóch aspektach, na poprawie infrastruktury transportowej oraz poprawieniu jakości transportu zbiorowego. Zwrócono

<sup>68</sup> Źródło: diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, Rybnik 2014.

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

uwagę na potrzebę poprawienia jakości życia mieszkańców przez ułatwienie im korzystania z komunikacji zbiorowej (udogodnienia dotyczące zintegrowanej informacji pasażerskiej czy tworzenie węzłów przesiadkowych skupiających kilka rodzajów transportu), a także zapewnienie rozwoju OFAK przez zrównoważony i dobrze funkcjonujący system transportowy.

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

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

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

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

## **6. Misja i wizja rozwoju transportu zrównoważonego OFAK**

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

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

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

W perspektywie do roku 2020 OFAK powinien stać się obszarem:

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

W odniesieniu do Wizji OFAK jako nowoczesny obszar funkcjonalny i struktura włączona w wartościowe sieci współpracy, tworzone przez administrację, przedsiębiorców (klastry)

oraz naukę, staje się głównym obszarem logistyki i magazynowania w osi korytarza A2 w Polsce.

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

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

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

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

Źródło: Opracowanie własne.

## 6.1. Priorytety strategiczne

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

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

System transportu towarowego powinien koncentrować się na zapewnieniu efektywnego przepływu towarów przez OFAK i w jego ramach, przy jak najmniejszej ingerencji w istniejący system transportu publicznego i prywatnego z zapewnieniem dobrego dostępu do głównych punktów przeładunkowych w ramach OFAK i poza nim. Priorytetem jest stworzenie zintegrowanego transportu towarowego, przyjaznego przedsiębiorcom

i inwestorom, a jednocześnie zrównoważonego, dokonanego na podstawie przygotowanych analiz zawartych w rozdziale 4.4 pozwalających na określenie:

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

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

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

## **6.2. Cele strategiczne rozwoju zrównoważonego transportu OFAK do roku 2020**

Strategia Rozwoju OFAK, jak też fundamentalny dla jej realizacji rozwój zrównoważony transportu, jest jednym z elementów kształtujących trajektorię rozwojową całego regionu Wielkopolski do roku 2020. Rozwój tego obszaru wpisuje się równocześnie w programowanie strategiczne rozwoju w odniesieniu do całego kraju, nakreślone w najważniejszym dokumencie będącym podstawą dla wszystkich strategii terytorialnych do

2020 roku, którym jest „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie”. Główny cel strategiczny został w tym dokumencie określony jako: „Tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów kraju w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarcemu kraju, jego spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską”. Przełożenie tego ogólnego celu polityki regionalnej w Polsce do roku 2020 przyjęte dla Strategii Rozwoju OFAK znajduje swoje odzwierciedlenie w Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego w opisany niżej sposób.

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

- 1) rozwój bazujący przede wszystkim na endogenicznych zasobach regionu,
- 2) jakość kapitału ludzkiego mająca decydujący wpływ na sukces strategii,



- 3) niezbędne partnerstwo na rzecz rozwoju ze strony najważniejszych interesariuszy,
- 4) odpowiednia dostępność terytorialna,
- 5) lokalizacja w tych obszarach silnych ośrodków wzrostu, będących lokomotywami innowacyjnych zmian.

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

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

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

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

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

#### 1. „Poprawa dostępności i spójności sieci transportowej”

Obecne położenie i dobra dostępność transportowa OFAK mimo jego bardzo korzystnej lokalizacji w odniesieniu do Polski i Europy nie przekłada się na wystarczająco dobre skomunikowanie w układzie wewnętrznym. Przeszkody naturalne w postaci dolin rzecznych i rynien jeziornych, mimo ich niewątpliwiej atrakcyjności turystycznej, powodują, że w układzie północ – południe w obrębie Konina powstają komunikacyjne wąskie gardła. Skutkuje to słabym skomunikowaniem terenów inwestycyjnych z autostradą A2 i linią kolejową sieci TEN-T. Jednocześnie południowa i północna część obszaru są ze sobą źle skomunikowane przez rozdzielenie doliną Warty.

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

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

3. „Rozwój specjalizacji logistyczno-magazynowej”

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

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

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

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

- rozbudowę układu drogowego, poprawę stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemu komunikacji drogowej,

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

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

- Poprawa infrastruktury transportu drogowego, w tym usprawniające połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego, a także połączenia z siecią dróg krajowych i autostrad – w ramach PI 7.2.
- Poprawa infrastruktury transportu kolejowego – w ramach PI 7.4.
- Rozwój zbiorowego transportu miejskiego, a także ograniczanie ruchu w centrach miast w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń – w ramach PI 4.5.
- Poprawa dostępności transportowej do rozwijających się terenów inwestycyjnych i ośrodków/stref aktywności gospodarczej, a także dostosowanie lotnisk oraz terenów byłych lotnisk do wykorzystania w celach obsługi lotów biznesowych – w ramach PI 3.1.
- Wsparcie dróg lokalnych stanowiących element szerszej koncepcji związanej z rewitalizacją – w ramach PI 9.2.
- Modernizacja torów wodnych dla kanalizowania ruchu turystycznego – w ramach PI 6.4.

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

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

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

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

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

#### **6.4. Narzędzia realizacji strategii**

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

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

#### **6.5. Podmioty realizujące postanowienia Studium**

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

- Podsystem instytucjonalny

Podmiotem odpowiedzialnym za wdrażanie Strategii jest Powiat Koniński, który do czasu powołania związku celowego gmin dla uzyskania efektu synergii w procesie planowania i realizacji przedsięwzięć będzie współpracował zarówno z zależnymi, jak i niezależnymi regionalnymi i lokalnymi aktorami mającymi wpływ na realizację polityki rozwoju transportu

w OFAK. Dlatego też właśnie w celu zwiększenia transparentności oraz oddzielenia funkcji strategiczno-ewaluacyjnych od samych działań realizacyjno-wdrożeniowych powinna być zastosowana zasada decentralizacji i dekoncentracji, polegająca na przeniesieniu funkcji bezpośredniego wdrażania Strategii do jednostek zewnętrznych, w tym związku celowego gmin w stosunku do Powiatu Konińskiego.

- Podsystem programowania

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

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

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

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

- Podsystem koordynacji

Koordynacja procesu zarządzania strategicznego w regionie należy do kompetencji komórki organizacyjnej UMWW odpowiedzialnej za rozwój regionalny i będzie wsparta działaniami jednostki odpowiedzialnej za planowanie strategiczne i przestrzenne. Do zadań

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

## **6.6. Konsultacje społeczne**

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

### **Przebieg konsultacji**

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

- w siedzibie Starostwa Powiatowego w Koninie – 16.X.2014;
- w siedzibie PKS S.A. w Koninie – 27.X.2014.

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

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

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

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

### **Główne wnioski**

Główne zagadnienia Studium poruszane podczas konsultacji dotyczyły:

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

Wykaz wszystkich uwag zaprezentowano w załączniku 17.



