

**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**

Planowany układ linii Publicznego Transportu Zbiorowego w OFAK (linie i częstotliwość zagwarantowane przez zapisy w PTWW):

- Połączenie kolejowe Poznań-Konin (linia K02 wg PTWW) niezależnie od scenariusza przewiduje częstotliwość dobową pociągów (par połączeń) na poziomie 9,
- Połączenie autobusowe Sompolno – Konin – Turek (linia A01 wg PTWW) przez Ślesin, Kleczew, Kazimierz Biskupi, Tuliszków przewiduje w scenariuszu

realistycznym 15 par połączeń, w scenariuszu o zmniejszonej ruchliwości 14, a w scenariuszu o zwiększonej ruchliwości 16 par połączeń na dobę.<sup>65</sup>

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>66</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

---

<sup>65</sup> Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PTWW), str. 84, tab. 30

<sup>66</sup> Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=998147>, [data dostępu: 01.08.2014].

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.

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.

#### **Integracja informacyjna**

W ramach integracji publicznego transportu zbiorowego należy dążyć do zapewnienia jednolitego systemu informacji w województwie obejmujących:

- spójny standard urządzeń przystankowych: wygląd (kolorystyka, oznaczenia graficzne itp.) przystanków, szata graficzna tabliczek przystankowych,
- znaki rozpoznawcze wyeksponowane na pojazdach wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- bezpłatny planer podróży uwzględniający zarówno przewozy kolejowe jak i autobusowe, dostępnego zarówno przez stronę internetową jak i na najpopularniejszych systemach mobilnych (Android, iOS, Windows Phone)”. .

Realizacja tego postulatu wymaga współpracy pomiędzy organizatorami transportu publicznego na różnych szczeblach (gminnego, powiatowego i.in.) w celu wypracowania jednego schematu systemu informacji pasażerskiej, który będzie obowiązywał na terenie województwa. Zapisy zawarte w Studium na stronach 133-135 są zgodne z PTWW oraz

wskazują dodatkowo kto powinien być odpowiedzialny za funkcjonalność i wygląd systemu informacji pasażerskiej, a także za dostarczanie danych aby system ów był użyteczny dla pasażera.<sup>67</sup>

### **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 miałyby 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 ujednoczony 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.

---

<sup>67</sup> Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PTWW), str. 77-79;

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.

Zgodnie z Planem Transp. 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. Zintegrowane węzły przesiadkowe (ZWP)

Zgodnie z zapisami Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PTWW), jedynym Zintegrowanym Węzłem Przesiadkowym (ZWP) na terenie OFAK jest dworzec kolejowy w Koninie (Dworzec PKP Konin).

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym ZWP ma być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, a w szczególności:

- przystanki komunikacyjne,
- punkty sprzedaży biletów,
- systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną,
- miejsca postojowe dla samochodów osobowych oraz rowerów.

W związku z celem jakiemu mają służyć ZWP przewiduje się ich udostępnienie wszystkim operatorom i przewoźnikom transportu zbiorowego. Wszystkie relacje przesiadkowe występujące w ramach węzła przesiadkowego muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych. Zaleca się stosowanie rozwiązań (urządzeń przystankowych) usprawniających korzystanie z węzła przesiadkowego również osobom z niesprawnością inną niż ruchowa (np. informacja pasażerska głosowa, kontrastowa kolorystyka, zróżnicowanie nawierzchni, itp.).

W przypadku nowoprojektowanych ZWP zaleca się zastosowanie następujących standardów:

- Czas przejścia między platformami przystankowymi, między którymi planowane są przesiadki nie powinien przekraczać 3 min. Przy wyznaczeniu tego czasu należy uwzględnić rzeczywistą drogę przejścia i prędkość pieszego na poziomie 1,1 m/s i średnich czasów oczekiwania na sygnał zielony na przejściach dla pieszych z sygnalizacją.
- Zalecana odległość między platformami (liczona po drodze przejścia) na węzle przesiadkowym nie powinna przekraczać 100 m przy dopuszczalnym wydłużeniu o 50% w przypadku stosowania rozwiązań likwidujących bariery architektoniczne.
- Ponadto przy wybranych ZWP powinny powstać parkingi przesiadkowe „parkuj i jedź” (P&R). Przyjęte standardy dla nowoprojektowanych ZWP winny obowiązywać także w obecnie istniejących węzłach (dworcach i przystankach PTZ). Dla obiektów niespełniających założonych standardów konieczne jest opracowanie rozwiązań

dostosowawczych i ich realizacja w możliwie krótkim czasie. W chwili obecnej z uwagi na złożoność zagadnienia trudno jednoznacznie przesądzać o ich lokalizacji, dlatego zaleca się przeprowadzenie odrębnych analiz w tym zakresie.

Oprócz w/w elementów integracji transportu należy także zapewnić możliwość przewożenia rowerów w przewozach kolejowych z poszanowaniem podstawowych zasad bezpieczeństwa i komfortu podróży wszystkich pasażerów.<sup>68</sup>

#### **5.1.5. 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.

#### **5.1.6. 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);

---

<sup>68</sup> Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PTWW), str. 77-79

- 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.

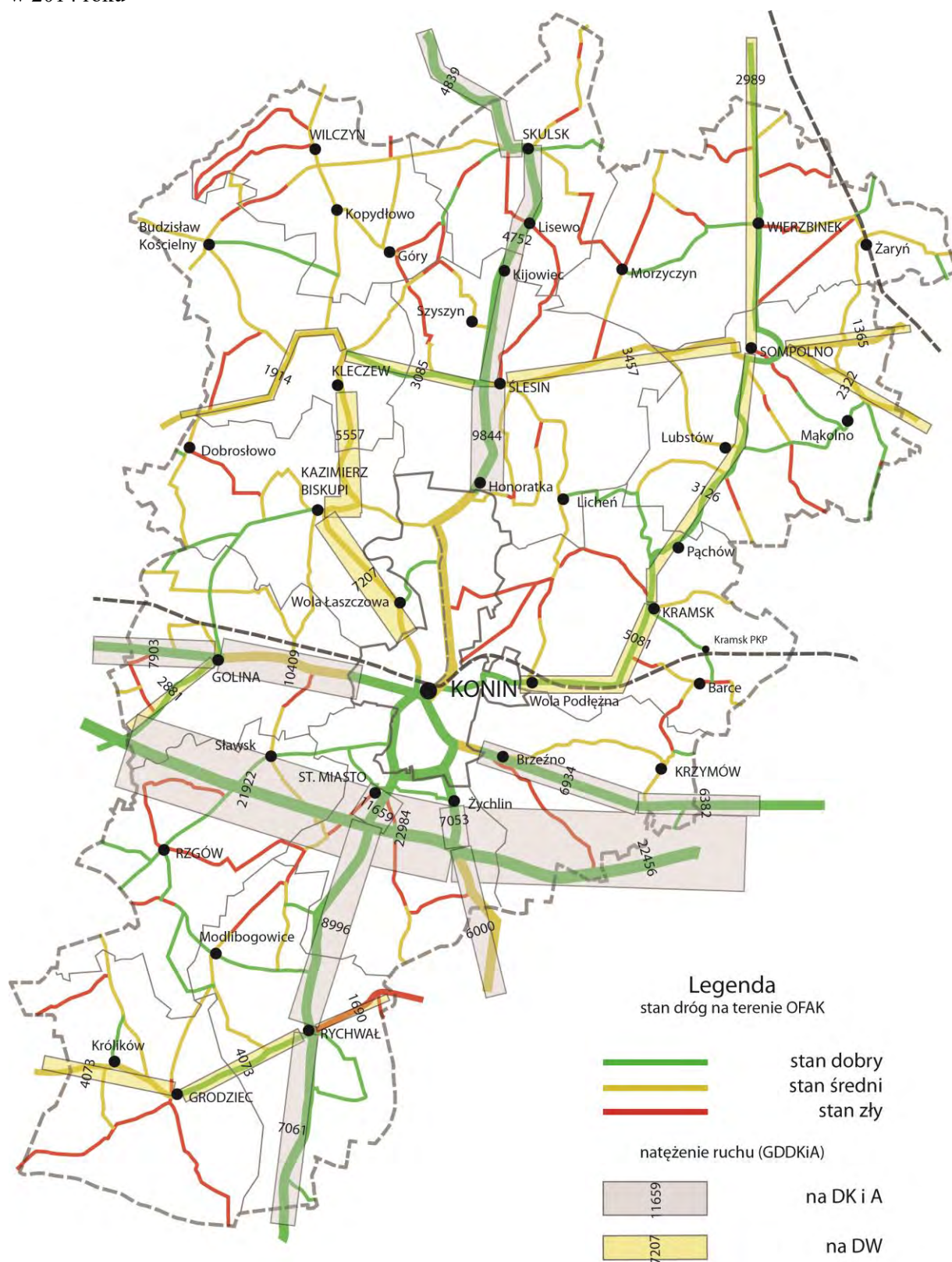
Planowany układ transportowy w granicach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej może mieć wpływ na jakość powietrza ze względu na emisję zanieczyszczeń motoryzacyjnych i hałasu.

