



URZĄD MIEJSKI W KONINIE

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Konina na lata 2014-2020

PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

przygotowany przez



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.
ul. Kopernika 30, lok. 536-537
00-950 Warszawa
tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993
biuro@bobc.pl

Konin-Warszawa, październik 2013

Spis treści

1. Wstęp	5
1.1. Czym jest Plan Transportowy?	5
1.2. Streszczenie dokumentu	7
1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie	8
1.4. Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie	9
2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym	10
2.1. Powierzchnia obszaru	10
2.1.1. Miasto Konin	11
2.1.2. Gmina Kramsk	12
2.1.3. Gmina Krzymów	13
2.1.4. Gmina Stare Miasto	14
2.1.5. Gmina Golina	15
2.1.6. Gmina Kazimierz Biskupi	16
2.1.7. Gmina Kleczew	17
2.2. Charakterystyka demograficzno–społeczna obszaru	18
2.2.1. Liczba mieszkańców w tym gęstość zaludnienia obszaru	18
2.2.2. Struktura wiekowa mieszkańców	20
2.2.3. Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców	22
2.3. Znaczenie transportu dla rozwoju społeczno- gospodarczego regionu	26
3. System transportowy w mieście Koninie	27
3.1. Sieć drogowa	27
3.2. Transport indywidualny	29
3.3. Komunikacja zbiorowa	30
3.3.1. Transport kolejowy	30
3.3.2. Transport lotniczy	32
3.3.3. Transport autobusowy	32
3.3.3.1. Miejski Zakład Komunikacji w Koninie	32
3.3.3.2. Prywatni przewoźnicy autobusowi	33
3.4. Podział zadań przewozowych	34
4. Charakterystyka sieci komunikacyjnej obszaru objętego Planem Transportowym	36
5. Organizacja rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Mieście Koninie	52
5.1. Organizator transportu publicznego	52
5.2. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego	53

5.3.	Operator publicznego transportu zbiorowego.....	54
5.3.1.	Wybór operatora.....	54
5.3.2.	Status prawny Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Koninie	55
5.3.3.	Prawne uwarunkowania przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego.....	55
6.	Zasady organizacji rynku przewozów	59
6.1.	Transport zrównoważony.....	59
6.2.	Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	61
6.3.	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	63
6.4.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	66
7.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych	71
7.1.	Standard usług przewozowych- informacje podstawowe	71
7.2.	Standardy jakościowe taboru	72
7.3.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	76
7.4.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	78
7.5.	Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja	79
8.	Ochrona środowiska naturalnego w mieście Koninie	82
8.1.	Oddziaływanie transportu na środowisko naturalne	82
8.2.	Edukacja ekologiczna.....	83
8.3.	Stan ochrony środowiska naturalnego Konina.....	83
8.4.	Emisja hałasu do środowiska.....	84
8.5.	Cele ekologiczne Planu Transportowego	85
9.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	86
9.1.	System Informacji Pasażerskiej (SIP)	87
10.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	89
10.2.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego.....	90
11.	Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu	93
11.1.	Informacje wprowadzające	93
11.2.	Badania ankietowe w pojazdach komunikacji publicznej	94
11.2.1.	Profil respondentów.....	94
11.2.2.	Preferencje komunikacyjne	96
11.2.3.	Ocena komunikacji autobusowej	97
11.2.4.	Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte	98

11.3.	Postulaty przewozowe	98
12.	Finansowanie usług przewozowych	100
12.1.	Źródła finansowania	100
12.2.	Źródła finansowania inwestycji	102
13.	Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Mieście Koninie.....	104
13.1.	Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów	104
13.2.	Analiza SWOT	104
13.3.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie.....	108
	Spis map	125
	Spis tabel	126
	Spis wykresów	128
	Spis załączników	129

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w *sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w *sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy

uchwalić pierwszy plan transportowy mija 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na obszarze miasta mają specyficzny zakres a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w mieście.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Streszczenie dokumentu

Niniejszy Plan Transportowy (na lata 2014- 2020) został przygotowany przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Miejskiego w Koninie. Ponadto, niektórych informacji pomocnych w prowadzonych pracach udzielił Wydział Drogownictwa Urzędu Miasta oraz Miejski Zakład Komunikacji w Koninie.

Dokument obejmuje – zgodnie z założeniami – zarówno miasto Konin, jak i współpracujące z nim gminy w zakresie transportu publicznego: Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi oraz Kleczew.

Niniejsze opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia transportu oraz prognoz rozwojowych. Następnie dyskutowane są potrzeby przewozowe na tle istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury drogowej. W kolejnej części dokumentu omówiono charakterystykę obecnie działającej komunikacji miejskiej oraz wymagane standardy odnośnie komfortu jazdy oraz chęci korzystania z transportu przez mieszkańców.

Przechodzimy następnie do dyskusji nad transportem zrównoważonym, uwarunkowaniami rozwoju transportu publicznego, zasadami organizacji rynku przewozów oraz nad ochroną środowiska naturalnego i dostępem dla osób niepełnosprawnych. Dokument omawia również propozycje możliwej organizacji obowiązkowego Systemu Informacji Pasażerskiej, z uwzględnieniem dyskusji nad taryfami przejazdowymi oraz współpracą z innymi przewoźnikami – z punktu widzenia wygody pasażerów.

Dalej zwrócono uwagę na jakże istotny aspekt finansowania transportu miejskiego: źródła finansowania oraz przychody z działalności transportowej.

W ostatnim rozdziale omówiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Koninie oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Poniżej przedstawiamy kolejno: słownik pojęć używanych w całym dokumencie oraz zestawienie wszystkich rekomendacji zawartych w niniejszym Planie Transportowym.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Koninie jest Prezydent Miasta Konina.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Operatorem publicznego transportu zbiorowego w Koninie jest Miejski Zakład Komunikacji.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
8	Dotacja	Postać rekompensaty przyznawana z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym
9	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

1.4. Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie

Lp.	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
1.	3.1	Układ drogowy	Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych – budowa drugiego etapu obwodnicy miasta Modernizacja sieci drogowo-ulicznej
2.	4	Sieć komunikacji miejskiej	Przeprowadzanie przez MZK badań obciążeń poszczególnych linii autobusowych co 3-4 lata
3.	5.3.3.	Organizacja rynku przewozów	Przekształcenie zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego
4.	6.2	Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	Analiza możliwości wprowadzenia priorytetów dla komunikacji miejskiej w głównych korytarzach komunikacyjnych (w newralgicznych punktach miasta)
5.	6.3	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	Skoordynowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z rozkładami jazdy pociągów i autobusów uwzględnionych w planach transportowych wyższego szczebla. Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego z przewoźnikami kolejowymi. Budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w rejonie Dworca Kolejowego
6.	6.4	Integracja komunikacji publicznej i indywidualnej	Budowa sieci parkingów na obszarze miasta, zwłaszcza w okolicach Dworca Autobusowego i Kolejowego. Analiza możliwości wprowadzenia systemu „Parkuj i Jedź” (P&R)
7.	7.2	Tabor	Dalsza dbałość o odnowę taboru, wnioskowanie o finansowanie kolejnych inwestycji w ramach środków z nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020, mające na celu zachowanie wysokiej jakości taboru.
8.	7.3	Dostęp osób niepełnosprawnych	Zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego poprzez likwidowanie barier architektonicznych.
9.	8	Ochrona środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w ekologiczny i niskoemisyjny tabor, • ograniczanie natężenia ruchu na obszarze miasta • budowa ekranów akustycznych • modernizacja dróg
10.	10	Obsługa pasażerów	<ul style="list-style-type: none"> • Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
11.	13.3	Kierunki rozwoju przestrzennego	Podjęcie rozmów z władzami powiatu i właścicielami dworców na temat Budowy Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w okolicy Dworca Kolejowego i Autobusowego
12.	11.3	Postulaty przewozowe mieszkańców	Szczegółowa tabela – w treści dokumentu – dotyczy następujących parametrów: <ul style="list-style-type: none"> • Punktualność • Wygoda • Niezawodność • Dostępność • Regularność • Częstotliwość • Prędkość • Bezpośredniość połączeń • Koszt • Informacja

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

2.1. Powierzchnia obszaru

Konin jest miastem na prawach powiatu grodzkiego, autonomicznego, z własną Radą oraz Prezydentem. Miasto jest ważnym ośrodkiem gospodarczym, administracyjnym, oświatowym, kulturalnym, turystycznym i komunikacyjnym podregionu konińskiego. Swymi wpływami obejmuje tereny ościenne, w szczególności obszar powiatu konińskiego ziemskiego, w którego skład wchodzi następujące gminy: Golina, Kleczew, Rychwał, Sompolno, Ślesin, Grodziec, Kazimierz Biskupi, Kramsk, Krzymów, Rzgów, Skulsk, Stare Miasto, Wierzbinek oraz Wilczyn. Powiat ziemski położony jest we wschodniej części województwa wielkopolskiego i graniczy z powiatami słupeckim, pleszewskim, kaliskim, tureckim i kolskim oraz z powiatami radziejowskim, inowrocławskim i mogileńskim należącymi do województwa kujawsko-pomorskiego. Powierzchnia powiatu ziemskiego wynosi około 1 578,7 km², co sprawia, że jest czwartym pod względem wielkości powiatem w województwie. Jego obszar pod koniec 2012 roku zamieszkiwało 128 237 osób. Położenie w obrębie Niziny Wielkopolskiej, w dolinie rzeki Warty, liczne jeziora oraz rozległe lasy sprzyjają rozwojowi turystyki i rekreacji.

Mapa 1. Podregion koniński w podziale na powiaty



2.1.1. Miasto Konin

Miasto Konin jest położone w centralnej części Polski i graniczy z gminami Ślesin, Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Rzgów, Golina i Kazimierz Biskupi. Miasto odgrywa najważniejszą rolę we wschodniej części województwa wielkopolskiego, jest bowiem stolicą podregionu konińskiego oraz siedzibą władz powiatu konińskiego grodzkiego i ziemskiego. Zlokalizowany jest tu szereg oddziałów administracji wojewódzkiej (Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu, Sąd Okręgowy i Prokuratura Okręgowa), zamiejscowe wydziały uczelni wyższych (Wyższej Szkoły Kupieckiej w Łodzi, Wyższej Szkoły Umiejętności w Poznaniu, Politechniki Poznańskiej, Akademii Humanistyczno- Ekonomicznej w Łodzi) czy Wojewódzki Szpital Zespolony.

Miasto obejmuje obszar 8 220 ha, który pod koniec 2012 roku zamieszkiwało 77 847 osób. Jest jednym z czterech miast na prawach powiatu położonych w województwie wielkopolskim. Miasto położone w Dolinie Konińskiej nad rzeką Wartą. Pod względem powierzchni jest trzecim co do wielkości miastem w województwie wielkopolskim.

Mapa 2. Miasto Konin



2.1.3. Gmina Krzymów

Gmina Krzymów położona jest w powiecie konińskim w Wielkopolsce, graniczy z gminami Konin, Stare Miasto, Kramsk, Kościelec, Tuliszków i Władysławów i podzielona jest na 21 sołectw. Na południu gminy znajduje się Wysoczyzna Turecka z największym wzniesieniem powiatu konińskiego Żłotą Górą 181 m n.p.m.

Na terenie gminy działa 7 szkół podstawowych, dwa gimnazja, Gminna Biblioteka Publiczna w Krzymowie oraz Warsztaty Terapii Zajęciowej w Paprotni.

Gospodarka gminy charakteryzuje się strukturą rolniczo-przemysłową. Prawie 100% mieszkańców gminy utrzymuje się głównie z rolnictwa. Użytki rolne zajmują 6,2 tys. ha (67% powierzchni gminy), z czego 2/3 stanowią grunty orne, a pozostałe to łąki i pastwiska.

Obszar Gminy Krzymów (9250 ha) w roku 2012 zamieszkiwało 7641 osób.

Mapa 4. Gmina Krzymów



2.1.4. Gmina Stare Miasto

Gmina Stare Miasto jest położona w środkowej części Polski, we wschodniej części województwa wielkopolskiego. Sąsiaduje z gminami: Golina, Konin, Krzymów, Rychwał, Rzgów, Tuliszków. W skład Gminy wchodzi 16 sołectw z 29 miejscowościami. Północnym skrajem gminy płynie rzeka Warta a z zachodu na wschód przez obszar gminy przebiega autostrada A-2 Poznań – Warszawa.

Gmina do niedawna miała typowo rolniczy charakter, zdecydowaną większość jej obszaru zajmują użytki rolne. Autostrada A-2 przyczyniła się do szybkiego rozwoju infrastruktury i dynamicznego rozwoju gminy.

Według danych z 2012 roku, gminę zamieszkuje 11463 osoby, a jej powierzchnia zajmuje obszar 9784ha.

Mapa 5. Gmina Stare Miasto



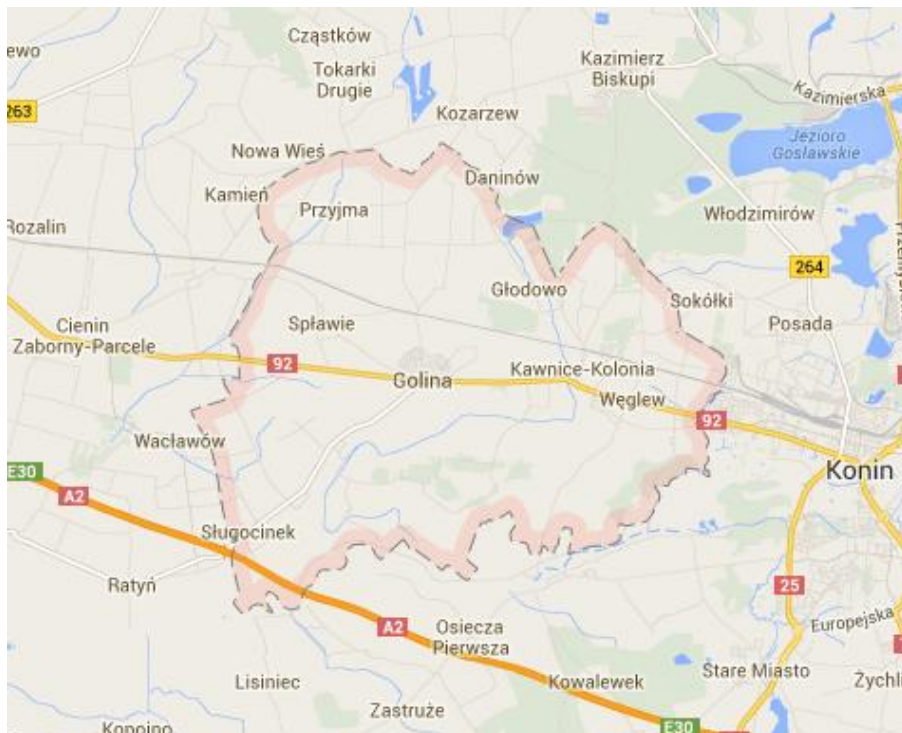
2.1.5. Gmina Golina

Gmina Golina leży w województwie wielkopolskim na skraju Pojezierza Kujawskiego i Doliny Konińskiej, na zachód od Konina. Sąsiaduje z gminami Kazimierz Biskupi, Konin, Łądek, Rzgów, Słupca, Stare Miasto i podzielona jest na 18 sołectw.

Jest gminą miejsko - wiejską o charakterze rolniczym (73,8% gruntów stanowią użytki rolne zdominowane produkcją roślinną i zwierzęcą).

Gmina w 2012 liczyła 11819 mieszkańców i zajmowała obszar 9897ha.

Mapa 6. Gmina Golina



2.1.6. Gmina Kazimierz Biskupi

Gmina Kazimierz Biskupi leży we wschodniej części województwa wielkopolskiego, w powiecie konińskim. Na terenie gminy jest 18 sołectw. W granicach administracyjnych gminy znajduje się 41 miejscowości. Sąsiaduje z gminami: Golina, Kleczew, Konin, Ostrowite, Słupca, Ślesin.

Siedzibą władz gminy jest Kazimierz Biskupi, położony nad Strugą Ostrowicką, w odległości około 11 km na północny zachód od Konina, przy jednej z tras prowadzących do Bydgoszczy i Torunia.

Gmina Kazimierz Biskupi jest gminą o charakterze rolniczo- przemysłowym.

Gminę w roku 2012 zamieszkiwało 11186 osób, jej powierzchnia wynosi 10765ha.

Mapa 7. Gmina Kazimierz Biskupi



2.1.7. Gmina Kleczew

Gmina Kleczew położona jest we wschodniej części województwa wielkopolskiego na Nizinie Wielkopolskiej i Równinie Kleczewskiej. Jest ona jedną z czternastu gmin powiatu konińskiego, i podzielona jest na 20 sołectw. Sąsiaduje z gminami Kazimierz Biskupi, Orchowo, Ostrowite, Powidz, Ślesin, Wilczyn. Miasto Kleczew leży w południowo-wschodniej części gminy, w odległości 20 km od Konina.

Gmina ma dobrze rozwinięte rolnictwo, na jej terenie uprawia się głównie zboża. Północno-Zachodni obszar gminy stanowi część Powidzkiego Parku Krajobrazowego.

Według danych GUS z 2012 roku, gminę zamieszkiwało 9987 osób a jej obszar wynosi 11028ha.

Mapa 8. Gmina Kleczew



2.2. Charakterystyka demograficzno– społeczna obszaru

2.2.1. Liczba mieszkańców w tym gęstość zaludnienia obszaru

Pod koniec 2012 roku miasto Konin zamieszkiwało 77 847 osób. W powiecie konińskim największą pod względem liczby ludności jest gmina Golina, której liczba ludności w tym samym roku wyniosła 11 819 osób (9,22 % ludności powiatu). Najniższą liczbę ludności spośród omawianych ma gmina Krzymów, którą zamieszkuje 7 641 osób (5,96 % ludności powiatu). Mniejszą liczbę ludności w powiecie posiada tylko gmina Skulsk i Grodziec.

W 2012 roku mężczyźni stanowili prawie 48 % ogółu mieszkańców Konina. W większości omawianych gmin liczba mężczyzn i kobiet była porównywalna z niewielką przewagą kobiet, co obrazuje poniższa tabela.

Tabela 1. Liczba mieszkańców według płci w 2012 roku

Jednostka terytorialna	ogółem		mężczyźni		kobiety	
	osób	%	osób	%	osób	%
Powiat koniński	128 237	100	63639	49,63%	64598	50,37%
Gmina Golina	11 819	100	5891	49,84%	5928	50,16%
Gmina Kazimierz Biskupi	11 186	100	5552	49,63%	5634	50,37%
Gmina Kleczew	9 978	100	4900	49,11%	5078	50,89%
Gmina Kramsk	10 739	100	5313	49,47%	5426	50,53%
Gmina Krzymów	7 641	100	3718	48,66%	3923	51,34%
Gmina Stare Miasto	11 463	100	5725	49,94%	5738	50,06%
Miasto Konin	77 847	100	37081	47,63%	40766	52,37%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Miasto Konin posiada najniższą gęstość zaludnienia w województwie wielkopolskim. Wynosi ona 968,6 osób/ 1 km². Powodem tak niskiego wyniku jest przede wszystkim powierzchnia, która po włączeniu do granic administracyjnych miasta północnych terenów znacznie się zwiększyła, jednocześnie liczba ludności nie wzrosła, ponieważ obszar ten nie jest zaludniony.

Zgodnie z ogólnokrajowymi tendencjami liczba ludności miasta od kilkunastu lat systematycznie spada. W mieście w latach 2003-2012 odnotowano spadek liczby ludności o 3 927 osób. Przeciwnie tendencje obserwuje się we wszystkich gminach powiatu konińskiego. Liczba mieszkańców każdej z nich wzrasta na przestrzeni lat 2003-2012. Szczegółowe dane na ten temat przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Liczba ludności w latach 2003-2012

Jednostka terytorialna	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Powiat koniński	122453	122982	123456	124152	124703	125405	125965	127403	127869	128237
Gmina Golina	11285	11299	11326	11388	11515	11488	11542	11751	11798	11819
Gmina Kazimierz Biskupi	10110	10272	10392	10535	10673	10899	10983	11040	11145	11186
Gmina Kleczew	9721	9729	9714	9766	9771	9814	9895	9973	9974	9978
Gmina Kramsk	9974	10035	10103	10181	10224	10283	10348	10547	10653	10739
Gmina Krzymów	6993	7018	7057	7122	7160	7217	7288	7428	7511	7641
Gmina Stare Miasto	9911	10073	10265	10494	10683	10858	11054	11221	11349	11463
Miasto Konin	81774	81266	80838	80471	80140	79829	79516	78670	78209	77847

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Do czynników mających największy wpływ na sytuację demograficzną danej społeczności należy ruch migracyjny oraz ruch naturalny. O zmniejszającej się liczbie ludności w mieście Koninie decyduje m.in. utrzymujące się od lat na ujemnym poziomie saldo migracji, które w 2012 roku wyniosło -453 osoby. Pozytywnym zjawiskiem jest natomiast fakt, że z każdym rokiem różnica pomiędzy napływem a odpływem ludności jest coraz mniejsza. W omawianych gminach saldo migracji kształtuje się na dodatnim poziomie. Najwięcej osób imigruje do gminy Stare Miasto, gdzie saldo migracji wyniosło 99 osób, jednak zgodnie z ogólną tendencją współczynnik ten maleje od 2005 roku.

Innym ważnym czynnikiem decydującym o ogólnej liczbie ludności jest różnica pomiędzy liczbą urodzeń i zgonów w poszczególnych latach., co obrazuje poniższa tabela.

Tabela 3. Ruch naturalny w latach 2005-2012

Gmina Golina	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba urodzeń	117	108	133	118	136	128	117	132
Liczba zgonów	93	93	85	105	125	102	99	120
Przyrost naturalny	24	15	48	13	11	26	18	12
Gmina Kazimierz Biskupi								
Liczba urodzeń	118	106	107	128	116	93	121	123
Liczba zgonów	66	87	85	70	90	86	79	78
Przyrost naturalny	52	19	22	58	26	7	42	45
Gmina Kleczew								
Liczba urodzeń	98	98	111	125	164	106	93	98
Liczba zgonów	74	70	94	78	85	84	80	79
Przyrost naturalny	24	28	17	47	79	22	13	19
Gmina Kramsk								
Liczba urodzeń	92	110	112	117	120	112	111	106
Liczba zgonów	84	101	90	101	94	108	95	75
Przyrost naturalny	8	9	22	16	26	4	16	31
Gmina Krzymów								
Liczba urodzeń	54	81	76	89	84	99	79	94
Liczba zgonów	57	60	61	56	58	56	58	47
Przyrost naturalny	-3	21	15	33	26	43	21	47
Gmina Stare Miasto								
Liczba urodzeń	127	119	132	143	112	112	153	121
Liczba zgonów	71	76	81	70	75	81	87	87
Przyrost naturalny	56	43	51	73	37	31	66	34
Miasto Konin								
Liczba urodzeń	719	756	731	814	806	827	710	657
Liczba zgonów	599	598	646	614	648	656	668	680
Przyrost naturalny	120	158	85	200	158	171	42	-23

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Analiza danych przedstawionych w powyższej tabeli pozwala zauważyć, że liczba urodzeń w mieście od 2005 roku spada. Wyjątkiem są lata 2008-2010, w których liczba urodzeń przekroczyła 800, wtedy też odnotowano najwyższy przyrost naturalny w analizowanych latach. Ogólna tendencja prowadzi jednak do spadku urodzeń przy jednoczesnym wzroście liczby zgonów, co spowodowało, że przyrost naturalny w 2012 roku po raz pierwszy od wielu lat był ujemny. Różnica w liczbie zgonów w stosunku do liczby urodzeń wyniosła 23 osoby.

Tak sytuacja powoduje niekorzystne proporcje w strukturze ekonomicznej populacji, co w efekcie prowadzić będzie do starzenia się społeczeństwa. Odmienna sytuacja ma miejsce w gminach, w których przyrost naturalny jest na dodatnim poziomie. Najlepszą sytuację demograficzną posiada gmina Krzymów. Posiada bowiem przyrost naturalny na najwyższym poziomie wśród omawianych gmin i jednocześnie liczba urodzeń stale wzrasta. W gminie Golina w 2012 roku urodziło się najwięcej dzieci, jednak przyrost naturalny był na najniższym poziomie.

2.2.2. Struktura wiekowa mieszkańców

Opisane powyżej zjawiska wpływają także na strukturę ekonomiczną mieszkańców danej jednostki terytorialnej. Kryterium, które pozwala ocenić kondycję danej społeczności jest wskaźnik obciążenia demograficznego, czyli liczba osób w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym. Dane przedstawione w poniższej tabeli przedstawiają szczegółową strukturę ludności w mieście oraz w gminach.

Tabela 4. Liczba ludności według grup wiekowych w latach 2005-2012

Gmina Golina	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ogółem	11326	11388	11515	11488	11542	11751	11798	11819
w wieku przedprodukcyjnym	2744	2659	2626	2517	2446	2417	2379	2331
w wieku produkcyjnym	7131	7265	7395	7465	7583	7783	7802	7846
w wieku poprodukcyjnym	1451	1464	1494	1506	1513	1551	1617	1642
Gmina Kazimierz Biskupi								
ogółem	10392	10535	10673	10899	10983	11040	11145	11186
w wieku przedprodukcyjnym	2590	2551	2526	2524	2469	2379	2323	2258
w wieku produkcyjnym	6557	6704	6847	7034	7161	7283	7380	7443
w wieku poprodukcyjnym	1245	1280	1300	1341	1353	1378	1442	1485
Gmina Kleczew								
ogółem	9714	9766	9771	9814	9895	9973	9974	9978
w wieku przedprodukcyjnym	2477	2411	2355	2303	2261	2195	2114	2048
w wieku produkcyjnym	5986	6067	6111	6179	6272	6386	6431	6449
w wieku poprodukcyjnym	1251	1288	1305	1332	1362	1392	1429	1481
Gmina Kramsk								
ogółem	10103	10181	10224	10283	10348	10547	10653	10739
w wieku przedprodukcyjnym	2531	2514	2458	2435	2376	2383	2354	2318
w wieku produkcyjnym	6136	6202	6279	6356	6473	6643	6741	6796
w wieku poprodukcyjnym	1436	1465	1487	1492	1499	1521	1558	1625
Gmina Krzymów								
ogółem	7057	7122	7160	7217	7288	7428	7511	7641
w wieku przedprodukcyjnym	1873	1843	1807	1781	1767	1757	1718	1716
w wieku produkcyjnym	4280	4365	4425	4484	4562	4676	4773	4864
w wieku poprodukcyjnym	904	914	928	952	959	995	1020	1061
Gmina Stare Miasto								
ogółem	10265	10494	10683	10858	11054	11221	11349	11463
w wieku przedprodukcyjnym	2635	2629	2636	2644	2610	2640	2617	2572
w wieku produkcyjnym	6513	6706	6835	6940	7131	7244	7330	7443

w wieku poprodukcyjnym	1117	1159	1212	1274	1313	1337	1402	1448
Miasto Konin								
ogółem	80838	80471	80140	79829	79516	78670	78209	77847
w wieku przedprodukcyjnym	15806	15261	14816	14350	14078	13592	13202	12841
w wieku produkcyjnym	53886	53396	52948	52547	52018	51159	50364	49626
w wieku poprodukcyjnym	11146	11814	12376	12932	13420	13919	14643	15380

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Oznaczenia:

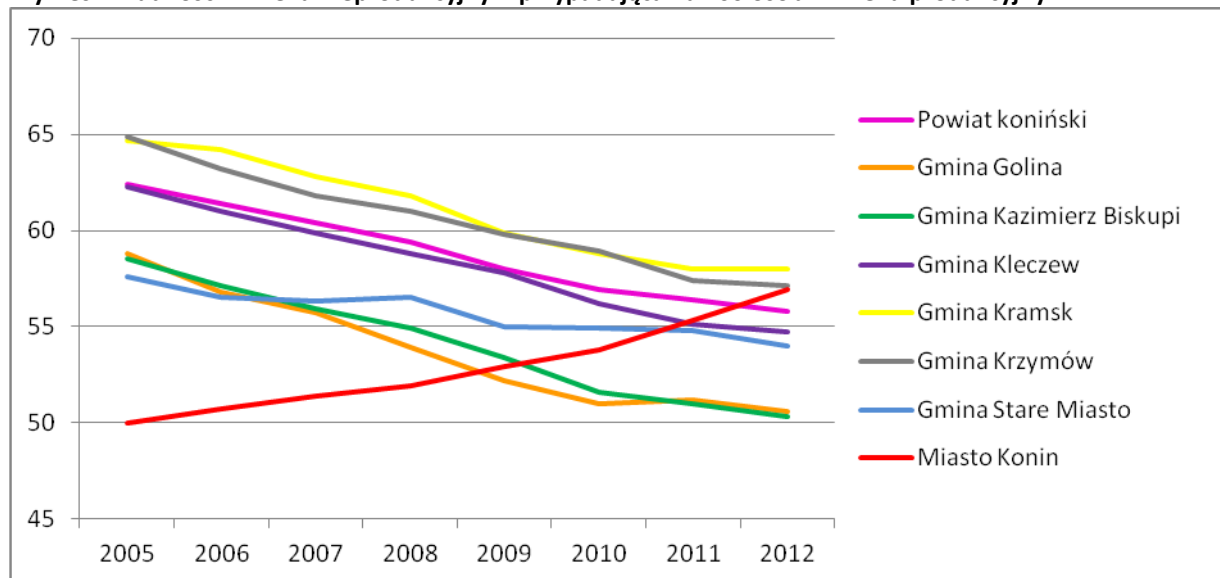
1 Wiek przedprodukcyjny: 0-17 lat

2 Wiek produkcyjny: 18-59 lat (kobiety) i 18-64 (mężczyźni)

3 Wiek poprodukcyjny: powyżej 60 lat (kobiety) i powyżej 65 lat (mężczyźni)

Analiza struktury ekonomicznej ludności miasta i gmin wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. Dla każdej z tych jednostek obserwuje się systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście grupy osób w wieku poprodukcyjnym. W końcu 2012 roku w Koninie udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 16,5 % w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 63,7 %, zaś w wieku poprodukcyjnym 19,7 %. Wskaźnik obciążenia demograficznego w mieście wzrasta. W 2012 roku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadły prawie 56,9 osoby w wieku nieprodukcyjnym, co w porównaniu z 2005 rokiem oznacza wzrost o 6,9 osób. Skutkiem tak utrzymującej się tendencji będzie starzenie się społeczeństwa w Koninie. W przeciwieństwie do miasta w pozostałych gminach od kilku lat obserwuje się spadek współczynnika obciążenia demograficznego. Poniższy wykres przedstawia omówione tendencje na przestrzeni lat 2005-2012. Na osi pionowej zaznaczono liczbę ludności w wieku nieprodukcyjnym.

Wykres 1. Ludność w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

2.2.3. Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców

Bezrobocie

Na koniec 2012 roku w ewidencji Powiatowego Urzędu Pracy zarejestrowanych było 4 987 osób bezrobotnych zameldowanych w mieście Koninie z czego 565 osób z prawem do zasiłku. Od 2001 roku obserwuje się spadek liczby bezrobotnych w mieście, jednak już po 2008 roku liczba ta zaczęła wzrastać. W 2009 roku liczba zarejestrowanych wyniosła 4 354 osób, natomiast w 2012 roku już 4 987. W ostatnim roku kobiety stanowiły 51 % ogółu bezrobotnych. Stopa bezrobocia w grudniu 2012 roku w stosunku do czynnych zawodowo dla miasta wyniosła 13,7 %, natomiast w powiecie konińskim ziemskim 18,8 %.

Tabela 5. Liczba i struktura bezrobotnych w mieście Koninie w latach 2001-2012

Liczba bezrobotnych	31 XII 2001	31 XII 2002	31 XII 2003	31 XII 2004	31 XII 2005	31 XII 2006	31 XII 2007	31 XII 2008	31 XII 2009	31 XII 2010	31 XII 2011	31 XII 2012
ogółem	7845	7507	7584	7016	6533	5327	4112	3128	4354	5011	4724	4987
kobiety	4234	3982	3987	3825	3657	3102	2505	1774	2221	2567	2555	2541
z prawem do zasiłku	1794	1441	1455	1277	727	550	488	411	641	536	572	565
Stopa bezrobocia [%]	18,7	18,3	18,7	18,4	17,2	14,4	11,0	8,5	11,7	13,3	12,7	13,7

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Koninie, 2013

Wśród gmin powiatu konińskiego największe bezrobocie odnotowano w gminie Golina (875 osób) a najmniejsze w gminie Krzymów (503 osoby). Szczegółowe informacje na temat struktury bezrobotnych w omawianych gminach przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6. Liczba i struktura bezrobotnych w gminach powiatu konińskiego w 2012 roku

Liczba bezrobotnych	Ogółem	Kobiet	Z prawem do zasiłku	Do 25 roku życia	Długotrwale bezrobotni	Powyżej 50 roku życia
GOLINA	875	474	87	213	477	126
KAZIMIERZ BISKUPI	733	376	77	192	387	103
KLECZEW	685	368	104	204	334	74
KRAMSK	822	423	91	224	432	101
KRZYMÓW	503	271	70	154	257	72
STARE MIASTO	630	343	81	170	316	83

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Koninie, 2013

Gospodarka

Wpływ na zmniejszenie bezrobocia oraz poprawę warunków życia mieszkańców ma rozwój gospodarczy regionu. Pod koniec 2012 roku w mieście na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym przypadło 1 678 podmiotów gospodarczych. Liczba ta w ostatnich latach stale wzrasta, w porównaniu do 2011 roku wyniosła o 66 podmiotów więcej. W powiecie konińskim największy udział w ogólnej liczbie podmiotów miała gmina Stare Miasto (1 493 podmioty), natomiast najmniejszy gmina Kramsk (995 podmiotów). Liczba jednostek nowo zarejestrowanych w mieście również wzrosła w porównaniu z 2011 r.

Na koniec 2012 roku w Koninie do rejestru REGON wpisano 8 327 podmiotów gospodarki narodowej, z czego prawie 98 % ogólnej liczby tych podmiotów należało do sektora prywatnego. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w 2012 roku w mieście wyniosła 6 370. W porównaniu do roku 2011 liczba ta wzrosła o 68 osób, jednak nadal na tle miast województwa w Koninie odnotowuje się niski wskaźnik przedsiębiorczości.

Największe znaczenie dla gospodarki miasta i jego mieszkańców ma przemysł górniczy (wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego), energetyczny (wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną gorącą wodę i powietrze do układów chłodniczych) oraz hutniczy. Jednak w ostatnich latach coraz większy udział na rynku mają przedsiębiorstwa z branży handlowej oraz budownictwa. Poniższa tabela przedstawia liczbę podmiotów wpisanych do rejestru REGON według najważniejszych sekcji działalności gospodarczej.

Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON wg wybranych sekcji PKD w 2012 r.