**Rysunek 6.6.1.** Zdjęcie z konsultacji społecznych



Źródło: Opracowanie własne

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

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

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

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

### **6.7.1. Monitoring rozwoju transportu zrównoważonego OFAK**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **6.7.2. Ewaluacja Rozwoju Transportu Zrównoważonego OFAK**

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

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

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

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

Aglomeracja Konińska miejscem wypoczynku i aktywnej turystyki:

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

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

### **6.7.3. Zasady aktualizacji Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej**

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

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

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

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

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

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

**Tabela 6.8.1.** Działania i inwestycje oraz źródła ich finansowania.

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

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



Działania i inwestycje	Władze kompetentne (beneficjent środków)	Źródła finansowania
<p>Budowa zachodniej obwodnicy Konina, która pozwoliłaby na zmianę przebiegu DK 25 i przeniesienie ruchu z części ul. Przemysłowej (chodzi zwłaszcza o wiadukt nad linią kolejową nr 3) na Wiadukt Briński i dalej ul. Kleczewską do nowego łącznika z ul. Przemysłową.</p>	<p>Urząd Miasta Konin w porozumieniu z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.</p>	<p>Program Operacyjny Województwa Wielkopolskiego, a dokładniej z „5. osi priorytetowej”, która zakłada zwiększanie mobilności regionalnej przez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</p> <p>a. Cel szczegółowy: poprawa warunków dla transportu drogowego. Spodziewane typy przedsięwzięć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich w ciągach dróg (obiekty mostowe, wiadukty, estakady, tunele drogowe i inne).</li> </ul>
<p>Połączenia linii kolei kopalnianych od Lubstowa w kierunku nowo rozpoznanego złoza Mąkoszyn z linią nr 131. Działanie to (razem z włączeniem do linii nr 388 na terenie Konina) umożliwiłoby powstanie alternatywnego dla położonego obecnie w miejscowości Barłogi kolejowego węzła transportowego łączącego linię kolejową nr 3 z linią kolejową nr 131 (dokładny opis sieci kolejowej na terenie OFAK znajduje się w podrozdziale 3.2 Studium). Możliwość wykorzystania infrastruktury należącej do kolei zakładowych wzrasta wraz ze zmniejszaniem się transportu węgla z poszczególnych odkrywek.</p>	<p>Zarządca infrastruktury kolejowej (w przyszłości).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• WRPO 2014+ oraz PROW – cel operacyjny 3.2. Poprawa mobilności lokalnej;</li> <li>• Poprawa dostępności do połączeń kolejowych (/FIN: WRPO 2014+/CSz 5/OP 5/CT 7: kolejowa infrastruktura dworcowa i przystanki kolejowe).</li> </ul>

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

Źródło: Opracowanie własne

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1. ETAP PRZYGOTOWAWCZY**

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

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

C. Konsultacje robocze z IZ WRPO 2014+

### **2. ETAP NEGOCJACJI**

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

B. Wstępna weryfikacja oraz kwalifikacja list projektów oraz poszczególnych przedsięwzięć

C. Roboczy tryb negocjacji – spotkania, itp.

### **3. ETAP POROZUMIENIA**

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

B. Przyjęcie przez ZWW w formie uchwały treści mandatu terytorialnego

#### **4. ETAP WDROŻENIA**

A. Monitoring harmonogramu przygotowania poszczególnych inwestycji

B. Przygotowanie kompletu dokumentacji

C. Ocena formalno–merytoryczna

D. Przyznanie dofinansowania w odpowiedniej formie i zgodnie z obowiązującymi procedurami

E. Podpisanie umowy o dofinansowaniu projektu

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

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

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

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

### **Analiza wielokryterialna**

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

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

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

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

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

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



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

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

**Tabela 6.8.2.** Przykładowe kryteria oceny rozwiązań transportowych na terenie OFAK

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

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

## Spis tabel

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

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

## Spis rysunków

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

## Spis wykresów

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

## Spis załączników

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

## Załączniki

### Załącznik 1. Lista dokumentów użytych w studium

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

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

### Załącznik 2. Lista pozyskanych danych i źródła ich pozyskania.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Linia 61 – jeden przystanek więcej przy końcu trasy

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

Linia 63 – już nie kursuje

Linia 64 – jeden przystanek więcej obecnie na końcu trasy.

Linia 65 – jeden przystanek więcej obecnie na końcu trasy.

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

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

### **Załącznik 4. Lista szkół na terenie OFAK**

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

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



Gmina	Szkoły i przedszkola
	<p style="text-align: center;">Szkoda Podstawowa w Modle Królewskiej</p> <p style="text-align: center;">Szkoła Podstawowa w Barczygłowie</p> <p style="text-align: center;">Gimnazjum w Starym Mieście</p> <p style="text-align: center;">Przedszkole Samorządowe w Starym Mieście</p>

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

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

### 1. Stan drogi dobry

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

### 2. Stan drogi przeciętny, lekko pogorszony

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

### 3. Stan drogi mocno pogorszony

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

### 4. Stan drogi zły, krytyczny

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

Załącznik 6. Przebieg dróg powiatowych pozamiejskich

**Drogi powiatowe pozamiejskie zarządzane przez ZDP Konin**

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

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

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

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

**Załącznik 7. Stan dróg powiatowych pozamiejskich**

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Kryteria:

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

**Załącznik 8.** Stan dróg powiatowych miejskich

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

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

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

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

Kryteria:

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

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

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



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

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

<b>Nazwa Przystanku</b>	<b>Gmina</b>	<b>Liczba osób korzystających z przystanku</b>	<b>Procent całości [%]</b>
OSIEK MAŁY	poza OFAK	660	0,2%
BILCZEW	Kramsk	654	0,2%
LIPINY	poza OFAK	639	0,2%
SOKÓŁKI, SZ	Kazimierz Biskupi	633	0,2%
KON.SZPITA	Konin	632	0,2%
ZAGÓRÓW, SZ	poza OFAK	631	0,2%
CELINOWO	Skulsk	631	0,2%
KATOWICE	poza OFAK	622	0,2%
MODŁA RZGO	Rzgów	617	0,2%
PATRYKÓW	Kramsk	613	0,2%
CZĄSTKÓW	Kazimierz Biskupi	606	0,2%
MĄKOLNO	poza OFAK	604	0,2%
SIĄSZYCE	Rychwał	603	0,2%
NIEŚWIASTÓ	Kazimierz Biskupi	598	0,2%
STRZAŁKOWO	poza OFAK	583	0,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin

**Tabela 2.** Liczba osób korzystających z przystanków na terenie OFAK w ujęciu miesięcznym.

<b>Nazwa Przystanku</b>	<b>Gmina</b>	<b>Liczba osób korzystających z przystanku</b>	<b>Procent całości [%]</b>
KONIN, D.A.	Konin	46640	17,8%
KONIN, D.K.	Konin	45287	17,3%
KON. RONDO	Konin	10391	4,0%
KRAMSK	Kramsk	6674	2,5%
ŚLESIN	Ślesin	6088	2,3%

<b>Nazwa Przystanku</b>	<b>Gmina</b>	<b>Liczba osób korzystających z przystanku</b>	<b>Procent całości [%]</b>
GOLINA	Golina	5644	2,2%
KAZIM. SZKO	Kazimierz Biskupi	5367	2,0%
SOMPOLNO	Sompolno	5157	2,0%
RZGÓW	Rzgów	4112	1,6%
KON. WYSZYŃ	Konin	3932	1,5%
KLECZEW	Kleczew	3921	1,5%
RYCHWAŁ	Rychwał	3643	1,4%
SKULSK	Skulsk	3547	1,4%
GRODZIEC	Grodziec	3338	1,3%
LICHEN	Ślesin	2240	0,9%
ŚLESIN, TAR	Ślesin	2201	0,8%
ST. MI. CH F	Stare Miasto	1968	0,8%
KON. CHOP. 2	Konin	1843	0,7%
BUDZIS. KOŚ	Kleczew	1816	0,7%
KON. WYSZY1	Konin	1802	0,7%
WILCZYN	Wilczyn	1793	0,7%
KAWNICE	Golina	1789	0,7%
GOLINA, KOŚ	Golina	1768	0,7%
KON. CHORZE	Konin	1721	0,7%
KAZIM. BISK	Kazimierz Biskupi	1597	0,6%
OSIECZA	Rzgów	1584	0,6%
DOBROS. SZK	Kazimierz Biskupi	1531	0,6%
KIJOWIEC	Ślesin	1325	0,5%
SŁAWSK	Rzgów	1302	0,5%

<b>Nazwa Przystanku</b>	<b>Gmina</b>	<b>Liczba osób korzystających z przystanku</b>	<b>Procent całości [%]</b>
BABIA	Rzgów	1293	0,5%
SŁAWSK STA	Rzgów	1270	0,5%
KLECZEW, AL	Kleczew	1218	0,5%
KRAMSK 1	Kramsk	1217	0,5%
LISEWO/SKU	Skulsk	1109	0,4%
SŁAWSK ST 1	Rzgów	1080	0,4%
MIKORZYN	Ślesin	1027	0,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin