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>69</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>69</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.
rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 443	Gmina 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>70</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>70</sup> Stan na dzień 11.06.2014.

**Tabela 5.2.2.** Ukończone prace remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego na 31.12.2014 r.

<b>Rodzaj inwestycji (budowa/remont/modernizacja/ rewitalizacja)</b>	<b>Miejsce (adres/nazwa ulicy, placu/ odcinek drogi)</b>	<b>Ddata zakończenia inwestycji</b>
modernizacja	ul. Poniatowskiego w Golinie, etap II	30.11.2014 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.
modernizacja	ul. Wiejska w Grodźcu, etap I	30.11.2014 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	31.08.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3180 P na odc. Kopydłowo – Kaliska	31.05.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3224 P Przytuki – Miłaczew	10.06.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3176 P na odc. Zygmuntowo – Świętne, etap I	31.07.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3217 P Krzymów – Paprotnia w m. Krzymów	30.11.2014 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	30.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3227 P Nieświastów – Warznia	30.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3183 P Skulska Wieś – Buszkowo	30.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3197 P Zaryń – Mąkoszyn	30.11.2014 r.
modernizacja	droga powiatowa nr 3194 P Tomisławice – Witkowice	30.11.2014 r.

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

**Tabela 5.2.3.** Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego w okresie 2015-2023

<b>Rodzaj inwestycji (budowa/remont/ przebudowa/ rewitalizacja)</b>	<b>Miejsce (adres/nazwa ulicy, placu/odcinek drogi)</b>
przebudowa	Kontynuacja przebudowy drogi powiatowej nr 3210P Różopole – Wola Podłęzna
przebudowa	Kontynuacja przebudowy drogi powiatowej nr 3221P Brzeźno – Wierzchy
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3064P Kawnice – Brzeźniak – Przyjma – Lubiecz – granica powiatu
przebudowa	Kontynuacja przebudowy drogi powiatowej nr 3250P Stare Miasto – Lisiec Wielki – Niklas – granica powiatu
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 4320P granica powiatu konińskiego - Stara Ciświca - Lipice - Grodziec - droga wojewódzka 443
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3212P Konin - Rudzica
budowa	Budowa przeprawy mostowej na rzece Warcie w m. Biechowy wraz z drogami dojazdowymi
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3217P droga powiatowa 3216P – Kuźnica – Biechowy - przeprawa promowa (most na rz. Warcie) -Piersk-Krzymów-Paprotnia - droga krajowa 92
budowa	Budowa drogi powiatowej nr 3231P na odcinku: Brzeźniak - Głodowo – Kawnice
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3231P na odcinku: droga powiatowa 3230P - Brzeźniak - Głodowo – Kawnice
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3231P na odcinku: od DK92 do przejazdu w m. Kawnice
budowa	Budowa odcinka drogi powiatowej nr 3234P droga krajowa 92 - Węglew - Węglewskie Holendry - przeprawa promowa - Sławsk - droga powiatowa 3096P
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3238P Trójka - Zarzew
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3247P na odcinku: droga powiatowa 4320P (Grodziec) – Konary
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3222P Wola Łaszczoza - Gosławice
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3223P Kazimierz Biskupi - Pątnów
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3225P w m. Dobrosołowo
przebudowa	Przebudowa skrzyżowania ul. Kleczewskiej, ul. Słupeckiej, ul. Szkolnej, ul. Wilczyńskiej w Budziszawiu Kościelnym
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3216P Borki – Ochle
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3249P na odcinku: droga powiatowa 3225P (Rychwał) – Złotkowy



przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3249P na odcinku: Siąszyce Drugie – droga krajowa nr 25
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3187P na odcinku: Skulsk - Łuszczewo
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3202P na odcinku: Nowa Wieś – Kazubek
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3191P na odcinku: Leśnictwo – Stara Ruda – Nowa Wieś
budowa	Budowa edukacyjnej ścieżki ekologicznej wzdłuż drogi powiatowej nr 3247P
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3237P Rzgów – Dąbrowica (ul. Łąkowa)
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3188P Ślesin - Żółwieniec
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3244P w m. Jaroszewice Rychwalskie
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 2900P Dąbroszyn - Modlibogowice
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3251P w miejscowości Żychlin
przebudowa	Kontynuacja przebudowy drogi powiatowej nr 3235P ul. Rumińska
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3220P na odcinku: Brzeźno - Krzymów
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3206P Racięcice - Łuczywno
budowa	Budowa chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 3206P w m. Stefanowo
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3183P Buszkowo - Parcele
budowa	Budowa chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 3181P w m. Rakowo
budowa	Budowa chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 3187P w m. Łuszczewo
budowa	Budowa drogi powiatowej nr 3190P w m. Zygmuntowi
przebudowa	Przebudowa obiektu mostowego w m. Koszewo
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3180P na odcinku: Wilczogóra – Wilczyn
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3224P na odcinku: Przytuki - Danków
przebudowa	Przebudowa przepustu w m. Kamienica
budowa	Budowa chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 3240P na odcinku: Barczygłów – Trójka
budowa	Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 3240P na odcinku: Barczygłów – Stare Miasto
budowa	Kontynuacja budowy chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 3097P w m. Biskupice
budowa	Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 3097P w m. Łagiewniki
budowa	Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 3246P w m. Łądek
przebudowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 3096P na odcinku: Sławsk – Rumin – Posoka – granica miasta Konin (wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zarządu Dróg Powiatowych.