Rodzaj działalności gospodarczej	Miasto Konin
przetwórstwo przemysłowe	498
budownictwo	753
handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych	1 832
transport i gospodarka magazynowa	425
zakwaterowanie, usługi gastronomiczne	132
informacja i komunikacja	153
działalność finansowa i ubezpieczeniowa	352
działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	672
usługi administrowania i działalność wspierająca	231
edukacja	192
opieka zdrowotna i pomoc społeczna	522
pozostała działalność usługowa	340
OGÓŁEM	6 370

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Do największych pracodawców działających na obszarze miasta i w jego okolicach należą:

- Kopalnia Węgla Brunatnego KONIN w Kleczewie S.A.;
- Wojewódzki Szpital Zespolony w Koninie;
- Zespół Elektrowni Pątnów-Adamów-Konin S.A.;
- PAK SERWIS Spółka z o.o.;
- IMPEXMETAL S.A.;
- FUGO S.A.;
- Komenda Miejska Policji w Koninie;
- EL PAK Spółka z o.o.;
- Kupiec Spółka z o.o.;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A.

Troskę o rozwój gospodarczy Konina władze miasta wyraziły przyjmując uchwałą Rady Miasta *Strategię Rozwoju Konina 2007-2015*. Celem nadrzędnym dokumentu jest stymulowanie rozwoju gospodarczego miasta. Może on zostać osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych. Wśród nich znajduje się Cel Strategiczny 1: Stymulowanie rozwoju nowoczesnej i zrównoważonej gospodarki miasta, w ramach którego wskazano Cel Operacyjny 1.2: Tworzenie warunków do powstawania nowych miejsc pracy. Cel ten będzie realizowany m.in. poprzez:

- Realizacja obwodnicy północnej w pasie drogi krajowej nr 25,
- Przygotowywanie terenów pod inwestycje,
- Tworzenie parków przemysłowo – technologicznych,
- Utworzenie kolejowego terminala kontenerowego,
- Tworzenie i utrzymanie przyjaznego klimatu inwestycyjnego,
- Promocję i lobbing gospodarczy miasta,
- Kształtowanie wśród mieszkańców postaw kreatywnych i przedsiębiorczych.

Realizując te wytyczne władze miasta przygotowały tereny pod inwestycje o łącznej powierzchni 128,85 ha położone w dzielnicy Janów, Międzyzlesie oraz Maliniec. W trakcie realizacji jest też projekt finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego pod tytułem „Przygotowanie terenów inwestycyjnych w obrębie Konin- Międzyzlesie (działania studyjno-koncepcyjne)”. Również nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej stwarza warunki dalszego rozwoju.

Edukacja

Konin jest ważnym ośrodkiem edukacyjnym w tej części województwa. Na jego terenie działają liczne placówki oświatowe na wszystkich poziomach nauczania. Miasto prowadzi 1 żłobek, 18 przedszkoli, 11 szkół podstawowych, 7 gimnazjów, 3 licea ogólnokształcące, 5 zespołów szkół.

Tabela 8. Wykaz placówek oświatowych i liczby uczniów w mieście Koninie 2012 roku

Rodzaj placówki	Adres	Liczba uczniów
Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Kolska 2	494
Szkoła Podstawowa nr 3	ul. Sosnowa 16	545
Szkoła Podstawowa nr 4	ul. Błaszaka 4	392
Szkoła Podstawowa nr 5	ul. Wyszyńskiego 35	207
Szkoła Podstawowa nr 6	ul. Kolejowa 2	245
Szkoła Podstawowa nr 8	ul. Wyszyńskiego 24	356
Szkoła Podstawowa nr 9	ul. Fikusowa 8	581
Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Staffa 5	144
Szkoła Podstawowa nr 11	ul. Łężyńska 9	133
Szkoła Podstawowa nr 12	ul. Szeligowskiego 5	606
Szkoła Podstawowa nr 15	ul. Turkusowa 1a	598
Łączna liczba uczniów w szkołach podstawowych		4301
Gimnazjum nr 1	ul. Benesza 2	271
Gimnazjum nr 2	ul. Kryształowa 3	303
Gimnazjum nr 3	ul. Fikusowa 8	443
Gimnazjum nr 4	ul. Staffa 5	120
Gimnazjum nr 5	ul. Szymanowskiego 5	579
Gimnazjum nr 6	ul. Bydgoska 2a	401

Gimnazjum nr 7	ul. Wyszyńskiego 44	288
łącna liczba uczniów w szkołach gimnazjalnych		2405
I Liceum	ul. Mickiewicza 14	739
II Liceum	ul. 11 Listopada 7a	778
III Liceum	ul. Szymanowskiego 5	665
Zespół Szkół Technicznych i Hutniczych	ul. Kolska 1	439
Zespół Szkół Budowlanych	ul. Budowlanych 6	990
Zespół Szkół im. M. Kopernika	ul. Al. 1-go Maja 22a	1404
Zespół Szkół Górniczo –Energetycznych	ul. Wyszyńskiego 3	1250
Zespół Szkół CKU	ul. Wodna 1	786
Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Kaliska 19	196
Centrum Kształcenia Praktycznego	ul. Wyszyńskiego 3a	555
łącna liczba uczniów w szkołach ponadgimnazjalnych		7802

Źródło: Urząd Miasta w Koninie

Dodatkowo do jednostek organizacyjnych miasta związanych z edukacją i oświatą należą:

- Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie w Koninie,
- Koniński Dom Kultury,
- Miejska Biblioteka Publiczna w Koninie,
- Młodzieżowy Dom Kultury,
- Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji,
- Zespół Obsługi Szkół w Koninie,
- Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Janusza Korczaka,
- Ośrodek Doraźnej Pomocy Osobom z Problemem Alkoholowym i Przemocą w Koninie,
- Dom Pomocy Społecznej w Koninie,
- Środowiskowy Dom Samopomocy w Koninie,
- Miejski Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli w Koninie,
- Centrum Kształcenia Praktycznego w Koninie,
- Miejska Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Koninie,
- Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Koninie,
- Pogotowie Opiekuńcze w Koninie,
- Zespół Szkół dla Dzieci Przewlekle Chorych przy WSZ w Koninie.

Uzupełnieniem oferty szkół i placówek publicznych są szkoły i placówki niepubliczne prowadzone przez osoby prawne i fizyczne. W Koninie swój Wydział ma Kuratorium Oświaty w Poznaniu.

Szkolnictwo wyższe tworzą następujące jednostki:

1. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie,
2. Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny,
3. Papieski Wydział Teologiczny w Warszawie Studium Teologii we Włocławku Oddział w Koninie,
4. Politechnika Poznańska Wydział Zamiejscowy w Koninie,
5. Wyższa Szkoła Umiejętności Społecznych w Poznaniu Wydział Zamiejscowy w Koninie,
6. Wyższa Szkoła Kupiecka w Łodzi Wydział Zamiejscowy w Koninie
7. Wyższa Szkoła Kadr Menadżerskich w Koninie,
8. Wyższa Szkoła Pedagogiczno- Techniczna.

2.3. Znaczenie transportu dla rozwoju społeczno- gospodarczego regionu

Podsumowując rozważania dokonane w tym rozdziale w pierwszej kolejności zwrócono uwagę na czynniki generujące ruch na obszarze miasta i gmin sąsiadujących oraz opisano pewne zjawiska społeczno- gospodarcze mające wpływ na kształtowanie polityki transportowej miasta Konina.

Sytuacja demograficzna Polski będzie główną barierą rozwojową w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat (a także, co oczywiste, i później). Dotyczy to również rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Starzenie się społeczeństwa ma znaczenie w przypadku kształtowania struktury biletów i dopłat, które miasto musi wносить w związku ze stosowaniem ustawowych ulg przez operatora. Zwiększać się będzie bowiem grupa osób w wieku poprodukcyjnym. Dla organizatora najbardziej pożądanym stanem byłaby przewaga osób w wieku produkcyjnym w stosunku do pozostałych grup.

Szczególnej wagi nabiera rozsądne ukształtowanie polityki ludnościowej państwa. Jedynie natychmiastowe podjęcie działań w obszarze polityki rodzinnej może przynieść złagodzenie efektów depresji demograficznej w perspektywie choćby średniookresowej. Działania takie powinny zostać podjęte już na poziomie władz lokalnych. Jedną z form promowania i uprzywilejowania rodziny jest wprowadzenie Karty Dużej Rodziny. Celem programu jest promowanie wielodzietnego modelu rodziny oraz zwiększenie dostępności do oferty kulturalnej, sportowej i rekreacyjnej za pomocą systemu zniżek obowiązujących u partnerów, którzy przyłączą się do akcji.

Sytuacja demograficzna Konina odzwierciedla ogólnokrajowe tendencje. Ujemny przyrost naturalny jest na bardzo wysokim poziomie. Liczba ludności miasta stale maleje, podobnie jak liczba urodzeń. Odbija się to niekorzystnie na strukturze wiekowej społeczności, co oznacza, że Konin będzie się borykał z problemem starzenia społeczeństwa. Dostrzegając ten problem Rada Miasta Konina przyjęła „Konińską Kartę Rodziny 3 +”. Karta przysługuje wszystkim rodzinom zameldowanym na pobyt stały na obszarze miasta, które składają się z rodziców (jednego rodzica)/ opiekunów prawnych, mających na utrzymaniu troje i więcej dzieci do 18 roku życia (w przypadku dzieci uczących się do 24 roku życia). Karta uprawnia do zniżki lub bezpłatnego korzystania z oferty partnerów, którzy przystąpili do inicjatywy. Jednym z nich jest Miejski Zakład Komunikacji w Koninie, który oferuje bezpłatne korzystanie z przejazdów środkami komunikacji publicznej dzieciom oraz młodzieży z rodzin wielodzietnych.

Należy podkreślić, że Karta jest wyrazem świadomości władz miasta i symbolem doceniania tego, jak ważną pracę wykonują rodzice wychowując dzieci. Ich wkład w dobro wspólne proporcjonalnie wzrasta wraz z wielkością rodziny. Wraz z liczebnością rodziny zwiększa się trudność dodatkowego zarobkowania przez drugiego z małżonków przy jednocześnie wyższych kosztach utrzymania całego gospodarstwa domowego.

Również analiza sytuacji gospodarczej regionu konińskiego pozwala dostrzec jej związki z rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Stopień bezrobocia wpływa bowiem na zmniejszenie liczby podróży ze względu na brak środków finansowych i brak celu regularnych podróży. Brak pracy może powodować decyzje o zmianie miejsca zamieszkania, co negatywnie odbija się także na transporcie w mieście. Pozytywny wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego ma rozwój gospodarczy miasta.

Z drugiej strony efektem dobrze prowadzonej polityki transportowej miasta może być kształtowanie odpowiednich zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz stymulowanie rozwoju danego regionu. Dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna, integracja różnych środków transportu oraz wysoka jakość usług może zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej a jednocześnie wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu i jego rozwój gospodarczy.

3. System transportowy w mieście Koninie

System transportowy tworzy układ wzajemnie ze sobą powiązanych elementów, na który składa się m.in.: transport indywidualny oraz zbiorowy (publiczny i komercyjny) a także sieć drogowo- uliczna. Ich jakość stanowi o dostępności komunikacyjnej obszaru i wpływa na właściwe powiązania gospodarcze miasta i całego regionu. Dobrze zorganizowany system transportowy może wpłynąć stymulująco na rozwój miasta, natomiast brak odpowiedniej infrastruktury transportowej i siatki połączeń może nawet przyczynić się do hamowania tego rozwoju. Stąd, system transportowy jest jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi gospodarki. Pomimo tego nie nadąża za zmieniającymi się potrzebami społeczności, co jest przede wszystkim związane z brakiem środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Szansą na pozyskanie dodatkowych funduszy jest nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Jednak, aby środki finansowe trafiły w odpowiednie miejsce ważne jest perspektywiczne zarządzanie systemem oraz dobrze ukształtowana polityka transportowa. Narzędziem pozwalającym na właściwe zorganizowanie rynku transportowego jest opracowywanie planów rozwoju danej gałęzi systemu transportowego lub jej elementu np. plan rozwoju sieci parkingów w mieście. Należy do nich niniejszy plan transportowy, który dotyczy zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Przedmiotem opracowania jest zatem zbiorowy transport publiczny, pozostałe elementy stanowią uzupełnienie dla omawianego tematu. Transport publiczny opiera się jednak na układzie drogowo-ulicznym obszaru i jest uzależniony od funkcjonowania transportu indywidualnego oraz zbiorowego komercyjnego. Stąd przed omówieniem sieci komunikacji publicznej krótko zostaną omówione wszystkie wspomniane elementy wraz ze wskazaniem wpływu, jakie wywierają na komunikację miejską w mieście Koninie.

3.1. Sieć drogową

Podstawowym elementem wpływającym na sprawne funkcjonowanie komunikacji zbiorowej oraz transportu indywidualnego jest układ drogowy miasta. Miasto stanowi ważny węzeł drogowy we wschodniej części województwa wielkopolskiego. Strategiczne położenie Konina zapewnia miastu odpowiednie powiązania komunikacyjne zewnętrzne (północ-południe oraz wschód- zachód) i wewnętrzne.

Miasto jest położone ok. 105 km od Aglomeracji Poznańskiej. Jednocześnie leży blisko granic województwa, co powoduje, że swoimi wpływami obejmuje także miejscowości położone poza jego obszarem. Miasto ma zapewnione również dobre skomunikowanie drogowe i kolejowe z Warszawą.

W pobliżu miasta przebiega autostrada A2 Świecko- Stryków. Łączy granicę z Niemcami w Świecku z Poznaniem, Koninem i Warszawą a jednocześnie stanowi fragment europejskiej trasy E30 Cork (Irlandia)- Omsk (Rosja), będący najważniejszym szlakiem komunikacyjnym w Europie na trasie wschód- zachód. W Gminie Stare Miasto znajduje się węzeł drogowy łączący wspomnianą autostradę z drogą krajową nr 25 prowadzącą do Konina. Z punktu widzenia miasta istotne są dwa odcinki tej autostrady: Golina- Konin Zachód (13,8 km) oraz Konin Zachód- Stryków (103 km). Połączenie z autostradą zapewniają dwa węzły: Modła i Konin.

Najważniejsze połączenia, które przebiegają przez obszar miasta, tworzą trzy drogi krajowe o nr 25, 72, 92 oraz dwie drogi wojewódzkie o nr 264 i 266. Ich przebieg przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 9. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Miasta Konin

Nr drogi	Ogólny przebieg	Nazwa ulicy	Przebieg na terenie miasta	Długość w km	Klasa techn.
DK 25	Bobolice - Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Oleśnica	Ślesińska	od granicy miasta – Ślesińska – skrzyżowanie: Przemysłowa, Kazimierska, Szeroka	2,504	Z
		Przemysłowa	Skrzyżowanie: Ślesińska, Kazimierska, Szeroka – Przemysłowa – Skrzyżowanie: Poznańska, Trasa Warszawska	9,869	Z
		Poznańska	Skrzyżowanie: Przemysłowa, Trasa Warszawska – Poznańska – Skrzyżowanie: Trasa Bursztynowa, Kleczewska	0,612	G
		Trasa Bursztynowa	Skrzyżowanie: Poznańska, Kleczewska – Trasa Bursztynowa – do granicy miasta	4,593	G
DK 72	Konin – Turek – Łódź – Rawa Mazowiecka	Europejska	Skrzyżowanie: Kolska, Trasa Warszawska – Europejska – skrzyżowanie Świętojańska	1,374	GP
		Świętojańska	Skrzyżowanie Europejska - Świętojańska – do granicy miasta	1,074	G
DK 92	Rzepin - Poznań – Golina - Konin – Kutno – Sochaczew - Błonie – Mińsk Mazowiecki - Kałuszyn	Poznańska	od granicy miasta – Poznańska – skrzyżowanie: Trasa Warszawska, Przemysłowa	4,189	G
		Trasa Warszawska	Skrzyżowanie: Poznańska, Przemysłowa – Trasa Warszawska – skrzyżowanie: Kolska, Europejska	2,721	GP
		Kolska	skrzyżowanie: Trasa Warszawska, Europejska – Kolska – do granicy miasta	1,718	GP
Łączna długość: 29,9 km					
DW 264	Kleczew – Kazimierz Biskupi - Konin	Kleczewska	od granicy miasta - Kleczewska – skrzyżowanie Poznańska	3,345	G/GP
DW 266	Konin – Piotrków Kujawski – Radziejów – Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek	Kard. S. Wyszyńskiego	skrzyżowanie Jana Pawła II – Wyszyńskiego – skrzyżowanie Przemysłowa, Al .1 Maja	1,534	Z
		Jana Pawła II	od granicy miasta – Jana Pawła II – skrzyżowanie: Popiełuszki, Wyszyńskiego	3,066	Z
Łączna długość: 8,1 km					

Źródło: Ewidencja dróg publicznych miasta Konina, stan na 01.01.2013

Oznaczenia klasy dróg: GP- główne ruchu przyspieszonego, G- główne, Z- zbiorcze

Miasto Konin posiada dobrze rozwiniętą sieć dróg. Łączna długość dróg powiatowych na obszarze miasta wynosi 56,7 km. Długość dróg gminnych wynosi 113 km. Pozostałe ważne obiekty inżynierskie to cztery mosty: Most Marsz. J. Piłsudskiego i Most Warszawski (w ciągu drogi krajowej nr 92), Most Unii Europejskiej (w ciągu drogi krajowej nr 25) oraz Most Toruński (w ciągu ul. Wojska Polskiego).

Układ głównych ulic w mieście ma charakter promienisty wychodzący z centrum miasta- Nowego Konina. W mieście główny układ komunikacyjny tworzą następujące ulice o funkcji:

- **nadrzędnej:** Przemysłowa, Trasa Warszawska, Poznańska, Kardynała S. Wyszyńskiego oraz Kleczewska
- **podstawowej:** Kolejowa, Dworcowa, Świętojańska, Wał Tarejwy, Szpitalna, Kaliska, Spółdzielców, Al. 1-ego Maja, Szarych Szeregów
- **uzupełniającej:** pozostałe ulice

Wśród inwestycji dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej w latach 2007- 2013 zrealizowano dwa projekty dotyczące infrastruktury drogowej. Oba zostały zrealizowane w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego, Priorytet II- Infrastruktura Komunikacyjna, Działanie 2.2- Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego. Pierwszy projekt dotyczył przebudowy ul. Jana Pawła II, drugi ul. Świętojańskiej.

Największym problemem miasta jest jednak brak obwodnicy północnej. Dokończenie drugiego etapu nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 powinno być priorytetem władz miasta. Obecnie cały ruch jest poprowadzony przez centrum miasta, co stanowi ogromne utrudnienie dla mieszkańców i skutecznie ogranicza sprawne funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Dlatego do najważniejszych inwestycji miasta należy budowa obwodnicy oraz wiaduktu łączącego ul. Wyzwolenia z ul. Paderewskiego. Szansą na zrealizowanie inwestycji jest nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Ich budowa, dzięki poprawieniu jakości połączeń komunikacyjnych przyczyni się do rozwoju miasta oraz regionu. Dzięki temu Konin może stać się miejscem atrakcyjnym również pod względem inwestycyjnym.

3.2. Transport indywidualny

Kolejnym elementem, odgrywającym co raz większe znaczenie w systemie transportowym miasta jest transport indywidualny. W ostatnich latach udział samochodów osobowych w podróżach mieszkańców miast wzrasta. Powodem takiego stanu rzeczy jest niska jakość usług transportu publicznego, brak alternatywnych i konkurencyjnych środków podróży. Jednak dużą grupę podróżujących samochodem osobowym stanowią osoby w ogóle nie zainteresowane ofertą komunikacji publicznej bez względu na jakość jej usług. Należą do nich bez wątpienia przedsiębiorcy. Własna firma wymaga bowiem elastyczności czasowej i mobilności, co może zagwarantować przede wszystkim transport indywidualny. Dlatego wzrost natężenia ruchu w miastach spowodowany zwiększającą się liczbą samochodów jest związany z ogólną sytuacją gospodarczą kraju, liczbą oraz lokalizacją miejsc pracy czy poziomem dochodów mieszkańców. Obecnie posiadanie chociaż jednego samochodu jest standardem, a w wielu gospodarstwach domowych liczba ta jest większa.

Również w Koninie daje się zauważyć wzrost motoryzacji, przy jednoczesnym spadku przewozów komunikacją zbiorową. Świadczy o tym chociażby procent zajętości miejsc parkingowych zlokalizowanych w centrum miasta czy na osiedlach mieszkaniowych. Informacje zawarte w poniższej tabeli dotyczą liczby pojazdów samochodowych w Mieście Koninie na tle powiatu konińskiego ziemskiego.

Tabela 10. Liczba pojazdów samochodowych zarejestrowanych w powiecie konińskim grodzkim i ziemskim w latach 2009-2011

Rodzaj pojazdu	Powiat Miasto Konin				Powiat koniński			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Samochody osobowe	34558	35779	37046	37917	63995	67677	71496	74378
Samochody ciężarowe	4889	5063	5227	5147	7413	7934	8292	8556
Autobusy	336	338	377	369	213	216	232	230
Motocykle	1183	1236	1301	1337	6977	7131	7370	7506
łącznie	40966	42416	43951	44770	78598	82958	87390	90670

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2013

Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie konińskim w 2012 roku znajdowało się 37 917 samochodów osobowych, co oznacza wzrost o 781 pojazdów w porównaniu z rokiem poprzednim i o 3 359 w porównaniu do 2009 roku. Jednocześnie wskaźnik motoryzacji z każdym rokiem wzrasta. W 2012 roku dla miasta wyniósł on 487,1 pojazdów na 1 000 osób, natomiast dla powiatu konińskiego 580 samochodów osobowych a dla województwa 546,2. Choć jest to najniższy wskaźnik w podregionie konińskim o natężeniu samochodów w mieście decyduje również wzrastająca liczba samochodów w pozostałych powiatach, dlatego że miasto stanowi główny węzeł komunikacyjny w regionie i jest podstawowym celem podróży mieszkańców sąsiednich gmin. To przede wszystkim w Koninie koncentruje się natężenie ruchu. Dlatego potrzebna jest odpowiednia polityka komunikacyjna miasta ograniczająca wzrost podróży odbywanych samochodem osobowym na rzecz komunikacji miejskiej, co jest zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

3.3. Komunikacja zbiorowa

3.3.1. Transport kolejowy

Miasto Konin, zaraz po Poznaniu, Pile i Ostrowie Wielkopolskim, stanowi ważny węzeł komunikacyjny województwa wielkopolskiego w transporcie kolejowym. Samo województwo jest wymieniane wśród obszarów o największej gęstości sieci kolejowej, co świadczy o wysokiej dostępności komunikacyjnej tego rejonu. O jego randze świadczą zapisy *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* opracowanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Krajowy Plan Transportowy wymienia dworzec kolejowy w Koninie wśród obiektów o charakterze strategicznym. O jego randze świadczą zarówno liczba mieszkańców, jak i liczba pasażerów obsługiwanych przez ten węzeł.

Ruch kolejowy odbywa się głównie w kierunku Poznania, Warszawy i Kutna. Jednak miasto posiada połączenia również ze Szczecinem, Krakowem, Białymstokiem, Lublinem, Zieloną Górą, Wrocławiem, Ełkiem i Międzyzlesiem oraz Berlinem i Amsterdamem.

Przez obszar miasta przebiega **linia kolejowa nr 3: Warszawa Zachodnia – Kunowice**. Jest to linia dwutorowa i w pełni zelektryfikowana. Jest jedną z najdłuższych linii w Polsce a jej łączna długość na obszarze kraju wynosi 475,016 km. Stanowi ona część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wchód łączącego Berlin z Moskwą, przez Kunowice, Poznań, Warszawę, Kutno, Terespol, Mińsk i Moskwę (linia kolejowa nr E 20).

W Koninie swój bieg rozpoczynała linia kolejowa nr 388 Konin – Pątnów, która była nieelektryfikowana a jej łączna długość wynosiła 9,213 km. W ostatnich latach odbywał się na niej jedynie sporadyczny ruch towarowy. W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe usunęły linię z ewidencji linii kolejowych.

W analizie aktualnej sieci połączeń kolejowych w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich została uwzględniona linia komunikacyjna: Łódź Kaliska - Kutno – Poznań Główny oraz linia: Warszawa Centralna – Poznań Główny.

Tabela 11. Linie komunikacyjne wykorzystywane w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych objęte Planem Transportowym ministra

Linia komunikacyjna (połączenie ośrodków miejskich, ze wskazaniem stacji początkowej i końcowej)	Wykorzystanie w przewozach	Charakterystyka linii komunikacyjnej				
		Długość trasy wg numerów linii, po których odbywa się przejazd pociągów [km]	Liczba par pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych w ciągu doby wg rj 2011/2012	Wykorzystanie przepustowości na całej długości linii komunikacyjnej (od-do) [%]	Czas przejazdu w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na długości linii komunikacyjnej [godziny]	Punkty postojów handlowych pociągów oraz ewentualnych postojów o charakterze technicznym
Łódź Kaliska – Kutno – Poznań Główny	międzywojewódzkie	15- 10,880 16- 57,335 3- 169,317 807- 2,037 808- 7,399 Σ- 231,946	2,000	11-78	3:04-3:11	Łódź Kaliska (M, R), Łódź Żabieniec, Zgierz (R), Łęczyca, Kutno (Z, K, M, R), Koło, Konin (R), Słupca, Września (R), Poznań Główny (Z, K, M, R)
Warszawa Centralna – Poznań Główny	międzynarodowe, międzywojewódzkie	1- 3,082 3- 298,864 Σ- 301,946	7,063	11-78	2:43- 3:48	Warszawa Centralna (Z, K, M, R), Warszawa Zachodnia (Z, K, M, R), Sochaczew, Łowicz Główny (R), Kutno (M, R), Koło, Konin (R), Słupca, Września (R), Poznań Główny (Z, K, M, R)

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2012 Nr 0 Poz. 1151)

Na podstawie tych informacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowany jest na linii nr 3. W tabeli przez podkreślenie zaznaczono miejsca, na których są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Stacja w Koninie spełnia wspomniane wymogi. Oznaczenie literą R oznacza, że Konin jest skomunikowany z pociągami regionalnymi.

W Koninie wskaźnik liczby połączeń międzywojewódzkich przypadających na 1 000 mieszkańców wynosi 0,30, co świadczy o wysokim poziomie obsługi miasta (stan na 31 maja 2012 r.). Wyższe wartości tego wskaźnika w województwie posiada tylko Leszno i Rawicz. Na porównywalnym poziomie obsługiwane są natomiast Kościan, Września oraz Koło. Z kolei wskaźnik średnio dobowej liczby pasażerów obsługiwanych przez przewozy międzywojewódzkie objęte Planem Transportowym, przypadającej na 1 000 mieszkańców wynosi 13,60. Większy odsetek mieszkańców korzysta codziennie z transportu kolejowego w Lesznie i Poznaniu. Jednocześnie Konin jest miastem, w którym wskaźnik wykorzystania potencjału demograficznego jest na poziomie dobrym. Wskaźnik ten oznacza iloraz liczby pasażerów na jedno połączenie kolejowe i liczby ludności w ramach danego rejonu komunikacyjnego. Oznacza to, że oferta przewozowa przewoźników ujęta w Krajowym Planie Transportowym jest dobrze wykorzystywana przez ludność zamieszkującą Konin i jego okolice.

Na obszarze miasta funkcjonuje dodatkowo kolej przemysłowa służąca wyłącznie do transportu węgla brunatnego z kopalń odkrywkowych do elektrowni Pątnów i Konin. Do Kolei Górniczych KWB „Konin” SA należy ponad 100 km normalnotorowych i zelektryfikowanych linii kolejowych.

Infrastrukturę przystankową tworzy stacja Konin oraz przystanek osobowy Konin Zachód. Stacja Konin zlokalizowana jest w centralnej części miasta przy ul. Kolejowej 1.

Regionalnym przewoźnikiem obsługującym połączenia wewnątrz- wojewódzkie od 2011 r. są **Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.** Spółka realizuje zadania zlecone przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego. Od grudnia 2012 roku należy do nich relacja: Poznań – Konin – Kutno. W Koninie Punkt Obsługi Klienta znajduje się przy ul. Kolejowej 1 w budynku dworca kolejowego. Kasy czynne są od poniedziałku do piątku w godz. 6:-21:30,

w soboty od 6:00- 17:20 oraz w niedziele od 8:40 – 20:00. Spółka współpracuje z pozostałymi przewoźnikami obsługującymi połączenia międzywojewódzkie, którymi objęte jest również Miasto Konin. Należą do nich:

- „PKP Intercity” S.A. (Expres InterCity, EuroNight, TLK),
- Przewozy Regionalne (interREGIO i REGIOekspres).

3.3.2. Transport lotniczy

Mieszkańcy miasta mają zagwarantowane odpowiednie połączenia z międzynarodowymi portami lotniczymi w Warszawie i Poznaniu oraz z lotniskami w Łodzi, Bydgoszczy czy Wrocławiu. Samo miasto Konin od 2012 r. posiada jedynie lądowisko sanitarne, otwarte od 2012 r., które służy startom i lądowaniom śmigłowców sanitarnych i ratowniczych. Jego zarządcą jest Wojewódzki Szpital Zespolony w Koninie. Lądowisko zlokalizowane jest przy ul. Szpitalnej 45.

W regionie konińskim znajduje się ponadto cywilne lądowisko sportowe położone w Kazimierzu Biskupim, oddalonym od Konina o ok. 15 km. Jego zarządcą jest Aeroklub Koniński. Lądowisko Konin-Kazimierz Biskupi oraz zaplecze aeroklubu obejmuje obszar ok. 45 ha. Infrastrukturę lotniska tworzy oświetlony asfaltowy pas startowy o długości 620 i szerokości 27 m, dwa hangary, budynek biurowo-socjalny z miejscami noclegowymi, stacja paliw oraz warsztat naprawy sprzętu lotniczego. Aeroklub oferuje szkolenia i treningi członków sekcji samolotowej, szybowcowej i balonowej.

3.3.3. Transport autobusowy

3.3.3.1. Miejski Zakład Komunikacji w Koninie

Miejski Zakład Komunikacji w Koninie jest zakładem budżetowym od 25 lutego 1991 roku na podstawie uchwały nr 63 Rady Miasta Konina. Zakład jest jednostką organizacyjną Miasta i podlega Prezydentowi oraz Radzie Miasta Konina. Podstawowym przedmiotem działania Zakładu jest zapewnienie ciągłego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb społeczności lokalnej poprzez świadczenie usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Zakład świadczy usługi na terenie Miasta Konina oraz gmin Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi oraz Kleczew. Wspomniane jednostki podpisały stosowne porozumienia międzygminne na wykonywanie przez miasto zadań publicznych gmin na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Na mocy tych porozumień gminy powierzają Miastu Konin prowadzenie zadania publicznego, polegającego na świadczeniu usług lokalnego transportu zbiorowego na ich terenie i zobowiązują się do częściowego ponoszenia kosztów realizacji powierzonego miastu zadania własnego.

W ramach powierzonego zadania MZK w Koninie obsługuje:

- Miasto Konin: (22 linie, z czego linie typowo miejskie to nr: 50, 54 Bis, 56, 59, 64, 65, 66, 100);
- Gminę Kramsk (linie nr: 52, 60, 62);
- Gminę Krzymów (linia nr 54, 57, 58, 71);
- Gminę Stare Miasto (linia nr 51, 53, 60, 67, 69);
- Gminę Golina (linia nr 61);
- Gminę Kazimierz Biskupi (linia nr 53);
- Gminę Kleczew (linia nr 55, 70).

Działalności MZK obejmuje również promocję transportu publicznego jako środka do zrównoważonego systemu transportu w mieście poprzez opracowanie strategii marketingowej oraz podejmowanie różnych przedsięwzięć promocyjnych. Ponadto zakład prowadzi bieżącą obsługę i konserwację oraz badania diagnostyczne i naprawę

autobusów, a także innych pojazdów, maszyn i urządzeń użytkowanych przez Zakład. Dodatkowymi usługami, które MZK świadczy odpłatnie są: udostępnianie powierzchni reklamowych w i na autobusach; sprzedaż paliw, wynajem autobusów oraz inne drobne usługi.

3.3.3.2. Prywatni przewoźnicy autobusowi

Istotne znaczenie dla mieszkańców Konina mają również regionalne i ponadregionalne połączenia autobusowe. Do najważniejszych połączeń wewnątrz-wojewódzkich należą trasy z Konina do Poznania (przez Słupcę i Wrześnię), Turku, Koła i Lichenia. Jednocześnie miasto jako ważny ośrodek regionalny stanowi cel codziennych podróży dla wielu mieszkańców gmin powiatu konińskiego. Kursy te w większości są obsługiwane przez przewoźników prywatnych.

MZK w Koninie posiada dominującą pozycję na rynku lokalnym, dotyczącym przewozów na terenie miasta. W poprzednich latach PKS w Koninie S.A. stanowił dużą konkurencję dla Zakładu oraz skutecznie ograniczał jego sprawne funkcjonowanie na obszarze miasta poprzez niekontrolowane zatrzymania pojazdów na wspólnych przystankach oraz zwiększone natężenie ruchu zwłaszcza w centrum. Sytuacja pomiędzy MZK a Spółką stawała się co raz bardziej napięta. Potrzebne było rozwiązanie, które zapewniłoby możliwość racjonalnej organizacji rynku przewozów autobusowych. Rozwiązaniem sytuacji stało się przejście Spółki od Skarbu Państwa na podstawie uchwały nr 63 Rady Miasta Konina z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie *nieodpłatnego nabycia przez Miasto Konin pakietu 100 % akcji spółki Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A.* Obecnie tylko na niektórych odcinkach linii obsługiwanych przez MZK kursują również linie PKS SA. Jest to jednak związane z układem przestrzennym miasta i lokalizacją dworca autobusowego, który wymusza ruch autobusów przez obszar miasta w celu zapewnienia regionalnych połączeń autobusowych mieszkańcom z różnych części miasta.

Instrumentem pozwalającym nadzorować działalność Spółki jest obowiązek opracowania *Pięcioletniego Planu Rozwoju Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A. w kontekście polityki transportowej, uwzględniającej zapotrzebowanie na świadczenie usług przez Spółkę w tym zakresie*, który podlega zatwierdzeniu przez Radę Miasta. Wspomniany Plan został przyjęty uchwałą nr 299 Rady Miasta Konina z dnia 265 stycznia 2012 roku. Dokument uwzględnia przepisy nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, opierając się w swoich założeniach przede wszystkim na zasadzie zrównoważonego rozwoju oraz integracji transportu miejskiego i regionalnego.