**Tabela 3.** Przystanki o najmniejszym ruchu pasażerskim.

<b>Nazwa Przystanku</b>	<b>Gmina</b>	<b>Liczba osób korzystających z przystanku</b>	<b>Procent całości [%]</b>
KRYSZKOWIC	Wierzbinek	5	0,0%
DĘBÓWIEC	Wilczyn	5	0,0%
KON.WARSZA	Konin	5	0,0%
ŁĄDEK K/KR	Grodziec	4	0,0%
SARNOW.KO1	Ślesin	4	0,0%
WIŚNIEWA 3	Wilczyn	4	0,0%
GALISZEWO	Skulsk	4	0,0%
KOWALEWE.2	Rzgów	3	0,0%
MARSZEWO	Kleczew	3	0,0%
LICHE.H.A	Ślesin	3	0,0%
ŁAGIEWNI.2	Sompolno	3	0,0%
PAGÓRKI	Wierzbinek	3	0,0%
KATARZYNO W	Wierzbinek	3	0,0%

<b>Nazwa Przystanku</b>	<b>Gmina</b>	<b>Liczba osób korzystających z przystanku</b>	<b>Procent całości [%]</b>
STEFANOWO	Kazimierz Biskupi	3	0,0%
GALISZEW.1	Skulsk	3	0,0%
JULIA 1	Ślesin	2	0,0%
JÓŻWIN	Kazimierz Biskupi	2	0,0%
KON.PĄTN 1	Konin	2	0,0%
JÓŻWIN 2	Kazimierz Biskupi	2	0,0%
SKULSK 3	Skulsk	2	0,0%
WŁADZI.LAS	Kazimierz Biskupi	2	0,0%
RACIĘ.SKZRZ	Wierzbiniek	2	0,0%
KUŹNICA	Kramsk	2	0,0%
POSADA,MA1	Kazimierz Biskupi	1	0,0%
SOMPOL.NAD	Sompolno	1	0,0%
SKULSKA WI	Skulsk	1	0,0%
JABŁONKA 1	Kleczew	1	0,0%
SŁAWOSZ.DA	Kleczew	1	0,0%
WIERUSZEW	Kazimierz Biskupi	1	0,0%
DOBROS.SKR	Kazimierz Biskupi	1	0,0%

Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin

**Załącznik 10.** Liczba pojazdów osobowych na terenie OFAK

Nazwa miejsca pomiaru	Przybliżona lokalizacja	Potok pasażerski w pojazdach	Liczba pojazdów do 5,4 m. długości	W przeliczeniu na osoby	Przyznana kategoria
wieś Izabelin (trasa w kierunku Lichenia)	Pomiędzy wsią Wola Podłęzna a wsią Grąblin	MZK: linie nie kursują	Dzień Roboczy: 2694	Dzień Roboczy: 3502,2	III
		PKS: 500-800	Weekend: 5932	Weekend: 7711,6	
ul. Jana Pawła II	Na drodze wojewódzkiej nr 266 przy granicy Konina, przed znakiem informującym o początku miejscowości Wola Podłęzna	MZK: 1000 - 2000	5803	7544	I
		PKS: 1000 - 2000			
wieś Modła Królewska	Na drodze krajowej nr 25	MZK: Linie nie kursują	6919	8995	II
		PKS: 500-800			
ul. Poznańska	Na drodze krajowej nr 92 przy granicy Konina	MZK: 500 - 1000	6239	8111	II
		PKS: 500-1000			
ul. Przemysłowa	Wiadukt kolejowy	MZK: 6000 - 8000	11608	15091	I
		PKS: 1000-2000			
wieś Sławsk	Droga gminna Konin - Sławsk	MZK: Na odcinku do Rumina 50-100	3943	5126	II
		PKS: 800 i więcej			
ul. Świętojańska	Przy granicy Konina na ul. Świętojańskiej	MZK: 500 – 1000	4643	6037	II
		PKS: 0-100			
ul. Kolska	Przy granicy Konina na ul.	MZK: 500 - 1000	8520	11076	II

Nazwa miejsca pomiaru	Przybliżona lokalizacja	Potok pasażerski w pojazdach	Liczba pojazdów do 5,4 m. długości	W przeliczeniu na osoby	Przyznana kategoria
	Kolskiej	PKS: 100-500			
Wiadukt Briański	Między ul. Chopina a ul. Zakładową	MZK: 1000 - 2000	8179	10633	II
		PKS: 100-500			
ul. Zagórowska	Pomiędzy ul. Marii Dąbrowskiej a Drogą Krajową nr 25	MZK: 100 - 500	3318	4313	II
		PKS: 500-1000			
ul. Lisiecka	ul. Lisiecka nieopodal Modły Królewskiej, w kierunku Liśca Małego	MZK: linie nie kursują	1522	1979	II
		PKS: 0-50			
ul. Szpitalna	Nieopodal szpitala wojewódzkiego w Koninie	MZK: 500 - 1000	8740	11362	II
		PKS: Linie nie kursują			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin, oraz z zastosowaniem wyników badań własnych, i współczynnika pochodzącego ze źródła :

[http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%20Poland\\_at\\_crossroads\\_final.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%20Poland_at_crossroads_final.pdf) [data dostępu: 13.09.2014 r.]

### Załącznik 11. Liczba pojazdów osobowych i ciężarowych na terenie OFAK

l.p.	Dobowe natężenie ruchu Miejsce pomiaru	Dni robocze		Dni wolne	
		pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy pow.5,4 m dł	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy pow. 5,4 m dł
1	ul. Zagórowska	3317	2075		
2	ul. Kolska	8519	3562		
3	ul. Europejska	3843	2756		
4	Izabelin	2694	869	5931	1213
5	ul. Jana Pawła 2	5803	10014		
6	Kepina	4160	2213		
7	ul. Lisiecka (Stare Miasto)	1521	1320		
8	Modła Królewska	6919	3990		
9	ul. Poznańska	6239	4887		
10	ul. Przemysłowa	11607	4789		



Lp.	Dobowe natężenie ruchu	Dni robocze		Dni wolne	
	Miejsce pomiaru	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy pow.5,4 m dł	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy pow. 5,4 m dł
11	Sławsk	3942	1037		
12	ul. Świętojańska	4642	4311		
13	ul. Szpitalna	8739	1074		
14	Wiadukt Briński	8179	8857		
15	Wola Rychwalska	977	1065		
16	Jaroszewice Rychwalskie	1060	2653		
17	Biała Panieńska	2674	4251		
18	Honoratka	3586	4754		
19	Kozarzew	911	675		
20	Kazimierz-Kleczew	3406	1968		
21	Trasa Warszawska	7842	6168		
22	Roztoka	2627	1299		
23	Wierzbiniek	2390	1151		
24	Sompolno Babiak	1430	779		
25	Sompolno Izbica	1379	891		
26	Racięcín	314	174		
27	Tomisławice	1211	969		
28	Krzywe Kolano	3107	1839		
29	Lisewo	3021	2545		
30	Kownaty (Wilczyn)	710	517		
31	Wturek (droga Wilczyn Skulsk)	1522	336		
32	Rożnowo	1515	1507		
33	Anastazewo	891	221		
34	Ignacewo	1518	856		
35	Młynek	1864	796		
36	Borki	998	427		
37	Stefanowo	682	140		
38	ul. Kazimierska	3133	592		
39	A2-Sługocin	9176	10085		
40	A2-Modła	10894	11028		
41	A2-Żdzary	11915	11069		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących od PKS Konin S.A i MZK Konin, oraz z zastosowaniem wyników badań własnych

**Załącznik 12.** Liczba bezrobotnych w OFAK w podziale na wiek, wykształcenie oraz czas pozostawania bez zatrudnienia i staż pracy.