### 5.2.3. Pozostałe drogi

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

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

Gmina	Inwestycja	Miejsce	Data
Golina	Przebudowa dróg gminnych	Golina, ulice: Bohaterów II Wojny Światowej, Orchowskiego, Generała Kleberga, Armii Poznań, Młodzieżowa, Gen Sikorskiego, Pułaskiego, Nowa, Targowa, Sienkiewicza, Rzeźnicza, Wąska, ul. Olimpijska, ul. Wojska Polskiego, ul. Bema, ul. Dąbrowskiego, ul. Staromiejska, ul. Szarych Szeregów, ul. Powstańców Warszawy, ul. 9 Maja, ul. Obrońców Westerplatte, ul. Kutrzeby, ul. Partyzantów, ul. Monte Cassino, ul. Jagodowa, ul. Poprzeczna (między blokami nr 6 i 8), ul. Ogrodowa	2017-2020
	Przebudowa dróg gminnych	Węglew-Kraśnica (nr drogi 472042), Kawnice (nr drogi 472030), Przyjma (nr drogi 472006), Rosocha, Węglew (ul. Stefana Batorego), Spławie	2018-2020
	Remont i utwardzenie dróg	Adamów (nr drogi 472006), Sługocinek, Barbarka - Piotrowo (nr drogi 472058 i 472055), Bobrowo-Barbarka (nr drogi 472057), Kolno (nr drogi 472051) Brzeźniak (nr drogi 472016)	2018-2020
	Budowa/przebudowa ścieżek/dróg dla rowerów, ciągów pieszo jezdnych	Golina, ulice: ul. Cmentarna, ul. Kilińskiego, ul. Chrobrego, ul. Kościelna	Węglew-Kraśnica (nr drogi 472042), Golina - Sługocinek (wzdłuż DW 467)

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Grodzicz	Budowa drogi	Lipice- Nowa Huta, Nowa Huta- Junno	2018-2020
	Przebudowa drogi	Janów	2018-2020
	Budowa dróg	Grodzicz- działki	2018-2020
	Przebudowa drogi	Mokre	2019
	Przebudowa drogi	Grodzicz- bloki nadleśnictwo	2020
	Przebudowa drogi	Królików w kierunku Dziewina Małego	2019-2020
	Przebudowa drogi	Stary Borowiec w kierunku szkoły	2019-2020
	Przebudowa drogi	G 001 P Biskupice-Czarnybród	2019-2020
	Przebudowa drogi	G 024 P w m. Wielołęka	2019-2020
	Przebudowa drogi	G 047 P Zaguźnica - Ciświca	2019-2020
	Przebudowa drogi	G 040 P w m. Nowe Grądy	2019-2020
	Remont drogi	G 035 P Grodzicz – Stare Grądy	2019-2020
Rzgów	Zmiana nawierzchni	Rzgów ul. Szymborska	2018-2019
	Zmiana nawierzchni	Sławsk (do oczyszczalni ścieków)	2018-2019
	Zmiana nawierzchni	Sławsk-Branno	2019-2020
	Zmiana nawierzchni	Goździków-Grabienice	2020
	Zmiana nawierzchni	Branno ul. Bukowa, Konwaliowa, Jagodowa	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Rzgów ul. Rymonta	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Sławsk ul. Pogodna i Słoneczna	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Błonice - Bobrowo	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Goździków- Świętniki	2019-2022

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Rzgów	Zmiana nawierzchni	Grabienice - Witnica	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Grabienice - Zarzew	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Osieczka Druga - Zarzewek	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Sławsk za rzeką - Ostrów	2019-2022
	Zmiana nawierzchni	Kurów – Zabel - Stanisławów	2019-2022
Sompolno	Przebudowa ciągu ulic	Sompolno ul. Kaliska, Warszawska i Pl. Wolności; Sompolinek	2016-2020
	Budowa drogi gminnej	Sompolno, ul. Krycha- 600m	2018-2020
	Budowa drogi gminnej	Biele - 1500m	2019-2020
	Budowa drogi gminnej	Radowo- 900m	2018-2020
	Budowa drogi gminnej	Stefanowo-Łagiewniki Górne- 1400m	2019-2020
	Naprawa nawierzchni drogi gminnej	Lubstów - 900m	2019-2020
	Remont drogi gminnej	Mąkolno, ul. Zielona- 800m	2019-2020
	Remont drogi gminnej	Siedliska - 800m	2019-2020
	Budowa parkingu	Sompolno - 5000m <sup>2</sup>	2019-2020
	Budowa chodników	Sompolno- 500m; Lubstów-900m	2019-2020
	Budowa ścieżki rowerowej	Sompolno- od. 11 Listopada do ul. Kaliskiej	2019-2020
	Budowa ścieżki rowerowej	Sompolno, ul. Piotrkowska(od ronda do ul. Zielonej	2019
	Budowa ścieżki rowerowej	Sompolno, od. ul. Kaliskiej do ul. Warszawskiej	2019-2020
	Budowa ścieżki rowerowej	Sompolno, ul. 11 Listopada (od drogi powiatowej) do granicy miasta (w kierunku Ślesina)	2019-2022

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Rychwał	Przebudowa dróg/ulic	Rychwał: ul. Gimnazjalna, ul. Kolarska, ul. Piłkarska, ul. Tenisowa	2017-2023
	Przebudowa dróg/ulic	Rychwał: ul. Łąkowa, ul. Chabrowa, ul. Makowa, ul. Rumiankowa	2017-2023
	Przebudowa dróg/ulic	Rychwał, ul. Firmowa	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Jaroszewice Grodzieckie odcinek: (Wielołęka) granica gminy Rychwał – Jaroszewice Grodzieckie – droga powiatowa 3244 P	2019-2023
	Przebudowa dróg/ulic	Rychwał - droga powiatowa 3322 P – ul. Okólna – droga wojewódzka 443	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Lubiny odcinek: droga gminna 489038 P – Lubiny – droga krajowa nr 25	2016-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Grochowy odcinek: droga powiatowa 3249 P – Grochowy – granica powiatu tureckiego (Mały Paluszek)	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Gliny odcinek: droga krajowa nr 25 – Gliny – droga powiatowa 3248 P	2018-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Święcia – Kuchary Kościelne (cmentarz)	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Rybie	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Rozalin - Mądroszki	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Franki - Święcia	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Broniki – Czyżew (Czajków)	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Złotkowy (Olendry)	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Grochowy - Rybie	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Złotkowy –Paluszek	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Wola Rychwalska – ul. Sokołów	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Wardężyn – Grabowa	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Siąszyce Trzecie /Rutki/	2019-2023
	Przebudowa drogi gminnej	Siąszyce Trzecie – Zosinki	2019-2023
Przebudowa drogi gminnej	Kuchary Borowe /Urszulin/	2019-2023	

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Kleczew	Przebudowa ciągu komunikacyjnego	Kleczew: ul.3 Maja, Solidarności i Popiełuszki	2019
	Budowa ulic	Kleczew: ul. Piaski	2019
	Budowa ulic	Kleczew: ul. Polna, Poziomkowa	2020
	Budowa ulic	Kleczew: ul. Przylesie, Spacerowa, Krańcowa i Zacisza	2020
	Budowa ulic	Kleczew: ul. Tulipanowa, Krokusowa, Stokrotkowa, Irysowa i Liliowa	2020
	Zmiana nawierzchni drogi gminnej	Marszewo	2019
	Zmiana nawierzchni drogi gminnej	Adamowo - Tręby	2020
Wierzbinek	Budowa ścieżki rowerowej	Wierzbinek - Sadlno przy drodze powiatowej	2017-2022
	Budowa ścieżki rowerowej	Sompolno Ślesin (odcinek na terenie gminy Wierzbinek) przy drodze wojewódzkiej	2017-2022
	Budowa drogi gminnej w miejscowości Wierzbinek po trasie byłej kolejki wąskotorowej	Wierzbinek – połączenie drogi woj. 266 z drogą powiatową Wierzbinek - Sadlno	2019
	Budowa ścieżki rowerowej Wierzbinek Janowice po trasie byłej kolejki wąskotorowej	Wierzbinek, Ziemięcín, Janowice	2020
Ślesin	Przebudowa drogi	Głębockie	2019-2023
	Przebudowa drogi	Żółwieniec	2019-2023
	Przebudowa drogi	Goranin	2019-2023
	Przebudowa drogi	Kolebki	2019-2023
	Przebudowa drogi	Biele	2019-2024
	Przebudowa drogi	Działki-Kliny	2019-2024
	Przebudowa drogi	Osiedle Północ (ulice: 20 stycznia, Północna. Dunikowskiego, Doroszewskiego, Maczka, Iwaszkiewicza, Witosy, Zawadzkiego, Młodzieżowa, Gimnazjalna, Sikorskiego)	2018-2024
	Przebudowa drogi	Ślesin – Osiedle Północ (ul. Polna i ul. Cegielniana)	2019-2024