Podstawową działalność Przedsiębiorstwa stanowią usługi przewozowe w zakresie komunikacji pasażerskiej oraz przewóz umowny i okazjonalny. Dodatkowo Spółka prowadzi działalność usługową, do której należą:

- naprawa pojazdów i badania techniczne na stacji diagnostycznej,
- prowadzenie kursów na prawo jazdy wszystkich kategorii,
- wdzierżawianie niewykorzystywanych nieruchomości, oraz handlową w zakresie:
- obrotu paliwami na dwóch stacjach paliw,
- sprzedaży części zamiennych do samochodów ciężarowych i osobowych.

Siedziba Spółki jest położona przy ul. Zakładowej 4 w Koninie. Jednocześnie tereny położone przy tej ulicy, o łącznej powierzchni 0,1459 ha, stanowią jej własność (stan na 01.10.2011). Prawo do użytkowania wieczystego Przedsiębiorstwo posiada dla gruntów położonych przy ul. Grunwaldzkiej, Poznańskiej 46 c, Zakładowej w Koninie oraz ul. Pułaskiego w Słupcy. Obszar o powierzchni 1,7823 ha położony przy ul. Grunwaldzkiej stanowi teren dworca autobusowego PKS. Infrastrukturę tego obiektu stanowi budynek dworca, wiaty przystankowe, kontener sanitarny, garaż oraz plac parkingowy, perony, stacja paliw i myjnia dla autobusów. Obiekt jest

udostępniany innym przewoźnikom na podstawie odrębnych umów a opłaty pobierane są za każdorazowy wjazd na teren dworca.

Obszar działalności PKS w Koninie obejmuje byłe województwo konińskie, zwłaszcza powiat koniński, słupecki i kolski. Chociaż Spółka posiada silną pozycję na rynku, połączenia mikrobusami stanowią dla niej poważną konkurencję. W ostatnich latach daje się zauważyć znaczny wzrost ich udziału w obsłudze mieszkańców miasta i okolic. Głównym powodem utraty klientów jest niska jakość usług świadczonych przez dużych przewoźników, w tym przestarzały tabor i długi czas przejazdu oraz wzrastająca liczba konkurencyjnych firm przewozowych. Małe firmy przewozowe realizują kursy w miejscowościach nieobsługiwanych przez żadnego przewoźnika albo na tych samych trasach, jednak proponując szybszą obsługę i niższą cenę. Pozwala na to przede wszystkim korzystanie z busów, czyli pojazdów samochodowych typu van o liczbie miejsc od 9-18 czy od 18-21.

Dodatkowo w najbliższym otoczeniu funkcjonuje jeszcze PKS w Turku, dlatego jednym z kierunków rozwoju PKS w Koninie w dalszej perspektywie jest rozszerzenie działalności na obszar powiatu tureckiego.

Oprócz połączeń regionalnych PKS Konin, zapewnia bezpośrednie połączenia dalekobieżne z: Bydgoszczą, Toruniem, Ciechocinkiem, Krośniewicami, Wieluniem, Częstochową, Katowicami, Kaliszem, Łodzią, Płockiem, Włocławkiem Gnieznem, Wrocławiem, i Zgorzelcem.

Chociaż PKS w Koninie jest własnością miasta, jednak zadanie przewozowe wykonuje na własne ryzyko. Co oznacza, że wszelkie koszty działalności pokrywa ze sprzedaży biletów oraz innej działalności usługowej. Nie otrzymuje od miasta żadnego dofinansowania na odnowę taboru i rozwój.

Dworzec Autobusowy w Koninie położony przy ul. Grunwaldzkiej, z dniem 31 sierpnia został zamknięty. Stanowił on ważny punkt przesiadkowy dla mieszkańców starego Konina oraz powiatu konińskiego. Lokalizację dworca przeniesiono na ul. Kolejową 1, gdzie do tej pory, w sąsiedztwie Dworca Kolejowego funkcjonowały cztery miejsca postojowe. Kasy PKS w Koninie znajdują się w budynku Dworca Kolejowego. Dworzec Kolejowy od samego początku posiadał większe znaczenie w przewozach regionalnych. Obecna sytuacja stwarza dogodne warunki do lepszej integracji obu elementów systemu transportowego w powiecie oraz województwie.

3.4. Podział zadań przewozowych

Podsumowując system transportu publicznego w Koninie tworzą trzy podsystemy:

- system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa), realizowany przez zakład budżetowy (Miejski Zakład Komunikacji w Koninie), który na obszarze miasta i gmin sąsiednich jest operatorem transportu;
- system połączeń autobusowych organizowany przez przewoźników prywatnych, zwłaszcza PKS Konin;
- system połączeń kolejowych organizowany przez Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne i PKP „Intercity” S.A.

Tylko pierwszy z wymienionych systemów zaspokaja potrzeby transportowe mieszkańców na obszarze miasta, pozostałe dwa - połączenia autobusowe i połączenia kolejowe - nie ingerują w przewozy wewnątrzmijskie. Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Konina – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską, dlatego często wybierają transport indywidualny.

Zwiększenie udziału pociągów w obsłudze transportu publicznego w Koninie i gminach sąsiednich wymaga współdziałania samorządów terytorialnych sąsiednich gmin, powiatu, województwa oraz przewoźników w zakresie:

- lepszej adaptacji linii dla potrzeb transportu publicznego realizowanego przez samorząd terytorialny,
- umów na wykonywanie przewozów z danym przewoźnikiem,
- zakupu taboru,
- modernizacji infrastruktury kolejowej,
- modernizacji istniejących i budowy nowych przystanków,
- podziału kompetencji administracyjnych,
- finansowania przewozów.

Istotnym czynnikiem w tworzeniu modelu systemu transportowego jest podział zadań przewozowych. Stanowi on matematyczne odwzorowanie decyzji użytkowników o wyborze środka podróżowania. Należy pamiętać, że decyzja ta zależy od wielu czynników. Często są to czynniki trudno mierzalne typu poczucie bezpieczeństwa, szeroko rozumiana estetyka podróżowania (czystość, zapach), poczucie swobody. Informacje o czynnikach wpływających na decyzje użytkowników można uzyskać z badań preferencji użytkowników. Należy jednak pamiętać, że badania takie nie zawsze są w pełni wiarygodne. Użytkownicy odpowiadając na pytanie o ich możliwe zachowanie tworzą sobie wyidealizowany obraz przyszłych rozwiązań i odpowiadają zgodnie ze swoim wyobrażeniem. Rzeczywistość powoduje, że faktyczne zachowania będą inne. Odpowiedź na pytanie „Czy będziesz korzystać z transportu publicznego, jeśli będzie on sprawny, punktualny i czysty” dla wielu pytanym jest oczywista - TAK. W momencie podejmowania rzeczywistej decyzji okazuje się, że ankietowany wybiera samochód, bo transport publiczny nie jest tak sprawny, punktualny i czysty jak sobie wyobrażał odpowiadając na pytanie ankiety. Jest to dość szeroko znane i opisywane w literaturze zjawisko nadmiernego optymizmu w szacowaniu prognoz popytu na transport publiczny.

Przy opracowywaniu modeli zmiennego podziału zadań przewozowych użytkowników można podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa to ci, którzy nie mają wyboru, bo nie mają samochodu – będą korzystać z transportu publicznego. Ich udział zależy od wskaźnika motoryzacji i liczebności gospodarstw z więcej niż jednym samochodem. Druga grupa to tacy, którzy bez względu na wszystko będą korzystali z samochodu. Zarówno polskie jak i zagraniczne doświadczenia szacują jej liczebność na ok. 20% właścicieli samochodów. Pozostali mogą dokonać wyboru. Jak już wspomniano wybór zależy od wielu czynników, często niemierzalnych lub trudno mierzalnych (np. poczucie bezpieczeństwa). Czynniki te muszą być przełożone na odpowiednią miarę możliwą do zastosowania w modelu matematycznym.

4. Charakterystyka sieci komunikacyjnej obszaru objętego Planem Transportowym

Sieć komunikacyjna w rozumieniu ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, to układ linii komunikacyjnych obejmujący obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru. Stanowi ona jedną z gałęzi systemu transportowego w mieście. Jednocześnie transport publiczny, zwłaszcza dotyczący przewozów środkami komunikacji miejskiej jest elementem tego systemu najbardziej wrażliwym na wszelkie zmiany w sytuacji społeczno- gospodarczej czy przestrzennej miasta. Układ linii komunikacyjnych w mieście podlega modyfikacjom nawet kilka razy w roku. Dlatego ten element zbiorowego transportu publicznego powinien być jak najbardziej elastyczny, tak aby mógł szybko reagować na potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta. Tę specyfikę przewozów w komunikacji miejskiej uwzględnił ustawodawca dając organizatorowi transportu publicznego w mieście możliwość określenia jedynie obszaru, na którym będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Potwierdzenie tego wniosku znajduje się w art. 56 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który wyłącza finansowanie wydatków na pokrycie straty wynikającej ze stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej ze środków budżetu państwa. Konsekwencją tej regulacji jest zapis § 4 ust. 3 oraz § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w *sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 Nr 117, poz. 684), który w przypadku przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej zwalnia organizatora z obowiązku szczegółowego określenia linii komunikacyjnej w umowie z operatorem, która stanowi podstawę do późniejszych rozliczeń. Ma to swoje uzasadnienie w praktyce, ponieważ częste zmiany w układzie sieci lub przebiegu poszczególnych linii wymagałyby każdorazowej aktualizacji planu transportowego, co wymaga długotrwałych procedur, analogicznych do tych, które wymagają jego uchwalenia.

Stąd niniejszy plan transportowy dla miasta Konina wskazuje jedynie obszar objęty przewozami o charakterze użyteczności publicznej, skupiając się w dalszej kolejności na opisie aktualnego układu sieci komunikacyjnej. Na wstępie należy powiedzieć, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej są powszechnie dostępną usługą w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Podstawowym obszarem wykonywania przewozów o charakterze użyteczności w Koninie jest obszar miasta. Ustawa stwarza możliwość, aby przewozy w ramach komunikacji miejskiej zostały rozszerzone poza granice administracyjne miasta, na podstawie porozumień międzygminnych. W związku z tym obecna sieć linii komunikacyjnych obejmuje swoim zasięgiem również gminy: Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi oraz Kleczew. Na ich obszarze planuje się wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Miasto Konin.

W układzie komunikacyjnym funkcjonują 22 linie autobusowe, w tym:

- a. 8 linii obsługujących tylko miasto (linie o nr 50, 54 Bis, 56, 59, 64, 65, 66, 100-nocna);
- b. 14 linii obsługujących gminy, z czego:
 - 3 linie obsługujące Gminę Kramsk (linie nr: 52, 60, 62);
 - 4 linie obsługujące Gminę Krzymów (linia nr 54, 57, 58, 71);
 - 5 linii obsługujących Gminę Stare Miasto (linia nr 51, 53, 60, 67, 69);
 - 1 linia obsługująca Gminę Golina (linia nr 61);
 - 1 linia obsługująca Gminę Kazimierz Biskupi (linia nr 53);
 - 2 linie obsługujące Gminę Kleczew (linia nr 55,70).

Trasy linii autobusowych przebiegają w dużej mierze przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych należą:

- a) ul. Kolejowa- 15 linii,
- b) Trasa Warszawska – 12 linii,
- c) ul. Szpitalna- 10 linii,
- d) ul. Kaliska- 10 linii,
- e) Wał Tarejwy- 10 linii,
- f) ul. Szarych Szeregów- 9 linii,
- g) ul. Przemysłowa – 9 linii,
- h) Aleje 1-go Maja – 8 linii,

Tabela 12. Przebieg linii na trasach miejskich

NR	PRZEBIEG LINII
50	M. Dąbrowskiej - Dmowskiego- Staszica- Szarych Szeregów- Warszawska- Dworcowa- PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- 11 Listopada- Zakole- Okólna- Sosnowa- Wyzwolenia- Wyszyńskiego- Aleje 1 Maja- PKP- Dworcowa- Warszawska- Grunwaldzka- Staszica- Dmowskiego- Nadrzeczna
54 Bis	Topazowa - Szpitalna II- Szpitalna III- Szpitalna IV (rondo)- Szpitalna V- Kolska-Klasztor- Świętojańska- Brzozowa II- Brzozowa I- Kamienna II- Kamienna I- Kolska- Piaskowa- Leszczynowa
56	Topazowa - Szpitalna- Kolska- Wał Tarejwy- Szarych Szeregów- Warszawska- Dworcowa- PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Hutnicza Al.- Przemysłowa- Jędrzejewskiego- Muzealna- Gosławicka- Przemysłowa- Kazimierska- Ślesińska- Honoratka- Nowiny- Bernardynka
59	Staromorzystawska - Popiełuszki- Jana Pawła II- Sosnowa- Okólna- 11 Listopada- Przyjaźni- Wyszyńskiego- Przemysłowa- Paderewskiego- Chopina- Kleczewska- Zakładowa
64	Poznańska - Spółdzielców- Aleje 1 Maja- Dworzec PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Paderewskiego- Chopina- Kleczewska- Zakładowa
65	Poznańska - Spółdzielców- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Paderewskiego- Chopina-Paderewskiego- Przemysłowa- Hutnicza- Przemysłowa- Jędrzejewskiego- Muzealna- Gosławicka- Przemysłowa- Kazimierska
66	Janowska - Kamienica- Kazimierska- Przemysłowa- Gosławicka- Muzealna- Jędrzejewskiego- Przemysłowa- Hutnicza- Przemysłowa- Paderewskiego- Chopina- Kleczewska- Paderewskiego-11 Listopada- Wyzwolenia- Wyszyńskiego- Aleje 1 Maja- Dworzec PKP- Dworcowa- Warszawska- Grunwaldzka- Wał Tarejwy- Kolska- Szpitalna- Topazowa
100	M. Dąbrowskiej - Dmowskiego- Staszica- Szarych Szeregów- Warszawska- Dworcowa- PKP- Aleje 1 Maja- Polsrebro- Przemysłowa- 11 Listopada-bazar- Zakole- Okólna- Sosnowa- Wyzwolenia- Wyszyńskiego- Aleje 1 Maja- PKP- Dworcowa- Warszawska- Grunwaldzka- Staszica- Dmowskiego- Nadrzeczna

Źródło: MZK w Koninie

Tabela 13. Przebieg linii na trasach podmiejskich

NR	PRZEBIEG LINII
51	Rumin - Posoka- Zagórowska- Kościuszki- Staszica- Szarych Szeregów- Warszawska- Dworcowa- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- 11 Listopada- Zakole- Okólna- Sosnowa- Wyzwolenia- Wyszyńskiego- Aleje 1 Maja- Dworcowa- Warszawska- Grunwaldzka- Staszica- Kościuszki- Zagórowska- Posoka- Rumin
52	Grójecka - Wola Podłęzna- Jana Pawła II- Portowa- Popiełuszki- Staromorzystawska-Popiełuszki- Wyszyńskiego- Sosnowa- Okólna- Wyzwolenia- Wyszyńskiego- Aleje 1 Maja-Dworzec PKP- Aleje 1 Maja- Spółdzielców- (Hurtowa- Poznańska)- Spółdzielców- Poznańska
53	Barczygłów - Stare Miasto- (Ferio)- Szpitalna- Piłsudskiego- Szpitalna- Kolska- Wał Tarejwy- Warszawska- Dworcowa- PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Paderewskiego- Galeria nad Jeziorem - Paderewskiego- Kleczewska- Posada- Wola Łaszczowa- Muzealna- Gosławicka- Sokółki- Wola Łaszczowa- Wieruszew- Władimirów- Bieniszew- Kazimierz Biskupi- Konińska- Plac Wolności- Elektrownia- Aleje 1-go Maja- Kazimierz Biskupi- Żeromskiego- Bielawy- Kazimierz Biskupi
54	(Brzeźno- Leśna) - Leszczynowa- Kolska- Brzozowa- Świętojańska- Kolska- Kościuszki- Staszica- Szarych Szeregów- Warszawska- Dworcowa- PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Paderewskiego- Chopina- Kleczewska- Zakładowa
55	Janowska - Józwin- Kamienica- Kazimierska- Przemysłowa- Gosławicka- Muzealna- Jędrzejewskiego-

	Aleje 1 Maja- Dworzec PKP- Aleje 1 Maja- Kleczewska- M. Dąbrowskiej- Dmowskiego- M. Dąbrowskiej- Zagórowska- Kościuszki- Staszica- Szarych Szeregów- Wał Tarejwy- Kolska- Szpitalna- Piłsudskiego
57	Szczepidło - Zalesie- Osada- Wał Tarejwy- Kolska- Szpitalna- Topazowa- Szpitalna- Centrum Handlowe- Bursztynowa- Unii Europejskiej- Nadrzeczna- Kleczewska- Aleje 1 Maja- Aleje 1 Maja- Wyszyńskiego- Jana Pawła II- Popiełuszki- Staromorzyśławska
58	Brzeźno - Kolska- (Leszczynowa)- Kościuszki - Staszica- Szarych Szeregów- Warszawska- Poznańska- Spółdzielców- M. Kolbe- PKP- Aleje 1 Maja- Wyszyńskiego- Przyjaźni- 11 Listopada- Wyzwolenia- Jana Pawła II- Marbud- Popiełuszki- Staromorzyśławska
60	Grójecka - Wola Podłęzna- Grójecka- Jana Pawła II- Staromorzyśławska- Popiełuszki- Wyszyńskiego- Wyzwolenia- 11 Listopada- Przyjaźni- Wyszyńskiego- Aleje 1 Maja- Poznańska-Spółdzielców- Aleje 1 Maja- Dworzec PKP- Dworcowa- Warszawska- Grunwaldzka- Wał Tarejwy- Świętojańska- Żychlin- Janowice- Krągola- Kasztelańska- Żdźary- Nowe Żdźary
61	Golina - Kawnice- Węglew- Kraśnica- Poznańska- Nowy Dwór- Spółdzielców- Aleje 1 Maja- PKP- Dworcowa- Warszawska- Grunwaldzka- Wał Tarejwy- Kolska- Szpitalna- Piłsudskiego- Szpitalna- Centrum Handlowe Ferio
62	Centrum Handlowe Ferio - Szpitalna- Piłsudskiego- Szpitalna- Kolska- Wał Tarejwy- Warszawska- Dworcowa- Dworzec PKP -Aleje 1 Maja- Wyszyńskiego- Jana Pawła II- Wola Podłęzna- Grójecka pętla- Wola Podłęzna
67	Centrum Handlowe Ferio - Szpitalna- Piłsudskiego- M. Dąbrowskiej- Nadrzeczna- Poznańska- Spółdzielców- Aleje 1 Maja- ZSZ- Dworzec PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Jędrzejewskiego- Muzealna- Gośławicka- Przemysłowa- Kazimierska- Ślesieńska- Honoratka- Nowiny- Bernardynka
69	Niklas - Zgoda- Lisiec Wielki- Lisiec Mały- Krągola- Karsy- Modła Księża- Modła- Stare Miasto- Szpitalna- Piłsudskiego- M. Dąbrowskiej- Dmowskiego- Staszica- Szarych Szeregów/Grunwaldzka
70	Topazowa - Szpitalna- Kolska- Wał Tarejwy- Warszawska- Dworcowa- Dworzec PKP- Aleje 1 Maja- Przemysłowa- Jędrzejewskiego- Muzealna- Gośławicka- Przemysłowa- Kazimierska- Kazimierska Elektrownia- Kamienica Osada- Kazimierz Biskupi- Józwin- Aleje 600 Lecia- Kleczew
71	Szarych Szeregów - Wał Tarejwy- Kolska- Brzeźno- Brzezińskie Holendry- Rożek-Borowo- Gozdek- Krzymów- Paprotnia- Kałek- Smólnik- Depaula/Adamów- Ignacew- Potażniki- Brzeźno- Kolska- Wał Tarejwy

Źródło: MZK w Koninie

Linie komunikacyjne wskazane w powyższych tabelach oraz na mapie stanowiącej załącznik graficzny do części opisowej planu transportowego tworzą aktualną sieć komunikacyjną obsługiwaną przez autobusy MZK w Koninie. Jak już wspomniano połączenia te mają charakter elastyczny, ponieważ są uruchamiane w przypadku zgłoszenia takiego zapotrzebowania przez organizatora. Istnieje zatem możliwość rozszerzenia lub ograniczenia przedstawionego wykazu połączeń. Planowanie zmian w komunikacji miejskiej powinno odbywać się głównie przy uwzględnieniu planów zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju układu drogowego, analiz aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływających na bieżąco uzasadnionych postulatów od władz samorządowych, organizacji społecznych oraz innych instytucji i osób prywatnych. Aby zmiany w obsłudze komunikacyjnej mogły być opracowywane i wprowadzane w sposób gwarantujący harmonijny rozwój sieci komunikacyjnej Konina, celowe jest określenie i stosowanie ogólnych zasad kształtowania sieci komunikacyjnej we wszystkich aspektach (trasy i powiązania wzajemne linii, skoordynowane rozkłady jazdy różnych środków transportu itd.). Decyzje takie muszą zawsze wynikać z analizy zapotrzebowania oraz być uwarunkowane dostępnością środków finansowych.

Jednym ze sposobów kontroli zapotrzebowania jest przeprowadzanie badań napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym) oraz badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Na podstawie wniosków zgłaszanych przez użytkowników komunikacji MZK przed podjęciem decyzji o zmianach, przeprowadza we własnym zakresie dogłębne analizy rzeczywistych potrzeb przewozowych.

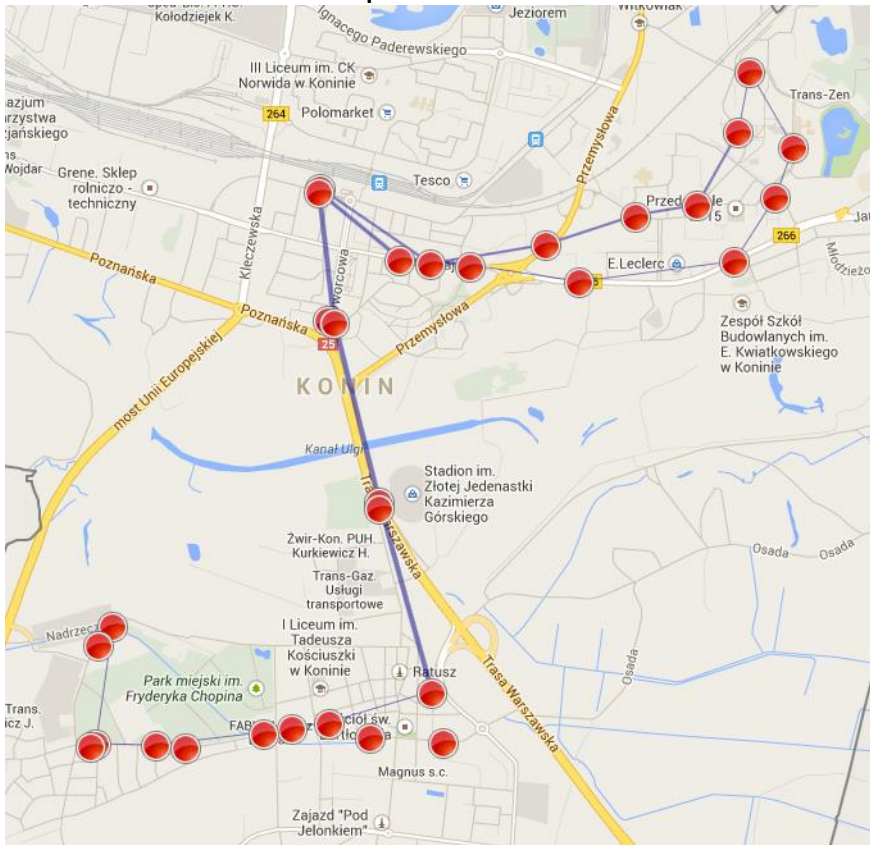
Na podstawie badań napełnień przeprowadzonych w październiku 2013 roku na wszystkich liniach MZK w Koninie przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o. z Warszawy, można określić wielkość potoków

pasażerskich na poszczególnych liniach. Wyniki badań w formie tabelarycznej stanowią załącznik do niniejszego opracowania. Zawierają one szczegółowe liczby osób podróżujących pomiędzy poszczególnymi przystankami. Poniższe mapy w sposób schematyczny obrazują potoki podróżnych na każdej linii w godzinach szczytu. Przystanki oznaczone są czerwonymi punktami. Grubość linii oznacza liczbę osób podróżującą na danym odcinku. Jeżeli nie zaobserwowano żadnego napełnienia zaznaczone zostały tylko przystanki na tej trasie.

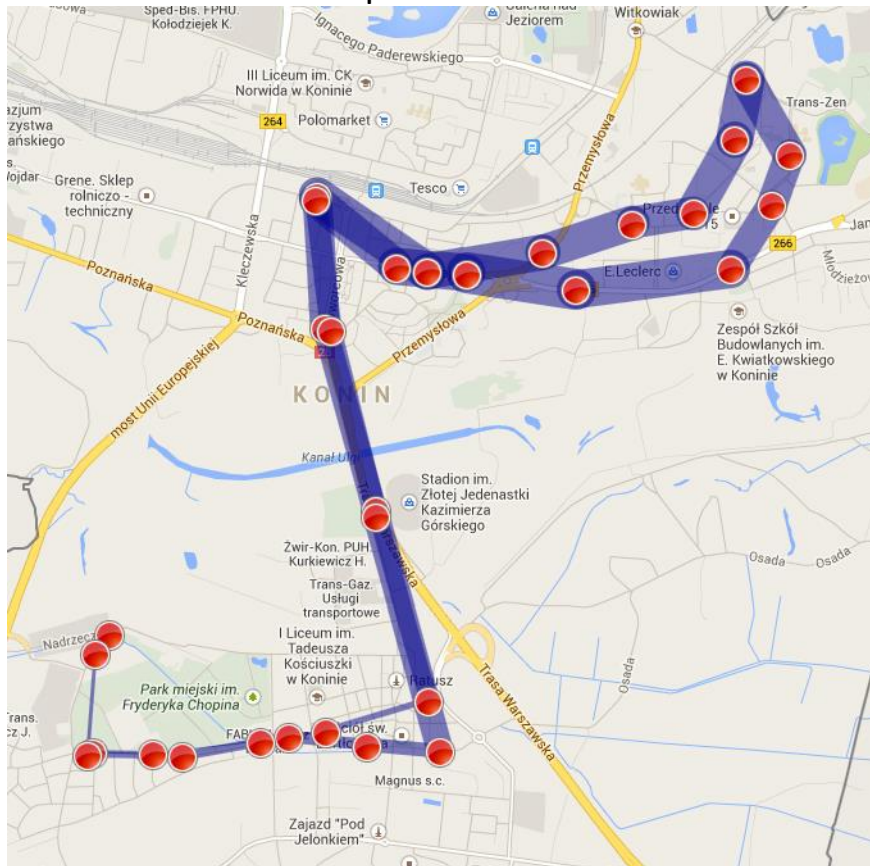
Analiza napełnień w okresach szczytów pokazuje taką prawidłowość, że w większości przypadków na początkowych i końcowych kilku przystankach liczba pasażerów jest minimalna, w niektórych przypadkach w ogóle nie ma podróżnych. W przypadku wielu linii najwyższe napełnienia przypadają również tylko na kilka przystanków, często są to 2-4 przystanki. Wyjątkiem od tej reguły są zwłaszcza dwie linie o nr 55 i 67, które są równomiernie napełnione na całej trasie. Najmniejsze potoki podróżnych - oprócz linii nocnej - obserwuje się na linii nr 52, 59 i 65 a także 56, 69 i 70, gdzie maksymalna liczba pasażerów w pojeździe nie przekracza 20 osób. Dlatego w przypadku tych 6 linii należałoby przeprowadzić głębszą analizę zasadności ewentualnej modyfikacji trasy celem ich optymalizacji lub stosowanie do ich obsługi mniejszych 10- metrowych pojazdów. Najbardziej obciążone na prawie całej trasie są linie o nr: 53 (liczba podróżnych sięga nawet 100 osób), 54 Bis, 60 oraz 66. W ich przypadku maksymalna liczba podróżnych mieści się w przedziale 60-70 osób. Wysokie napełnienia dotyczą również linii nr 61, 64 i 67. Warto rozważyć możliwość uruchomienia dodatkowego kursu w szczyt porannym i popołudniowym dla tych linii.

Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów do zmieniających się potrzeb przewozowych. Rekomendujemy wykonywanie badań napełnień co 3-4 lata. Należy jednocześnie dążyć do utrzymania stabilnego układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów.