**Tabela 1.** Bezrobotni OFAK w podziale na wiek

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Wiek	15-17	0	0
	18-24	17%	27%
	25-34	31%	33%
	35-44	24%	20%
	45-54	18%	13%
	55-59	9%	5%
	60 i więcej	2%	1%
<b>Razem</b>		<b>5057</b>	<b>8667</b>

Źródło: Bank Danych Lokalnych

**Tabela 2.** Bezrobotni OFAK w podziale na wykształcenie

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Wykształcenie	wyższe	14%	11%
	policealne i średnie zawodowe	26%	23%
	LO	11%	9%
	zawodowe	25%	32%
	podstawowe	24%	25%
<b>Razem</b>		<b>5057</b>	<b>8667</b>

Źródło: Bank Danych Lokalnych

**Tabela 3.** Bezrobotni OFAK w podziale na czas pozostawania bez zatrudnienia

Kategorie		miasto Konin	powiat koniński
Czas pozostawania bez pracy	do 1 miesiąca	8%	8%
	1-3	17%	17%
	3-6	16%	18%
	6-12	18%	17%
	12-24	19%	19%
	➤ 24	22%	21%
<b>Razem</b>		<b>5057</b>	<b>8667</b>

Źródło: Bank Danych Lokalnych

**Tabela 4.** Bezrobotni OFAK w podziale na staż pracy

<b>Kategorie</b>		<b>miasto Konin</b>	<b>powiat koniński</b>
<b>Staż pracy</b>	do 1 roku	16%	17%
	1-5 lat	26%	30%
	5-10 lat	17%	14%
	10-20 lat	16%	13%
	20-30 lat	9%	6%
	30 <	3%	2%
	bez stażu	13%	19%
<b>Razem</b>		<b>5057</b>	<b>8667</b>

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Tabela 2.2.5 przedstawia dane z Powiatowego Urzędu Pracy w Koninie, według których 90,8% bezrobotnych na obszarze OFAK nie ma prawa do zasiłku dla bezrobotnych (w tym 90,3% dla Konina i 91,1% dla powiatu konińskiego); 77,7% bezrobotnych ma wykształcenie podstawowe, zawodowe lub policealne i średnie zawodowe (75,4% dla Konina, 79,1% dla powiatu konińskiego); 57,6% bezrobotnych to osoby powyżej sześciu miesięcy bez pracy (59,3% dla Konina, 56,6% dla powiatu konińskiego). Najmniejszą grupę bezrobotnych pod względem długości czasu pracy stanowią osoby pozostające bez pracy do jednego miesiąca (7,9%). Pod względem wieku ponad połowę bezrobotnych (53,6%) stanowią ludzie między 25. a 44. rokiem życia. Najmniejszą liczbę bezrobotnych pod względem stażu pracy stanowi grupa z dwudziestoletnim i dłuższym stażem pracy (9,0%).

**Załącznik 13.** Cennik opłat za przejazdy PKS Konin**Tabela 1.** Cennik biletów jednorazowych

<b>Odległość km</b>	<b>Cena brutto biletu jednorazowego</b>				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 51%	z ulgą 78%	z ulgą 95%
do 5	4,70 zł	2,96 zł	2,30 zł	1,03 zł	0,24 zł
6 - 10	5,70 zł	3,59 zł	2,79 zł	1,25 zł	0,29 zł
11 - 15	7,00 zł	4,41 zł	3,43 zł	1,54 zł	0,35 zł
16 - 20	7,90 zł	4,98 zł	3,87 zł	1,74 zł	0,40 zł
21 - 25	8,80 zł	5,54 zł	4,31 zł	1,94 zł	0,44 zł
26 - 30	9,80 zł	6,17 zł	4,80 zł	2,16 zł	0,49 zł

Odległość km	Cena brutto biletu jednorazowego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 51%	z ulgą 78%	z ulgą 95%
31 - 35	10,90 zł	6,87 zł	5,34 zł	2,40 zł	0,55 zł
36 - 40	12,20 zł	7,69 zł	5,98 zł	2,68 zł	0,61 zł
41 - 45	13,70 zł	8,63 zł	6,71 zł	3,01 zł	0,69 zł
46 - 50	14,70 zł	9,26 zł	7,20 zł	3,23 zł	0,74 zł
51 - 55	15,70 zł	9,89 zł	7,69 zł	3,45 zł	0,79 zł
56 - 60	16,70 zł	10,52 zł	8,18 zł	3,67 zł	0,84 zł
61 - 80	19,70 zł	12,41 zł	9,65 zł	4,33 zł	0,99 zł
81-100	22,20 zł	13,99 zł	10,88 zł	4,88 zł	1,11 zł
101-120	24,20 zł	15,25 zł	11,86 zł	5,32 zł	1,21 zł
121-140	28,20 zł	17,77 zł	13,82 zł	6,20 zł	1,41 zł
141-160	31,00 zł	19,53 zł	15,19 zł	6,82 zł	1,55 zł
161-180	34,00 zł	21,42 zł	16,66 zł	7,48 zł	1,70 zł
181-200	38,10 zł	24,00 zł	18,67 zł	8,38 zł	1,91 zł
201-220	41,10 zł	25,89 zł	20,14 zł	9,04 zł	2,06 zł
221-240	46,10 zł	29,04 zł	22,59 zł	10,14 zł	2,31 zł
241-260	50,20 zł	31,63 zł	24,60 zł	11,04 zł	2,51 zł
261-300	56,20 zł	35,41 zł	27,54 zł	12,36 zł	2,81 zł
301-340	60,30 zł	37,99 zł	29,55 zł	13,27 zł	3,02 zł
341-380	64,30 zł	40,51 zł	31,51 zł	14,15 zł	3,22 zł

Źródło: [http://web.pkskonin.pl/przewozy\\_pasazerskie.php?id\\_strony=94&id\\_grupy=14&id\\_dzialu=1&lang=pl](http://web.pkskonin.pl/przewozy_pasazerskie.php?id_strony=94&id_grupy=14&id_dzialu=1&lang=pl) [data dostępu 10.09.2014r.]

**Tabela 2.** Cennik biletów miesięcznych

Odległość km	Cena biletu miesięcznego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 49%	z ulgą 51%	z ulgą 78%
do 5	150	94,5	76,5	73,5	33
6 - 10	182	114,66	92,82	89,18	40,04

Odległość km	Cena biletu miesięcznego				
	Normalnego	z ulgą 37%	z ulgą 49%	z ulgą 51%	z ulgą 78%
11 - 15	224	141,12	114,24	109,76	49,28
16 - 20	253	159,39	129,03	123,97	55,66
21 - 25	282	177,66	143,82	138,18	62,04
26 - 30	314	197,82	160,14	153,86	69,08
31 - 35	349	219,87	177,99	171,01	76,78
36 - 40	390	245,7	198,9	191,1	85,8
41 - 45	438	275,94	223,38	214,62	96,36
46 - 50	470	296,1	239,7	230,3	103,4
51 - 55	502	316,26	256,02	245,98	110,44
56 - 60	534	336,42	272,34	261,66	117,48
61 - 80	630	396,9	321,3	308,7	138,6
81-100	710	447,3	362,1	347,9	156,2
101-120	774	487,62	394,74	379,26	170,28
121-140	902	568,26	460,02	441,98	198,44
141-160	992	624,96	505,92	486,08	218,24
161-180	1088	685,44	554,88	533,12	239,36
181-200	1219	767,97	621,69	597,31	268,18
201-220	1315	828,45	670,65	644,35	289,3
221-240	1475	929,25	752,25	722,75	324,5
241-260	1606	1011,78	819,06	786,94	353,32
261-300	1798	1132,74	916,98	881,02	395,56
301-340	1930	1215,9	984,3	945,7	424,6
341-380	2058	1296,54	1049,58	1008,42	452,76

Źródło: [http://web.pkskonin.pl/przewozy\\_pasazerskie.php?id\\_strony=94&id\\_grupy=14&id\\_dzialu=1&lang=pl](http://web.pkskonin.pl/przewozy_pasazerskie.php?id_strony=94&id_grupy=14&id_dzialu=1&lang=pl) [data dostępu: 10.09.2014r.]