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Ślesin	Przebudowa drogi	Ślesin – Osiedle Powstańców Wlkp. (ulice: Powstańców Wielkopolskich, Gorańska, Spokojna)	2019-2024
	Przebudowa drogi	Stare Miasto (ulice: Żwirki i Wigury, Kościelna, Targowa)	2019-2024
	Przebudowa drogi	Piotrkowice-Wąsosze	2018-2023
	Przebudowa drogi	Piotrkowice	2021
	Przebudowa drogi	Licheń Stary ul. Wesoła i Gosławicka	2018-2024
	Przebudowa drogi	Licheń Stary ul. Kłosowskiego	2018-2024
	Przebudowa drogi	DK25 - Konstantynowo	2018-2023
	Przebudowa drogi	Ślesin – ul. Polna	2018-2023
	Przebudowa drogi	Ślesin – ul. Dunikowskiego	2018-2024
	Przebudowa drogi	Niedźwiady	2018-2024
	Przebudowa drogi	Drogi gminne: Biskupie - Szysyznek, Kolonia Sarnowa – Biskupie, Ignacewo – Smólniki, Bylew – Pogoń Gosławicka	2018-2024
	Przebudowa drogi	Ślesin – ul. Sikorskiego	2018-2024
	Budowa ścieżki rowerowej	Różnowa – Ślesin - Ignacewo	2018-2024
	Budowa ścieżki rowerowej	Ślesin – Różopole – Piotrkowice – Licheń Stary	2018-2024
	Przebudowa drogi	Ślesin - ul. Powstańców Wlkp.	2019-2021
Konin	Budowa dróg	łącznik ul. Przemysłowej z Kleczewską, łącznik ul. Wyzwolenia ul. Paderewskiego ul. Kurpiowska, ul. Kaszubska, ul. Mazurska, ul. Ametystowa, ul. Agatowa, ul. Szmaragdowa, ul. Malachitowa, ul. Bursztynowa, ul. Grójecka, ul. Piaskowa, ulica na osiedlu Zemelki, ulice na osiedlu Gosławice, ul. Makowa,	2018-2020

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Konin	Budowa dróg	ul. Bluszczowa, ul. Gerberowa, ul. Begoniowa, ul. Kaktusowa, ul. Storczykowa, ul. Zawilcowi, ul. Laskówiecka, kładka nad kanałem Ulgi, ul. Trasa Warszawska,	2018-2022
		Nowy przebieg drogi nr 25, łącznik ulicy Poznańska-Rumiankowa –Zakładowa, Warszawska-Kolska, Przemysłowa skrzyżowanie Jana Pawła II-Grójecka, ul. Brunatna, ul. Solna, Kleczewska, Witkiewicza, Gajowa ul. Działkowa, ul. Graniczna, Staromorzysławska, droga od ul. Torowej do MDK-u przy ul. Przemysłowej w Koninie, drogi w rejonie bloków przy ul. Piłsudskiego w Koninie	2018-2022
	Przebudowa i remonty	ul. Staszica, ul. Kościuszki, ul. Żwirki i Wigury, ul. Wodna, ul. Kolska ul. Europejska, ul. Świętojańska, ul. Leśna, most Bernardynka, ul. Jana Pawła II, ul. Przemysłowa, Dworcowa –Aleje, Chopina, Bez nazwy, Wilcza, wzmocnienie istniejącego wiaduktu w ciągu ulicy Przemysłowej w Koninie, ulica Polna i Czereśniowa	2018-2020
Kramsk	Budowa ulic i odtworzenie ich nawierzchni	Wola Podłęzna	2015-2020
	Budowa ulic i odtworzenie ich nawierzchni	Rudzica	2015-2020
	Odtworzenie nawierzchni ulic	Kramsk	2015-2020
	Budowa drogi	Brzózki-Drażek	2017-2020
	Budowa drogi	Ksawerów-Grąblin	2017-2020
	Budowa drogi	Wielany - Strumyk	2017-2020
	Budowa chodnika	Kramsk, Wola Podłęzna, Rudzica	2019-2025
	Budowa parkingu	Kramsk	2019-2025



<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Kramsk	Przebudowa drogi	Wola Podłęzna, ul. Agrestowa, ul. Malinowa, ul. Borówkowa, ul. Jeżynowa, ul. Porzeczkowa, ul. Wiśniowa, ul. Anyżkowa, ul. Orzechowa, ul. Chmielna, ul. Winogronowa, ul. Skrótowa	2019-2025
	Przebudowa drogi	Rudzica, ul. Wiklinowa, ul. Grabowa, ul. Wrzosowa, ul. Żwirowa, ul. Kalinowa, ul. Deszczowa, ul. Łąkowa, ul. Miła, ul. Tęczowa, ul. Piaskowa, ul. Stawowa, ul. Sadowa, ul. Rolnicza	2019-2025
	Przebudowa drogi	Wielany – Strumyk	2019-2025
	Przebudowa drogi	Brzózki – Drażek	2019-2025
	Przebudowa drogi	Ksawerów	2019-2025
	Przebudowa drogi	Pąchów	2019-2025
	Przebudowa drogi	Dębicz	2019-2025
	Przebudowa drogi	Święte	2019-2025
	Przebudowa drogi	Morzysław-Kolonia	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 266	Kramsk-Pole – Kramsk – Dębicz	2019-2025
Skulsk	Przebudowa drogi gminnej	Łuszczewo	2019
	Przebudowa drogi gminnej	Mielnica Duża	2019
	Przebudowa drogi gminnej	Galiszewo	2019
	Przebudowa drogi gminnej	Buszkowo Parcele	2019
	Przebudowa drogi gminnej	Zygmuntowi	2020
	Przebudowa drogi gminnej	Pilich	2020
	Przebudowa drogi gminnej	Skulsk	2020
	Przebudowa drogi gminnej	Mniszki	2020
Kazimierz Biskupi	Budowa ulic gruntowych	Posada: osiedle południe i osiedle zachód	2018-2019
	Budowa/przebudowa dróg gruntowych i tłuczniowych	Wola Łaszczoza - dr. gminna od dr. W264 do ul. Szkolnej	2019
		Wola Łaszczoza - dr. gminna od dr. pow. 3222P do dr. G4685P	2019