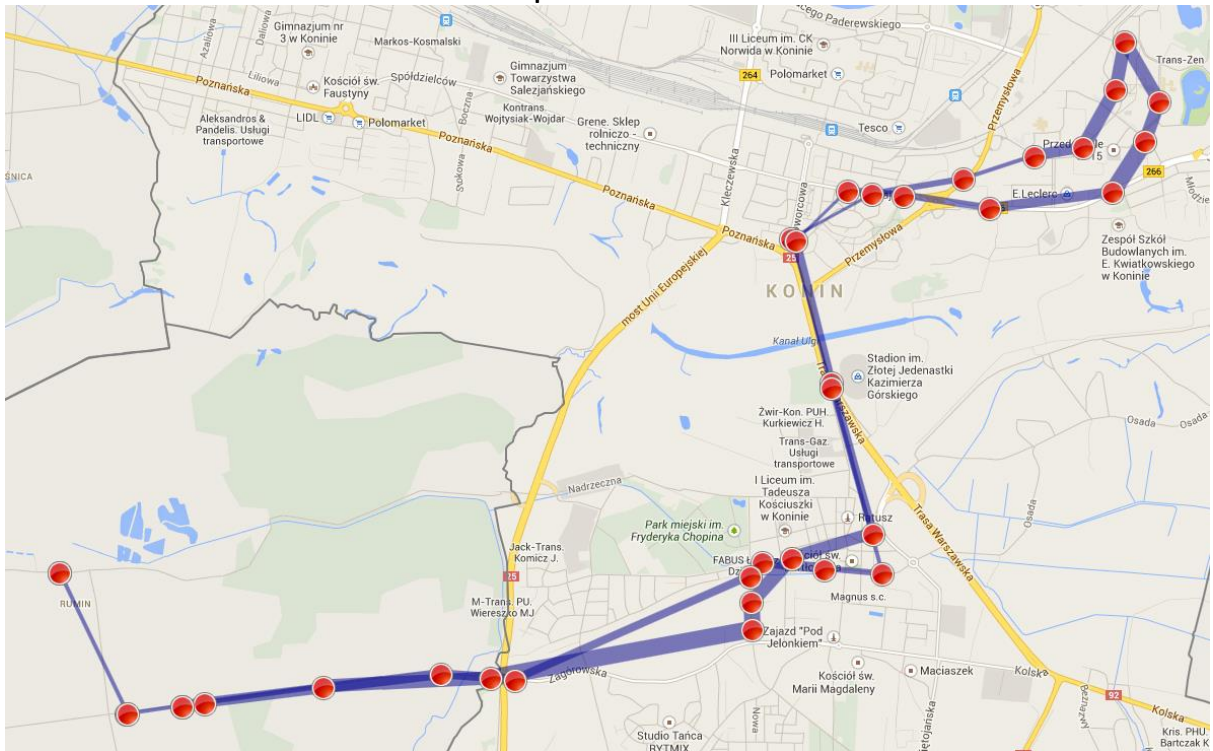
Mapa 9. Linia nr 100



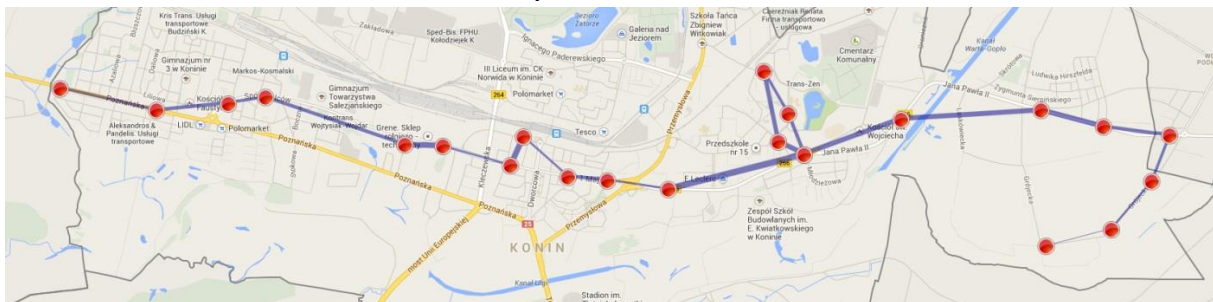
Mapa 10. Linia nr 50



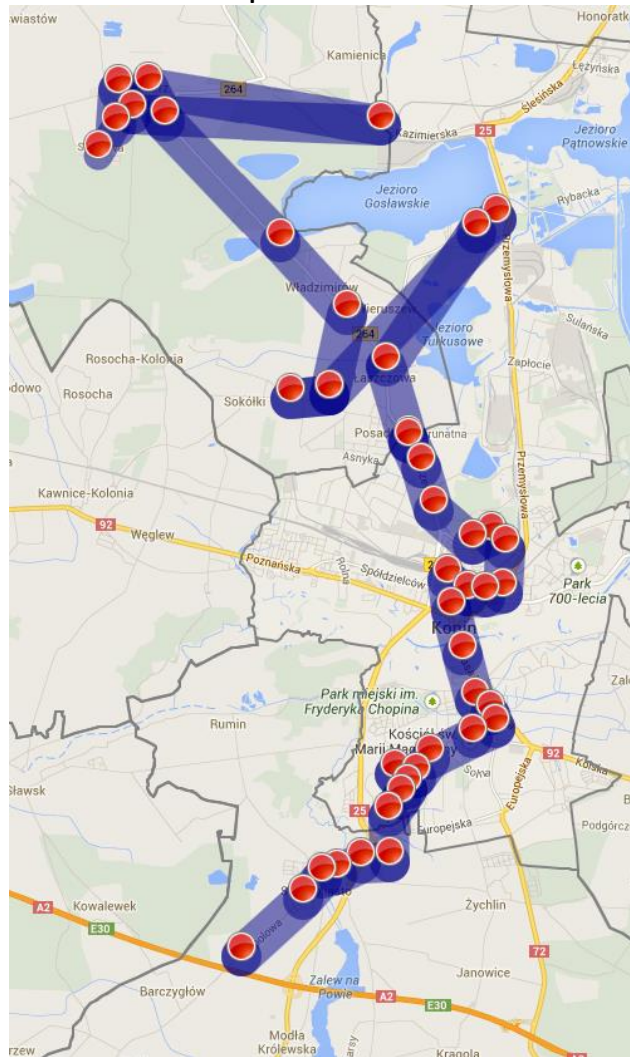
Mapa 11. Linia nr 51



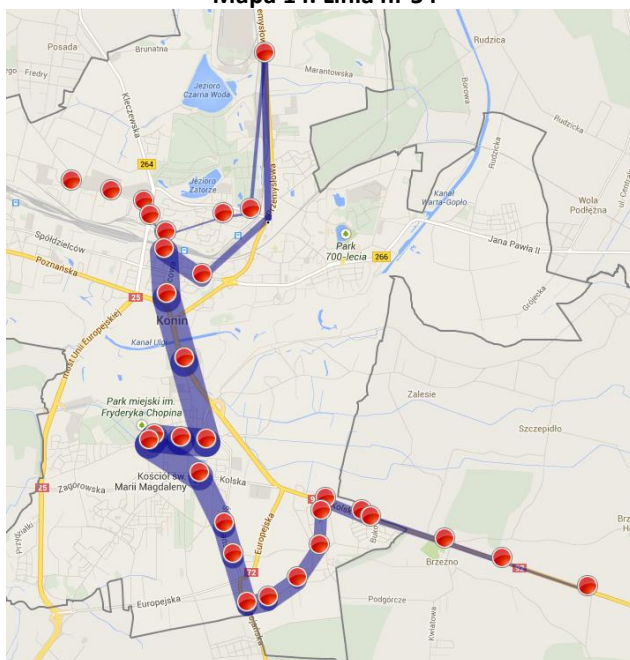
Mapa 12. Linia nr 52



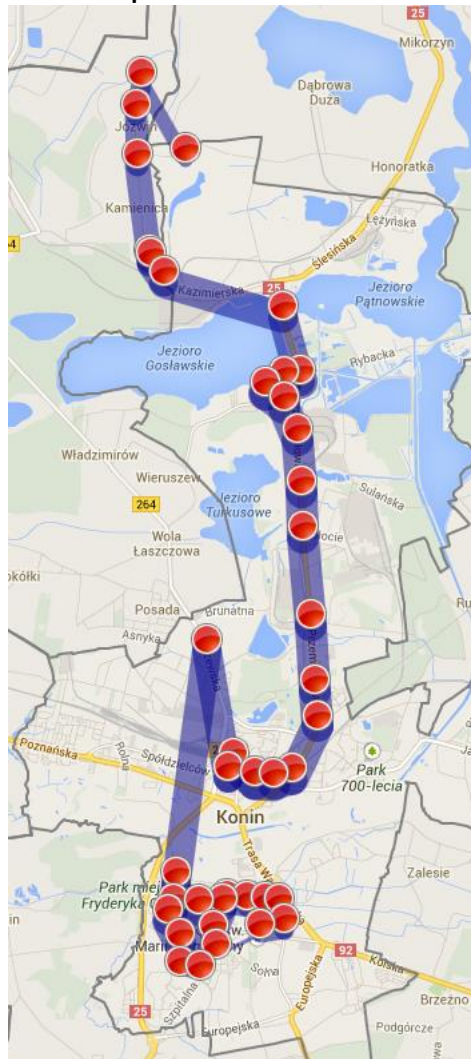
Mapa 13. Linia nr 53



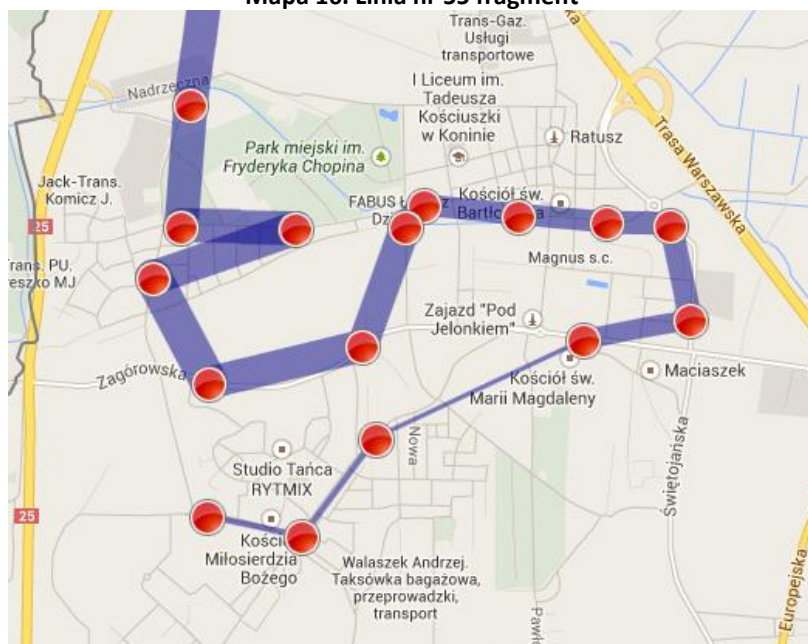
Mapa 14. Linia nr 54



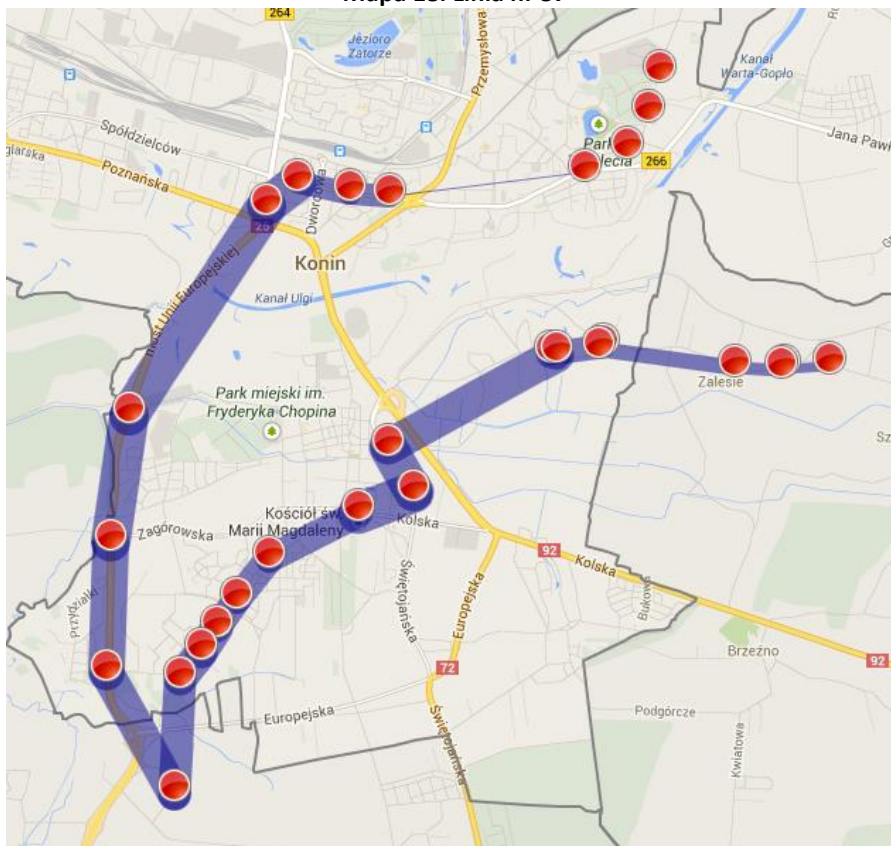
Mapa 15. Linia nr 55 całość



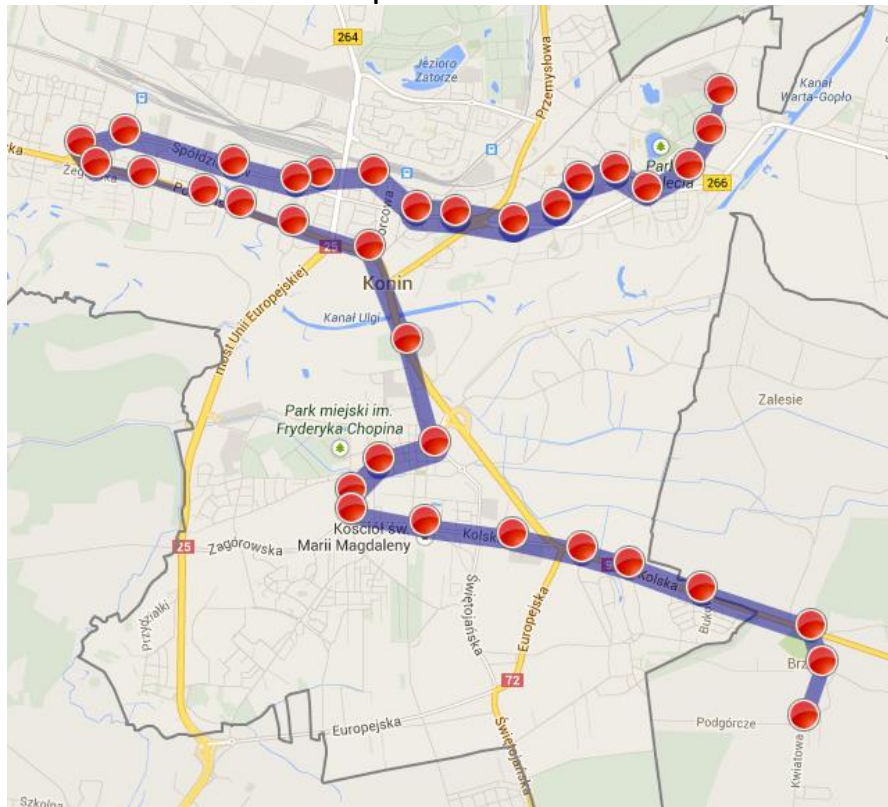
Mapa 16. Linia nr 55 fragment



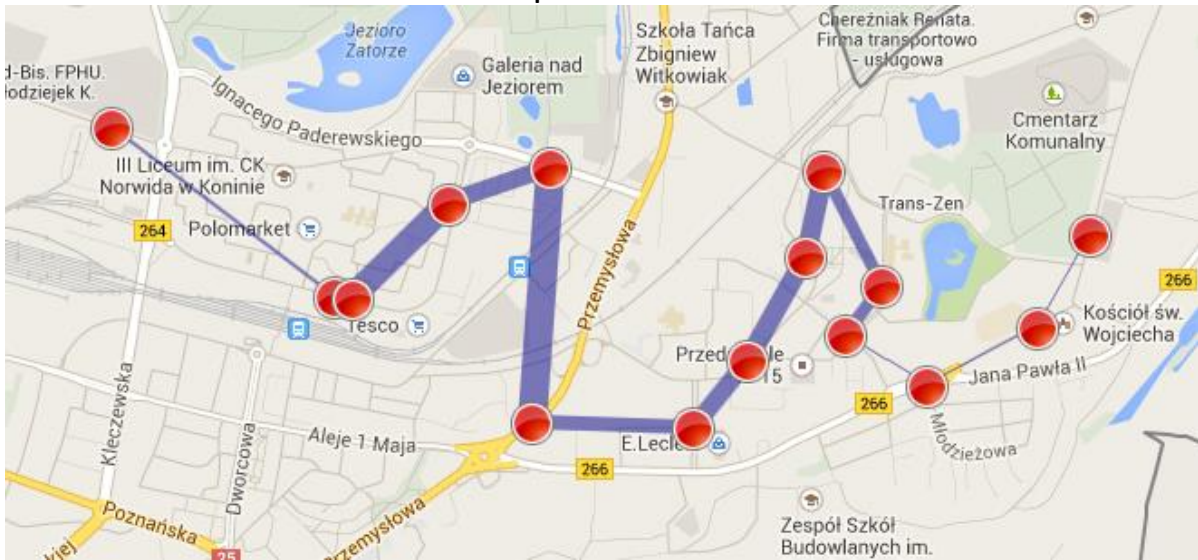
Mapa 18. Linia nr 57



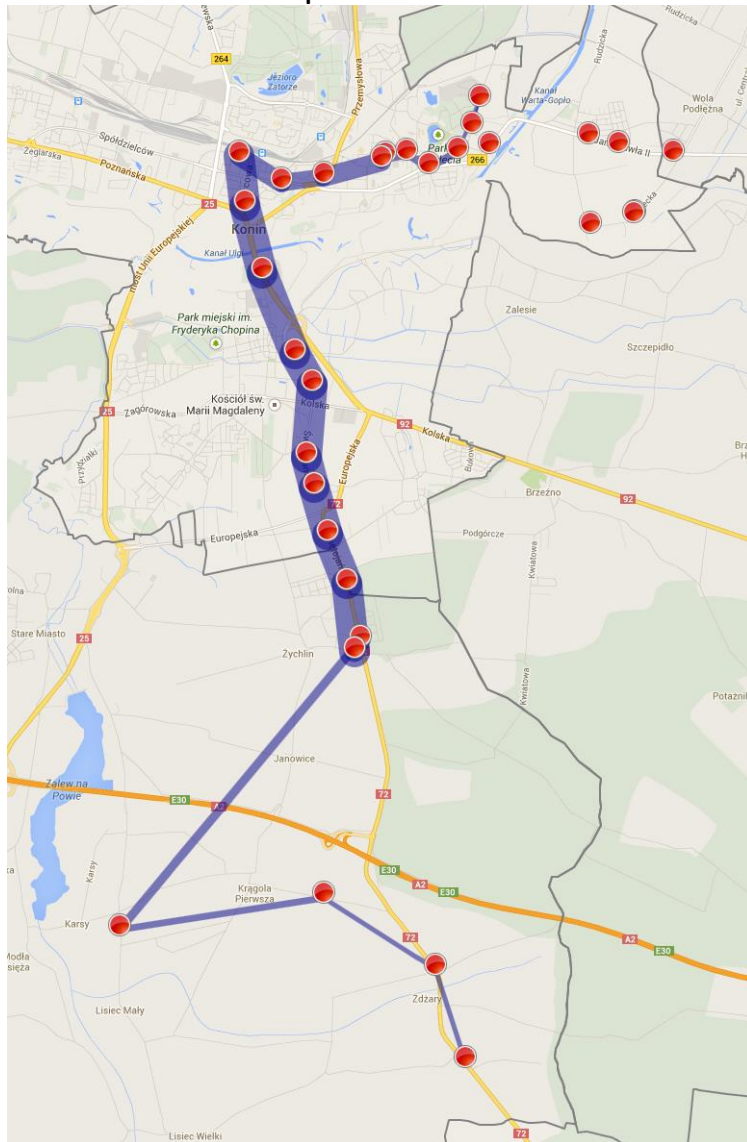
Mapa 19. Linia nr 58



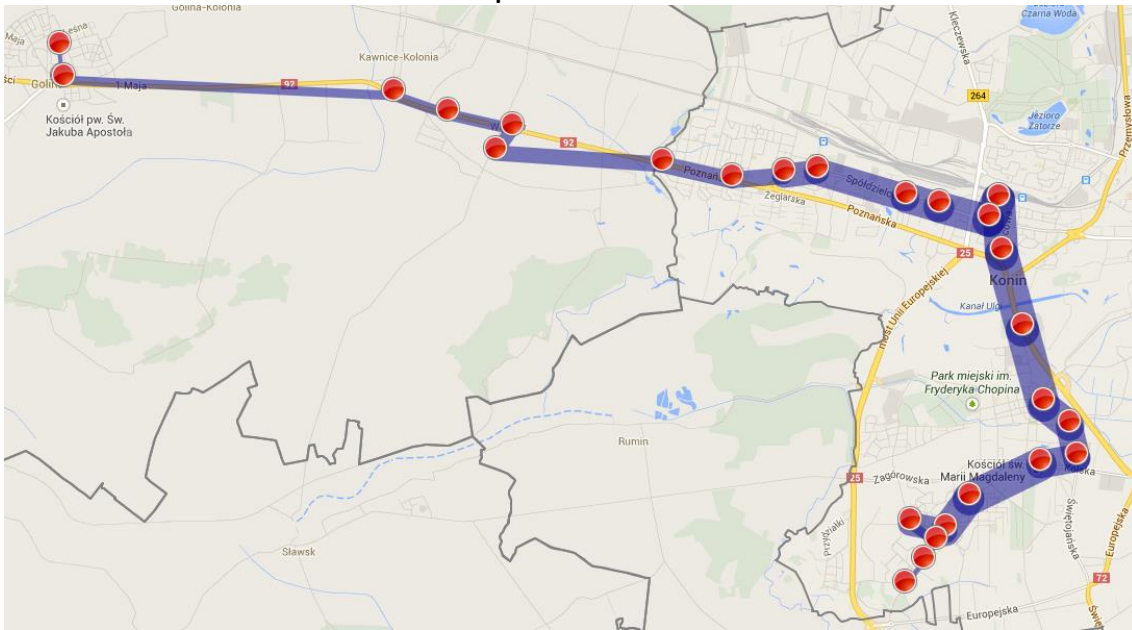
Mapa 20. Linia nr 59



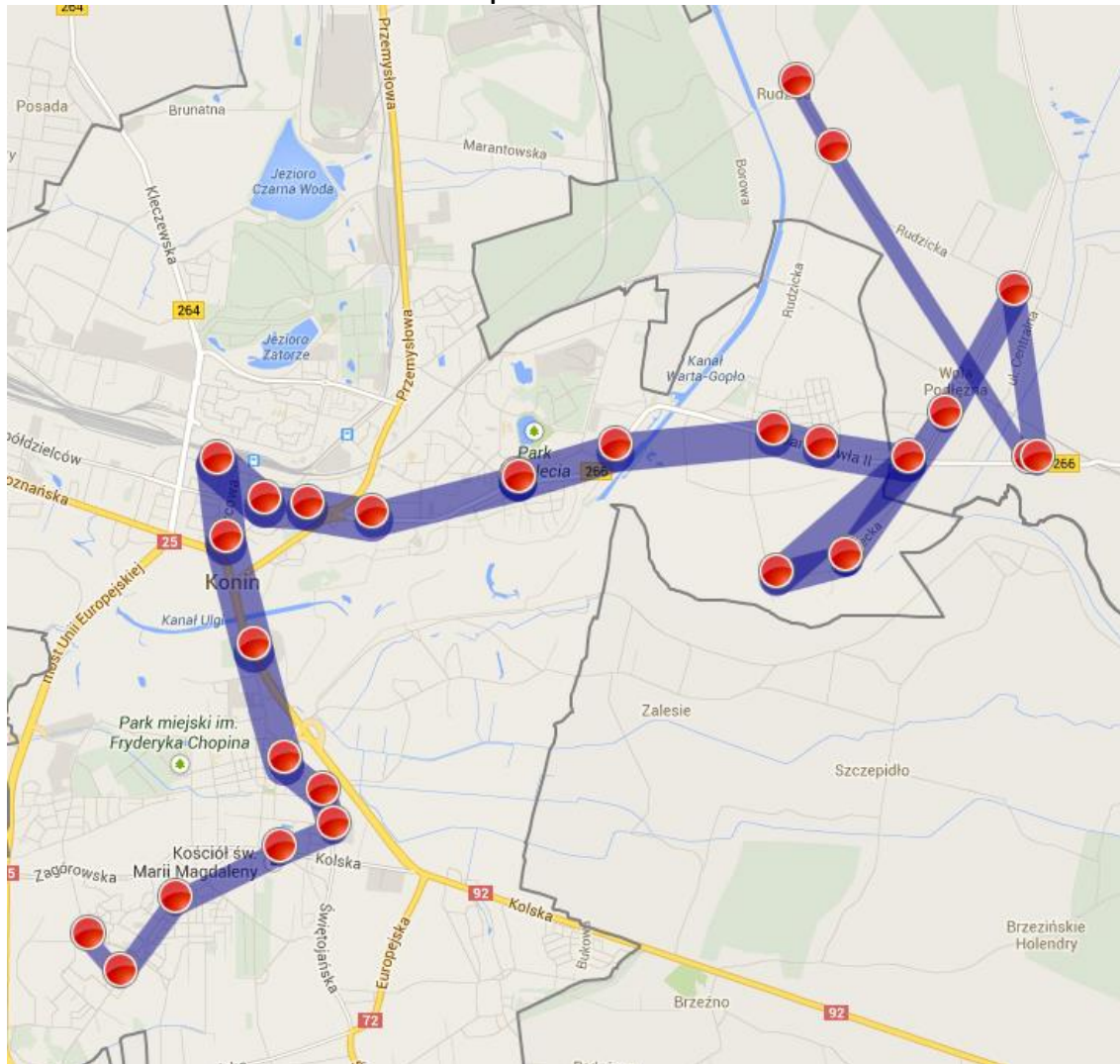
Mapa 21. Linia nr 60



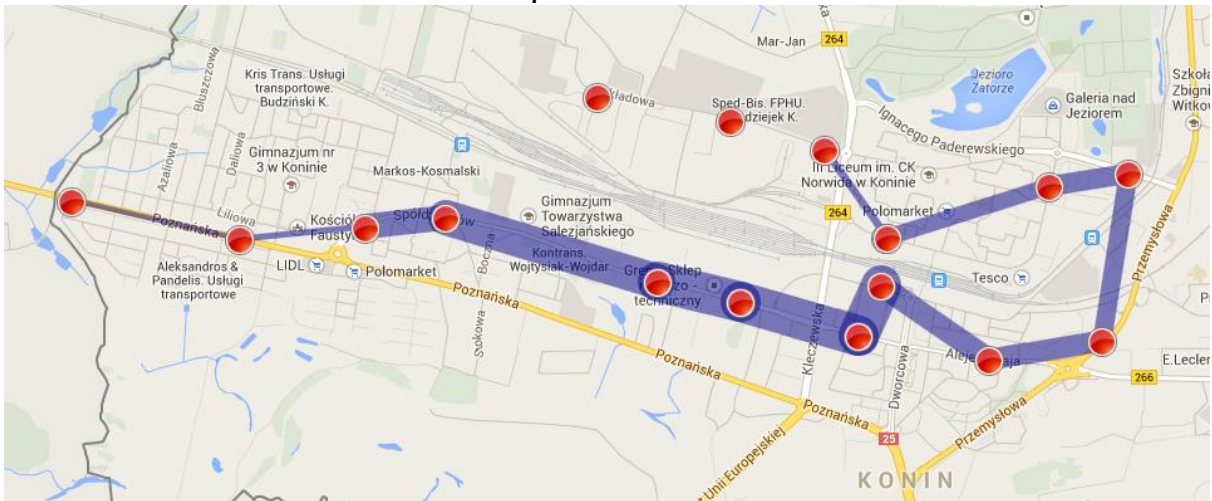
Mapa 22. Linia nr 61



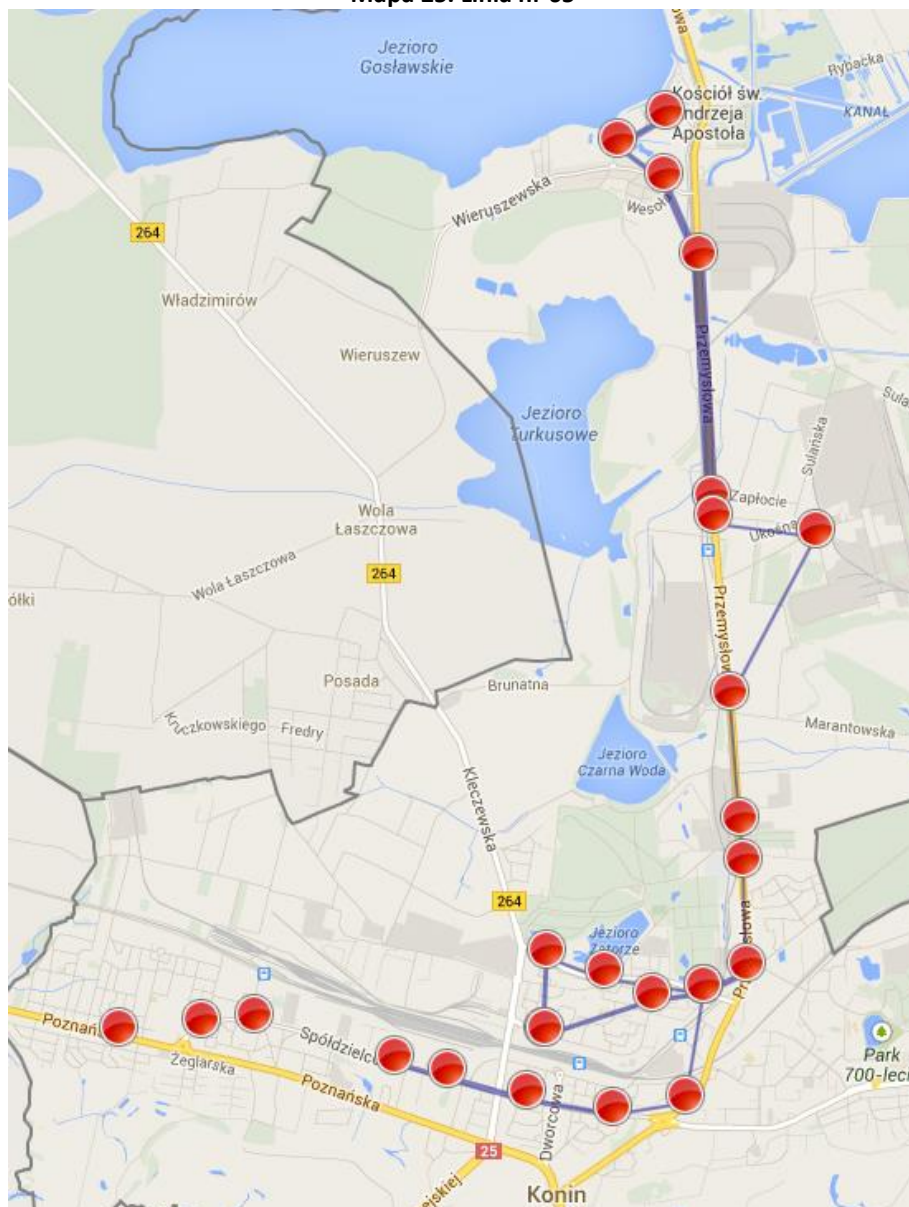
Mapa 23. Linia nr 62



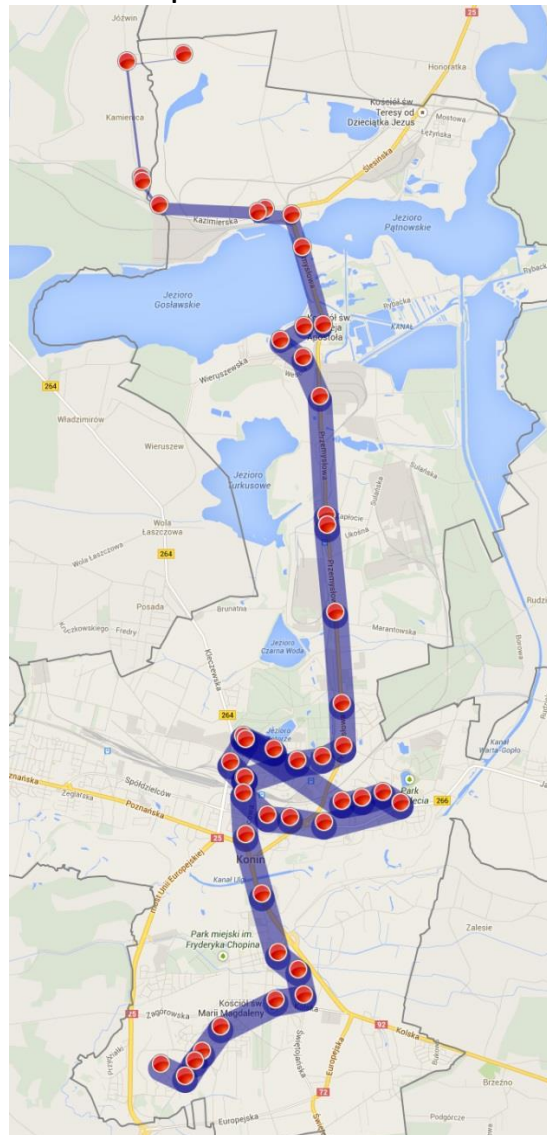
Mapa 24. Linia nr 64



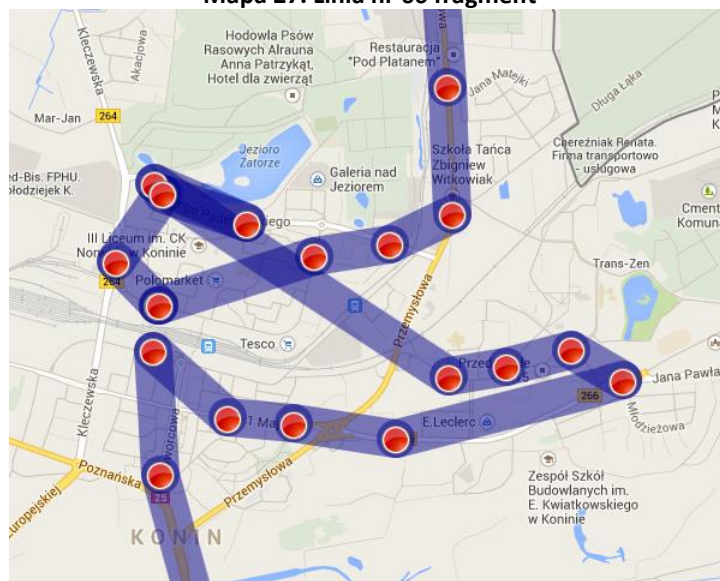
Mapa 25. Linia nr 65



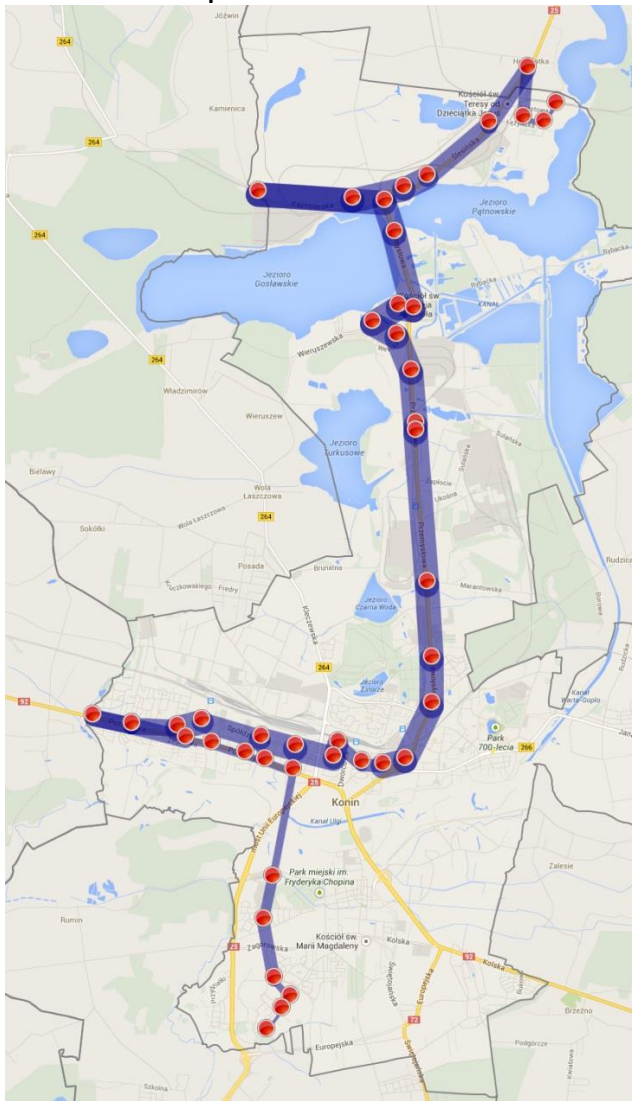
Mapa 26. Linia nr 66 całość



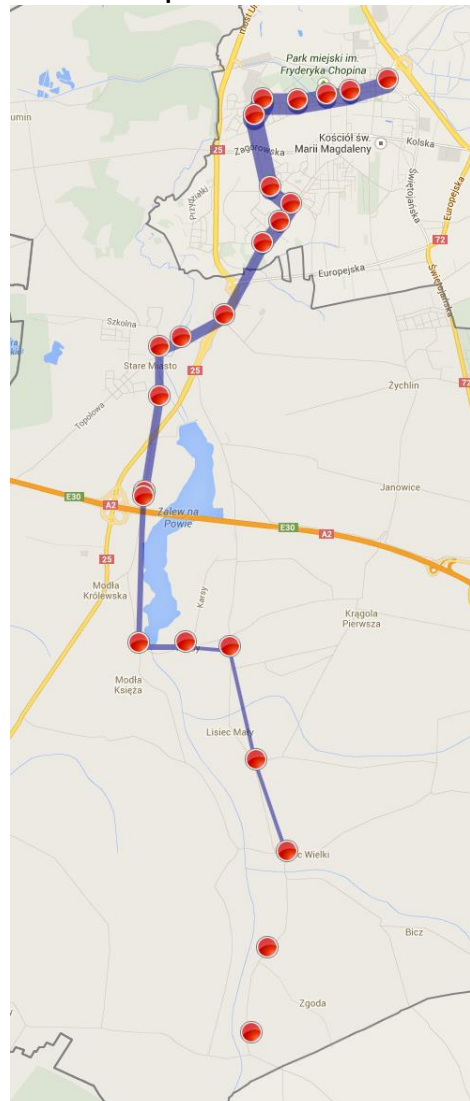
Mapa 27. Linia nr 66 fragment



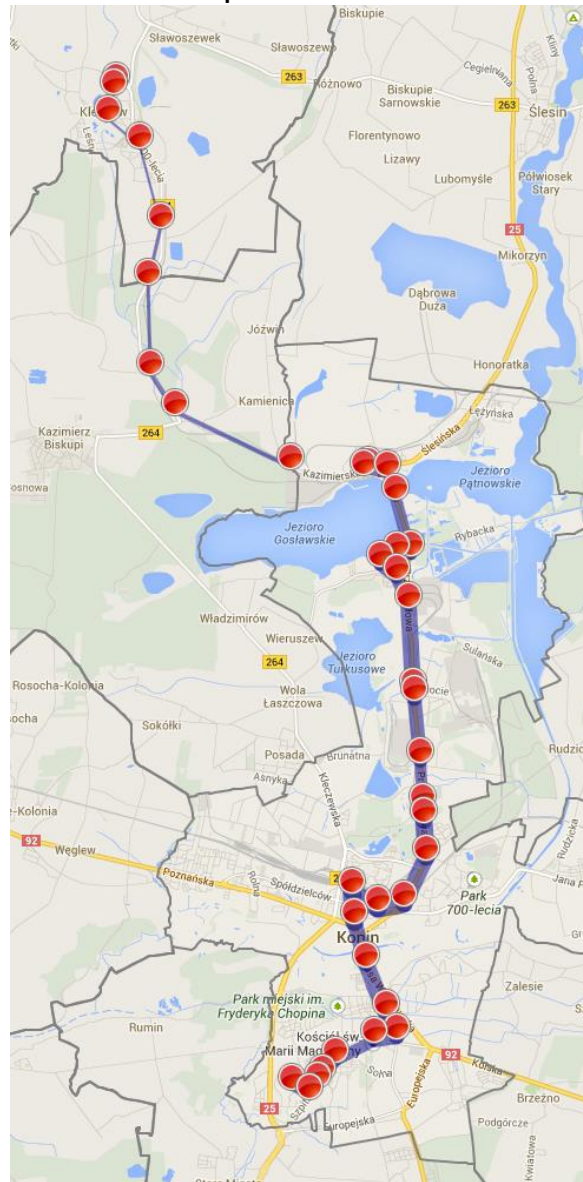
Mapa 28. Linia nr 67



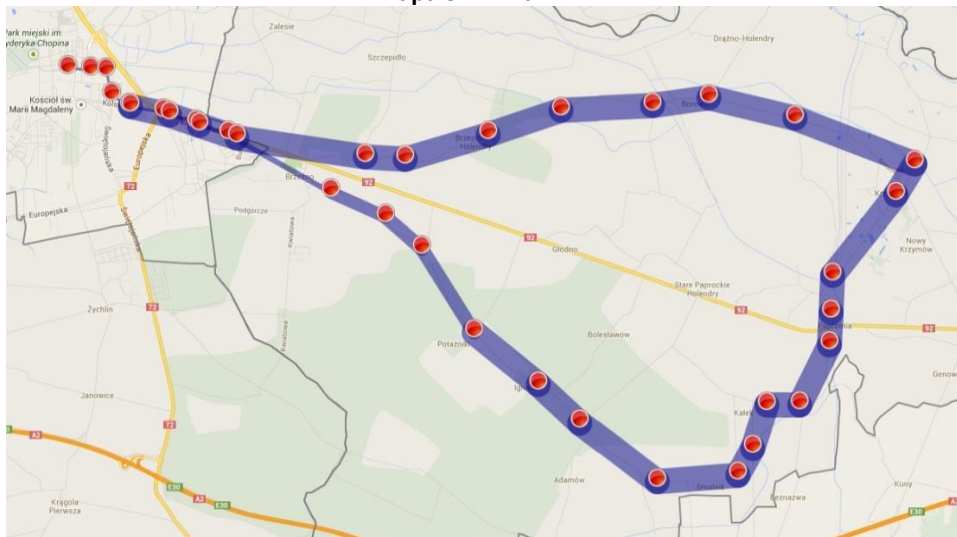
Mapa 29. Linia nr 69



Mapa 30. Linia nr 70



Mapa 31. Linia nr 71



5. Organizacja rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Mieście Koninie

5.1. Organizator transportu publicznego

Niniejszy plan transportowy jest sporządzony dla Konina, miasta na prawach powiatu. Do tej jednostki stosuje się przepisy ustrojowe ustaw o samorządzie powiatowym i o samorządzie gminnym. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. 2001, Nr 142, poz. 1592 ze zm.) reguluje w rozdziale 9 ustrój miast na prawach powiatu. Zgodnie z treścią art. 92 ust. 2 miasto na prawach powiatu jest gminą wykonującą zadania powiatu na zasadach określonych w ustawie. Funkcję organów powiatu w takich jednostkach sprawują organy właściwe dla gmin, w tym wypadku rada miasta i prezydent miasta.