**Tabela 3.** Cennik biletów MZK

<b>Rodzaj biletu</b>	<b>normalny</b>	<b>ulgowy</b>
Bilety jednorazowe	1,4	2,8
bilety czasowe 24 h.	6	12
Bilety okresowe 10 dniowe na wszystkie linie	26	52
Bilety okresowe 10 dniowe na jedną linię	18	36
Bilety okresowe 30 dniowe na wszystkie linie	44	88
Bilety okresowe 30 dniowe na jedną linię	35	70
Bilety okresowe 30 dniowe na okaziciela	172	*
Bilety okresowe 90 dniowe na wszystkie linie	222	111
Bilet sieciowy roczny	370	740

Zródło: <http://www.mzk-konin.com.pl/cennik-biletow.html>

#### **Załącznik 14.** Lista punktów pomiarowych

Gmina Wilczyn:

1. Droga gminna Wilczyn-Wójcin za Kownatami – granica powiatu;
2. Droga gminna Wilczogóra-Skulsk – przy skrzyżowaniu z drogą gminną do Biela, wlot E;

Gmina Skulsk:

3. DK 25 za Skulskiem, skrzyżowanie na Krzywe Kolano, wlot S – granica powiatu

Gmina Wierzbiniek:

4. DW 266 za Tomisławicami – granica powiatu
5. DW 266 odcinek Wierzbiniek-Sompolno, miejscowość Łysek;
6. Droga nr 3191P przez Racięcín

Gmina Ślesin:

7. DK 25 między Szyszyńskimi Holendrami a Kijowcem;
8. DW 263 Ślesin-Sompolno; skrzyżowanie z drogą do Starej Rudy, wlot E;
9. DW 263 Ślesin-Roztoka; skrzyżowanie z drogą do Biskupia, wlot W;
10. DK25 Konin-Ślesin, Honoratka (granica Konina);

Gmina Sompolno:

11. DW 269 Sompolno-Izbica Kujawska; granica powiatu, Ośno Dolne;
12. DW 263 Sompolno-Babiak; granica powiatu, Paprocin;
13. DW 266 Sompolno-Kramsk; przejazd kolejowy (Marianowo);

Gmina Kleczew:

14. DW 263 Roztoka-Izdebno; granica powiatu, Przytuki;
15. DW 264 Kazimierz Biskupi-Kleczew, skrzyżowanie z drogą do Rożnowa, wlot S;
16. Droga nr 3036P za Budzislawiem Kościelnym w stronę Anastazewo

Gmina Kramsk:

17. Droga gminna Licheń Stary-Grąblin;
18. DW266 Konin-Kramsk, przejazd kolejowy, Patrzyków;
19. Droga gminna Borki-Ochle, granica powiatu;
20. Droga nr 3207P wjazd do Lichenia od Helenów

Gmina Kazimierz Biskupi:

21. Droga powiatowa 3223P pomiędzy skrzyżowaniem z DW 264, a granicą Konina, ul.Kazimierska;
22. DW 264 Konin-Kazimierz Biskupi, przed Kazimierzem Biskupim;
23. Droga gminna Kazimierz Biskupi-Golina, Kozarzewek;
24. Droga gminna Kozarzewek-Nowa Wieś, granica powiatu;

Gmina Golina:

25. DK92 Golina-Słupca, granica powiatu;
26. DK92 Konin-Golina, granica Konina, ul.Poznańska;
27. DW467 Golina-Ratyń, granica powiatu;

Gmina Krzymów:

28. DW92 Konin-Koło, granica Konina, ul.Kolska;

Gmina Stare Miasto:

29. Droga gminna Konin-Sławsk, skrzyżowanie do Rumina, wlot W;
30. DK25 Konin-Stare Miasto, ul.Ogrodowa, pomiędzy węzłami, w pobliżu skrzyżowania z Czereśniową;
31. DK72 Konin-Żychlin, granica Konina, ul. Świętojańska;
32. DK25 Konin Zachód-Rychwał, Główiew;
33. DK72 Konin Wschód-Tuliszków, granica powiatu, Kępina)
34. Droga nr 3250P na Lisiec Wielki

Gmina Rychwał:

35. DW443 Rychwał-Tuliszków, granica powiatu, Wola Rychwalska;
36. DW443 Rychwał-Grodziec, Jaroszewice Rychwalskie;
37. DK25 Biała Panieńska-Stawiszyn, granica powiatu;

Gmina Grodziec:

38. DW443 Grodziec-Białobłoty, granica powiatu;

Konin

39. Konin, ul. Zagórska (pomiędzy Trasą Bursztynową, a Marii Dąbrowskiej;
40. Konin, ul. Szpitalna przy skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego, wlot S;
41. Konin, ul. Europejska;
42. Konin, ul.Trasa Warszawska, przy Stadionie;
43. Konin, Wiadukt Briński;
44. Konin, ul.Przemysłowa, wiadukt kolejowy;
45. Konin, Trasa Bursztynowa, most nad Wartą;
46. Konin, ul. Przemysłowa, Pątnów;

Gmina Rzgów

47. Droga nr 3091P Świątniki na Zagórow  
GDDKiA

48. A2 Konin Zachód-Sługocin, granica powiatu;

49. A2 Konin Wschód-Koło, granica powiatu, Wierzchy;

50. A2 Konin Wschód-Konin Zachód, pomiędzy węzłami;

l.p.	Dobowe natężenie ruchu Miejsce pomiaru	Dni robocze		Dni wolne	
		pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy powyżej 5,4 m dł	pojazdy do 5,4 m dł	pojazdy powyżej 5,4 m dł
1	ul. Zagórowska	3317	2075		
2	Trasa na Koło	8519	3562		
3	ul. Europejska	3843	2756		
4	Izabelin	2694	869	5931	1213
5	ul. Jana Pawła II	5803	10014		
6	Kępina	4160	2213		
7	Lisiecka	1521	1320		
8	Modła Królewska	6919	3990		
9	ul. Poznańska	6239	4887		
10	ul. Przemysłowa	11607	4789		
11	Sławsk	3942	1037		
12	ul. Świętojańska	4642	4311		
13	ul. Szpitalna	8739	1074		
14	Wiadukt Briąński	8179	8857		
15	Wola Rychwalska	977	1065		
16	Jaroszewice Rychwalskie	1060	2653		
17	Biała Panieńska	2674	4251		
18	Honoratka	3586	4754		
19	Kozarzew	911	675		
20	Kazimierz-Kleczew	3406	1968		
21	Trasa Warszawska	7842	6168		
22	Roztoka	2627	1299		
23	Wierzbinek	2390	1151		
24	Sompolno Babiak	1430	779		
25	Sompolno Izbica	1379	891		
26	Racięcín	314	174		
27	Tomisławice	1211	969		
28	Krzywe Kolano	3107	1839		
29	Lisewo	3021	2545		
30	Kownaty	710	517		
31	Wturek	1522	336		



	<b>Dobowe natężenie ruchu</b>	<b>Dni robocze</b>		<b>Dni wolne</b>	
32	Rożnowo	1515	1507		
33	Anastazewo	891	221		
34	Ignacewo	1518	856		
35	Młynek	1864	796		
36	Borki	998	427		
37	Stefanowo	682	140		
38	Kazimierska	3133	592		
39	Radwaniec	937	301		
40	Wilczna	5874	2464		
41	Sługocinek	3339	1707		
42	Świątniki	954	96		
43	Białobłoty	1544	1193		
44	Węzeł Modła-St. Miasto	7579	5469		
45	Konin-Kaizmierz B.	4907	2236		
46	Pątnów	7368	5676		
47	A2-Sługocin	10387	10934		
48	A2-Modła	12332	11956		
49	A2-Żdzary	13488	12001		
50	Trasa Bursztynowa	7424	5586		