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Kazimierz Biskupi	Przebudowa drogi gminnej	Kozarzewek – od 3060P do końca miejscowości	2018-2019
	Przebudowa drogi gminnej	Tokarki – Bochlewo: od dr. G4554P do dr. pow. 3226P	2020
	Przebudowa drogi gminnej	G464690P- Sokółki	2020
	Przebudowa drogi gminnej	G4670P Kamienica od drogi powiatowej 3232P do drogi G4669P	2018-2019
	Przebudowa drogi gminnej	G4580P Kozarzewek	2018-2019
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego ulicznego w m. Posada – ul. Chełmońskiego	G464700P	2019-2020
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego ulicznego w m. Posada ul. Norwida	G464716P	2019-2020
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego ulicznego w m. Posada ul. Kasprowicza i ul. Orkana	G464723P	2019-2020
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego ulicznego w m. Posada ul. Brzechwy i ul. Staffa	G464721P	2019-2020
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego ulicznego w m. Posada – ul. Chełmońskiego i ul. Szymborskiej Wisławy	G464700P,G464702P	2019-2020
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego w m. Władimirów ul. Wiosenna	G464679P	2019-2020
	Przebudowa drogi w zakresie budowy oświetlenia energooszczędnego w m. Posada ul. św Alberta	G464701P	2019-2020
	Budowa oświetlenia energooszczędnego ulicy Kasprowicza w m. Posada. Przebudowa drogi gminnej	G464723P	2019-2020

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Stare Miasto	Przebudowa drogi gminnej	Barczyglów (w nawierzchni asfaltowej o dł. 0,6km dz. nr. 29)	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Trójka (w nawierzchni asfaltowej o dł. 0,8km , dz. 313, 165)	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Barczyglów (w kierunku oczyszczalni ścieków o dł. 1,6 km, dz. 497, 232/7, 377)	2015-2025
	Budowa chodnika	Trójka (wzdłuż drogi powiatowej od A2 do m. Trójka, około 1500m, dz. nr 129, 404/7)	2015-2025
	Wykonanie nakładki asfaltowej	Bicz (na istniejącej drodze przez wieś 1,2 km/w kierunku m. Dryja/ dz. nr 169)	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Główiew (tereny zabudowy mieszkaniowej, dz. nr 319, 332)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (w nawierzchni asfaltowej o dł. 0,6km, obok Szkoły Podstawowej, dz. nr 409)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (w kierunku m. Trójka, na o dł. 0,8km, dz. nr 22)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (od DK 25 o dł. 120 mb, dz. nr 489)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (od DK 25, o dł. 250 mb dz. nr 353/1)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (od DK 25, o dł. 400 mb, dz. nr 283/2)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (od DK 25, o dł. 200 mb, dz. nr 319)	2015-2025
	Budowa chodnika	Główiew (wzdłuż drogi krajowej DK 25, dz. nr 247, 426)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (od DK 25, o dł. 200 mb, dz. nr 573)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (dł. 0,4 km, dz. nr 432)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Główiew (0,3 km dł. dz. nr 319)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Janowice (dł. 0,2 km, dz. nr 298)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Janowice (na granicy z m. Żychlin, dz. nr 227)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Karsy (o dł. 0,8km, dz. nr 18)	2015-2025
	Budowa drogi dojazdowej do zbiornika retencyjnego	Stare Miasto/ Modła Królewska (o dł. 0,2 km dz. 166/5, 125/7)	2015-2025
Budowa drogi gminnej	Kazimierów (o dł. 0,50 km, dz. nr 186)	2015-2025	

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Stare Miasto	Budowa drogi gminnej	Kazimierów (o dł. 1,5km, dz. nr 16, 299)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Kazimierów (o dł. 0,45 km, dz. nr 75)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Kazimierów (o dł. 0,5km, dz. nr 133)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Kazimierów (o dł. 0,6km, dz. nr 57)	2015-2025
	Nakładka asfaltowa	Krągola Pierwsza (o dł. 1km, dz. nr 74)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Lisiec Mały (o dł. 0,65 km, dz. nr 175/2, 175/3, 175/4 i m. Krągola, ul. Łąkowa o dł. 1,65 km, 542)	2015-2025
	Uregulowanie stanów prawnych gruntów zajętych	Żdźzary – Krągola (dz. nr 403/1, 402/1, 401/3, 401/5)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Lisiec Mały (o dł. 0,8km, dz. nr 122)	2015-2025
	Budowa chodnika pieszo - rowerowego	Stare Miasto-Lisiec Wielki – Żdźzary, wzdłuż drogi powiatowej	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Lisiec Mały ("Modelska", dz. nr 65)	2015-2025
	Wykonanie nakładki asfaltowej	Lisiec Wielki (ul. Makowa na odcinku 1,8 km)	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Lisiec Wielki ul. Nadrzeczna,	2015-2025
	Budowa chodnika pieszo - rowerowego	Lisiec Wielki - Kazimierów, ul. Długa	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Modła Księża (o dł. 0,30 km, dz. nr 320)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Modła Kolonia - Trójka (o dł. 0,6 km, dz. nr 169)	2015-2025
	Budowa chodnika pieszo - rowerowego	Stare Miasto – Modła Królewska	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Rumin (o dł. 0,60km, dz.nr 539)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Rumin (o dł. 0,60km, dz. nr 528)	2015-2025
	Budowa dróg osiedlowych w nawierzchni brukowej	Rumin/Posoka (o dł. 3,80km Rumin Posoka)	2015-2025
	Przebudowa dróg gminnych	Rumin	2015-2025
	Budowa dróg osiedlowych	Stare Miasto: osiedle Zachód wschodnia strona – kontynuacja	2015-2025