W art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostaje dokonany podziału kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z treścią pkt 1 wspomnianego artykułu **gmina jest organizatorem** takich przewozów w dwóch przypadkach:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie – ta gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

Zgodnie z tym przepisem przedmiotem niniejszego planu transportowego jest **komunikacja miejska**, czyli gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gmin sąsiadujących na podstawie stosownego porozumienia, albo, jeśli powstał związek międzygminny.

Wskazać należy też w tym miejscu, że stosownie do przepisu art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 1990 Nr 16, poz. 95 z ze. zm.), gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Kolejny przepis (art. 74 ust. 2) precyzuje, że gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania. Takie porozumienia zawarło Miasto Konin z sąsiadującymi gminami:

- Kramsk (29 maja 2009 r.),
- Krzymów (14 września 2009 r.),
- Golina (10 listopada 2009 r.),
- Kazimierz Biskupi (10 listopada 2009 r.),
- Stare Miasto (10 listopada 2009 r.),
- Kleczew (28 czerwca 2012 r.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przypisała zadania organizatora egzekutywie (organowi wykonawczemu samorządu). Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te wykonuje w przypadku gminy wójt, burmistrz albo prezydent miasta zaś w odniesieniu do miasta na prawach powiatu - **prezydent miasta na prawach powiatu**.

Z przedstawionych wyżej rozważań wynika, że Prezydent Miasta Konina- miasta na prawach powiatu- wykonuje zadania organizatora:

- gminnych przewozów pasażerskich w Mieście Koninie – jako prezydent gminy wykonującej zadania powiatu,
- gminnych przewozów pasażerskich w gminach: Kramsk, Krzymów, Golina, Kazimierz Biskupi, Stare Miasto, Kleczew – na mocy zawartych z nimi porozumień.

5.2. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 8 ustawy do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim. Poszczególne kompetencje organizatora przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 14. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Mieście Koninie

Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
Rada Miasta	Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2012.1173 z późn. zm.) Uchwała Nr 429 Rady Miasta Konina z dnia 26 września 2012 r. Uchwała Nr 570 Rady Miasta Konina z dnia 24 kwietnia 2013 r. Uchwała Nr 640 Rady Miasta Konina z dnia 25 września 2013 r.
Prezydent Miasta	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007 (art. 7 ust. 2)
Prezydent Miasta	Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Prezydent Miasta	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dn. 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2012.1265 z późn. zm.) Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	
Prezydent Miasta	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Rada Miasta	Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym <u>jest</u> jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.) Uchwała Nr 623 Rady Miasta Konina z dnia 25 września 2013 r.
Rada Miasta	Ustalanie stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych	Uchwała Nr 109 Rady Miasta Konina z dnia 27 kwietnia 2011 r.

Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
Prezydent Miasta	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez: <ul style="list-style-type: none"> – standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – system informacji dla pasażera 	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Prezydent Miasta	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.) Umowa pomiędzy Miastem i MZK
Prezydent Miasta	Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa pomiędzy Miastem i MZK

5.3. Operator publicznego transportu zbiorowego

5.3.1. Wybór operatora

Przepisy nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Organizator może dokonać wyboru operatora w jednym z trzech trybów określonych w art. 19 ust. 1, chyba że zgodnie z ust. 2 realizuje przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Konsekwencją takiego rozwiązania jest określony sposób finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, wykonywanych przez zakład budżetowy.

Wybór operatora w pozostałych przypadkach świadczenia usług przewozu osób w komunikacji miejskiej może nastąpić:

- poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego,
- w formie koncesji na usługi- w pozostałych przypadkach.

5.3.2. Status prawny Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Koninie

Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity z 2013 r.: Dz. U. poz. 885, z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity z 2011 r.: Dz. U. Nr 45, poz. 236); Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity z 2013 r.: Dz. U. poz. 594, z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity z 2013 r.: Dz. U. poz. 595, z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity z 2013 r.: Dz. U. poz. 596, z późniejszymi zmianami).

Miejski Zakład Komunikacji w Koninie jest zakładem budżetowym miasta. Zgodnie z zapisami statutowymi mienie MZK jest mieniem komunalnym i stanowi własność Miasta Konina. Zakład stosuje zasady gospodarki finansowej określone w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2009 nr 157 poz. 1240). Tworząc samorządowy zakład budżetowy właściwy organ wyposaża go w środki obrotowe z zasobów majątkowych jednostki samorządu terytorialnego oraz składniki majątkowe przekazywane zakładowi w użytkowanie.

Zakład budżetowy jest formą organizacyjno- prawną sektora finansów publicznych, która odpłatnie wykonuje wyodrębnione zadania a koszty działalności pokrywa z przychodów własnych. Podstawą gospodarki finansowej samorządowego zakładu budżetowego jest roczny plan finansowy obejmujący przychody, w tym dotacje z budżetu jednostki samorządu terytorialnego, koszty i inne obciążenia, stan środków obrotowych, stan należności i zobowiązań na początek i koniec okresu oraz rozliczenia z budżetem.

Przychodami samorządowego zakładu budżetowego są przede wszystkim przychody uzyskiwane z prowadzonej działalności oraz dotacje z budżetu miasta. Samorządowy zakład budżetowy może otrzymać z budżetu dotację przedmiotową, dotację podmiotową w zakresie określonym w odrębnych ustawach oraz dotacje celowe. Uzasadnieniem dla dotowania samorządowych zakładów budżetowych z budżetu jednostki samorządu terytorialnego jest przede wszystkim niska rentowność prowadzonych przez nie przedsięwzięć w dziedzinie usług społecznie użytecznych oraz konieczność ponoszenia dużych nakładów.

Zasadą jest zakaz finansowania działalności zakładu budżetowego środkami pochodzącymi z dotacji w wysokości wyższej niż 50% kosztów jego działalności, z wyłączeniem dotacji celowych na zadania bieżące finansowane ze środków pochodzących z budżetu UE, bezzwrotnej pomocy państw członkowskich EFTA oraz innych bezzwrotnych źródeł zagranicznych. Samorządowy zakład budżetowy wpłaca do budżetu nadwyżki środków obrotowych, ustalone na koniec okresu rozliczeniowego.

5.3.3. Prawne uwarunkowania przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego

A. Informacje podstawowe

Samorządowe zakłady budżetowe są instytucją finansów publicznych i mogą być powoływane, likwidowane oraz przekształcane przez organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych oraz na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej.

Możliwość zlikwidowania zakładu budżetowego w celu zawiązania na bazie mienia zlikwidowanego zakładu spółki wynika z ogólnych regulacji dotyczących zakładów budżetowych zawartych w ustawie o *finansach publicznych* (dalej „u.f.p”). Artykuł 16 ust.1 u.f.p. stanowi bowiem, że zakład budżetowy może zostać przekształcony w inną formę organizacyjno- prawną (a zatem - jak należy przyjąć - również w spółkę), przy czym to przekształcenie wymaga uprzedniej jego likwidacji, o czym stanowi ust. 5 w/w artykułu. Z kolei art. 16 ust. 7 u.f.p. stanowi, że należności i zobowiązania zakładu budżetowego likwidowanego w celu przekształcenia w inną formę organizacyjno- prawną przejmują utworzona jednostka (czyli np. spółka). Jak z tego wynika, na podstawie art. 16 ust. 1 i 7 u.f.p. organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego może postanowić o "przekształceniu" zakładu budżetowego w spółkę samorządową, przy czym owo przekształcenie będzie w istocie polegało na uprzednim zlikwidowaniu zakładu budżetowego oraz na założeniu na tej podstawie np. spółki. Mienie zlikwidowanego zakładu będzie mogło zostać wówczas wniesione tytułem wkładu (aportu) do spółki, zaś należności i zobowiązania zakładu (a mówiąc ściślej - należności i zobowiązania macierzystej jednostki samorządu terytorialnego związane z działalnością danego zakładu) staną się należnościami i zobowiązaniami utworzonej spółki. Będzie to zatem operacja identyczna jak ta, o której mówi art. 22 u.g.k. (*Komentarz do ustawy o gospodarce komunalnej, M. Szydło, Lex*).

Zgodnie bowiem z art. 22 ust. 1 ustawy o *gospodarce komunalnej*: „Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego może, w drodze uchwały, zdecydować o likwidacji zakładu budżetowego w celu zawiązania spółki akcyjnej albo spółki z ograniczoną odpowiedzialnością przez wniesienie na pokrycie kapitału spółki wkładu w postaci mienia zakładu budżetowego pozostałego po jego likwidacji”.

Oznacza to więc, że „przekształcenie” zakładu budżetowego w spółkę akcyjną lub spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością musi się odbyć poprzez likwidację zakładu budżetowego, dokonaną w celu zawiązania jednej z wymienionych rodzajów spółek. W konsekwencji przekształcenie zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego na podstawie art. 22 ustawy o gospodarce komunalnej, to de facto procedura zmiany formy prowadzenia gospodarki komunalnej, zgodnie z art. 2 ustawy o gospodarce komunalnej.

B. Procedura przekształcenia zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego

- **etap I** – działania wstępne (przygotowawcze),
- **etap II** - podjęcie uchwały przez organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego o przekształceniu zakładu budżetowego i wyborze nowej formy organizacyjnej (wzór uchwały w załączniku do niniejszego opracowania),
- **etap III** - określenie niezbędnych elementów przewidzianych prawem (np. w przypadku utworzenia spółki prawa handlowego - przedmiot działalności spółki, kapitał zakładowy, skład zarządu i rady nadzorczej),
- **etap IV** - powstanie nowego podmiotu (np. spółki z o.o., spółki akcyjnej).

Zanim wszakże organ stanowiący podejmie uchwałę o likwidacji zakładu budżetowego w celu zawiązania np. spółki z o.o. lub spółki akcyjnej, w danym zakładzie budżetowym powinna być przeprowadzona **inwentaryzacja wszystkich aktywów i pasywów zgodnie z przepisami o rachunkowości, w tym ustalenie należności i zobowiązań oraz stanu środków obrotowych i majątku trwałego znajdującego się w użytkowaniu zakładu**.

Organ wykonawczy powinien przede wszystkim dopilnować, by cały proces likwidacji zakładu budżetowego został przeprowadzony w sposób właściwy, a więc by nastąpiło **zamknięcie rachunku bankowego zakładu i jego ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami o rachunkowości oraz by został sporządzony, w terminie nie późniejszym niż trzy miesiące po likwidacji, bilans**. Następnie, kierując się tym, jaki rodzaj spółki wskazał w podjętej wcześniej uchwale organ stanowiący oraz uwzględniając fakt ewentualnego wskazania przez organ

stanowiący innych jeszcze współników tejże spółki, organ wykonawczy powinien **sporządzić bądź to umowę spółki z o.o. lub też zawiązać spółkę akcyjną (sporządzając jej statut, podpisując go, a także wyrażając zgodę na zawiązanie spółki i na objęcie jej akcji - samodzielnie lub też z innymi współnikami)**. Po dokonaniu tych czynności powstaje spółka z o.o. lub spółka akcyjna w organizacji. Organ wykonawczy powinien też **wnieść mienie pozostałe po likwidacji zakładu budżetowego (a przynajmniej jego część) jako swój wkład do tworzonej spółki na pokrycie jej kapitału zakładowego, zaś tą częścią mienia pozostałego po likwidacji, której nie wnosi na pokrycie kapitału zakładowego, powinien zasilić (w charakterze swojego wkładu do spółki) inne kapitały spółki (np. kapitał zapasowy, rezerwowy)**. W dalszej kolejności **zarząd istniejącej już spółki kapitałowej w organizacji składa wnioski do sądu rejestrowego o dokonanie wpisu spółki do rejestru przedsiębiorców**. Z chwilą wpisu do rejestru przedsiębiorców spółka nabywa osobowość prawną.

C. Wady i zalety przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego.

Warto zauważyć, że przekształcenie samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego **znacznie zwiększa autonomię jednostki**, a wynika to z podstaw prawnych działania spółki prawa handlowego. Trudniej jest bowiem ingerować w bieżącą działalność spółki, a relacje między spółką a jej właścicielem są bardziej przejrzyste. Drugi pozytywny aspekt przekształcenia to również fakt, że **spółka jest zainteresowana redukcją kosztów**, a efekty takich oszczędności pozostają w samym przedsiębiorstwie, a nie wracają do jednostek samorządowych w formie wpłat nadwyżek środków budżetowych – mogą wrócić do budżetu tylko w formie dywidendy. **Przekształcenie stwarza szanse rozszerzenia zakresu działalności poza teren jednostki samorządu terytorialnego oraz poza sferę użyteczności publicznej** (zgodnie z art. 7 ustawy o gospodarce komunalnej „działalność wykraczająca poza zadania o charakterze użyteczności publicznej nie może być prowadzona w formie zakładu budżetowego”).

Przekształcenie **skutkuje także uzyskaniem osobowości prawnej**, której samorządowy zakład budżetowy nie posiada, a która daje możliwość samodzielnego pozyskiwania kapitału, np. zaciągania kredytów lub wchodzenia w partnerstwo publiczno-prywatne. Spółki mogą też same – oczywiście w porozumieniu z właścicielem – **występować o środki pomocowe**. Dla wielu samorządów ważne jest także **wydzielenie na zewnątrz zobowiązań wynikających z działalności danego podmiotu, a przez to zmniejszenie ogólnego zadłużenia budżetu**. Nie jest to możliwe w przypadku zakładów budżetowych.

Kolejną przewagą spółki nad zakładem daje **możliwość prowadzenia działalności inwestycyjnej**. Zakład budżetowy nie może samodzielnie decydować nawet o najdrobniejszych inwestycjach (w przeciwnym razie stanowi to naruszenie prawa). Spółka prawa handlowego ma wpływ na kierunki inwestowania i może wygospodarować na ten cel dodatkowe środki. Jednocześnie trzeba dodać, że **jednostka samorządu terytorialnego nie pozbawia się możliwości współdecydowania o inwestycjach** – zależy to od odpowiednich zapisów w umowie lub statucie spółki.

Ponadto **spółką można zarządzać w sposób bardziej elastyczny**. Ma ona większą swobodę w kształtowaniu systemów zatrudnienia i wynagrodzeń – jej pracownicy nie są już, jak w zakładzie budżetowym, pracownikami samorządowymi. Może też bardziej koncentrować się na oczekiwaniach odbiorców usług, niż jej właściciela, gdyż rozliczana jest z efektów działania. Broni się hipoteza o wzroście jakości usług, gdyż spółka szybciej reaguje na potrzeby klientów, choćby z uwagi na samodzielne inwestowanie.

Poza zaletami należy też brać pod uwagę także możliwe koszty oraz problemy związane z przekształceniem. Sam proces jest dość czasochłonny (trwa z reguły kilka lub nawet kilkanaście miesięcy) i wiąże się z pewnymi kosztami. W spółkach prawa handlowego pojawiają się nowe potrzeby finansowe – ciała kontrolne, takie jak rada nadzorcza, które nawet przy minimalnym (trzyosobowym) składzie bywają dla mniejszych podmiotów

dość dużym obciążeniem. Istnieje też ryzyko, że z uwagi na różne okoliczności takie jak niekompetentny zarząd, sytuacja na rynku, podmiot prawa handlowego, okaże się w dłuższej perspektywie deficytowy.

Przekształcenie wymaga rozważenia dostępnych opcji, a dotyczy to m.in. docelowej formy spółki prawa handlowego (akcyjna czy z ograniczoną odpowiedzialnością), tryb przejęcia pracowników, połączenie przekształcenia z ewentualną restrukturyzacją. Istnieją narzędzia pozwalające osiągnąć zakładane cele i minimalizować pojawiające się zagrożenia, takie jak stosowana podstawa prawna, mechanizmy przejęcia pracowników oraz – przede wszystkim – zapisy umowy lub statutu spółki.

Obecnie takie rozwiązanie nie jest możliwe do zrealizowania, ponieważ miasto jest związane umową na dofinansowanie taboru MZK ze środków Unii Europejskiej. Nie mniej jednak analizując powyższe należy stwierdzić, że istnieje wiele przesłanek przemawiających za przekształceniem zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego, a przede wszystkim istnieje realna szansa na korzyści płynące z tego przekształcenia dla miasta i samego Zakładu. Dlatego wato rozważyć taką możliwość w momencie, w którym przestaną obowiązywać warunki umowy.

6. Zasady organizacji rynku przewozów

6.1. Transport zrównoważony

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Bezpośrednio zasada ta została ujęta w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i zgodnie z definicją tam zawartą oznacza „proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania środki transportu”.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego w Koninie jest zatem konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu miejskiego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innovacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innovacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej przy jednoczesnym racjonalizowaniu transportu prywatnego).

Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura. Jej elementami są:

- wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka,
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów,
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe,
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów,
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków,
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu,
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.,
- system GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów,
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej,
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzanie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów,
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym,
- komfortowy, niskopodłogowy / nisko wejściowy tabor,
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru.

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wyżej wymienionych zadań, dzięki czemu uzyskuje się coraz wyższy poziom usług transportu miejskiego. Wychodząc od tej naczelną zasady w dalszej części opracowania zostaną określone najważniejsze zasady i standardy usług przewozowych.

6.2. Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej

Jednym z elementów wpływających na poprawę konkurencyjności transportu publicznego jest nadanie jej uprzywilejowania. By zmniejszyć dystans pomiędzy korzyścią korzystania z własnych pojazdów a korzystaniem z usług komunikacji zbiorowej należy dbać o priorytety w ruchu dla transportu publicznego. Nadanie w Koninie uprzywilejowania komunikacji miejskiej powinno przede wszystkim zostać wprowadzone w głównych korytarzach komunikacyjnych, a w następnej kolejności w miejscach, gdzie komunikacja zbiorowa ma trudności z normalnym funkcjonowaniem:

- na całych ciągach komunikacyjnych
- na newralgicznych skrzyżowaniach
- w miejscach z trudnym przejazdem - skrzyżowania i odcinki międzywęzłowe.

Główne korytarze komunikacyjne to odcinki ulic lub dróg o największym znaczeniu dla komunikacji publicznej, na których powinno obowiązywać uprzywilejowanie autobusów komunikacji publicznej.

W ramach usprawniania ruchu komunikacji publicznej w Koninie niezbędne jest:

- na głównych korytarzach komunikacyjnych - stosowanie priorytetów dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i innych miejsc ważnych z punktu widzenia użytkowników komunikacji publicznej,
- na podstawowych korytarzach komunikacyjnych, którymi bieżą linie autobusowe o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi - wprowadzenie usprawnień dla komunikacji miejskiej (np. eliminacja progów zwalniających, pierwszeństwo dla ulic zgodnie z przebiegiem linii autobusowych itp.).

Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej może polegać w szczególności na:

- wydzieleniu pasów ruchu tylko dla autobusów,
- sterowaniu sygnalizacją świetlną przez nadjeżdżające autobusy w celu włączenia zielonego światła,
- pierwszeństwu autobusów włączających się do ruchu z przystanków.

Najlepsze efekty w uprzywilejowaniu komunikacji publicznej przynosi wydzielenie pasów ruchu tylko dla autobusów. Sposób ten pozwala na uniezależnienie ruchu autobusów od ruchu pozostałych pojazdów. Dzięki temu zwiększa się prędkość komunikacyjna a zmniejsza się czas przejazdu, co powoduje poprawę punktualności i regularności. Pasy przeznaczone tylko do ruchu pojazdów komunikacji publicznej wprowadza się najczęściej na trasach prowadzących do centrum miasta. Zakaz ruchu pozostałych pojazdów obowiązuje zazwyczaj w określonych porach dnia np. w godzinach szczytu komunikacyjnego.

Innym rozwiązaniem jest zastosowanie pasów autobusowych o małej długości - stosowane w newralgicznych miejscach sieci, takich jak:

- dojazdy do skrzyżowań,
- obszary przystanków,
- miejsca przeplatania tras komunikacji zbiorowej.

Szczególny rodzaj pasa autobusowego jest związany z wyjazdem z zatoki. Możliwe jest takie oznakowanie poziome, aby w zatoce rozpoczął się nowy pas ruchu, a zanikał pas ruchu ogólnego dochodzący do zatoki. Czytelniejsze są wtedy zasady pierwszeństwa ruchu na poszczególnych pasach. Bardzo dobrym rozwiązaniem, szczególnie w miejscach niebezpiecznych, wymagających uspokojenia ruchu, jest zastosowanie tzw. bezpiecznych przystanków w formie tzw. anty-zatoki lub przystanku bez zatoki, z azylem dla pieszych pomiędzy pasami ruchu. Szczegółowe informacje na temat tych form przystanków znajdują się w rozdziale dotyczącym określenia pożądanego standardu usług przewozowych dotyczących infrastruktury przystankowej.

Innym rozwiązaniem ułatwiającym sprawny dojazd do przystanku jest wykorzystanie na skrzyżowaniach pasa do prawoskrętu przez autobus jadący prosto. W ten sposób może on bez zbędnych strat czasowych pokonać skrzyżowanie, by dojechać do przystanku. W takim przypadku przystanek powinien funkcjonować, jako zatoka otwarta.

W mieście bardzo istotnym elementem dla sprawnej obsługi transportu publicznego jest sterowanie sygnalizacją z priorytetem dla autobusów. Takie sterowanie może być wdrożone na standardowych, istniejących skrzyżowaniach:

- bez wydzielenia pasów autobusowych,
- z częściowym wydzieleniem pasa (np. na pasie dla prawoskrętów z wjazdem w otwartą zatokę).

Generalną zasadą nie jest tu maksymalizacja przepustowości, a wręcz przeciwnie w uzasadnionych przypadkach przepustowość może być ograniczana. Pierwszeństwo autobusów włączających się do ruchu może być

zagwarantowane poprzez sygnalizację, która po zidentyfikowaniu autobusu wstrzyma ruch, by mógł się on swobodnie do niego włączyć.

Najwyższy stopień priorytetu oznacza brak niepotrzebnych zatrzymań autobusów - poza przystankami. Autobus wykryty przez detektor powinien otrzymać sygnał zielony, a wszystkie kolizyjne relacje - sygnał czerwony. Nie zawsze jednak takie rozwiązania są możliwe. Czasami może zaistnieć wzajemny konflikt pomiędzy kolizyjnymi relacjami autobusowymi. W takich przypadkach priorytety dla autobusów należy wkomponować w zasady sterowania dla całego skrzyżowania - oparte na cyklicznej sekwencji faz lub na acyklicznym sterowaniu grupami. Osiąga się wtedy kompromis pomiędzy optymalizacją ruchu ogólnego i skoordynowanym sterowaniem obszarowym, a uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej. Uzyskany priorytet jest wtedy niższego rzędu, co oznaczać może występowanie strat czasowych. Stąd rozwiązania tego typu nie powinny być stosowane w obszarach centralnych, a jedynie poza nimi - na trasach korytarzy autobusowych wysokiej jakości i jedynie w uzasadnionych przypadkach.

Konflikt pomiędzy relacjami autobusowymi zgłaszającymi się w tym samym czasie, a nie mogącymi otrzymać jednocześnie sygnału zielonego można rozwiązywać przy zaawansowanych metodach dyspozytorskich. Sterownik sygnalizacji, lub centrum sterowania, musi otrzymać informację o konkretnym autobusie pod kątem znaczenia i aktualnego stanu kursu. Jako pierwszy powinien otrzymać sygnał zielony autobus o większym opóźnieniu w stosunku do rozkładu jazdy, linii o większym znaczeniu w sieci lub o większej liczbie pasażerów, w zależności od ustalonych zasad przydzielania priorytetu.

Sterowanie za pomocą sygnalizacji może mieć także zastosowanie poza skrzyżowaniami dla wspomnienia zmiany pasa ruchu przez autobus, także przy wyjeździe z zatok.

Efektywne wdrożenie systemu sterowania sygnalizacją z priorytetem dla autobusów w Koninie powinno być poprzedzone szczegółową analizą ruchu wraz z techniczną analizą wykonalności.

Efektem wprowadzenia rozwiązań służących uprzywilejowaniu komunikacji publicznej w ruchu, oprócz zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, jest poprawa jakości funkcjonowania komunikacji publicznej (zwiększenie jej konkurencyjności). Zwiększa się bowiem prędkość komunikacyjna i czas przejazdu. W dłuższej perspektywie prowadzi to do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

6.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego

W każdym mieście, posiadającym komunikację pasażerską, krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu. Jest to transport miejski i lokalny. Pierwszy obsługuje podróże wewnątrzmięskie, drugi podróże do miasta. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym, to nie tylko linie obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacji w Koninie, lecz także linie obsługiwane przez prywatnych przewoźników oraz linie kolejowe.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego drogowego i kolejowego na następujących poziomach:

- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych;
- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Jednym ze sposobów integracji wszystkich rodzajów transportu zbiorowego jest skoordynowanie działań w zakresie transportu na danym obszarze za pomocą planów transportowych, opracowywanych przez jednostki administracyjne różnego szczebla. Dzięki nim powinien powstać spójny system transportowy na obszarze

całego kraju, ponieważ ich zapisy muszą być ze sobą zgodne. W planach wyższego rzędu zostają określone ogólne wytyczne dla organizatorów transportu publicznego niższego szczebla. W przypadku Konina - w momencie uchwalania Planu Transportowego dla miasta – obowiązuje *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2012 Nr 0 Poz. 1151,)* opracowany przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 9 października 2012 roku. Nie został natomiast opracowany plan transportowy ani dla województwa wielkopolskiego, ani dla powiatu konińskiego. Zwłaszcza drugi z nich jest istotny z punktu widzenia integracji transportu regionalnego z miejskim.

Zgodnie z wytycznymi określonymi w tym planie organizatorzy niższego szczebla w celu usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, powinni zapewnić skomunikowania na stacjach z Kutna i Poznania w kierunku Konina.

Prezydent Miasta Konina, jako organizator transportu w mieście nie ma wpływu na realizację wyżej wymienionych połączeń, jednak wiedza na temat oferty organizatorów wyższego szczebla pozwoli odpowiednio ukształtować politykę transportową w Koninie, z uwzględnieniem integracji różnych elementów systemu transportowego. Tym bardziej, że Konin został wymieniony w Krajowym Planie Transportowym jako potencjalny punkt postojów handlowych, na którym występuje powiązanie z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego i który może pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego w mieście Koninie będzie umożliwienie pasażerom dostępu do tego punktu z wykorzystaniem środków komunikacji miejskiej, zapewniając możliwość przybycia na dworzec w godzinach ułatwiających im skorzystanie z połączeń kolejowych określonych przez ministra lub marszałka województwa wielkopolskiego. Oprócz zagwarantowania dostępności oraz skoordynowania rozkładów jazdy Prezydent Miasta Konina nie ma wpływu na jakość oferty i infrastruktury kolejowej.

Krajowy Plan Transportowy określa dalej, że połączenia autobusowe powinny stanowić uzupełnienie sieci połączeń kolejowych. Na liniach autobusowych, przebiegających po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych, połączenia o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową, w sposób nie zagrażający funkcjonowaniu połączeń kolejowych i nie wpływający ujemnie na ich rentowność.

Jednocześnie w opracowaniu tym znajdują się ogólne informacje i wskazówki dotyczące komunikacji autobusowej. Zgodnie z tymi zapisami regularna krajowa komunikacja autobusowa (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej) jest prowadzona na około 20 tys. linii o długości ponad 1 mln km, a komunikacja międzynarodowa na 200 liniach o długości ponad 360 tys. km. W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. Przewozy dalekobieżne mają zatem charakter wspierający podstawową sieć połączeń miejskich i podmiejskich, które z kolei koncentrują się na funkcjach zaspokajających bieżące potrzeby transportowe określonych społeczności. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo-biletowej, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników. Niestabilna oferta ze strony przewoźników kolejowych, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem **nie** tyle ograniczonych środków finansowych, co trwających i nie zakończonych prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych, powoduje przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny transport samochodowy.

Wszystkie linie komunikacyjne wyznaczone przez poszczególnych organizatorów tworzą na danym obszarze system transportowy, dlatego powinny się uzupełniać, dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania

się. Komunikacja miejska stanowi najmniejszy element tego systemu i uzupełnienie ofert organizatorów wyższego szczebla. Jednak na obszarze miasta powinny dominować przewozy środkami komunikacji miejskiej. Należy bowiem dążyć do racjonalizacji przewozów komercyjnych w taki sposób, aby stanowiły one uzupełnienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zwłaszcza komunikacji miejskiej. Linie podmiejskie, realizowane przez rejsowe autobusy przewoźników prywatnych, by sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej miasta, powinny spełniać następujące warunki:

- zaczynać i kończyć swój bieg na jednym z dwóch dworców: kolejowym lub autobusowym,
- w mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach węzłowych (możliwość przesiadek),
- powinny realizować czytelną trasę przebiegu od dworca do punktu docelowego.

Obowiązkiem organizatora transportu publicznego w Koninie jest integracja połączeń komunikacji miejskiej z ofertą proponowaną przez przewoźników kolejowych i autobusowych w przewozach regionalnych oraz ponadregionalnych. Minimalny zakres tego obowiązku dotyczy połączeń ujętych w planach transportowych wyższego szczebla, stanowiących sieć użyteczności publicznej. Zatem po uchwaleniu planu transportowego wyższego rzędu konieczne będzie zweryfikowanie obowiązujących rozkładów jazdy MZK w Koninie w zakresie integracji ze wskazanymi w nich liniami komunikacyjnymi.

Obecnie najważniejsze relacje stanowią połączenia regionalne do Poznania, oraz ponadregionalne do Warszawy a w drugiej kolejności do Kutna.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla miasta i samego pasażera:

- wykorzystanie istniejących kursów przewoźników prywatnych dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

Najlepszym przykładem na korzyści wynikające z integracji różnych systemów transportu w mieście są relacje pomiędzy MZK w Koninie a PKS Konin. W momencie przejęcia Przedsiębiorstwa przez Miasto Konin oraz dzięki konsekwentnemu realizowaniu założonego planu rozwoju, sytuacja na rynku przewozowym w mieście ustabilizowała się. Obecnie Miejski Zakład Komunikacji jako operator publicznego transportu zbiorowego posiada dominującą pozycję w Koninie, natomiast działalność PKS opiera się przede wszystkim na połączeniach międzygminnych. Na obszarach gmin, gdzie funkcjonuje komunikacja miejska MZK, PKS zobowiązał się do współpracy w realizacji zadań przewozowych. Ponadto wykonując przewozy pasażerskie przedsiębiorstwo współpracuje z innymi PKS-ami w zakresie koordynacji rozkładów jazdy oraz korzysta wzajemnie z dworców autobusowych wykorzystywanych przez innych przewoźników.

Innym sposobem na integrację różnych środków transportu, oprócz skoordynowania rozkładów jazdy jest wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo- biletowego. Jest to korzystne rozwiązanie zwłaszcza dla mieszkańców powiatu konińskiego, którzy w podróżach do miasta muszą korzystać co najmniej z dwóch środków transportu. W Koninie wspólny bilet wprowadził MZK i PKS. Jest on połączeniem miesięcznego biletu PKS oraz imiennego biletu okresowego MZK. Bilet obowiązujący w strefie miejskiej (Strefa M) zapisywany jest na elektronicznym bilecie Em-karta, wydawanym przez PKS. Do ceny biletu obowiązującej na przejazdy PKS, która jest uzależniona od pokonywanej odległości, dopłaca się 30 zł – w przypadku biletu ulgowego i 60 zł- w przypadku biletu normalnego na przejazd środkami komunikacji miejskiej. Rozwiązanie takie funkcjonuje od 2012 r. i jest korzystne dla obu przewoźników, jednak na stronie internetowej MZK brakuje informacji o takiej możliwości.

Dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej również w porozumieniu z przewoźnikami kolejowymi, zwłaszcza regionalnym- Kolejami Wielkopolskimi. Takie rozwiązanie zastosowała Aglomeracja Poznańska.

Inną formą integracji transportu regionalnego z indywidualnym jest budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zgodnie z definicją z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”. Zazwyczaj najlepszym miejscem na lokalizację takiego węzła przesiadkowego jest dworzec kolejowy albo autobusowy.