#### Załącznik 15. Opis szlaków rowerowych

<b>Nazwa szlaku</b>	<b>Trasa przejazdu</b>	<b>Długość trasy [km]</b>	<b>Przewidywany czas przejazdu trasy [h]</b>
Rowerowa Szóstka	Stare Miasto - Tuliszków - Rychwał - Grodziec - Rzgów - Golina - Stare Miasto	96,9	6,5
Pętla dookoła Konina	Żychlin - Stare Miasto - Branno – Sławsk - Węglewskie Holendry – Węglew – Kawnice - Kazimierz Biskupi - Bieniszew - Gosławice - Stary Licheń - Grąblin - Izabelin - Wola Podłęzna - Szczepidło - Brzezińskie Holendry - Brzeźno - Złota Góra - Żychlin	69	4,75
Konin – Żychlin	szlak łącznikowy (fragment Pętli dookoła Konina)	7,2	0,5

Nazwa szlaku	Trasa przejazdu	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejazdu trasy [h]
Konin – Bieniszew	szlak łącznikowy (fragment Pętli dookoła Konina)	10,3	0,6
Konin – Grąblin	szlak łącznikowy (fragment Pętli dookoła Konina)	12,7	ok. 1
Bursztynowy Szlak Rowerowy	Radzimia - Niklas - Lisiec Wielki - Krągola - Żychlin - Konin - Rudzica - Grąblin - Licheń Stary - Niedźwiady - Wąsosze - Półwiosek Stary – Ślesin - Głębockie Pierwsze - Obory - Noć - Broniszewo - Przewód	59,5	5
Nadwarciański Szlak Rowerowy	Świątniki - Rzgów - Modła Rzgowska - Babia - Osieczka - Sławsk - Konin - Zalesie - Brzeźno - Rożek Brzeziński - Borowo - Roztoka - Drażno Holendry – Biechowy	40,8	4
Gawrony – Ostrowąż – Ślesin	Gawrony - Młynek - Przyłubie - Skulsk - Buszkowo Parcele - Ościsłowo - Marianowo - Ostrowąż - Biskupie - Florentynowo - Lizawy - Mikorzyn - Dąbrowa Duża - Honoratka - Łęczyn - Niedźwiady - Wygoda - Kolebki - Ślesin	37,7	2,5
Ślesin – Lubstów – Ślesin	Ślesin - Półwiosek Lubstowski - Leśnictwo - Ignacewo - Lubstów - Młynek - Lubstówek - Stefanowo - Stary Licheń - Wygoda - Piotrkowice - Kolebki - Ślesin	37,7	2,5

<b>Nazwa szlaku</b>	<b>Trasa przejazdu</b>	<b>Długość trasy [km]</b>	<b>Przewidywany czas przejazdu trasy [h]</b>
„Wokół Jezior”, tzw. Duża Pętla	Ślesin - Głębockie Pierwsze - Witalisów - Obory - Mielno - Noć - Kalina - Broniszewo - Przewóz - Mielnica Duża - Mielnica Mała - Goplana - Warzymowo - Kolonia Warzymowska - Koszewo - Gawrony - Żółwieniec - Ostrowy - Ślesin	32,5	2
Ślesin – Sadlno – Skulsk	Półwiosek Lubstowski - Głębockie Pierwsze - Głębockie Drugie - Ignacewo - Wilcza Kłoda - Ruszkowo - Sadlno - Stefanowo - Racięcín - Talarkowo - Nowa Wieś - Przewóz - Mielnica Duża - Skulsk	31,4	2
Ślesin – Ignacewo – Ślesin	Leśnictwo - Ignacewo - Pogorzele - Smólniki - Bylew - Stary Licheń - Kępa - Wąsosze - Półwiosek Stary - Ślesin	31	2
Cztery Jeziora	Wilczyn - Mrówki - Świętne - Suszewo - Osówiec - Szydłowiec - Anastazewo - Tręby Stare - Zygmuntowo – Wilczyn	28,7	2
„Wokół Jezior”, tzw. Średnia Pętla	Ślesin - Głębockie Pierwsze - Witalisów - Obory - Mielno - Noć - Koszewo - Gawrony - Żółwieniec - Ostrowy - Ślesin	21,5	1,5
Przez Trójkę	Stare Miasto - Trójka - Królewska Modła - Krągola - Janowice - Żychlin - Stare Miasto	20,1	1,2
Od Kawnic w Dolinę Warty	Kawnice - Głodowo - Adamów - Splawie - Radolina	19,9	1,2

Nazwa szlaku	Trasa przejazdu	Długość trasy [km]	Przewidywany czas przejazdu trasy [h]
„Wokół Jezior”, tzw. Mała Pętla	Radzimia - Niklas - Lisiec Wielki - Krągola - Żychlin - Konin - Rudzica - Grąblin - Licheń Stary - Niedźwiady - Wąsosze - Półwiosek Stary – Ślesin - Głębockie Pierwsze - Obory - Noć - Broniszewo - Przewód	12,5	ok. 1
Dookoła Zbiornika Powa	Stare Miasto - Modła Królewska - Karsy - Golanka - Stare Miasto	9,1	0,6

Źródło: <http://powiat.konin.pl> [data dostępu: 7.08.2014r.]

**Załącznik 16.** Wykaz placówek służby zdrowia – przychodnie ambulatoryjne na terenie OFAK.

Jednostka terytorialna	ogółem rok 2013 [liczba obiektów]
Golina	3
Grodzic	2
Kazimierz Biskupi	5
Kleczew	6
Kramsk	2
Krzymów	2
Rychwał	3
Rzgów	2
Skulsk	1
Sompolno	2
Stare Miasto	5
Ślesin	5
Wierzbiniek	3
Wilczyn	1

Do 2011 roku włącznie Przychodnie ambulatoryjne funkcjonowały również pod nazwą Placówki opieki zdrowotnej. Od 2012 roku łącznie z przychodniami MON (Ministerstwo Obrony Narodowej) i MSW (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).

**Załącznik 17.** Spis uwag dotyczących Studium Transportowego OFAK

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
1	<p>Str. 128: W zapisach dotyczących pożądanym standardów przewozowych nie uwzględniono dostępności mieszkańców do transportu publicznego zgodnie z przedstawioną definicją transportu zrównoważonego w wymiarze przestrzennym (odległość od przystanków) i czasowym (częstotliwość kursów). Przedstawione standardy nie są kompletne, ponieważ nie jest spełniony pierwszy punkt jeżeli chodzi o priorytety strategiczne (str. 154) tzn. "powszechny dostęp do usług dla każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowania do potrzeb mieszkańców godzin i częstotliwości połączeń". Brakuje również oceny i możliwości rozwojowych dla ruchu pasażerskiego PKP (gmina Golina i Kramsk)</p>	<p>Częstotliwość – rozdział 5 został uzupełniony.                      Rozmieszczenie przystanków – informacja uzupełniona w rozdziale 5.1. Jeśli chodzi o połączenia kolejowe i stacje znajdujące się w pobliżu Kramska i Golin – informacja uzupełniona w rozdziale 5.7.</p>	<p>uwaga przyjęta</p>

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
2	Str. 125: w zapisach dotyczących czynników wpływających na wzrost i spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe w transporcie publicznym - brakuje dbałości o zrównoważony rozwój określony w celach na stronie 12, tzn. studium nie uwzględnia czynników, które mogłyby "zadziałać" na rzecz wzrostu zapotrzebowania na usługi publiczne, a zatem na rzecz zrównoważonego rozwoju.	Studium w rozdziale 4.9 analiza SWOT opisuje w szansach i zagrożeniach czynniki wpływające za wzrost i spadek zapotrzebowania na transport publiczny, podkreślając również istotność zrównoważonego rozwoju. Ponadto informacja znajduje się na rysunku 4.5.1. Czynniki wpływające na wybór środka transportu, a rozdział 4.10 został o tę informację uzupełniony.	uwaga przyjęta
3	Brak kalkulacji ekonomicznej (ceny za km, ilość kilometrów dróg, ilość połączeń), która pozwalałaby samorządom działającym na terenie OFAK na dokonanie kalkulacji kosztów funkcjonowania <u>transportu publicznego na poziomie minimalnym, średnim i wysokim.</u>	Koszt 1 wzkm jest opisany w rozdziale 4.6, natomiast informacje o długości tras i ich liczbie dodane do rozdziału 4.1.	uwaga przyjęta częściowo
4	Str. 9: przedstawioną ocenę trudno uznać za kompleksową, gdyż na terenie OFAK nie uwzględniono wszystkich użytkowników transportu, np. dowozu uczniów.	Informacja uzupełniona w rozdziale 4.6.	uwaga przyjęta