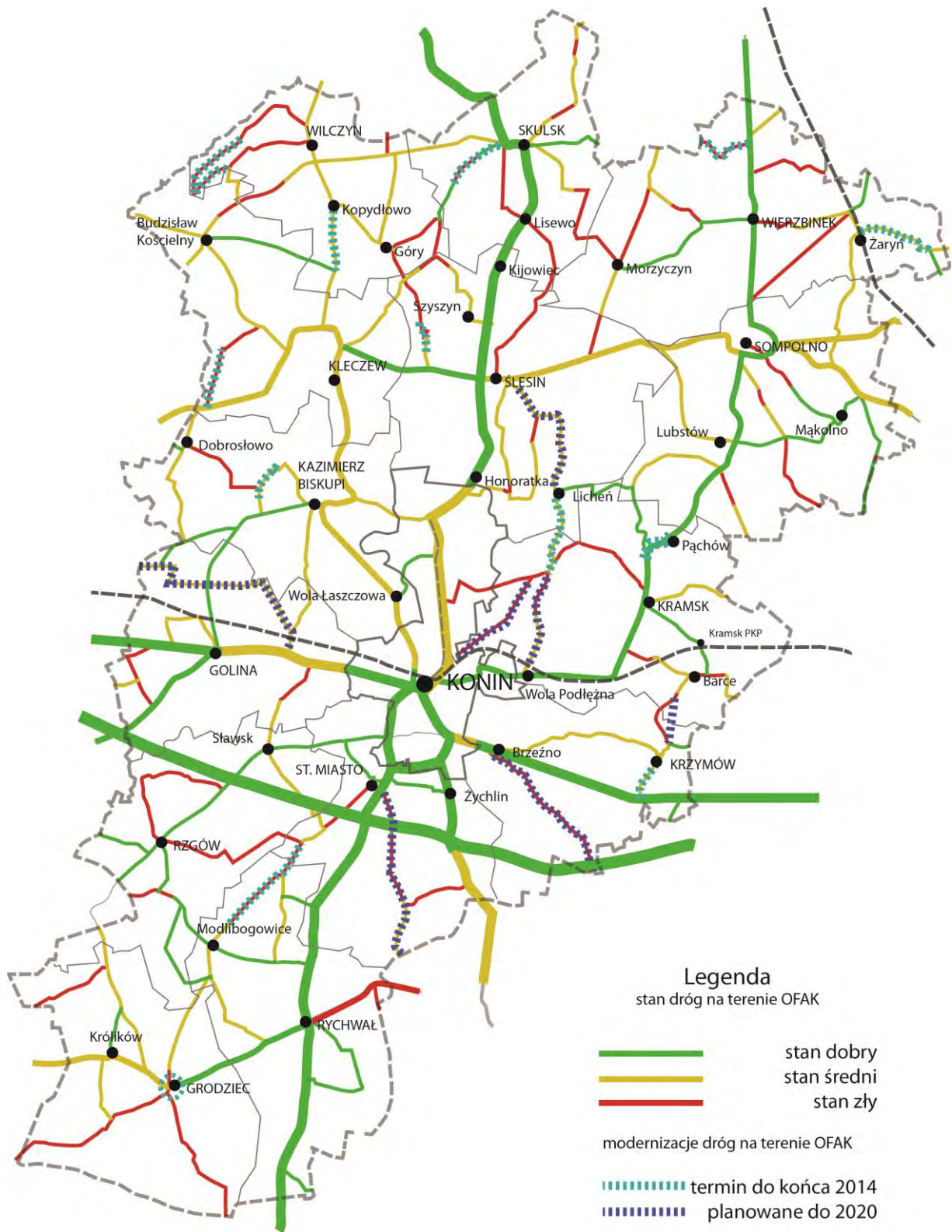
<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Stare Miasto	Budowa dróg osiedlowych	Stare Miasto: osiedle Zachód, zachodnia strona - kontynuacja w ul. Wierzbowej, Brzoskwiniowej, Śliwkowej, Lipowej, Dębowej	2015-2025
	Budowa dróg osiedlowych	Stare Miasto: osiedle Zachód II - Morwowa, ul. Szkolna, Jarzębinowa, Jesionowa, Kasztanowa, Porzeczkowa, Agrestowa, Akacyjowa	2015-2025
	Budowa dróg gminnej	Stare Miasto, ul. Klonowa	2015-2025
	Budowa chodnika pieszego	Stare Miasto, ul. Szkolna	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Stare Miasto, oś. Lecha dz. nr 111/58	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Stare Miasto (ul. Kwiatowa, dz. nr 849)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Trójka (o dł. 0,80 km, dz. nr 157)	2015-2025
	Budowa drogi gminnej	Żdźary (o dł. 1,8km, 460/4)	2015-2025
	Budowa drogi dla rowerów Konin- Rumin – Sławsk	Konin – Rumin – 1,6 km Rumin – Sławsk – 1,6 km	2019-2025
	Budowa chodnika w miejscowości Karsy	Karsy - 0,8 km	2019-2025
	Budowa chodnika w pasie drogi Modła Królewska – Modła Księża	Modła Królewska – Modła Księża – 1,0 km	2019-2025
	Budowa drogi osiedlowej w nawierzchni brukowej	Żychlin, ul. Południowa	2015-2025
	Budowa drogi osiedlowej	Żychlin, ul. Sosnowa	2015-2025
	Budowa drogi osiedlowej w nawierzchni brukowej	Żychlin, ul. Cisowa, Grabowa	2015-2025
	Budowa dróg osiedlowych w m. Żychlin,	Żychlin, oś. Słoneczne (1,4 km dł., o szer. 6m)	2015-2025
	Przebudowa drogi gminnej	Żychlin, ul. Leśna dł. 1,0km	2015-2025
	Budowa chodnika	Żychlin, przy ul. Staromiejskiej, Sosnowej, Parkowej - około 1 km	2015-2025
	Budowa ciągu rowerowego	Żychlin - Stare Miasto	2015-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Żychlin, ul. Grabowa - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Żychlin, osiedle Słoneczne wraz z dokumentacją	2019-2025
Budowa oświetlenia ulicznego	Kazimierów, w k. m. Lisiec Nowy – kontynuacja	2018-2025	

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Stare Miasto	Budowa oświetlenia ulicznego	Karsy - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Barczygłów, ul. Wiosenna wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Barczygłów, ul. Zaciszna - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Barczygłów, ul. Leśna - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Trójka - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Bicz - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Główiew, nowe osiedle - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Rumińska - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Śliwkowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Jesionowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Kasztanowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Klonowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Cisowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, ul. Sosnowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Krągola ul. Strażacka, ul. Łąkowa - kontynuacja	2018-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Janowice, ul. Brylantowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Lisiec Mały w kierunku Stare Miasta wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Posoka, ul. Srebrna wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Posoka, ul. Złota wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Posoka, ul. Platynowa wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Posoka, ul. Miedziana wraz z dokumentacją	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Główiew, nowe osiedle wraz z dokumentacją budowlaną	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Kazimierów w kierunku m. Niklas	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Kazimierów w kierunku m. Lisiec Nowy wraz z dokumentacją budowlaną	2019-2025
Budowa oświetlenia ulicznego	Krągola, ul. Prosta – kontynuacja	2018-2025	

<b>Gmina</b>	<b>Inwestycja</b>	<b>Miejsce</b>	<b>Data</b>
Stare Miasto	Budowa oświetlenia ulicznego	Stare Miasto, Osiedle Zachód, wraz z dokumentacją budowlaną	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Infrastruktura Techniczna Cmentarza komunalnego w Żychlinie	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Ścieżka pieszo-rowerowa w Żychlinie (650m.)	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Rumin od figurki w stronę Starego Miasta z uwzględnieniem posesji 1D i 1C	2019-2025
	Budowa oświetlenia ulicznego	Żychlin, ul. Staromiejska - kontynuacja	2018-2025
	Przebudowa drogi	Infrastruktura Techniczna Cmentarza komunalnego w Żychlinie (odcinek 712m)	2019-2025
Wilczyn	Przebudowa drogi gminnej	Wilczogóra ul. Cmentarna o dł. 1146 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	Maślaki o dł. 1337m (dz.136, 84)	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	Wilczogóra o dł. 750 m (dz. 44)	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	23, 24, 41 obr. Kopydłowo, 108, 101 obręb Wturek-Parcele o dł. 3440 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	117, 126/3 obręb Dębówiec o dł. 888 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	85, 79/1, 80/1, 81/1, 40/1, 31/1, 30/1, 38 obręb Dębówiec o dł. 950	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	117, 289, 80, 56, 55 obręb Góry o dł. 1417 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	532, 500, 541 obręb Wilczogóra o dł. 850 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	38 obręb Ościslówo o dł. 550 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	38 obręb Ościslówo o dł. 170 m	2018-2022
	Przebudowa drogi gminnej	79 obręb Zygmuntowo o dł.230m	2018-2022
	Budowa drogi gminnej	od ul. Cegielińskiej w Wilczynie do ul. Kasztanowej w Wilczogórze	2018-2022
Krzymów	Budowa drogi gminnej	Paprotnia – Stare Paprockie Holendry – Kałek - Adamów	2019-2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z ankiet.