W Koninie odnotowano wysoki poziom obsługi mieszkańców przez przewoźników kolejowych oraz dobre wykorzystanie tej oferty przez jego mieszkańców, dlatego idealnym miejscem do stworzenia takiego Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego byłyby okolice Dworca Kolejowego, położone w centrum miasta przy ul. Kolejowej 1. Obok dworca zlokalizowany jest przystanek autobusowy z kilkoma miejscami postojowymi należący do PKS Konin, obecnie pełniący funkcję Dworca Autobusowego. Przedsiębiorstwo w ostatnim czasie przenieśli bowiem obsługę klientów do budynku Dworca Kolejowego. W okolicach dworca znajduje się również przystanek MZK „Dworzec PKP” oraz kasy biletowe Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego. W miejscu tym zatrzymuje się 15 spośród 22 linii obsługiwanych przez MZK (linie o nr 100, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 60, 61, 62, 64, 66, 67, 70). Na podstawie wniosków uzyskanych z badań napełnień widać, że na trasach tych linii, największa wymiana podróży następuje właśnie na przystanku „Dworzec PKP”.

Władze miasta od dłuższego czasu zabiegają o modernizację budynku dworca kolejowego i stworzenie w tym miejscu centrum komunikacyjnego miasta. Niestety planowana na 2014 rok przez właściciela dworca, którym jest PKP PLK S.A., inwestycja obejmuje jedynie remont dworca. Takie rozwiązanie jest oczywiście podyktowane sytuacją finansową spółki. Powoduje jednak, że potencjał jaki posiada dworzec nie zostanie wykorzystany i zamiast przyczynić się do rozwoju miasta i regionu może spowodować jego zahamowanie. Brak odpowiedzi ze strony transportu na potrzeby transportowe mieszkańców może wpłynąć na ich odpływ z komunikacji publicznej a nawet emigracje do innych miejscowości.

Innym ważnym miejscem z punktu widzenia dogodnych przesiadek jest poprzednia lokalizacja dworca autobusowego. Przystanek ten stanowi nadal początek lub koniec trasy dla wielu mieszkańców miasta i okolic, dlatego warto byłoby rozważyć zbudowanie w tym miejscu węzła przesiadkowego integrującego komunikację miejską z regionalną.

6.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w mieście. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w mieście w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w mieście - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R);
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Ważnym elementem polityki transportowej miasta jest polityka parkingowa. W ostatnich latach wzrasta znaczenie tej formy zarządzania transportem. Związane jest to ze zwiększającą się liczbą samochodów osobowych oraz ze wzmożonym ruchem, a co za tym idzie z deficytem miejsc postojowych i z zatłoczeniem ulic w mieście. Odpowiedzią na te problemy powinna być odpowiednio ukształtowana polityka parkingowa. Do jej zadań należy określenie i zaspokojenie potrzeb parkingowych mieszkańców m.in. poprzez budowę nowych miejsc postojowych. Należy pamiętać, że wzrastająca liczba miejsc parkingowych zachęca do korzystania z tego środka transportu przez mieszkańców. Inwestycje takie są niezbędne, jednak ważna jest odpowiednia lokalizacja miejsc parkingowych, w takim miejscu które zachęci do korzystania z komunikacji miejskiej. Miejsca parkingowe powinny być budowane na obrzeżach miasta i w punktach pozwalających na dogodnie przesiadki. Właśnie za pomocą tego narzędzia można wpłynąć na integrację transportu indywidualnego z komunikacją miejską oraz zachęcić do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego.

Z punktu widzenia transportu publicznego istotne znaczenie mają działania, które pozwolą na kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Służy temu m.in. wprowadzanie płatnych stref parkowania. Wpływają one na wzrost konkurencyjności komunikacji publicznej w stosunku do transportu indywidualnego.

Zgodnie z treścią art. 13 b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. 2013.260) strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

W Polsce strefa płatnego parkowania na wjazdach powinna być oznaczona znakami D-44 – "Strefa parkowania", a na wyjazdach znakami D-45 – "Koniec strefy parkowania". Miejsca do parkowania zazwyczaj nie są strzeżone. W niektórych miastach strefa płatnego parkowania podzielona jest na podstrefy i w każdej podstrefie mogą być różne opłaty parkingowe. Strefa obowiązuje zazwyczaj w dni robocze od poniedziałku do piątku w określonych godzinach.

Strefa płatnego parkowania stanowi element polityki parkingowej, w ramach której miasto powinno zaspokoić potrzeby parkingowe swoich mieszkańców i zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej. Dzięki niej transport publiczny staje się atrakcyjny cenowo. Dodatkowo wpływa na uspokojenie ruchu w centrum miasta. Dzięki promowaniu komunikacji zbiorowej może wpływać jednocześnie na zmniejszenie natężenia ruchu a przez to ograniczenie hałasu i emisji spalin.

Aby osiągnąć taki efekt opłaty parkingowe muszą być na tyle wysokie, aby koszty podróżowania samochodem osobowym przewyższały cenę biletu dla podróżujących komunikacją publiczną. Znaczenie ma również lokalizacja parkingów, która gwarantowałaby powiązanie z komunikacją publiczną. Ważne jest uwzględnienie bliskiego położenia przystanku autobusowego tak, aby umożliwić szybką przesiadkę do środka transportu publicznego.

W związku ze zmianami jakie nastąpiły w organizacji ruchu w ostatnich latach w Koninie w maju 2011 roku opracowano „Aktualizację studium organizacji parkowania dla ulic miasta Konina”, które przewidywało wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Zgodnie z analizą dokonaną w tym dokumencie największe napełnienie dotyczy parkingów zlokalizowanych w centrum miasta. Wprowadzenie w tym rejonie strefy płatnego parkowania uzasadniano potrzebą udostępnienia miejsc postojowych osobom, które przyjeżdżają do centrum na krótko, w celu załatwienia sprawy w różnych obiektach użyteczności publicznej. Takie rozwiązanie ma służyć zwiększeniu rotacji pojazdów dzięki wyeliminowaniu przypadków parkowania długookresowego. Na tej podstawie Rada Miasta w uchwale nr 248 z dnia 30 listopada 2011 r. podjęła decyzję w sprawie wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na terenie Miasta Konina, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości dodatkowych opłat, sposobu ich pobierania oraz organizacji. Zgodnie z jej treścią strefą płatnego parkowania na terenie miasta Konina objęte są łącznie 472 miejsca parkingowe położone przy następujących ulicach w ciągu dróg powiatowych:

- F. Chopina (od skrzyżowania z ul. Kleczewską do zjazdu do Supermarketu- Netto, TESCO),
- Dworcowa (od skrzyżowania z ul. Kolejową do skrzyżowania z Alejami 1 Maja),
- Aleje 1 Maja (od skrzyżowania z ul. Dworcową do skrzyżowania z ul. Powstańców Styczniowych- po stronie północnej),
- 3-go Maja (od skrzyżowania z ul. Kościelną do Placu Wolności),
- Wojska Polskiego (od skrzyżowania z Placem Wolności do Mostu Toruńskiego),
- Wiosny Ludów,
- Plac Wolności,
- Plac Zamkowy.

Strefa obowiązuje w dni robocze od poniedziałku do piątku od 9:00 do 17:00. Stawki opłat za parkowanie wynoszą i opłaty dodatkowe wynoszą:

Tabela 15. Wysokość stawek opłat za czas parkowania pojazdów samochodowych

1.	OPŁATY JEDNORAZOWE	
	Opłata minimalna w SPP wynosi 0,50 zł	
	za pierwszą godzinę	1,50 zł
	za drugą godzinę	1,80 zł
	za trzecią godzinę	2,10 zł
	za czwartą i każdą następną godzinę	1,50 zł
2.	ABONAMENT MIESIĘCZNY	
	Abonament miesięczny	150,00 zł
2.1	ABONAMENT MIESZKAŃCA SPP	

	Roczny abonament mieszkańca SPP	90,00 zł
	Półroczny abonament mieszkańca SPP	50,00 zł
3.	ABONAMENT ZA ZASTRZEŻONE MIEJSCA POSTOJOWE-KOPERTĘ	
	Miesięczne zastrzeżenie stanowiska postojowego – koperty w Strefie Płatnego Parkowania obowiązującej przez całą dobę, cały miesiąc	400,00 zł
4.	OPŁATY DODATKOWE	
4.1	w przypadku przekroczenia opłaconego czasu parkowania i przybycia do BSPP do godz. 17:00 danego dnia - kwota stanowiąca wartość opłaty za parkowanie, zgodnie z wysokością opłaty w SPP, w której parkował pojazd, liczona od momentu utraty ważności dowodu wniesienia opłaty za parkowanie do momentu przybycia do BSPP	wartość opłaty za parkowanie nie plus 10,00 zł
4.2	w przypadku przekroczenia opłaconego czasu parkowania i przybycia do BSPP tj. w terminie 7 dni kalendarzowych od dnia parkowania - kwota stanowiąca wartość opłaty za parkowanie, zgodnie z wysokością opłaty w SPP, w której parkował pojazd, liczona od momentu utraty ważności dowodu wniesienia opłaty za parkowanie do godz. 17:00 tego dnia oraz kwota 20,00 zł	wartość opłaty za parkowanie nie plus 20,00 zł
4.3	w przypadku nie dokonania opłaty za parkowanie i przybycia do BSPP w tym samym dniu, w którym nie dokonano opłaty lub dniu następnym	30,00 zł
4.4	w przypadku nie dokonania opłaty za parkowanie i nie zgłoszenia się do BSPP w tym samym dniu, w którym nie dokonano opłaty lub dniu następnym	40,00 zł

Źródło: Załącznik Nr 1 do Uchwały nr 248 Rady Miasta Konina z dnia 30 listopada 2011 r.

Zgodnie z Regulaminem Strefy Płatnego Parkowania, który stanowi Załącznik Nr 2 do powołanej wcześniej ustawy, z opłat zwolnione są:

- oznakowane pojazdy służb miejskich podczas wykonywania obowiązków służbowych,
- pojazdy osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności ruchowej,
- pojazdy jednośladowe,
- taksówki na wyznaczonych dla nich miejscach postojowych,
- pojazdy publicznej komunikacji zbiorowej, zatrzymujące się na ustalonych dla nich przystankach.

Od momentu wprowadzenia strefy obowiązują te same stawki opłat, jedyna zmiana przepisów dotyczyła wprowadzenia abonamentu dla mieszkańców obiektów położonych przy ulicach objętych SPP. Na podstawie uchwały nr 390 Rady Miasta Konina z dnia 27 czerwca 2012 roku w sprawie zmiany Uchwały Nr 248 Rady Miasta Konina z dnia 30 listopada 2011r. w sprawie ustalenia Strefy Płatnego Parkowania na terenie miasta Konina, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wysokości opłat dodatkowych, sposobu ich pobierania oraz organizacji, uprawnionymi do otrzymania abonamentu są osoby posiadające zameldowanie przy ulicach objętych SPP, będące właścicielami pojazdu samochodowego o masie całkowitej do 3,5 tony. Abonament wydawany jest dla jednego samochodu i na określonej ulicy położonej w najbliższym sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Posiadanie takiego abonamentu nie jest równoznaczne z zastrzeżeniem sobie miejsca postojowego, w związku z tym w przypadku braku wolnych miejsc nie przysługuje prawo do roszczeń.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” (P&R) - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Konin jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców miasta, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także, jako karta

parkingowa. Dobrym miejscem lokalizacji tego typu inwestycji są okolice Dworca Kolejowego i Autobusowego albo inne ważne węzły przesiadkowe na obrzeżach miasta.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Koninie przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego

7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

7.1. Standard usług przewozowych- informacje podstawowe

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojazdu do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napelnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z ww. kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,

- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź” (P&R),
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

7.2. Standardy jakościowe taboru

Duży wpływ na wysoki poziom standardu świadczonych usług oraz postrzeganie transportu publicznego ma jakość taboru. Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe),
- tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym,
- tabor odpowiednio dostosowany do natężenia na danej linii - autobusy 6, 9, 12 i 15 metrowe,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe,
- nowy tabor do obsługi linii na brygadach całodziennych, z dopuszczeniem ze względów ekonomicznych do obsługi brygad dwurazowych (szczytowych) odpowiedniej klasy taboru używanego.

Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km. Tabor do obsługi komunikacji miejskiej powinien opierać się na autobusach solo niskopodłogowych / niskowejściowych w układzie drzwi 2-2-0/1-2-0 o długościach 6, 9, 12, 15 metrów.

Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi. Zaplecze takie, to przede wszystkim:

- miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane,
- stanowiska obsługi bieżącej,
- stanowiska napraw,
- stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów,
- odpowiedniej klasy myjnia,
- budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem,
- miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych,
- odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych.

Jakość taboru Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Koninie jest na wysokim poziomie. Zakład posiada 55 autobusów i każdy z nich jest niskopodłogowy. Struktura taboru autobusowego według wieku i marek na dzień 31.08.2013 r. kształtowała się następująco:

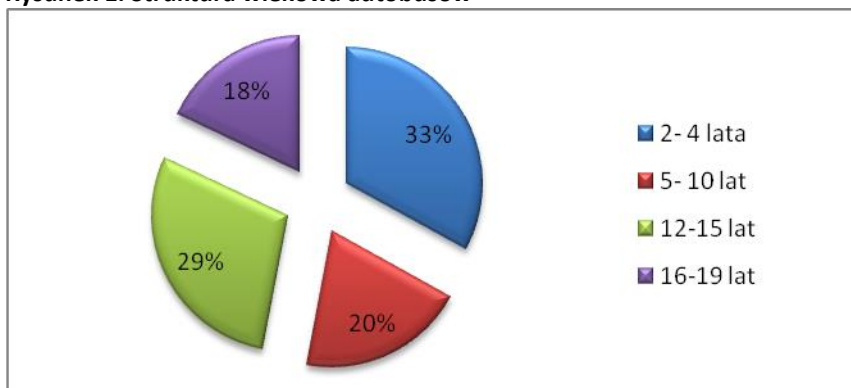
Tabela 16. Struktura taboru autobusowego

Lp.	Marka	Rok produkcji	Wiek taboru	Lp.	Marka	Rok produkcji	Wiek taboru
1.	Scania CN 113 CLL	1996	17	29.	Solaris Urbino 10	2011	2
2.	Scania CN 113 CLL	1996	17	30.	Solaris Urbino 10	2011	2
3.	Scania CN 113 CLL	1996	17	31.	Solaris Urbino 10	2011	2
4.	Scania CN 113 CLL	1996	17	32.	Solaris Urbino 10	2011	2
5.	Scania CN 113 CLL	1996	17	33.	Man NL 222	1998	15
6.	Scania CN 113 CLL	1997	16	34.	Man NL 222	1998	15
7.	Scania CN 113 CLL	1997	16	35.	Man NL 222	1998	15
8.	Scania CN 113 CLL	1997	16	36.	Man NL 222	1998	15
9.	Scania CN 113 CLL	1997	16	37.	Man NL 222	1998	15
10.	Scania Omnicity	2007	6	38.	Man NL 222	1998	15
11.	Scania Omnicity	2007	6	39.	Man NL 222	1999	14
12.	Scania Omnicity	2007	6	40.	Man NL 222	1999	14
13.	Scania Omnicity	2008	5	41.	Man NL 222	1999	14
14.	Scania Omnicity	2008	5	42.	Man NL 222	1999	14
15.	Scania Omnicity	2009	4	43.	Man NL 223	2001	12
16.	Scania Omnicity	2009	4	44.	Man NL 223	2001	12
17.	Solaris Urbino 18	2010	3	45.	Man NL 223	2001	12
18.	Solaris Urbino 18	2011	2	46.	Man NL 223	2001	12
19.	Solaris Urbino 18	2011	2	47.	Man NL 223	2001	12
20.	Solaris Urbino 18	2011	2	48.	MAN A - 11	1994	19
21.	Solaris Urbino 12	2011	2	49.	Man Lions CITY	2005	8
22.	Solaris Urbino 12	2011	2	50.	Man Lions CITY	2005	8
23.	Solaris Urbino 12	2011	2	51.	Man Lions CITY	2006	7
24.	Solaris Urbino 12	2011	2	52.	Man Lions CITY	2006	7
25.	Solaris Urbino 12	2011	2	53.	MAN NL 263	2001	12
26.	Solaris Urbino 12	2011	2	54.	MAN NL 313	2003	10
27.	Solaris Urbino 12	2011	2	55.	MAN NL 313	2003	10
28.	Solaris Urbino 12	2011	2				

Źródło: MZK w Koninie

Strukturę wiekową taboru MZK w Koninie w podziale na poszczególne lata przedstawia poniższy rysunek:

Rysunek 1. Struktura wiekowa autobusów



Autobusy w wieku do czterech lat stanowią 33 % łącznej liczby wszystkich pojazdów. Starszych niż 15 lat jest 10 autobusów. Średni wiek pojazdów wynosi 9 lat co sprawia, że tabor MZK jest jednym z najmłodszych taborów w miastach.

Ostatni zakup aż 15 sztuk nowych autobusów został zrealizowany w 2011 roku w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2001- 2013 r. Priorytet II - Infrastruktura komunikacyjna, Działanie 2.5 - Rozwój miejskiego transportu zbiorowego, Schemat II - Zakup nowego taboru w ramach miejskiego systemu transportu publicznego. Projekt pt. „Wymiana tabor (autobusów) MZK” był finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Całkowity koszt projektu wyniósł 16 278 068 zł a wkład własny z budżetu miasta wyniósł 5 686 253,60 zł.

Po roku 2014 dalsza modernizacja taboru odbywać się będzie mogła z nowej transzy środków unijnych. Już teraz Miejski Zakład Komunikacji w Koninie zamieścił w Systemie Ewidencji Przedsięwzięć (SEP 2014-2020) informację na temat planowanych inwestycji realizowanych za pomocą środków unijnych. Wiedza na temat potrzeb samorządów lokalnych pozwoli władzom wojewódzkim odpowiednio zagospodarować fundusze unijne. MZK planuje zakup 29 sztuk nowoczesnych autobusów 11-12 metrowych. Planowany koszt inwestycji to 25 030 000 zł. Środki z budżetu miasta będą stanowiły 20 % całkowitych kosztów projektu. Nadrzędnym celem tego przedsięwzięcia jest poprawa jakości usług oraz dostosowanie infrastruktury transportu do potrzeb mieszkańców. Wśród celów szczegółowych znajduje się m.in. zmniejszenie oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne, redukcja emisji hałasu oraz substancji zanieczyszczających, poprawa jakości powietrza w mieście, wzrost bezpieczeństwa w czasie podróży, poprawa dostępności osób niepełnosprawnych do publicznych środków transportu, zmniejszenie zawodności taboru, usprawnienie płynności komunikacji miejskiej. Efektem kolejnych inwestycji będzie odnowa taboru poprzez wymianę autobusów starszych niż 16 lat.

Jednocześnie informacja o średnim wieku taboru pozwala określić, które pojazdy spełniają europejskie standardy emisji spalin EURO. Poszczególne normy zostały wprowadzone w następujących latach.

Tabela 17. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.

EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	Planowana od 2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

Zgodnie z tymi wytycznymi w zakresie ochrony środowiska wszystkie jednostki MZK spełniają przynajmniej normę EURO 3, oprócz jednego, najstarszego pojazdu, który spełnia normę EURO 2. Ponadto 20 autobusów spełnia już normę EURO 5. Jednocześnie pojazdy produkowane od 2014 roku będzie obowiązywała norma EURO 6, co oznacza, że autobusy zakupione w ramach nowego programu operacyjnego województwa będą spełniały najnowsze normy.

Od lat Miejski Zakład Komunikacji wprowadza najnowsze rozwiązania technologiczne dotyczące nie tylko samego taboru ale również systemu zarządzania. Jest pionierem w zakresie wprowadzania innowacyjnych rozwiązań. Konin jest przykładem miasta, które jako jedno z pierwszych zastosowało dynamiczną informację pasażerską zarówno wewnątrz pojazdów, jak i na przystankach. Dzięki temu pasażer oczekujący na przystanku otrzymuje informację za ile minut przyjedzie autobus danej linii.

MZK wychodzi naprzeciw oczekiwaniom społecznym również stosując nowe rozwiązania w wyposażeniu autobusów oraz w systemie biletowym m.in. poprzez zamontowanie w każdym nowym autobusie biletomatów. Wprowadzono także system Callpay, czyli formę opłaty za przejazd autobusem za pomocą telefonu komórkowego. Zakład planuje w najbliższych latach wprowadzić elektroniczny bilet miesięczny zapisany na Karcie Miejskiej.

Program modernizacji taboru MZK powinien być nastawiony na doposażanie komunikacji miejskiej w autobusy charakteryzujące się ponadto m.in.:

- **posiadaniem dodatkowych elementów, niezbędnych zwłaszcza dla obsługi osób starszych i niepełnosprawnych** (niewidomych, niedosłyszących), takich jak:
 - a) tablice elektroniczne zewnętrzne z numerem linii oraz kierunkiem jazdy,
 - b) tablice elektroniczne wewnętrzne z numerem linii, kierunkiem oraz trasą przejazdu i wykazem kolejnych przystanków,
 - c) głosowa zapowiedź kolejnych przystanków wewnątrz autobusu,
 - **ekonomicznym silnikiem** zasilanym ekonomicznym i ekologicznym paliwem,
 - **automatyczną skrzynią biegów**, szczególnie przydatną w ruchu miejskim z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się oraz wolnym jeżdżeniem w godzinach szczytu,
 - **układem drzwi 2-2-0 lub 1-2-0**, czyli bez ostatnich drzwi, w celu utrudniania przejazdu bez biletu (przy takim układzie drzwi, poza godzinami szczytu, pierwsze służą do wejścia, a drugie do wyjścia z pojazdu),
 - eliminacją uciążliwego hałasu i wygodnymi siedzeniami,
 - zabezpieczeniem przed pożarem w komorze silnikowej,
- oraz dodatkowo:
- klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy,
 - wewnętrznym automatem biletowym.

Obecnie wiele autobusów spełnia już powyższe normy. W dłuższej perspektywie czasowej, cały tabor obsługujący komunikację publiczną w Koninie powinien spełniać te wymagania.

Wysoka jakość taboru MZK w Koninie oraz starania podejmowane w celu odnowy taboru świadczą o tym, że władze miasta przykładają ogromną wagę do jakości świadczonych usług, co w najwyższym stopniu odpowiada zasadom zrównoważonego rozwoju.

7.3. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego również ma obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- **odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:**
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- **usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:**
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- **odpowiedniej organizacji przystanku:**
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- **stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:**
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez: - zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- **przeszkody przestrzenne:**
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- **przeszkody organizacyjne:**
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- **zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:**
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- **ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:**
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej miasta jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Wszystkie autobusy, jakimi dysponuje MZK w Koninie są niskopodłogowe. Dodatkowo w większości są wyposażone w system komunikujący się z osobami niepełnosprawnymi. Jednak nawet najlepsze rozwiązania zapewniające dostęp osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych wprowadzane w autobusach nie spowodują poprawy sytuacji tych osób, jeśli infrastruktura przystankowa i drogowa nie będzie dostosowana do ich potrzeb. Dlatego inwestycje w celu likwidowania barier architektonicznych w mieście powinny stać się priorytetem. Ich zrealizowanie pozwoli lepiej wykorzystać potencjał, jaki stanowi nowoczesny i przyjazny społeczeństwu tabor MZK.

7.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Aby produkt był w stanie wygrać konkurencję musi być bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów od pozostałych - kluczem do sukcesu jest zdefiniowanie transportu publicznego, jako produktu, który musi konkurować z innymi formami przemieszczania się, a zwłaszcza z motoryzacją indywidualną. Argumenty odwołujące się do kwestii ekologicznych nie są w stanie przekonać szerokiej rzeszy mieszkańców do wyboru autobusu, jako środka codziennej lokomocji. O atrakcyjności komunikacji publicznej decyduje szeroko rozumiana dostępność, na którą składają się takie komponenty jak cena, komfort jazdy czy czas przejazdu. Jest ona bardzo istotną kwestią, często niedocenianą, która w praktyce wpływa na wybór określonego środka transportu.

Najistotniejszym elementem spośród wymienionych jest czas podróży. W tym przypadku dostępność definiuje się, jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Samochód parkuje często w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnię, czy – co jest coraz bardziej modne – ogrodzenie osiedla. Przebudowa nieprzyjaznych transportowi publicznemu struktur urbanistycznych, których efektem jest oddalenie siedzib ludzkich od przystanków, jest skomplikowana i kosztowna.

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu miasta (i całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną) do centrum miasta i ważnych jego punktów,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dostępność podróży do transportu publicznego należy rozumieć jednak szerzej aniżeli tylko całkowity czas dotarcia do danego środka transportu. Wpływ na wybór określonego środka transportu ma wysiłek, jaki pasażer musi podjąć, aby z danego środka skorzystać. Wysiłek ten jest uzależniony m.in. od poziomu komfortu, odpowiedniej informacji pasażerskiej oraz poczucia bezpieczeństwa. Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera.

Na obszarze objętym komunikacją publiczną, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek (słupek przystankowy czy wiata) także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Taki przystanek powinien posiadać:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,

- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu.

Dostępność oznacza w tym wypadku łatwy dostęp do informacji, która umożliwi szybkie podjęcie decyzji o wyborze danego środka transportu.

Kolejnym elementem decydującym o dostępności transportu zbiorowego jest bezpieczeństwo pasażerów. Na poczucie bezpieczeństwa wpływa odpowiednia lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonie szpitali, szkół, czy na ulicach wewnątrz osiedli stosuje się rozwiązania przystankowe ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum. Ważnym elementem przystanku zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach. Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej. Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja zostały omówione w kolejnej części opracowania.

7.5. Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja

Zgodnie z art. 18 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań własnych gminy należą budowa, przebudowa i remont:

- przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina,
- wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania lub wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych, obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego. W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

Położenie przystanków autobusowych na obszarze objętym siecią komunikacji publicznej określone jest w uchwałach poszczególnych gmin. Lokalizację przystanków w Koninie określa uchwała Rady Miasta Nr 623 z dnia 25 września 2013 r. w sprawie *określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Konin*. Zgodnie z jej treścią na terenie miasta Konina znajdują się **232 przystanki**

autobusowe. Z kolei Uchwała Nr 109 Rady Miasta Konina z dnia 27 kwietnia 2011 roku ustala opłaty za korzystanie z przystanków lub dworców znajdujących się w granicach administracyjnych. Każde zatrzymanie się środka transportu na przystanku komunikacyjnym kosztuje 0,05 zł, natomiast na dworcu 1,00 zł. Uprawniony do korzystania z tych obiektów jest operator publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnik.

Taka sieć przystanków ma umożliwić dotarcie pasażerom m.in. do:

- zakładów pracy
- urzędów,
- zakładów i jednostek opieki zdrowotnej,
- placówek miejskich jednostek pomocy społecznej,
- przedszkoli, szkół i zespołów szkolnych,
- innych placówek oświatowych,
- szkół wyższych
- domów handlowych,
- obiektów sportowych.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe, dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Do głównych punktów przesiadkowych w Koninie należą przystanki zlokalizowane przede wszystkim w centrum miasta takie jak: Dworzec PKP, Aleje 1-ego Maja, Wyszyńskiego, Spółdzielców, Wał Tarejwy, Przemysłowa czy Grunwaldzka. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów (np. przejścia dla pieszych skracające do minimum długość drogi pomiędzy przystankami oraz wymagające jak najmniejszej liczby przekroczeń ulic – należy także unikać konieczności korzystania z przejść podziemnych czy kładek).

Do szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, należy zaliczyć połączenie dworców kolejowego i autobusowego z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w ich sąsiedztwie, tym bardziej, że obecnie w Koninie położone są one obok siebie.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 100 – 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Natomiast w korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania nie była dłuższa niż 12-15 min. bez względu na porę dnia.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 m a do przystanków i stacji kolei regionalnych 500 m. Pojęcie drogi dojścia nie jest tożsame z obszarem znajdującym się w promieniu 300, czy 500 m. Powinno się określić tzw. „współczynnik wydłużenia drogi” (jest on dłuższy od promienia danego obszaru).

Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

Wpływ na decyzję o lokalizacji przystanków i ich otoczenia ma bezpieczeństwo pasażerów. Rozwiązaniem przystankowym ograniczającym niebezpieczeństwo do niezbędnego minimum, szczególnie w rejonie szpitali czy szkół lub na ulicach przechodzących przez rejony miast o dużym ruchu pieszym, jest tzw. bezpieczny przystanek, czyli przystanek zlokalizowany na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Inną formą bezpiecznego przystanku jest tzw. Antyzatoka, która dzięki możliwości zatrzymania autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego, umożliwia płynne włączenie się autobusu do ruchu bez potrzeby wjazdu i wyjazdu autobusu z tradycyjnej zatoki. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć. Takie przystanki realizować można na ulicach o przekroju jedno jezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu - wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu - wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku.

W ramach remontu lub budowy ulic, oprócz wprowadzenia bezpiecznych przystanków, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów należy również m.in.:

- zapewnić podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczyć strefy wejściowe dla osób niewidomych dzięki specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- zapewnić długość przystanku umożliwiającą na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- umożliwić sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. osobny pas dla autobusów, wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrętu w prawo (o ile przystanek jest zatoką otwartą) itp.) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. osobny pas dla autobusów, dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku itp.).

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

8. Ochrona środowiska naturalnego w mieście Koninie

8.1. Oddziaływanie transportu na środowisko naturalne

Na obszarze miasta zlokalizowane są dwa obszary sieci Natura 2000 („Dolina Środkowej Warty” oraz „Ostoja Nadwarciańska”); dwa obszary chronionego krajobrazu, 5 pomników przyrody oraz inne obszary o wysokich wartościach przyrodniczych. W związku z tym władze miasta za pomocą *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Konina* określiły tereny na obszarze miasta o różnym stopniu możliwości zainwestowania oraz obszary i obiekty chronione prawnie. Jednocześnie dokument w celu zmniejszenia istniejących uciążliwości i przeobrażeń środowiska przyrodniczego wskazał na zadanie zmierzające do poprawy warunków akustycznych w mieście, które są powiązane z działalnością transportową. Chodzi przede wszystkim o eliminowanie z ruchu pojazdów w złym stanie technicznym powodujących nadmierny hałas; poprawę nawierzchni ulic, których zła jakość jest często przyczyną zwiększenia hałasu w środowisku oraz wybudowanie tras objazdowych na obrzeżach miasta.

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Konina mają wpływ zanieczyszczenia ze źródeł lokalnych (teren miasta) oraz napływowe (oddziałujących poza obszarem miejskim). Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

- hałas
- emisja gazów i pyłów
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli m.in. jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Dla Konina aktualny program monitoringu jest zapisany w *Programie Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Wielkopolskiego*.

8.2. Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością. Wymiernymi efektami prowadzonych w tym zakresie działań są nagrody i wyróżnienia. Miasto Konin za osiągnięcia w ochronie środowiska zdobyło w 2003 roku pierwsze miejsce w I edycji Wielkiego Konkursu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej p.t. „Nasza Gmina w Europie”. Zostało również laureatem V edycji Konkursu Ekologicznego Przyjaźni Środowisku pod patronatem Prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego, w którym miastu nadano tytuł „Gmina Przyjazna Środowisku”. W roku 2005 w VII edycji Konkursu miasto zostało laureatem w kategorii „Promotor Ekologii”, a w roku 2006, w VIII edycji tego konkursu Koninowi przyznano nagrodę specjalną Europejski Certyfikat Standaryzacji Ekologicznej. W roku 2007 miasto otrzymało tytuł Mecenasa Polskiej Ekologii.

Edukacja ekologiczna na terenie Konina w kontekście transportu publicznego powinna objawiać się przede wszystkim propagowaniem korzystania z komunikacji publicznej jako alternatywy dla samochodów, które w znaczny sposób przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza na terenie miasta a także wytwarzają hałas komunikacyjny. Zanieczyszczenia generowane są wskutek ciągle wzrastającej liczby samochodów osobowych na ulicach Konina, a co za tym idzie tworzeniem się zatorów ulicznych, które wzmagają wydzielanie się substancji zanieczyszczających atmosferę oraz emitują hałas komunikacyjny.

8.3. Stan ochrony środowiska naturalnego Konina

Aktualny stan ekologiczny Miasta Konina oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

1. Raport o stanie środowiska Województwa Wielkopolskiego, POZNAŃ 2012
2. Program Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Wielkopolskiego 2010 – 2012, 2009
3. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Konina na lata 2010-2013 z aktualizacjami
4. Informacja o stanie środowiska i działalności kontrolnej Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Koninie w latach 2011-2012, Konin 2013

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012r., poz. 1031) oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszej powietrza dla Europy, w województwie wielkopolskim klasyfikację wykonano w 3 wydzielonych strefach: aglomeracji poznańskiej, Mieście Kaliszu, strefie wielkopolskiej, do której zalicza się miasto Konin.

W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy stref:

- klasa A – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych
- klasa B – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji
- klasa C – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne i poziomy docelowe
- klasa D1 – jeżeli stężenie zanieczyszczenia ozonem na terenie strefy nie przekracza poziomu celu długoterminowego
- klasa D2 – jeżeli stężenia zanieczyszczenia ozonem na terenie strefy przekracza poziom celu długoterminowego

W strefie wielkopolskiej, do której zakwalifikowano Konin, odnotowano przekroczenia substancji benzo/a/pirenu zawartego w pyłe PM10. Na jego stężenie ma wpływ między innymi transport.

Tabela 18. Klasa strefy na podstawie oceny jakości powietrza za 2012 rok – pod względem ochrony zdrowia

Nazwa strefy	Symbol klasy strefy dla poszczególnych substancji										
	NO2	SO4	CO	Pył PM2,5	Pył PM10	BaP	As	Cd	Ni	Pb	O2
aglomeracja poznańska	A	A	A	A	C	C	A	A	A	A	A
Miasto Kalisz	A	A	A	C	C	C	A	A	A	A	A
strefa wielkopolska	A	A	A	A	C	C	A	A	A	A	C

Źródło: WIOŚ w Poznaniu, 2012

8.4. Emisja hałasu do środowiska

Podstawowe znaczenie dla klimatu akustycznego miasta mają źródła hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza drogowego. Wskutek zwiększającej się liczby pojazdów, postępującej urbanizacji i rozbudowy sieci dróg następuje przyrost obszarów poddanych nadmiernemu oddziaływaniu hałasu. Problem hałasów kolejowych ma mniejsze znaczenie w skali województwa.

Likwidacja konfliktów akustycznych wynikających z oddziaływania hałasów komunikacyjnych prowadzona jest poprzez budowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu komunikacyjnego poza tereny zurbanizowane, budowę ekranów akustycznych, właściwe zagospodarowanie terenu pomiędzy źródłem hałasu i obszarem chronionym, zapewnienie właściwego stanu infrastruktury technicznej, stosowanie nowego typu taboru oraz specjalnych rozwiązań konstrukcyjnych torowisk lub tzw. „cichych” nawierzchni drogowych oraz ograniczenia prędkości pojazdów.