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
5	Str. 154: dotyczy zapisu "powszechny dostęp do usług każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowania do potrzeb mieszkańców godzin i częstotliwości połączeń" - ta część jest traktowana marginalnie. Studium nie daje propozycji i rozwiązań w tym zakresie.	Informacja uzupełniona w rozdziale 5.1.1.	uwaga przyjęta
6	Str. 158: dotyczy zapisu "wyznaczenie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym i europejskim, jako szansa rozwojowa dla tych obszarów" - brak propozycji działań, aby zrealizować ten cel.	Informacja uzupełniona w rozdziale 6.3.	uwaga przyjęta
7	Mało sprecyzowane potrzeby mieszkańców z odległych terenów OFAK, jeżeli chodzi o rozwój transportu zrównoważonego.	Informacje uzupełnione w rozdziale 5.1.1.	uwaga przyjęta
8	Str. 5: w spisie treści brakuje spisu załączników, do których w tekście następuje odwołanie.	Informacja uzupełniona w spisie treści.	uwaga przyjęta

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
9	Str. 10-11: zapisy dot. sposobów osiągnięcia założonych celów wyrażających przekonanie, że sieć i częstotliwość kursów w pełni zaspokajają potrzeby potencjalnych klientów. Skąd to przekonanie? Jakie badania to potwierdzają?	Na podstawie badań ankietowych z Raportu Aglomeracji Konińskiej oraz wyników z ankiet rozsyłanych przedstawicielom gmin, a także na podstawie danych dotyczących napelnień pojazdów na poszczególnych kursach.	uwaga odrzucona
10	Str. 12-13: jak oceniono optymalizację transportu?	Na ocenę optymalizacji transportu składają się następujące elementy: poziom, jakość usług opisane w rozdziale 4.1, możliwości finansowe organizatora opisane w rozdziale 4.6 oraz możliwości techniczne operatorów opisane w rozdziale 5.	pytanie
11	Mało czytelne mapki 2.1.1-2.1.6, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.5, 3.3.1-3.3.3, 4.1.1, 4.1.2, 4.5.1.	Zmieniono.	uwaga przyjęta



<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
12	Str. 47: tabela 2.3.3 Liczba uczniów w powiecie konińskim - brak liczby uczniów w mieście Konin. Dlaczego uwzględniono tylko dane dla powiatu, jeżeli chodzi o młodzież? Nie ma mowy o młodzieży dojeżdżającej do szkół w Koninie.	Uzupełniono w rozdziale 2.3.	uwaga przyjęta
13	Str. 50: zapis: na terenie OFAK, w Koninie, funkcjonują dwa wielkopowierzchniowe centrum handlowe: Centrum Handlowe Ferio oraz Centrum Handlowe Galeria nad Jeziorem, a powinno być: "na terenie OFAK funkcjonują dwa wielkopowierzchniowe centra handlowe: Centrum Handlowe Ferio w Starym Mieście oraz Centrum Handlowe Galeria nad Jeziorem w Koninie".	Zmieniono.	uwaga przyjęta
14	Str. 50: Proszę usunąć zapis: "przeważnie każda gmina ma Urząd Miasta lub Gminy oraz Radę Miejską".	Zmieniono.	uwaga przyjęta
15	Str. 51: jakie placówki zdrowia zostały ujęte jeżeli chodzi o powiat koniński? Temat został opisany zbyt marginalnie.	Informacja uzupełniona w załączniku nr 16.	uwaga przyjęta

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
16	Str. 53: brak przeniesienia wyników tabeli na treść podsumowania. "Podsumowując, największy obszar ciążenia OFAK mają miasto Konin i gmina Stare Miasto". Jeżeli chodzi o ten zapis, gmina Stare Miasto ma liczbę generatorów dużo mniejsza od pozostałych gmin.	Zmieniono.	uwaga przyjęta
17	Str.58: rysunek 3.1.5 mapa stanu nawierzchni dróg - nie ma informacji o tym, jakie drogi zostały ocenione na mapie.	Zmieniono.	uwaga przyjęta
18	Str. 59: brak jednolitej terminologii do określenia stanu dróg krajowych i wojewódzkich do powiatowych	Są to dane źródłowe pochodzące z różnych źródeł. Drogi powiatowe były oceniane w 3-stopniowej skali, natomiast drogi wojewódzkie i krajowe w 5-stopniowej skali.	uwaga odrzucona
19	Str. 64: rysunek 3.2.2 mapa czynnych linii kolejowych na terenie OFAK - może pomyśleć o przedłużeniu linii kolejowej 388 do linii 131 w kontekście transportu i rozwoju gmin położonych w N-E części OFAK.	Mapa przedstawia stan aktualny, a wspomniane połączenie jest w rekomendacjach w rozdziale 6.8.	uwaga odrzucona

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
20	Str. 69: jak jednostka wojskowa w Powidzu korzysta z lotniska w Kazimierzu Biskupim	Jednostka odbywa loty szkoleniowe <sup>70</sup> , informacja uzupełniona.	pytanie
21	Str. 73: zapis: "na obszarze położonym na południowym wschodzie jest ich jeszcze mniej, ponieważ 1-4". - jak to wpływa na projektowanie połączeń?	Uzupełniona informacja w rozdziale 4.1.1. Kursy są dopasowane do godzin nauki szkolnej i pracy w porozumieniu z gminą.	uwaga przyjęta
22	Str. 83: zapis studium rozwoju zrównoważonego transportu zbiorowego powinno przede wszystkim w jak najpełniejszym stopniu przedstawić ofertę transportu publicznego dopasowaną do potrzeb mieszkańców" - czy to kryterium zostało spełnione?	Badania ankietowe z Raportu Aglomeracji Konińskiej <sup>71</sup> , wyniki z ankiet rozsyłanych przedstawicielom gmin oraz dane dotyczące napętnień pojazdów na poszczególnych kursach wskazują, że oferta przewozowa jest dopasowana do potrzeb.	pytanie
23	Str. 93: czy liczba miejsc docelowych ruchu turystycznego nie jest zbyt mała? Brakuje Wilczyna, Kleczewa, Ślesina. Zaznaczony jest tylko Licheń i Grodziec. Jakie kryteria były brane do wyboru tych miejsc docelowych?	Zmieniono.	uwaga przyjęta

<sup>70</sup> B. Baca, S. Gościński, *Analiza potencjałów i kierunków wykorzystania lotnisk o znaczeniu lokalnym zlokalizowanych na obszarze Wielkopolski*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, marzec 2014.

<sup>71</sup> R. Piszczek, *Diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej*, Starostwo Powiatowe w Koninie, 2014.