Rysunek 5.2.2. Mapa planów remontowych na terenie OFAK do 2025 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 Briąńskim na terytorium miasta stan infrastruktury drogi został oznaczony w części jako „ostrzegawczy” oraz „zły”;

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

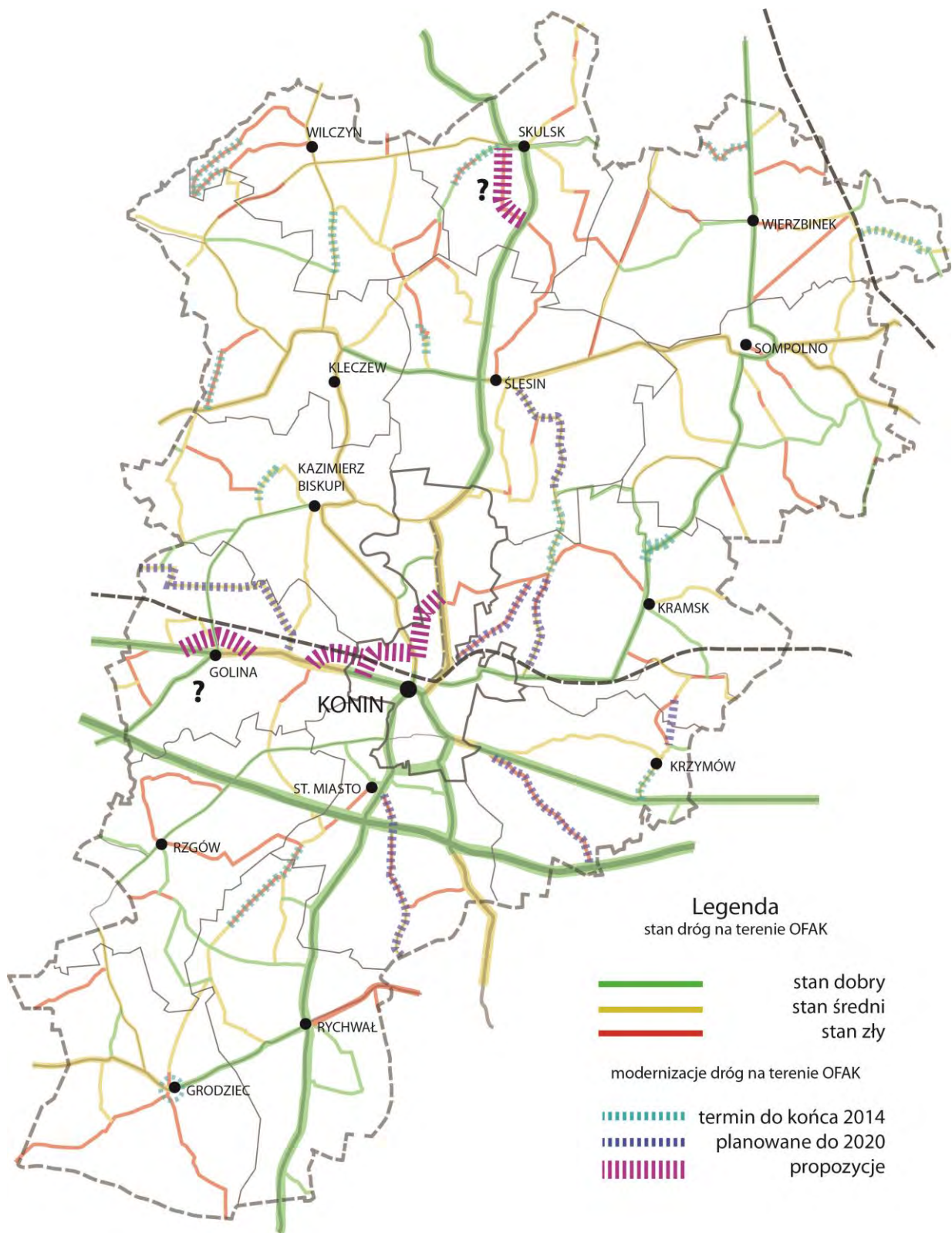
- DK 92 Konin – Golina;
- DK 72 od węzła autostradowego Konin Wschód do granicy powiatu;
- DW 264 na odcinku Konin – Wola Łaszczowa – Kazimierz Biskupi – Kleczew;
- DW 443 na odcinku Rychwał – Tuliszków;
- DW 263 na odcinku Ślesin – Sompolno.

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

Rzgów	Budowa ciągu pieszo -rowerowego	Osieczka – Sławsk	2019-2020
		Rzgów - Grabienice	
Kramsk	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 266	Święte – Ranna	2019-2025
	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3211P	Grąblin	2019-2025
	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi gminnej nr 468038P	Rudzica – Wola Podłęzna	2019-2025
Wilczyn	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej Kopydłowo - Góry	Kopydłowo, Wiśniewa, Góry	2019-2022

**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 Sowiec Góra (CZA)	2 km

9	Kazimierz Biskupi (Z)	Kamienica	Władysławów / Honoratka (CZE)	10 km
10	Wola Podłęzna (CZE)	Kramsk	Pąchów	14 km
11	Wola Podłęzna (N)	Izabelin	Grąblin	8 km
12	Anielew (Ż)	-	Grąblin	1,5 km
13	Rudzica (Ż)	-	Wola Podłęzna	2,3 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 taryfowa

W ramach integracji taryfowej należy zapewnić:

- możliwość zakupu biletu w obrębie wszystkich stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych,
- wprowadzenie ujednoliconego, spójnego systemu płatności za usługi przewozowe użyteczności publicznej,
- możliwość uiszczania odpłatności za usługi przewozowe użyteczności publicznej drogą elektroniczną (karty zbliżeniowe, aplikacje na urządzenia mobilne itp.),
- wprowadzenie wspólnej – zintegrowanej taryfy za korzystanie z przejazdów na liniach o charakterze użyteczności publicznej (zarówno kolejowych jak i autobusowych),
- wprowadzenie biletu elektronicznego i jego zintegrowanie z kartą PEKA, bądź rozszerzenie zakresu funkcjonowania karty PEKA o całe województwo wielkopolskie,
- możliwość wspólnych promocji na przejazdy w całym województwie,
- system lojalnościowy,
- wprowadzenie wspólnej – zintegrowanej taryfy za korzystanie z przejazdów na liniach o charakterze użyteczności publicznej, należy do zadań organizatora PTZ, który powinien dążyć do zrealizowania w/w zadań.<sup>71</sup>

Realizację powyższych usług należy przeprowadzać przy współpracy z wojewódzkim organizatorem Publicznego Transportu Zbiorowego (PTZ).

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

<sup>71</sup> Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PTWW), str. 79;

wymaga modernizacji systemu rozliczeń, gdyż PKS w Koninie S.A. 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 2019 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 2019 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 2019 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 2019 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 2019 roku. Należy rozważyć celowość występowania tego typu porozumień z uwagi na fakt, że od 1 stycznia 2020 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 2019 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 2019 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 2019 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>72</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 miejscowości (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>73</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

<sup>72</sup> Źródło: <http://www.pasazer.com/news/11483/lotniska,zysk,od,1,6,mln,pasazerow.html>.

<sup>73</sup> Źródło: diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, Rybnik 2014.

w „Analizie potencjałów i kierunków wykorzystania lotnisk o znaczeniu lokalnym zlokalizowanych na terenie wielkopolski”, na terenie OFAK nie ma potrzeby uruchamiania lotniczych połączeń regularnych oraz zaleca się dalsze utrzymywanie przez lądowisko w Kazimierzu Biskupim dominującego charakteru lotniska sportowo-turystycznego, oraz modernizacja w celu przystosowania lotnictwa w Kazimierzu Biskupim do obsługi ruchu General Aviation.

Dodatkowo obszar OFAK obsługiwany jest przez Lotnisko Ostrów Wielkopolski-Michałków (kod ICAO: EPOM) – cywilne lotnisko sportowe używane przez Aeroklub Ostrowski, położone 6 km na północ od Ostrowa Wielkopolskiego i 10 km na południowy zachód od Kalisza, we wsi Michałków. Od 2016 roku pełni również funkcję dyżuru załogi Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego.