Mimo znacznej liczby, oddziaływanie zakładów przemysłowych i obiektów usługowych na klimat akustyczny ma charakter lokalny i jest skutecznie ograniczane poprzez wykorzystanie dostępnych instrumentów kontroli.

Likwidacja konfliktów akustycznych wynikających z oddziaływania hałasów komunikacyjnych jest zwykle skomplikowanym problemem. Przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu w środowisku w porze

dziennej stwierdzono w analizowanych latach w otoczeniu od około 29% do 100% łącznej długości przebadanych odcinków dróg. Znaczna rozpiętość podanych wartości wynika ze zróżnicowania lokalizacji punktów pomiarowych w poszczególnych latach.

Tabela 19. Wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego prowadzonych w dni powszednie w 2012 r.

L.p.	Lokalizacja punktu w Koninie	Równoważny poziom hałasu [dB]	Odległość zabudowy [m]	Natężenie ruchu [poj./h]	
				OGÓŁEM	POJ. CIĘŻKIE
1.	ul. Jana Pawła II 42 a	68,9	2	710	36
2.	j. w. pora nocna	59,8	2	65	4
3.	ul. Przemysłowa	69,4	5,5	1028	117
4.	j. w. pora nocna	69,9	2	251	51
5.	ul. Poznańska 92	68,9	25/4	1031	71
6.	j. w. pora nocna	67,5	2	114	32

Źródło: WIOŚ w Poznaniu, 2012

We wszystkich punktach pomiarowych odnotowano przekroczenie dopuszczalnych wartości hałasu, jednak najwyższe dotyczyło punktu przy ul. Przemysłowej, gdzie przekroczenie w porze nocnej wyniosło ponad 19,9 dB oraz przy ul. Poznańskiej, również dla pory nocnej wyniosło ponad 17 dB, co może kwalifikować miasto do wprowadzenia kompleksowych działań przeciwdziałania hałasowi. W pozostałych punktach wartość przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu oscylowała między 8 a 10 decybelami.

Hałas kolejowy najbardziej odczuwalny jest wzdłuż linii kolejowych i w pobliżu stacji kolejowych, zwłaszcza w porze nocnej. Przez centrum Konina przebiega linia kolejowa nr 3. Mimo to hałas kolejowy jest najlepiej tolerowanym hałasem komunikacyjnym.

8.5. Cele ekologiczne Planu Transportowego

Celem niniejszego Planu Transportowego jest dalsze zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez działania mające na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej jakości powietrza w mieście,
- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia zasady „Parkuj i Jedź” (P&R) na obrzeżach miasta,
- bezwzględne eliminowanie z ruchu pojazdów nie spełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

9. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Ważnym czynnikiem, mającym wpływ, na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. Kraje Unii Europejskiej nie szczędzą środków na tworzenie i ciągłe unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera. Punkt obsługi pasażera to miejsce, gdzie można:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów;
- dowiedzieć się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami;
- pozyskać także informację o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany w centralnym rejonie miasta o dużej koncentracji środków transportu publicznego. W Koninie ewentualną lokalizacją punktu obsługi jest najbliższe sąsiedztwo dworca kolejowego i autobusowego.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej. Punkty obsługi pasażera zlokalizowane są najczęściej jednie w miejscach węzłowych i w centrum miasta. Pasażer powinien być jednak dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek, funkcjonujący, jako słupek przystankowy czy wiata, także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Przystanek powinien posiadać następujące elementy:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu.

9.1. System Informacji Pasażerskiej (SIP)

System Informacji Pasażerskiej (SIP, ang. Passenger Information System) obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

STATYCZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
 - dla dni powszednich
 - dla dni świątecznych
 - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach podawane z wyprzedzeniem

DYNAMICZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
 - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
 - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,

- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,

co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.

W Koninie dynamiczny system informacji pasażerskiej funkcjonuje we wszystkich pojazdach MZK. Wyposażenie takie obejmuje przede wszystkim elementy, takie jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system monitoringu wewnętrznego, system kontroli parametrów jazdy, oraz urządzenia komunikujące się z osobami niepełnosprawnymi. Ponadto Konin jest jednym z pierwszych miast, które wprowadziło dynamiczną informację pasażerską na przystankach.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji byłby punkt przesiadkowy, obejmujący Dworzec Kolejowy i Autobusowy oraz komunikację miejską. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów

W ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu. Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

10. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

10.1. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

Funkcjonowanie transportu w mieście jest również uwarunkowane rozwiązaniami przestrzennymi, dlatego przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić:

- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030- przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia *Konceptji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030* (M.P. 2012 nr 0 poz. 252);
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego- przyjęty uchwałą Nr XLVI/690/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego 1055, poz. 2953, 2954);
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Konina- przyjęte uchwałą Nr 578 Rady Miasta Konina z dnia 29 maja 2013 r. (tekst jednolity).

Zagospodarowanie przestrzenne, które decyduje o podziale miasta na strefy funkcjonalne wpływa na kierunki i stopień natężenia ruchu. Obszary o największym zapotrzebowaniu na przewozy są zgodne z systemem komunikacyjnym miasta. Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma odległość od centrum. W takich miejscach zapotrzebowanie na przewozy będzie większe niż w przypadku obszarów peryferyjnych, czy podmiejskich. Duże znaczenie odgrywa także położenie dzielnic mieszkaniowych i przemysłowych. Podróże odbywają się zatem w kierunku do i z centrum. Dobrze zorganizowany transport publiczny powinien bowiem zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami. Dlatego sieć komunikacji publicznej powinna odpowiadać strefom strukturalnym miasta i ich funkcjom.

Podstawę ukształtowania przestrzennego w Koninie stanowi rzeka Warta, która dzieli miasto na część lewobrzeżną tzw. Stary Konin oraz część prawobrzeżną zwaną Nowym Koninem. Każda z nich charakteryzuje się oddzielną specyfiką i funkcjami, jakie pełni. Stary Konin obejmuje obszar 5 dzielnic: Starówkę, Pawłówek, Przydziałki, Osada oraz Wilków. Jest to zabytkowa część Konina, gdzie są zlokalizowane liczne obiekty użyteczności publicznej, zwłaszcza przy Placu Wolności pełniącym rolę rynku. Zabudowę mieszkalną stanowią przede wszystkim domy jednorodzinne. Wyjątkiem jest osiedle Zemełki i Sikorskiego. Z kolei Nowy Konin położony wzdłuż linii kolejowej stanowi centrum miasta o typowo wielkomiejskiej zabudowie i funkcji handlowo- usługowej. Tworzą go następujące dzielnice: Nowy Dwór, Chorzeń, Czarków, Międzyzlesie, Glinka, Morzysław, Nieluszy, Laskówiec i Zatorze. Domy jednorodzinne położone są jedynie w południowych i północnych granicach Nowego Konina.

Tereny zabudowane i zurbanizowane stanowią niewielki udział w ogólnej powierzchni miasta. Największy obszar zajmują grunty orne, później wody a następnie łąki i pastwiska. Północne obszary miasta to tereny przemysłowe oraz odkrywki węgla wraz z otoczeniem. Drugim ważnym rejonem pełniącym funkcje gospodarcze jest obszar składów i budownictwa wzdłuż ulic Zakładowej, Spółdzielców i Poznańskiej.

Z działalnością transportową powiązany jest także układ dróg i ulic w mieście i jego okolicach. Bliski przebieg autostrady A2 spowodował odciążenie ruchu w mieście. Przez Konin przebiega bowiem droga krajowa nr 25, która dzieli miasto na trzy części. Najważniejszym jej odcinkiem w obszarze miasta jest ul. Przemysłowa, która stanowi podstawę układu drogowego w mieście i jednocześnie jego newralgiczny punkt. Jest to bowiem jedyne połączenie osiedli mieszkaniowych z Pątnowem i Malińcem, gdzie mieszcza się obie elektrownie: Impexmetal S.A. i Fabryka Urządzeń Górnicstwa Odkrywkowego.

Oprócz sieci dróg znaczenie dla transportu ma także przebieg linii kolejowych oraz lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego, oraz innych punktów przesiadkowych, ponieważ stanowią ważne węzły komunikacyjne.

Podróże odbywają się głównie na trasie praca- dom lub szkoła- dom, dlatego duże znaczenie będzie miało położenie dzielnic i osiedli mieszkaniowych w mieście oraz lokalizacja zakładów pracy i placówek oświatowych różnego szczebla. W dalszej kolejności istotna jest lokalizacja zakładów opieki zdrowotnej, urzędów oraz innych punktów handlowo-usługowych. Tworzenie nowych zakładów pracy powoduje powstanie nowych celów podróży, co wpływa na decyzje o kształcie sieci komunikacyjnej. Dlatego odpowiedzią transportu publicznego na zmiany przestrzenne w mieście oraz powstawanie nowych miejsc użyteczności publicznej powinno być dostosowywanie oferty komunikacyjnej w taki sposób, aby odpowiadała aktualnym potrzebom mieszkańców. W związku z tym oferta MZK a co za tym idzie sieć komunikacji publicznej powinna być elastyczna. Odpowiedzią transportu publicznego na nowe plany rozwoju przestrzennego miasta powinno być dostosowanie oferty przewozowej do lokalizacji miejsc generujących ruch. Należy jednak pamiętać, że obowiązkiem organizatora jest zapewnienie mieszkańcom miasta połączeń przynajmniej z takimi obiektami użyteczności publicznej jak:

- Przedszkola, szkoły, uczelnie i inne placówki oświatowe;
- Szpitale oraz inne zakłady opieki zdrowotnej;
- Urzędy;
- Służby i straże

10.2. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej.

Wielkość popytu efektywnego ustalono na podstawie sprzedaży biletów, ponieważ nie były wykonywane ankietowe badania popytu na usługi komunikacji miejskiej. W latach 2009-2012 kształtował się on następująco:

Tabela 19. Liczba biletów sprzedanych w latach 2009-2012 w mieście Koninie

Rodzaj biletu	2009	2010		2011		2012	
	liczba	liczba	dynamika	liczba	dynamika	liczba	dynamika
Jednorazowy	4 081 203	4 102 190	99,49%	4 102 925	99,98%	3 934 429	95,89%
Miesięczny	52 071	50 845	102,41%	49 969	101,75%	54 208	92,18%
Razem	4 133 274	4 154 261	99,49%	4 152 894	100,03%	3 988 637	104,12%

Źródło: MZK w Koninie

Na podstawie danych zawartych w tabeli w latach 2009-2012 można zaobserwować spadek ogólnej liczby sprzedanych biletów. W roku 2012 liczba sprzedanych biletów spadła o ponad 4 % w stosunku do roku 2011. W porównaniu z rokiem 2010 liczba ta zmniejszyła się prawie o 6 %. W tym samym czasie spadła też liczba biletów

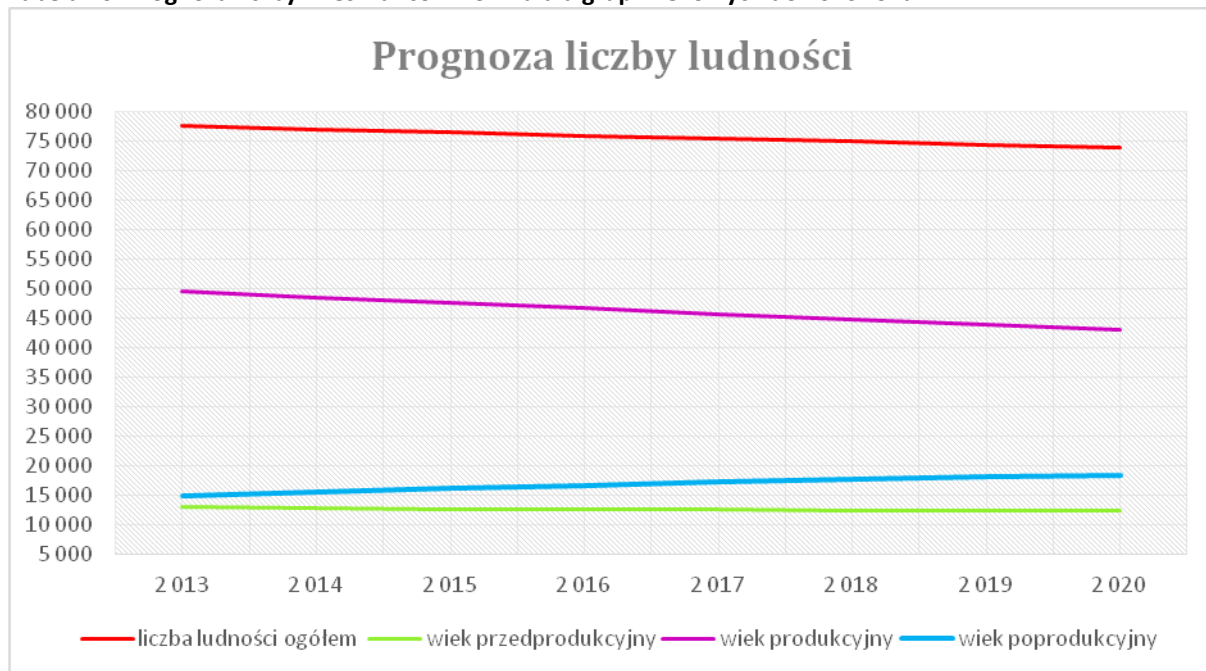
jednorazowych. W ostatnim roku zaobserwowano natomiast wzrost liczby biletów miesięcznych o ponad 7 % w stosunku do roku 2011. Na podstawie liczby biletów nie można jednak wnioskować na temat ogólnej liczby osób przewiezionych środkami MZK, ponieważ dla osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów nie są wydawane tzw. bilety zerowe.

W okresie objętym planem może nastąpić zmniejszenie popytu na usługi przewozowe organizowane w ramach komunikacji miejskiej. Wpływ na taką sytuację będą miały zjawiska opisane poniżej.

Popyt na usługi transportu publicznego kształtowany jest kilkoma czynnikami. Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne oraz społeczno- gospodarcze. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w poprzednich rozdziałach warunki demograficzne w mieście przedstawiają się niekorzystnie. Liczba mieszkańców Konina od wielu lat systematycznie spada. Wpływ na taką sytuację ma zarówno ujemny przyrost naturalny oraz ujemne saldo migracji. Tendencja ta powinna utrzymywać się w najbliższych latach, co potwierdzają prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego.

Tabela 20. Prognoza liczby mieszkańców Konina dla grup wiekowych do 2020 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Istotne, ze społecznego punktu widzenia (również z punktu widzenia transportu publicznego) są wzajemne relacje poszczególnych grup wiekowych oraz zmiany, jakie będą następowały w strukturze ekonomicznej ludności w kolejnych latach. Obecna struktura ekonomiczna ludności miasta jest korzystna (współczynnik obciążenia demograficznego wynosi 56,9 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym), jednak zgodnie z ogólnokrajową tendencją, również w Koninie następuje spadek liczby osób w wieku produkcyjnym, natomiast w rasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Zgodnie z informacjami zawartymi w powyższej tabeli zmiany w poszczególnych grupach wiekowych ludności będą przedstawiały się następująco:

- liczba osób w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 5 %
- liczba osób w wieku produkcyjnym spadnie o 15 %.
- liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 18 %

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Konina, należy liczyć się ze zmniejszeniem ogólnej liczby pasażerów oraz liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne). Jest to związane z wyraźnym spadkiem liczby osób czynnych zawodowo. W mniejszym stopniu spada liczba uczniów i studentów, która stanowi obecnie główną grupę klientów MZK. W znacznym stopniu zwiększa się grupa osób w wieku poprodukcyjnym, uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Stalą grupę klientów MZK stanowią osoby korzystające z przejazdów ulgowych i bezpłatnych, jednak z punktu widzenia organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego największe znaczenie ma udział w przejazdach środkami komunikacji miejskiej osób kupujących bilety pełnopłatne. Dlatego najistotniejsze jest dotarcie do tej właśnie grupy osób, która najchętniej korzysta z transportu indywidualnego. W ostatnich latach daje się zauważyć gwałtowny wzrost ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji). Źródła popytu potencjalnego tkwią właśnie w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrum miasta a także, poprzez poprawę jakości świadczonych usług.

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

11. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

11.1. Informacje wprowadzające

Potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (w mieście), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często niższy.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez utworzenie specjalnych korytarzy komunikacyjnych wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Cały system komunikacji miejskiej powinien zostać poddany gruntownym badaniom w celu wyznaczenia najkorzystniejszych tras przebiegu umożliwiających:

- krótszy dojazd do celu podróży,
- możliwość stworzenia równoodstępowych rozkładów jazdy,
- możliwość zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych, czy międzyszczytowych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez duży autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do 17, czy do 18, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby przez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego socjalną rolę: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb także mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łącznie wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich, będących w dyspozycji, składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia odpowiednich służb.

11.2. Badania ankietowe w pojazdach komunikacji publicznej

Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Konina przeprowadzono w październiku 2013 roku. Mieszkańcy odpowiedzieli na pytania zamknięte i otwarte dotyczące codziennych zachowań komunikacyjnych oraz ocenili jakość oferty komunikacji publicznej. Pytania otwarte pozwoliły uzyskać informacje na temat konkretnych propozycji zmian. Chociaż badania ankietowe dają przede wszystkim subiektywny obraz komunikacji miejskiej danej społeczności, bez uwzględnienia interesu publicznego oraz rentowności przewoźnika, jednak wnioski, jakie z nich płyną pozwalają podjąć działania w celu poprawy oferty w sposób najbardziej odpowiadający oczekiwaniom społecznym.

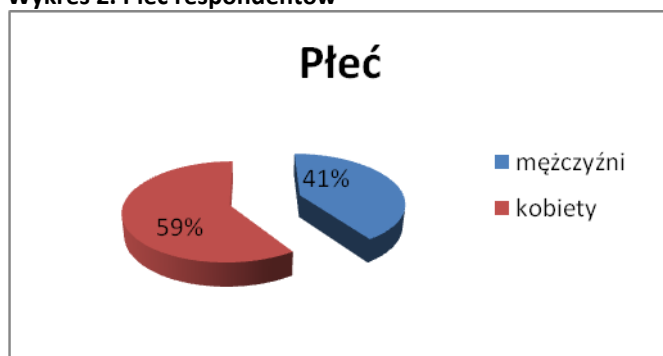
Należy podkreślić, że ankiety były całkowicie anonimowe a informacje uzyskane w badaniu zostały wykorzystane jedynie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych. Wzór kwestionariusza ankietowego znajduje się w Załączniku nr 2.

11.2.1. Profil respondentów

Odpowiedzi na pytania dotyczące płci, wieku, wykształcenia i statusu zawodowego pozwoliły określić profil respondentów. Dokonano tego na podstawie informacji uzyskanych z metryczki umieszczonej na końcu kwestionariusza ankietowego.

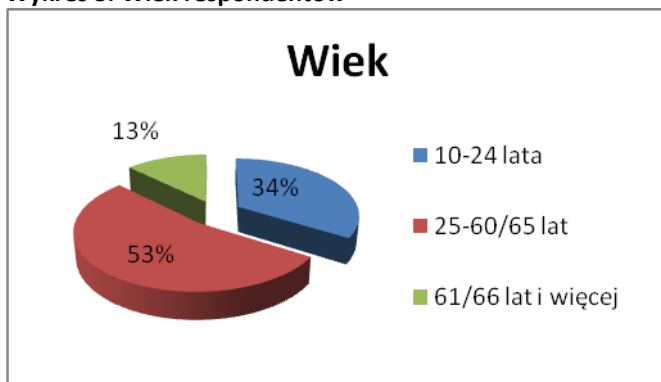
Wśród podróżujących zdecydowanie przeważały kobiety. Poniższy diagram obrazuje stosunek tych obu płci. Z danych statystycznych również wynika przewaga kobiet nad liczbą mężczyzn w społeczności miasta, a także w podróżach komunikacją publiczną.

Wykres 2. Płeć respondentów



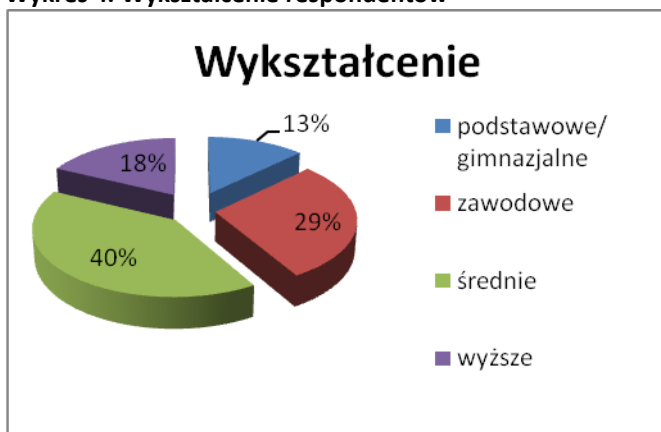
Wśród respondentów zdecydowanie przeważała grupa osób w wieku od 25 do 60/65 lat (53 %). Drugą pod względem wielkości była grupa osób od 10 do 24 lat (34 %), natomiast najmniejszą emeryci (13%), co odpowiada obecnej strukturze ekonomicznej mieszkańców Konina.

Wykres 3. Wiek respondentów



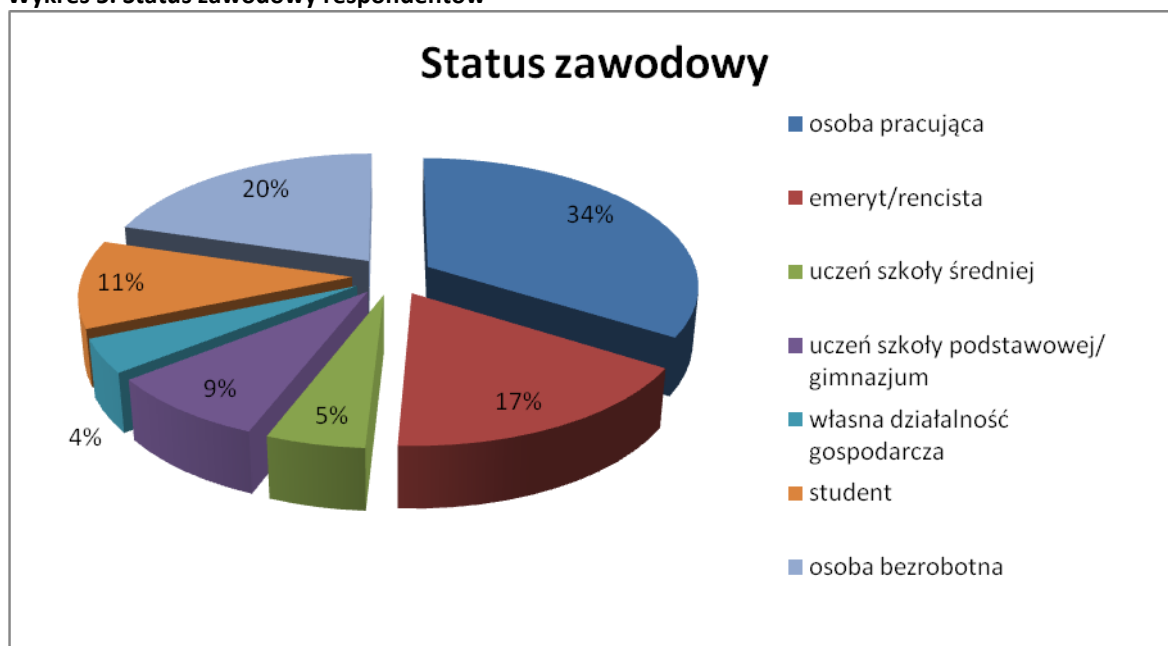
Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem średnim (40 %) a zaraz po nich osoby z wykształceniem zawodowym (29 %). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie podstawowe/gimnazjalne (13 %), nieco więcej osób wykształcenie wyższe (18 %).

Wykres 4. Wykształcenie respondentów



Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród podróżujących mają osoby pracujące (34 %). Drugą dużą grupą są osoby bezrobotne (20 %) oraz emeryci i renciści (17 %). Uczniowie szkół podstawowych, średnich i studenci stanowili razem 25 %. Jest to związane przede wszystkim z dużymi ulgami w opłatach za przejazdy komunikacją miejską przysługujących dwóm ostatnim grupom osób. Wśród ankietowanych tylko 4 % stanowiły osoby prowadzące własną działalność gospodarczą, co jest zgodne z założeniem, że osoby te korzystają przede wszystkim z transportu indywidualnego.

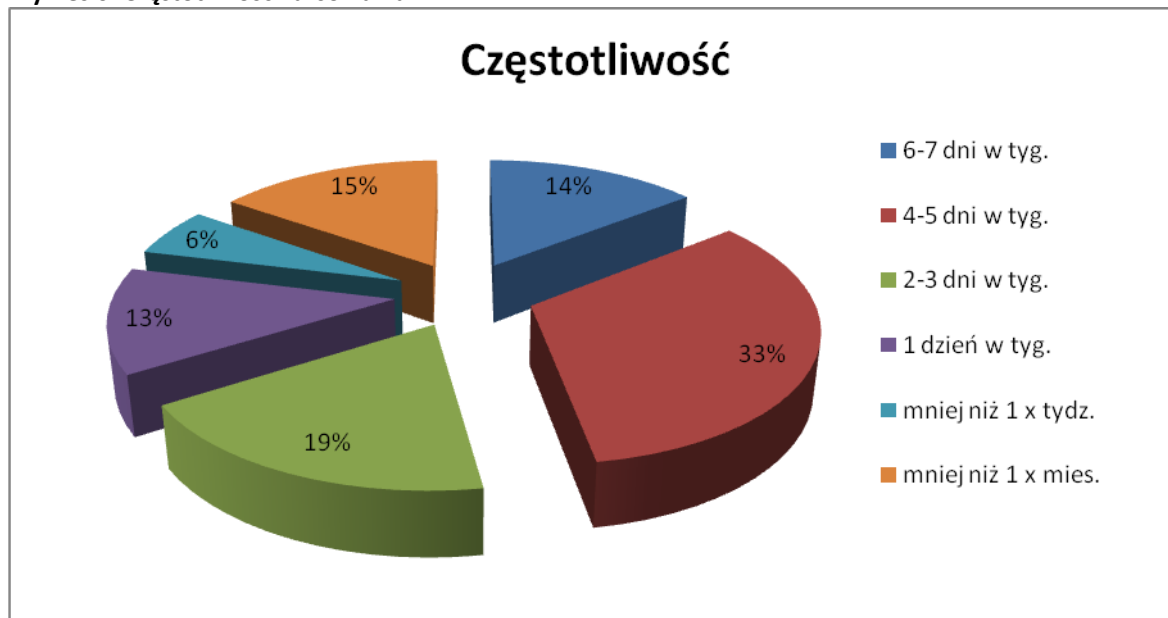
Wykres 5. Status zawodowy respondentów



11.2.2. Preferencje komunikacyjne

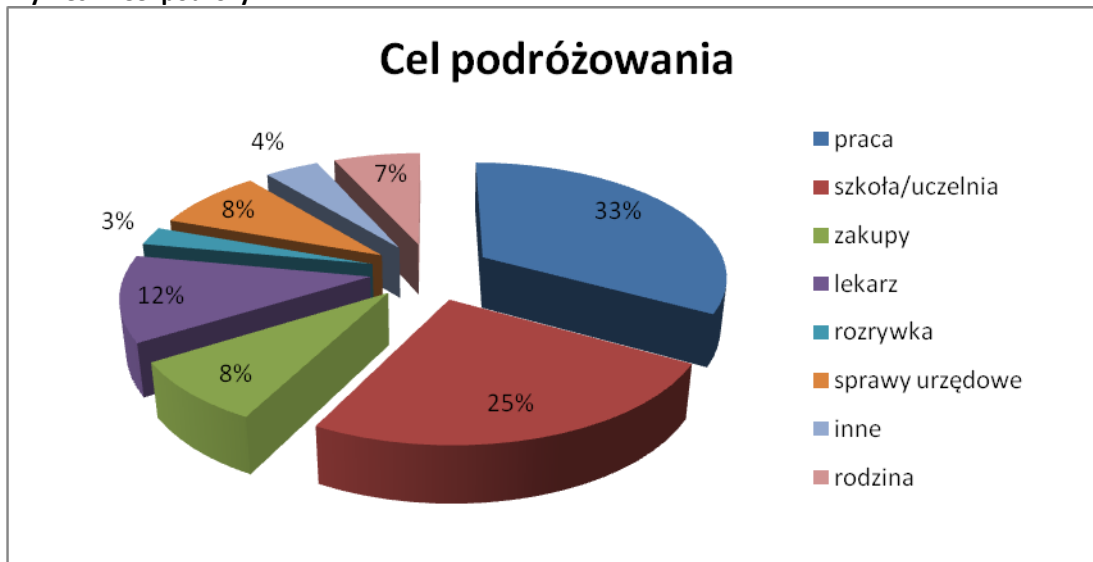
Zdecydowana większość respondentów podróżuje komunikacją miejską od 4 do 5 dni w tygodniu (33%). Codziennie podróżuje 14 % badanych, natomiast 19 % zadeklarowało, że podróżuje od 2 do 3 dni w tygodniu. Pozostałe grupy to osoby podróżujące sporadycznie: raz w tygodniu (13 %); mniej niż raz w tygodniu (6 %) oraz rzadziej niż raz w miesiącu (15 %).

Wykres 6. Częstotliwość kursowania



Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca (33 %) oraz szkoła lub uczelnia (25 %). Pozostałe osoby najczęściej podróżują do lekarza (12 %), na zakupy i w sprawach urzędowych (8 %), do rodziny (7 %), w celach rozrywkowych (3 %). 4 % badanych podało inny cel podróży niż możliwe do wyboru.

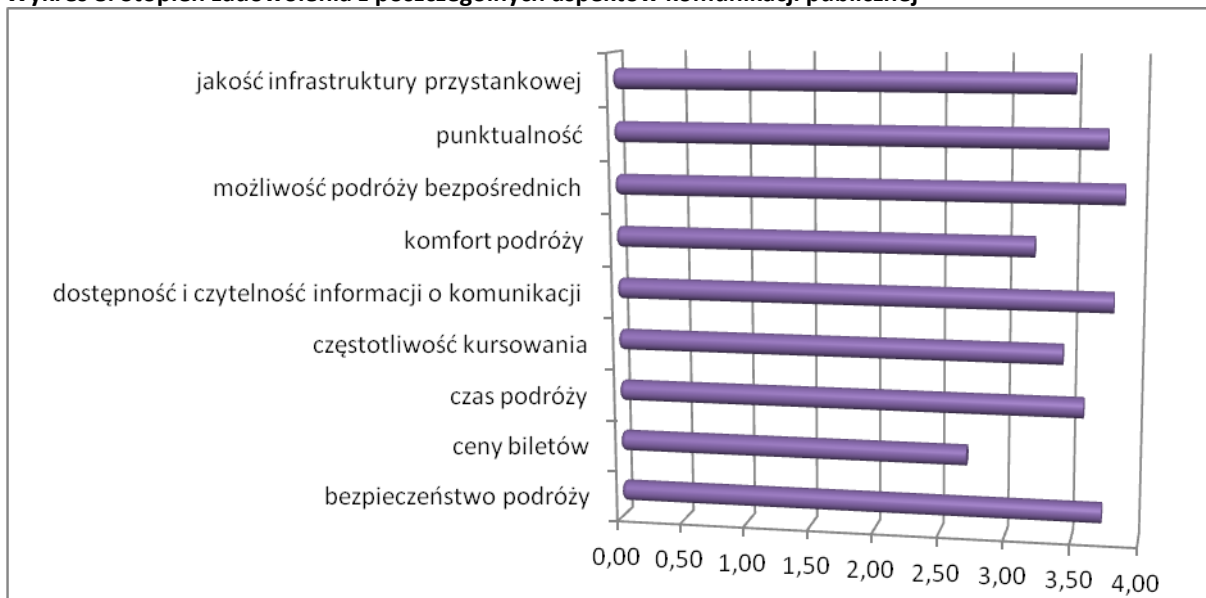
Wykres 7. Cel podróży



11.2.3. Ocena komunikacji autobusowej

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 do 5.

Wykres 8. Stopień zadowolenia z poszczególnych aspektów komunikacji publicznej



Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostały ocenione: możliwość podróży bezpośrednich, bezpieczeństwo podróży oraz dostępność i czytelność informacji. Na dobrym poziomie oceniono również punktualność i czas podróży, w dalszej kolejności jakość infrastruktury oraz częstotliwość kursowania. Aspektem, który oceniono najgorzej były ceny biletów oraz komfort podróży.

11.2.4. Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną.

W odpowiedziach na pytania otwarte najczęściej postulowanymi zmianami było uruchomienie dodatkowych kursów zwłaszcza w godzinach szczytu linii 51, 53, 55, 57, 56, 58. Wnioskowano ponadto o uruchomienie takich połączeń, jak:

- Żychlin- Stare Miasto
- Paderewskiego - Chorzeń
- Piłsudskiego - Żychlin
- Paderewskiego - Gosławice
- Zatorze - Chorzeń
- Osada - Konin
- Kolska -Zatorze
- Konin - Moła
- Stare Miasto - Janowice
- Janowice - Żychlin
- Zakole - Kaliska
- Paderewskiego - Gosławice
- Zakole - Chorzeń
- Chorzeń - Szpitalna
- Zatorze - Krzymów
- Okólna - Szpitalna
- Szpitalna - Sosnowa
- Wilków - Stare Miasto (Ferio)
- Stary Konin - Poznańska

Dodatkowo zwrócono uwagę na uruchomienie połączeń z ul. Ametystową. Częstym postulatem było wydłużenie linii 53, 55 w kierunku Janowa tak, aby każdy kurs dojeżdżał do końca trasy. Zgłaszano także zapotrzebowanie, aby trasa linii 51 uwzględniała przystanek Dworzec PKP.

11.3. Postulaty przewozowe

Jednym z zadań władzy lokalnej jest przekonanie społeczeństwa do podejmowanych przez nią działań. Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów, zwłaszcza w kwestii rozwijania jego priorytetu w ruchu drogowym.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny:

- zapewniał możliwość przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwiał w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stanowił alternatywę dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Powyższe oznacza szeroką dostępność transportu publicznego, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż - biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym - realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost utrudnień w ruchu pojazdów osobowych.

Rozwiązaniem spełniającym powyższy postulat byłoby uruchomienie linii autobusowych wysokiej jakości, łączących ze sobą duże osiedla mieszkaniowe. Przebiegać powinny obok nowo wybudowanych domów

handlowych, po zmodernizowanych ulicach z pierwszeństwem przejazdu, ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sterowaną sygnalizację świetlną. Docelowo ulice te powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów.