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
24	<p>Str. 104: rys. 4.4.1 mało czytelna mapa oraz niepełna legenda - wielkości oznaczają chyba stopień natężenia? Legenda powinna być bardziej rozbudowana ze wskazaniem przy wielkości kół - wielkość natężenia</p>	Zmieniono.	uwaga przyjęta
25	<p>Str. 137: rys 5.2.1 powinny zostać przedstawione natężenia ruchu również na drogach powiatowych zgodnie z określonymi punktami pomiaru.</p>	<p>Na mapie zostały przedstawione dane dotyczące natężenia ruchu pojazdów z Generalnego Pomiaru Ruchu GDDKiA, które można przedstawić odcinkowo (tak jak na mapie). Nasze badania są punktowe i nie wszędzie można nanieść odcinki o określonym natężeniu (GDDKiA robiła badania na ciągach dróg, natomiast nasze badania odbywały się punktowo).</p>	uwaga odrzucona
26	<p>Str. 153: zapis "celem współdziałania 12 gmin w ramach OFAK" powinno zostać zamienione na "celem współdziałania 16 JST w ramach OFAK".</p>	Zmieniono.	uwaga przyjęta

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
27	<p>źródła finansowania inwestycji drogowych to można skorzystać z aktualizacji PRL,</p> <p>te informacje wskazane byłoby poszerzyć o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nowe uzgodnienia w UMWW (jeżeli są) – co do warunków i zasad finansowania dróg lokalnych w ramach WRPO i PROW</li> <li>• o możliwości finansowania w ramach OSI konińskiego i OSI obszarów wiejskich,</li> </ul>	Zmieniono.	uwaga przyjęta
28	studium powinno wskazywać priorytetowe inwestycje dla rozwoju gospodarczego OFAK i określać dostępność poszczególnych źródeł finansowania	Priorytetowe inwestycje zostały opisane w rozdziale 5.2, natomiast źródła finansowania w rozdziale 6.8.	uwaga przyjęta
29	połączenie Węglewa z zaprojektowanym łącznikiem na terenie Konina Rumiankowa – Zakładowa – Kleczewska (włączenie byłoby za przejazdem kolejowym na terenie osiedla Nowy Dwór).	Informacja uzupełniona w rozdziale 6.8.	uwaga przyjęta

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
30	<p>w świetle celu zawartego w raporcie/na prezentacji, który brzmiał: „powszechny dostęp do usług dla każdego i zapewnienie m.in. możliwości dogodnego i sprawnego przemieszczania się oraz dostosowane do potrzeb mieszkańców godziny i częstotliwości połączeń” zauważyć można brak podanego minimum, tzn. na ile należy zapewnić dostępność i czas kursowania pomiędzy najdalszymi punktami OFAK a Koninem, brak informacji o której godzinie należałoby zwiększyć częstotliwości (godziny szczytu);</p>	<p>Uzupełnione w rozdziale 5.1.1.</p>	<p>uwaga przyjęta</p>
33	<p>w raporcie napisano, że wg badań ankietowych ludzie dobrze oceniają transport publiczny, jednak konfrontując to z np. dojazdem z Goliny do Konina (15km, 7,20zł w jedną stronę) czy z Wilczyna do Konina (dojazd ok. 2 godzinny), ciężko w to uwierzyć (np. teraz są zawieszony kursy z Goliny, które prawdopodobnie wkrótce znikną);</p>		<p>opinia</p>

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
34	brak konkretów np.: na jakich kierunkach jest niedobór komunikacyjny, i jak go rozwiązać (może tam wejść kolej, PKS, MZK, czy może inwestować w lepszą infrastrukturę drogową?), w jaki sposób i z czego finansować powyższe rozwiązania, jak będzie to wdrażane i kto ma się tym zająć (np. możliwość finansowania w ramach OSI konińskiego i OSI obszarów wiejskich, nowe ustalenia w UMWW co do WRPO i PROW – jeśli są);	Informacje dotyczące popytu na transport znajdują się na rysunkach 4.2.1 i 4.2.2. Propozycje modernizacji są określone w rozdziale 5.2.	uwaga przyjęta częściowo
35	studium powinno wskazywać priorytetowe inwestycje dla rozwoju gospodarczego OFAK i określać dostępność poszczególnych źródeł finansowania;	Priorytetowe inwestycje zostały opisane w rozdziale 5.2, natomiast źródła finansowania w rozdziale 6.8. Ze względu na brak określonych dokładnych środków finansowych zawartych np. w uchwalanym RPO Studium nie może w obecnej postaci wskazać kwot.	uwaga przyjęta częściowo

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
36	wskazać kierunki gdzie by mogli jechać prywatni przewoźnicy	Studium nie ma na celu partykularnych interesów „prywatnych przewoźników” czy innych przewoźników, ale ocenę i poprawę jakości całego transportu publicznego na terenie OFAK. Poszczególne podmioty realizujące funkcje transportowe będą wyłaniane od 01.01.2017 r. np. przez przetargi lub w drodze koncesji (w myśl ustawy z dnia z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym)	uwaga odrzucona
40	studium nie powinno być zbyt dokładne ( nie powinno wskazywać ile kursów, o której godzinie, gdzie, ile dany region ma dopłacić do komunikacji zbiorowej), ponieważ można zamknąć możliwości poszerzenia/modyfikowania oferty transportowej, bądź wymagania finansowe mogą być niemożliwe do spełnienia dla organizatorów;		uwaga ogólna



<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
41	Ile kosztuje jeden kurs w ciągu dnia od miejscowości najdalej położonej od Konina do Konina (wozokilometr);	Koszt 1 wzkm jest opisany w rozdziale 4.6, natomiast informacje o długości tras i ich liczbie dodane do rozdziału 4.1.	pytanie
42	powiat koniński i miasto Konin są w czołówce jeśli chodzi o bezrobocie i z tego względu należy wspierać mobilność, powinny się znaleźć pieniądze na dopłaty i informacje skąd je wziąć;	Informacja uzupełniona w rozdziale 6.8.	pytanie
43	rekomendacje powinny wskazywać kierunki, które należy wzmocnić (więcej kursów i w jakich godzinach);	Standardy są podane w rozdziale 4.1 oraz 5.1.1.	uwaga przyjęta częściowo
44	czy w potokach są uwzględnieni uczniowie? (przebiegi tras specjalnych dla uczniów, kursy specjalne jak jadą i ile tam uczniów jeździ ?);	W potokach są uwzględnieni uczniowie, jednocześnie istnieje transport zamknięty, który został opisany w rozdziale 4.6.	pytanie
45	czy uwzględniono pasażerów korzystających z przewoźników prywatnych ?	Nie, gdyż stanowią oni marginalną liczbę (3% udziału w rynku).	pytanie
46	podać jak najwięcej wskazań (rekomendacji) ze źródłami finansowania, tak aby obszary peryferyjne mogły się rozwijać	Informacje o źródłach finansowania znajdują się w rozdziale 6.8.	uwaga przyjęta częściowo
47	dokument ma wspomagać „rozwój gospodarczy”		opinia

<b>Lp.</b>	<b>Treść uwagi</b>	<b>Odpowiedź wykonawcy</b>	<b>Uwaga odrzucona / przyjęta częściowo / przyjęta</b>
48	skupić się tym co jest w dyspozycji OFAK (drogi krajowe są w gestii GDDKiA, należy więc większą uwagę zwrócić na inwestycje powiatowe, gminne);	Inwestycje są wskazane w rozdziale 5.2.	uwaga przyjęta częściowo
49	Zwracam się z uprzejmą prośbą uwzględnienia naszej opinii dotyczącej podziału przyszłej współpracy pomiędzy przewoźnikami konińskimi takimi jak MZK i PKS. Według naszej opinii zadania przewozowe wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacji powinny być wykonywane tylko w granicach miasta Konin, a zadania w przyległych gminach powinien wykonywać PKS.	Studium ocenia system transportu na terenie OFAK jako całość, nie decyduje o realizacji poszczególnych kursów przez konkretnych przewoźników, gdyż zgodnie z informacją zawartą w rozdziale 4.6 w myśl nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator transportu publicznego będzie mógł wybierać operatorów zgodnie z kryteriami opisanymi w studium.	Opinia

**Tabela 7.1.** Ankieta na konsultacje społeczne Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.

<b>Sygnatura czasowa</b>	
Dzień/Miesiąc/Rok	___/___/___
<b>Status prawny zgłaszającego</b>	
<input type="checkbox"/>	Osoba Prawna
<input type="checkbox"/>	Jednostka Samorządu Terytorialnego
<input type="checkbox"/>	Osoba fizyczna
<input type="checkbox"/>	Spółka Prawa Handlowego
<input type="checkbox"/>	Zarządca Infrastruktury
<input type="checkbox"/>	Organizacja Pozarządowa
<b>Imię i nazwisko:</b>	
<b>E-mail:</b>	
<b>Telefon:</b>	
<b>Numer rozdziału i numer strony, którego dotyczy uwaga</b>	
<input type="text"/>	Numer rozdziału
<input type="text"/>	Numer strony
<b>Treść uwagi</b>	

Źródło: Opracowanie własne