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

Projekt Wielkopolskiego Centrum Logistycznego (WCL) oparty na partnerstwie publiczno-prywatnym realizowany jest na terenie gminy Stare Miasto. Gremium założycielskie stanowi pięciu prywatnych przedsiębiorców, a obecnie zarządzane jest przez 13 akcjonariuszy. Rozwój tego centrum jest kluczowy dla terenu OFAK z uwagi na atrakcyjne położenie przy autostradzie A2 oraz w pobliżu przygotowywanego terminalu kontenerowego przy szlaku kolejowym E20. Oferta WCL zawiera zorganizowany wykup gruntów, pełną obsługę inwestorską w zakresie zarządzania nieruchomościami, jak również budowę magazynów na zamówienie, a także obsługę prawno-finansową, celną, ubezpieczeniową, informatyczną oraz wynajmu powierzchni około 110 000 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>74</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.

---

<sup>74</sup> Źródło: <http://www.iw.org.pl/pl/baza-wiedzy/najlepsze-praktyki-z-zakresu-wspopracy/1187-wielkopolskie-centrum-logistyczne-wspopraca-miasta-konin-z-przedsiębiorcami>, [data dostępu: 08.09.2014].



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

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

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

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

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

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

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

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

Tak hasłowo sformułowana wizja i misja stawiają przed administracją wymagające zadania. Obecnie nie można mówić o wytworzonym funkcjonalnym obszarze Aglomeracji Konińskiej mimo przykładów różnorodnej współpracy, w tym inicjatywy współpracy gmin. Jednak do wytworzenia zwartej struktury, pełniącej 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 endogeny, 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 wyzwalaania 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	Poprawa warunków dla rozwoju transportu	Zakup i modernizacja taboru transportowego pod kątem

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

Źródło: Opracowanie własne.

### 6.1. Priorytety strategiczne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **3. „Rozwój specjalizacji logistyczno-magazynowej”**

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

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

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

Wyzwania wychodzące naprzeciw realizacji tych celów i powiązanych z nimi działań szczegółowych, jakie zostały zawarte w projekcie WRPO, będącego jeszcze w trakcie



opiniowania przez Komisję Europejską, przewidują w części dotyczącej transportu zapewnienie środków na:

- rozbudowę układu drogowego, poprawę stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemu komunikacji drogowej,
- wzmocnienie powiązań komunikacyjnych obszarów zmarginalizowanych z obszarami węzłowymi dla ich włączenia w regionalny układ powiązań transportowych z systemem krajowym i europejskim jako szansa rozwojowa dla tych obszarów. Obszary zmarginalizowane znajdują się głównie na obrzeżach powiatu, mogą mieć zatem większe 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.

Koordinacja procesu zarządzania strategicznego na poziomie całego województwa zgodnie z nowymi zasadami powinna być realizowana przez Regionalne Forum Terytorialne, którego zadaniem będzie wymiana doświadczeń i informacji na poziomie regionalnym. Dodatkowo stanie się platformą dyskusji strategicznej na temat celów, kierunków oraz efektów polityki prowadzonej w regionie, na podstawie mechanizmu partycypacji społecznej. Podsystem koordynacji procesu zarządzania strategicznego rozwojem regionu powinien być powiązany z odpowiednim podsystemem koordynacji w OFAK.

## **6.6. Konsultacje społeczne**

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

### **Przebieg konsultacji**

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

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

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

- cele projektu;
- dokumenty bazowe;
- diagnoza stanu obecnego;

- generatory ruchu;
- podaż transportu publicznego;
- popyt na transport publiczny;
- badania natężenia ruchu drogowego;
- analiza SWOT;
- prognozy demograficzne;
- kierunki Rozwoju;
- standardy.

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

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

### **Główne wnioski**

Główne zagadnienia Studium poruszane podczas konsultacji dotyczyły:

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

Wykaz wszystkich uwag zaprezentowano w załączniku 17.

**Rysunek 6.6.1.** Zdjęcie z konsultacji społecznych



Źródło: Opracowanie własne

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

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

Monitoring służy ocenie stopnia poprawności wykonania przyjętych projektów i założeń Strategii. Pozwala zaobserwować, jak przebiega realizacja zamierzonych projektów strategicznych i komplementarnych oraz jaki jest ich efekt w danym momencie.

Do podstawowych narzędzi monitoringu, które służą do jego poprawnego prowadzenia, należy analiza wskaźników produktu i rezultatu oraz analiza danych zastanych.

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

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

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

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

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

Zamieszczona w części postulatywnej Strategii lista wskaźników nie wyczerpuje jednak wszystkich parametrów, jakie mogą być zastosowane w procesie jej monitorowania. W zależności od potrzeb mogą być stosowane również inne miary oceny. System



monitorowania mogą definiować i uzupełniać np. systemy monitorowania innych dokumentów o charakterze strategicznym lub operacyjnym.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aglomeracja Konińska miejscem wypoczynku i aktywnej turystyki:

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

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

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

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

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

Zakłada się aktualizację koncepcji rozwoju transportu OFAK za możliwą po upływie połowy okresu wdrażania Strategii. Wnioski płynące z badań ewaluacyjnych służą

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

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

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

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

Działania i inwestycje	Władze kompetentne (beneficjent środków)	Źródła finansowania
<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 zidentyfikowanych 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.....	144
5.2.2	Ukończone prace remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych powiatu konińskiego na dzień 31.12.2014 r.....	145
5.2.3	Plany remontowe i modernizacyjne dróg powiatowych w okresie 2015-2023 powiatu konińskiego.....	146
5.2.4	Planowane inwestycje w przyszłości w poszczególnych gminach powiatu.....	148
5.2.5	Budowa ścieżek rowerowych na terenie OFAK.....	165
5.2.6	Propozycje tras rowerowych (dł. Przybliżona).....	165
6.1.1.	Priorytety, cele i działania strategiczne dla Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego w OFAK.....	173
6.8.1	Działania i inwestycje oraz źródła ich finansowania.....	191
6.8.2	Przykładowe kryteria oceny rozwiązań transportowych na terenie OFAK.....	201

## 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.....	142
5.2.2	Mapa planów remontowych na terenie OFAK do 2020 roku.....	162
5.2.3	Mapa propozycji budowy nowych odcinków dróg.....	164
6.6.1	Zdjęcie z konsultacji społecznych.....	185

## 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.....	200
2	Lista pozyskanych danych i źródła ich pozyskania.....	200
3	Porównanie rozkładów jazdy z 2011 roku z 2013 rokiem.....	201
4	Lista szkół na terenie OFAK.....	201
5	Klasyfikacja stanu dróg wg. użytkowników forum Skyscrapercity.com.....	203
6	Przebieg dróg powiatowych pozamiejskich.....	204
7	Stan dróg powiatowych pozamiejskich.....	207
8	Stan dróg powiatowych miejskich.....	221
9	Analiza przystanków.....	225
10	Liczba pojazdów osobowych na terenie OFAK.....	232
11	Liczba pojazdów osobowych i ciężarowych na terenie OFAK.....	233
12	Liczba bezrobotnych w OFAK w podziale na wiek, wykształcenie oraz czas pozostawania bez zatrudnienia i staż pracy.....	235
13	Cennik opłat za przejazdy PKS Konin.....	236
14	Lista punktów pomiarowych.....	239
15	Opis szlaków rowerowych.....	242
16	Wykaz placówek służby zdrowia – przychodnie ambulatoryjne na terenie OFAK.....	245
17	Spis uwag dotyczących Studium Transportowego OFAK.....	246