Rozwój informacji pasażerskiej stanowi bardzo istotny element podwyższania jakości usług przewozowych. Chodzi tu nie tylko o tradycyjne rozkłady jazdy - na przystankach, w broszurach, w Internecie oraz bezpłatnych infoliniach, ale również o bieżącą informację wizualną i głosową w pojazdach i na przystankach, podającą rozkłady zaktualizowane, uwzględniające warunki ruchu na trasie przejazdu. Do efektywnego sterowania ruchem coraz częściej wykorzystywana jest informatyka oraz systemy GPS. Ofertę tę uzupełniają możliwości przesyłania potencjalnym pasażerom automatycznych informacji SMS z wykorzystaniem telefonii komórkowej.

Wszystkie postulaty przewozowe można łącznie przedstawić następująco – wraz z opisem sytuacji pożądanej oraz możliwej do osiągnięcia.

Tabela 21. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min: mniejszy niż 5%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie przeciętnego wieku taboru do 6 lat powyżej 40% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 95% - 100%
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: min. 50% • Gęstość przystanków/km²: 3,7 - 3,9
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach <ol style="list-style-type: none"> a. głównych b. dodatkowych <ul style="list-style-type: none"> • w dni powszednie – w godz. 6-18: 15/30 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 20/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 30/60 min, zmniejszona liczba linii
7.	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie wyższej niż 1:34 • Wprowadzenie Karty Miejskiej
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w Internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach

12. Finansowanie usług przewozowych

12.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Koninie oraz na terenie gmin Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi i Kleczew finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów, refundacji oraz dotacji, co przedstawiono w poniższej tabeli.

Przewozy realizowane przez PKS i przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Konina, szczególnie w okolicie dworca PKP i PKS.

Wskaźnik odpłatności usług operatora kształtuje się na poziomie około 48 % (2012 r.) i był to średni wskaźnik wśród przewoźników w Polsce

Tabela 22. Finansowanie usług transportu publicznego w Koninie

Okres	Roczne przychody z usługi przewozowej (zł)	Suma rocznej dotacji (zł)	Wskaźnik odpłatności (%)
MZK – 2012	9.136.021,67	9.890.994,32	48%
MZK – 2011	8.116.471,94	9.429.125,71	46%

Jak widać z powyższego zestawienia w roku 2012 wskaźnik odpłatności poprawił się w porównaniu z rokiem 2011. Taką tendencję warto byłoby zachować również w latach następnych.

Natomiast w tym samym czasie koszt wozokilometra MZK kształtował się następująco:

Tabela 23. Koszt wozokilometra MZK

Okres	Koszt wozokm z amortyzacją	Koszt wozokm bez amortyzacji
MZK – 2012	6,97 zł	5,85 zł
MZK – 2011	5,59 zł	5,59 zł

Koszt wozokilometra w roku 2012 bardzo wzrósł w stosunku do poprzedniego roku. Było to związane przede wszystkim z wydatkami inwestycyjnymi dokonanyymi w roku 2011, które wyniosły 13.210.000 zł. W efekcie koszt amortyzacji w roku 2012 wyniósł 4.264.482,51 zł. To spowodowało, że koszt wozokilometra MZK wzrósł z 5,59 zł w roku 2011 do 6,97 zł w roku 2012.

Ważnym krokiem do poprawy dostępności komunikacji publicznej oraz jego jakości są podpisane porozumienia międzygminne, które określają wielkość dopłat rocznych tych gmin z zakresu usług na ich terenie. Miasto Konin wykonuje powierzone zadanie przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Koninie świadcząc usługi lokalnego transportu zbiorowego. Przedmiotowe porozumienia podpisały następujące gminy: Golina, Kazimierz Biskupi, Kleczew, Kramsk, Krzymów Stare Miasto w następujący sposób:

Tabela 24. Wielkość dopłat wnoszonych przez gminy na podstawie porozumień międzygminnych

Gmina	linia	2012		2013	
		wozokilometry	zł	wozokilometry	zł
Golina	61	19 278,00	50 652,95	19 201,50	55 492,33
Kazimierz Biskupi	53, 55	108 672,80	285 633,65	116 943,50	337 966,71
Kleczew	70	16 442,40	44 633,97	32 578,80	94 152,73
Kramsk	62	28 208,40	73 557,39	21 655,20	62 583,53
Krzymów	54, 57, 58, 71	44 434,40	116 778,09	80 470,30	232 559,17
Stare Miasto	51, 53, 60, 69	118 671,00	311 897,41	119 812,90	346 259,28
Razem		335 707,00	883 153,46	390 662,20	1 129 013,75

Wielkość dopłaty przez poszczególne gminy począwszy od IV kwartału 2012 roku wynoszą 2,89 zł do wozokilometra i są obowiązujące na cały rok 2013. Jak widać z powyższego zestawienia planowana wielkość pracy przewozowej oraz dopłaty w roku 2013 powinna być większa od tego co zrealizowano w roku 2012. I tak w przypadku pracy przewozowej będzie więcej o 54.955,2 wozokilometry, czyli o 16,4% a w przypadku dopłat będzie więcej o 245.860,25 zł czyli o 27,8%.

Biorąc pod uwagę koszt wozokilometra MZK w roku 2012 wynoszący 6,97 zł wraz z amortyzacją i przy założeniu, że odpłatność za usługę przewozową wynosi 48% to różnica pomiędzy przychodami a kosztami w przeliczeniu na wozokilometr wynosi 3,62 zł. Z powyższego zestawienia wynika, że płacone przez gminy dopłaty do wozokilometra w wysokości 2,89 zł pokrywają statystycznie w 80% różnicę między przychodami a kosztami.

Głównym źródłem finansowania usług przewozowych są przychody ze sprzedaży biletów. Cena biletu normalnego środkami komunikacji miejskiej w ostatnich 6 latach kształtowała się następująco:

Tabela 25. Dynamika cen biletów i inflacji

ROK	Bilet jednorazowy – cena	Wzrost %	Roczna stopa inflacji
2008	2,20	0%	3,3%
2009	2,20	0%	3,5%
2010	2,20	0%	3,1%
2011	2,20	0%	4,3%
2012	2,60	18,2%	4,3%
I-IX 2013	2,80	7,7%	1,0%
Razem		25,9%	19,5%

(*) opracowanie własne

Jak wynika z powyższego zestawienia wzrost ceny biletów jednorazowych był praktycznie zbieżny z inflacją w tym okresie. Biorąc również pod uwagę inwestycje taborowe poprawiające jakość usług oraz wzrost średnio-miesięcznego wynagrodzenia w ostatnim czasie istnieje pewien margines możliwości wzrostu ceny biletów szczególnie jednorazowych.

PKS

Z uwagi na fakt, że PKS Konin w 100% należy do miasta Konin poniżej prezentujemy podstawowe dane finansowe:

Tabela 26. Bilans finansowy Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Koninie

Bilans (T PLN)	2011	2010
A. Aktywa trwałe	12 698,60	13 144,30
B. Aktywa obrotowe	6 704,70	5 764,30
Aktywa razem	19 403,30	18 908,60
A. Kapitał (fundusz) własny	13 046,70	3 833 015,70
I. Kapitał podstawowy	10 000,00	3 830 000,00
II. Kapitał zapasowy	3 015,70	3 734,90
III. Zysk (strata) netto	31,00	- 719,20
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	4 660,00	4 242,80
I. Rezerwy na zobowiązania	0	0
II. Zobowiązania długoterminowe	0,00	0,00
III. Zobowiązania krótkoterminowe	3 195,00	3 182,70
IV. Rozliczenia międzyokresowe	1 465,00	1 060,10
Pasywa razem	19 403,30	18 908,60

Prezentowany powyżej bilans spółki pokazuje na stabilną sytuację finansową wynikającą z zysku netto jaki spółka odnotowała w 2011 roku oraz właściwej struktury finansowania. Co prawda zysk netto za rok 2011 wyniósł zaledwie 31 tys. zł ale w porównaniu do roku poprzedniego poprawa była bardzo znacząca ponieważ strata w roku 2010 wyniosła 719,2 tys. zł.

Ponadto w roku 2011 kapitały własne spółki stanowiły ponad 67% całości źródeł finansowych, co świadczy o stabilnej i bezpiecznej strukturze finansowania. Pożądana wielkość tego wskaźnika zgodnie z literaturą przedmiotu powinna mieścić się pomiędzy 40%-70%. Również fakt, że kapitał własny plus zobowiązania długoterminowe w całości finansują majątek trwały potwierdzają bezpieczną strukturę finansowania, co świadczy o małym ryzyku funkcjonowania spółki.

Dlatego w przyszłości należy powyższe wskaźniki przynajmniej utrzymać i dążyć do ich poprawy.

12.2. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 27. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników takich jak PKS Konin oraz MZK, aby dokonać odnowy taboru samochodowego celem oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

13. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Mieście Koninie

13.1. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów

Zidentyfikowano cztery grupy problemów, których rozwiązywanie sprzyjać będzie rozwojowi transportu publicznego:

- „orientacja na klienta” - transport publiczny bez barier, bezpieczeństwo i wygoda pasażerów,
- „priorytety dla transportu publicznego” - pierwszeństwo w ruchu drogowym dla autobusów,
- „ekologia” - zmniejszanie uciążliwości transportu publicznego dla środowiska,
- „integracja transportu publicznego”, „integracja różnych rodzajów transportu” - zbudowanie zintegrowanego systemu taryfowego.

W ramach tych grup występuje wiele istotnych problemów:

Orientacja na klienta:

- poziom usług przewozowych,
- zmniejszanie się prędkości komunikacyjnej przewozów i wydłużanie czasów przejazdów,
- zmniejszanie się zakresu działalności przewoźnika miejskiego będące efektem zmniejszania się liczby przewożonych pasażerów,
- w wielu wypadkach zły stan techniczny infrastruktury przystankowej,
- zmniejszanie się wpływów z tytułu sprzedaży biletów przejazdowych oraz zwiększanie się dotacji do transportu publicznego,
- niewystarczające tempo modernizacji ciągów pieszych dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

Priorytety dla transportu publicznego:

- niewystarczająca jakość dróg na ciągach komunikacyjnych,
- brak skrzyżowań z pierwszeństwem wjazdu lub wyjazdu dla autobusów,
- brak sygnalizacji świetlnych oraz ich synchronizacji realizujących priorytet w ruchu dla autobusów.
- ekologia: niski poziom infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego

Integracja transportu publicznego:

- niewystarczająca współpraca i organizacja różnych rodzajów transportu publicznego,
- brak węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego,
- brak zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego.

13.2. Analiza SWOT

Analiza SWOT – czyli diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian – jest jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Zgodnie z techniką analityczną SWOT posegregowano posiadane informacje o systemie transportu w Mieście Koninie na cztery grupy (cztery kategorie czynników strategicznych):

- STRENGTHS – mocne strony: wszystko to co stanowi atut, przewagę, zaletę analizowanego obiektu,
- WEAKNESSES – słabe strony: wszystko to co stanowi słabość, barierę, wadę analizowanego obiektu,
- OPPORTUNITIES – szanse: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu szansę korzystnej zmiany,
- THREATS – zagrożenia: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej.

Informacja, która nie może być poprawnie zakwalifikowana do żadnej z wymienionych grup, jest w dalszej analizie pomijana jako nieistotna strategicznie.

Tabela 28. Analiza SWOT

Grupy czynników	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty - wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty - zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
Słabe strony	Problemy - czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty - czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
Szanse	Szanse wewnętrzne - spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami - istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne
Zagrożenia	Zagrożenia wewnętrzne - czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne - czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

MOCNE STRONY TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Atuty:

- położenie miasta przy międzynarodowej trasie E30 (autostrada A2)
- spójność układu linii obsługujących miasto i gminy ościennie,
- wysoka zdolność przewozowa,
- wysoka jakość usług świadczonych przez operatora publicznego
- autobusy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych
- dobra współpraca pomiędzy gminami, Urzędem Miasta i MZK (porozumienia międzygminne)
- współpraca między MZK i PKS Konin

Stymulanty:

- zrozumienie władz miasta dla problemów transportu publicznego
- wieloletni ośrodek akademicki, dobra edukacja,
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe,
- transport zrównoważony
- węzły komunikacyjne
- strumienie finansowe ze źródeł Unii Europejskiej trafiające do miasta (aktywny udział miasta i operatora w pozyskiwaniu środków z wykorzystaniem funduszy UE),
- rozwój funkcji ponadregionalnych miasta,
- rozwój nowoczesnych technologii wpływających na rozwój środków komunikacji

SŁABE STRONY TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Problemy:

- brak skomunikowania transportu miejskiego z regionalnym- szczególnie chodzi o kolej,
- wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie w ruchu drogowym,
- niewystarczająca jakość dróg miejskich,
- mała liczba miejsc parkingowych w okolicach dworców.

Destymulanty:

- prognozowana spadająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej
- niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych,
- wzrastające zatłoczenie na określonych drogach miasta (szczególnie w kierunku północnym),
- wysoki poziom zanieczyszczeń transportowych i hałasu komunikacyjnego, szczególnie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych.

SZANSE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Szanse wewnętrzne:

- wprowadzenie systemu parkowania „Parkuj i Jedź” i zintegrowanie go z systemem taryfowo-biletowym
- rozwój sieci ulicznej, zwłaszcza obwodnicy północnej
- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- możliwość optymalizacji systemu transportu miejskiego
- budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej

Szanse zewnętrzne:

- dobre skomunikowanie kolejowe
- wysoki poziom obsługi mieszkańców przez przewoźników kolejowych
- budowa autostrady A2,
- bliskość aglomeracji poznańskiej i warszawskiej, jako największej i najbogatszej w Polsce
- możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju,
- możliwość pozyskiwania środków unijnych,
- atrakcje turystyczne i przyrodnicze regionu,
- szeroka edukacja społeczna ukierunkowana na ekologię.

ZAGROŻENIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zagrożenia wewnętrzne:

- niedostateczne skomunikowanie komunikacji miejskiej z regionalną,
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym
- wzrost bezrobocia,
- wzrost kosztów pracy,
- postępująca dekapitalizacja taboru,
- niedostateczna jakość infrastruktury drogowej.

Zagrożenia zewnętrzne:

- spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz możliwość kryzysu,
- wysokie zadłużenie budżetu państwa i samorządów,
- gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej,
- postępujący wzrost ceny paliw,
- występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych: starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych,
- wysokie koszty uzbrojenia nowych terenów przeznaczonych na inwestycje gospodarcze,
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego,
- rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym.

Tabela 29. Ocena realizacji postulatów przewozowych i rekomendacje odnośnie ich poprawy*Skala ocen: A- bardzo dobry, B - dobry, C - dostateczny, D – zły, E – niedostateczny.*

Lp.	Postulat	Ocena	Rekomendacje
1.	Punktualność	B	Niski udział kursów opóźnionych. Poprawa organizacji ruchu pozwoli na ograniczenie udziału kursów opóźnionych spowodowanych dużym natężeniem ruchu w centrum miasta
2.	Wygoda		
	a. Bezpieczeństwo	B	Wymiana starych autobusów na nowe.
	b. Komfort jazdy	B	Wymiana starych autobusów na nowe, niskopodłogowe i klimatyzowane
3.	Niezawodność	A	Niski udział nierealizowanych kursów
4.	Dostępność		
	a. Dostęp ogólny do infrastruktury	B	W większości: wystarczający układ przystanków, odpowiadający dzisiejszym potrzebom mieszkańców. Rozwijanie infrastruktury przystankowej poprzez budowanie wiat
	b. Dostępność dla osób niepełnosprawnych	B	Modernizacja przystanków (likwidacja barier architektonicznych)
	c. Zakup biletów	A	Wystarczająca liczba punktów dystrybucji biletów
5.	Regularność	B	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii.
6.	Częstotliwość	C	Autobusy w godzinach szczytu zatłoczone. Wprowadzenie większej ilości kursów w godzinach szczytu lub wprowadzenie do ich obsługi większych autobusów
7.	Prędkość	B	Poprawa organizacji ruchu (udrożnienie głównych ciągów komunikacyjnych) pozwoli na zwiększenie prędkości komunikacyjnej
8.	Bezpośredniość połączeń	B	Oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy dzielnicami mieszkalnymi, usługowymi, przemysłowymi i miejscami użyteczności publicznej na terenie miasta. Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta. Brakuje bezpośrednich połączeń z gmin podmiejskich i osiedli znajdujących się na obrzeżach miasta
9.	Koszt		
	a. Ceny biletów	A	Ceny biletów są wystarczające
	b. Relacje cenowe	A	
	c. Rodzaje biletów	-	Wprowadzenie Systemu Kary Miejskiej (wymaga szczegółowej analizy ekonomicznej)
	d. Bilet elektroniczny	A	
	e. Zintegrowany system biletowy	C	Istnieje wspólny bilet miesięczny PKS i MZK, jednak brakuje na ten temat odpowiedniej informacji. Rozważyć możliwość wprowadzenia wspólnego biletu z przewoźnikami kolejowymi (wymaga szczegółowej analizy ekonomicznej)
10.	Informacja pasażerska		
	a. Prezentacja w Internecie	A	Na stronie internetowej znajduje się interaktywna rozkład jazdy. Rozkłady jazdy czytelne.
	b. Informacja przystankowa statyczna	A	Rozkłady na przystankach są czytelne. W autobusach funkcjonuje informacja statyczna i dynamiczna
	c. Informacja w autobusach	A	
	d. Informacja przystankowa dynamiczna	B	Informacja dynamiczna funkcjonuje w kilku ważnych węzłach przesiadkowych. Warto rozważyć wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na dworcu kolejowy i autobusowy

13.3. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie

Dokumentem strategicznym miasta, określającym kierunki rozwoju również dla transportu publicznego oraz dla pozostałych gałęzi systemu transportowego jest *Strategia Rozwoju Konina 2007-2015*. Celem nadrzędnym *Stymulowanie rozwoju gospodarczego miasta przy głównych szlakach komunikacyjnych, w szczególności wzdłuż nowego przebiegu drogi krajowej nr 25*. Będzie on realizowany poprzez cele strategiczne i operacyjne. Na podstawie tego dokumentu w poniższym zestawieniu przedstawiono zadania, które są nadal aktualne a które dotyczą całego systemu transportowego w mieście oraz komunikacji publicznej. Odpowiednie przygotowanie najważniejszych szlaków komunikacyjnych niewątpliwie wpłynie na atrakcyjność inwestycyjną regionu. Jednocześnie dokument w ramach Celu Operacyjnego 4.2 Poprawa efektywności infrastruktury miejskiej, podkreślił, że jakość i dostępność infrastruktury miejskiej wpływają na budowanie konkurencyjności gospodarki lokalnej Konina oraz poprawy warunków życia mieszkańców miasta. Wybrane zagadnienia są zgodne z założeniami zrównoważonego rozwoju a tym samym zgodne są z Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Konina.

Do realizacji powyższych zadań przyczyni się *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Miasta Konina*.

Tabela 30. Zadania realizowane w ramach Strategii Rozwoju Miasta Konina, związane z działalnością transportową

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Zadania
1: Stymulowanie rozwoju nowoczesnej i zrównoważonej gospodarki miasta	1.2: Tworzenie warunków do powstawania nowych miejsc pracy	Budowa obwodnicy północnej w pasie drogi krajowej nr 25.
3: Zapobieganie zjawiskom patologicznym i ubożeniu społeczeństwa miasta	3.2: Aktywizacja osób zagrożonych wykluczeniem społecznym	Likwidacja barier architektonicznych oraz minimalizacja barier psychologicznych i społecznych dla osób bezrobotnych i niepełnosprawnych
4: Poprawa stanu środowiska naturalnego i ładu przestrzennego miasta oraz racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi	4.1: Ochrona zasobów przyrody	Prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju
	4.2: Poprawa efektywności infrastruktury miejskiej	Budowa II etapu obwodnicy
		Poprawa jakości układu komunikacyjnego oraz powiązanie infrastruktury miejskiej z systemem zewnętrznym
		Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego w mieście
		Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ruchu pieszych na drogach

Determinantami określającym kierunki rozwoju transportu publicznego, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta;

- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2020 r. należą:

- rozważenie możliwości wprowadzenia systemu „Parkuj i Jedź” (P&R) na obrzeżach miasta albo w rejonie Dworca Kolejowego i Autobusowego;
- budowa węzłów przesiadkowych, przede wszystkim budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w rejonie Dworca Kolejowego i Autobusowego (w porozumieniu z władzami samorządowymi powiatu oraz z prywatnymi właścicielami tych obiektów);
- skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobieżną- chodzi tu przede wszystkim o połączenia autobusowe przewoźników prywatnych oraz połączenia kolejowe (skoordynowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z transportem regionalnym kolejowym i autobusowym);
- nadanie priorytetu komunikacji miejskiej na głównych skrzyżowaniach;
- ułatwienie dostępności do komunikacji miejskiej osobom niepełnosprawnym poprzez usuwanie barier architektonicznych oraz wprowadzanie niskopodłogowych autobusów;
- wprowadzenie niskoemisyjnego taboru;

W Planie Transportowym założono, że w ciągu pierwszych pięciu lat jego wdrażania nastąpi zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Koninie, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Ważnym elementem jego poprawy będzie zakup nowych autobusów. To pozwoli podnieść jakość i komfort podróży. Po drugie poprzez wprowadzenie płatnej strefy parkowania w centrum miasta zwiększy się popularność transportu publicznego a zmniejszy się skłonność do poruszania się samochodem osobowym. Obecnie bardzo trudno jest znaleźć miejsce do parkowania, zwłaszcza w centrum Konina. Z kolei skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobieżną pozwoli skrócić czas dotarcia do celu oraz podnieść, jakość podróży. Dlatego w drugim okresie prognozowania, czyli po roku 2017 jest planowany lekki wzrost podróży komunikacją miejską.

Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników prywatnych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Wielkopolskiego.

W okresie planowania (do 2020 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- regularne prowadzenie badań marketingowych, dotyczących:
 - a. wielkości popytu;
 - b. przekrojowej struktury popytu;
 - c. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta.
- prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym
- do 2017 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewoźników, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Konina, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewoźników, popytu, preferencji i

zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych

- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Mieście Koninie, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tabela 31. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Efektywność ekonomiczna transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wskaźnik odpłatności usług (%) ➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%) ➤ Przychody z płatnej strefy parkowania (zł) ➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.) ➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Węzeł komunikacyjny –dworzec PKP/PKS ➤ Parkingi (w tym Parkingi „Parkuj i Jedź”)
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Udział % pojazdów niskopodłogowych w taborze operatora <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Liczba przystanków na 1 km²
Produkt: taryfa, jakość, czas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wspólna taryfa biletowa ➤ Wspólny bilet ➤ Częstotliwość kursowania: <ul style="list-style-type: none"> ○ w szczytach: 15-30 min ○ poza szczytem: 30-60 min ➤ Przejazd z granicy miasta do centrum: do 20 min. ➤ Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze (%)
Rozkład jazdy - Skomunikowanie	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobieżną (pociągi, autobusy)
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Uprzywilejowanie transportu publicznego
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin

Załącznik 1. Poziomy napętnień w autobusach

Tabela 32. Poziom napętnień na linii nr 100

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
M. Dąbrowskiej	0
Dmowskiego I	0
Dmowskiego II	0
Staszica	0
Szarych Szeregów	0
Szarych Szeregów-Art. Met.	0
Warszawska	0
Dworcowa	0
PKP	2
Aleje 1 Maja	2
Przemysłowa	2
11 Listopada	2
11 Listopada-Omega	2
Zakole	1
Okólna	1
Sosnowa	1
Wyzwolenia	1
Wyszyńskiego- szkoła	1
Wyszyńskiego- kasa	1
Aleje 1 Maja	3
Aleje 1 Maja	3
PKP	4
Dworcowa	4
Warszawska	4
Grunwaldzka	1
Staszica	1
Dmowskiego- park	1
Dmowskiego- stadion	1
Dmowskiego	1
Nadrzeczna- końcowy	0

Tabela 33. Poziom napętnień na linii nr 50

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
M. Dąbrowskiej- Nadrzeczna	3
Dmowskiego- rondo	6

Dmowskiego- stadion	7
Staszica	9
Szarych Szeregów	11
Szarych Szeregów-targowisko	21
Warszawska	19
Dworcowa	23
Dworzec PKP	29
Aleje 1 Maja- Powst. Wielkop.	28
Przemysłowa- Rondo Soli.	27
11 Listopada	25
11 Listopada	28
Zakole	29
Okólna	26
Sosnowa	24
Wyzwolenia	23
Wyszyńskiego	30
Wyszyńskiego- szpital	32
Aleje 1 Maja-Błaszaka	29
Aleje 1 Maja	26
Dworzec PKP	17
Dworcowa	16
Warszawska	14
Grunwaldzka	5
Staszica	2
Dmowskiego- Park	1
Dmowskiego -stadion	1
Dmowskiego- rondo	0
Nadrzeczna- końcowy.	0

Tabela 34. Poziom napętnień na linii nr 51

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Rumin-początkowy	0
Rumin	0
Rumin	0
Rumin Działki	9
Posoka	8
Zagórowska- Przydziałki	7

Zagórska-Stefanii-Esse	-
Zagórska-Parowa	-
Kościuszki	6
Staszica	9
Szarych Szeregów	5
Szarych Szeregów	3
Warszawska	1
Dworcowa	2
Aleje 1 Maja-Powstańców	5
Przemysłowa	3
11 Listopada	10
11 Listopada	13
Zakole	12
Okólna	12
Sosnowa	12
Wyzwolenia	16
Wyszyńskiego	9
Wyszyńskiego	6
Aleje 1 Maja-Błaszaka	5
Aleje 1 Maja	2
Dworcowa	7
Warszawska	7
Grunwaldzka	11
Staszica	13
Kościuszki	15
Kościuszki	16
Zagórska-Parowa	-
Zagórska-Stefanii-Esse	-
Zagórska-Posoka	12
Rumin Działki-końcowy.	9
Rumin Działki	4
Rumin	0
Rumin-skrzyżowanie	0
Rumin-końcowy.	0

Tabela 35. Poziom napętnień na linii nr52

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Grójecka	1
Grójecka	3

Grójecka	4
Wola Podłęzna- Grójecka	5
Jana Pawła II-Śniadeckich	7
Jana Pawła II-Skłódowskiej	7
Jana Pawła II-Portowa	7
Popietuszki	
Staromorzystawska-cmentarz	
Staromorzystawska	
Staromorzystawska-cmentarz	
Popietuszki	
Wyszyńskiego	5
Sosnowa	4
Okólna	6
Wyzwolenia	7
Wyszyńskiego	8
Wyszyńskiego -szpital	2
Aleje 1 Maja-Błaszaka	4
Aleje 1 Maja	2
Dworzec PKP	7
Aleje 1 Maja-ZSZ	2
Spółdzielców-M. Kolbe	7
Hurtowa	4
Poznańska-Hurtowa	4
Poznańska-Boczna	3
Poznańska-rondo	2
Spółdzielców-Hurtowa	0
Spółdzielców-Makowa	3
Spółdzielców-rondo	4
Poznańska-Nowy Dwór	3
Poznańska-pętla.	0

Tabela 36. Poziom napętnień na linii nr 53

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
K. Biskupi ul. Dębowa	23
Bielawy	48
K. Biskupi-Zawadzkiego	78
K. Biskupi-Aleje 1 Maja	83
Kazimierska-Elektrownia	81
K. Biskupi-Pl. Wolności	81

K. Biskupi-Konińska	83
Bieniszew	89
Władimirów	90
Władimirów	100
Wieruszew	102
Sokółki	102
Sokółki-szkoła	102
Sokółki	102
Gosławicka	102
Muzealna	102
Wola Łaszczowa	102
Posada	102
Posada	102
Kleczewska	102
Kleczewska-Międzylesie	102
Paderewskiego- Moniuszki	100
Paderewskiego- Szymano.	100
"Galeria nad Jeziorem"	98
Paderewskiego	104
Przemysłowa- R. Solidarności	54
Aleje 1 Maja-Błaszaka	19
Aleje 1 Maja	5
Dworzec PKP	0
Dworcowa	1
Warszawska	1
Grunwaldzka	1
Wał Tarejwy-Sz. Szeregów	3
Wał Tarejwy	4
Kolska-szkoła	6
Szpitalna- Józefa Bema	6
Szpitalna- rondo	8
Piłsudskiego- końcowy.	8
Szpitalna- szpital	10
Szpitalna- środkowy	10
Szpitalna	10
Centrum Handlowe Ferio	11
Stare Miasto-C. Handlowe	11
Stare Miasto-U. Gminy	11
Stare Miasto-kościół	11

Stare Miasto	11
Stare Miasto-końcowy.	11
Kolonia Barczygłów	12
Barczygłów-końcowy.	0

Tabela 37. Poziom napętnień na linii nr54

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Nowe Brzeźno	3
Brzeźno-osiedle	6
Brzeźno	7
Kolska-Leszczynowa	8
Leszczynowa	13
Kolska-Piaskowa	13
Kamienna	14
Kamienna- osiedle	17
Brzozowa- osiedle	21
Brzozowa	22
Świętojańska	23
Świętojańska-Gruntowa	25
Świętojańska-Solna	26
Kolska-szkoła	34
Kościuszki	41
Staszica	50
Szarych Szeregów	48
Szarych Szeregów	41
Warszawska	41
Dworcowa	41
Dworzec PKP	20
Aleje 1 Maja-Powst. Wielkop.	8
Przemysłowa	4
Paderewskiego	3
Chopina-Szeligowskiego	2
Chopina	2
Chopina	2
Kleczewska-Wieniawskiego	0
Zakładowa- działki	0
Zakładowa- U. Skarbowy	0
Zakładowa- końcowy.	0

Tabela 38. Poziom napełnień na linii nr 54 Bis

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Topazowa	3
Szpitalna- śródkowy	4
Szpitalna- szpital	3
Szpitalna- rondo	3
Szpitalna- Józefa Bema	4
Kolska-klasztór	18
Świętojańska-Solna	16
Świętojańska-Gruntowa	12
Świętojańska	10
Brzozowa	9
Brzozowa- osiedle	7
Kamienna- osiedle	5
Kamienna	4
Kolska-Piaskowa	3
Leszczynowa- pętla.	0

Tabela 39. Poziom napełnień na linii nr 55

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Janowska	11
Józwin-pętla	15
Józwin	17
Kamienica	19
Kamienica	20
Kamienica	21
Kazimierska	23
Kazimierska	23
Kazimierska	22
Przemysłowa	22
Przemysłowa- Gaj	22
Przemysłowa- działki	26
Gostawicka	26
Muzealna	24
Jędrzejewskiego	24
Przemysłowa	24
Przemysłowa	24
Przemysłowa	24
Przemysłowa	24

Przemysłowa	24
Przemysłowa	24
Przemysłowa	23
Aleje 1 Maja	25
Aleje 1 Maja	25
Dworzec PKP	22
Aleje 1 Maja-ZSZ	22
Kleczewska	22
M. Dąbrowskiej	22
Dmowskiego- rondo	22
Dmowskiego- stadion	22
M. Dąbrowskiej	24
Zagórska	21
Zagórska-Parowa	20
Kościuszki	18
Staszica	14
Szarych Szeregów	14
Szarych Szeregów	15
Wał Tarejwy	15
Wał Tarejwy	13
Kolska-szkoła	3
Szpitalna-	4
Szpitalna- szpital	4
Piłsudskiego	0

Tabela 40. Poziom napełnień na linii nr 56

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Bernardynka	12
Bernardynka-Mostowa	7
Nowiny	3
Honoratka	0
Ślesińska-Łężyńska	6
Ślesińska-plaża	6
Ślesińska	6
Kazimierska	6
Kazimierska	6
Kazimierska-Elekt.	6
Kazimierska	6
Kazimierska	6

Przemysłowa-Pątnów	16
Przemysłowa-Gaj	11
Przemysłowa-działki	6
Gosławicka	2
Muzealna	15
Jędrzejewskiego	17
Przemysłowa-Gosławice El.	18
Przemysłowa-Maliniec	18
Przemysłowa-Maliniec	18
Hutnicza	18
Przemysłowa-Marantów	17
Przemysłowa-Niestusz	16
Przemysłowa-Okólna	20
Przemysłowa-rondo Soli.	10
Aleje 1 Maja-Błaszaka	17
Aleje 1 Maja	17
Dworzec PKP	3
Dworcowa	3
Warszawska	3
Grunwaldzka*	0
Wał Tarejwy-Sz. Szeregów	-
Wał Tarejwy	-
Kolska-szkoła	-
Szpitalna-Józefa Bema	-
Szpitalna-rondo	-
Szpitalna-szpital	-
Szpitalna-środkowy	-
Topazowa-końcowy.	-

Tabela 41. Poziom napełnień na linii nr 57

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Staromorzysławska	0
Staromorzysławska	0
Popiełuszki	0
Wyszyńskiego	1
Wyszyńskiego-szkoła	11
Wyszyńskiego-kasa	13
Aleje 1 Maja	16
Aleje 1 Maja	16

Aleje 1 Maja-ZSZ	27
Kleczewska	28
Unii Europejskiej	28
Bursztynowa	26
Bursztynowa	24
Ferio	23
Szpitalna I	23
Topazowa	
Szpitalna II	23
Szpitalna III	20
Szpitalna IV	20
Szpitalna V	20
Kolska-Klasztor	29
Wał Tarejwy	27
Wał Tarejwy	25
Osada	21
Osada	17
Osada	14
Osada	11
Zalesie	9
Zalesie	7
Zalesie	7
Szczepiło	3
Szczepiło-końcowy	0

Tabela 42. Poziom napełnień na linii nr 58

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Staromorzysławska	8
Staromorzysławska	12
Popiełuszki	16
Wyszyńskiego	18
Wyzwolenia	21
11 Listopada	22
Przyjaźni	22
Wyszyńskiego-szpital	22
Aleje 1 Maja-Błaszaka	23
Aleje 1 Maja	17
Dworzec PKP	15
Maksymiliana Kolbe	17

Spółdzielców-M.Kolbe	17
Spółdzielców-Hurtowa	15
Spółdzielców-Makowa	15
Spółdzielców-rondo	18
Poznańska-szkoła	9
Poznańska-Stokowa	5
Poznańska-PWiK	5
Poznańska-Hurtowa	6
Poznańska-rondo	12
Poznańska-Dworcowa	13
Warszawska	12
Grunwaldzka	19
Staszica	17
Kościuszki	15
Kościuszki	13
Kolska-klasztor	14
Kolska-cmentarz	16
Kolska-Europejska	16
Kolska-Piaskowa	16
Leszczynowa- końcowy.	16
Kolska-Leszczynowa	16
Brzeźno	13
Brzeźno-Kwiatowa	11
Brzeźno-Słoneczna	6
Brzeźno-końcowy.	0

Tabela 43. Poziom napętnień na linii nr 59

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Zakładowa- pętla	0
Zakładowa	0
Zakładowa- działki	2
Chopina	12
Chopina	14
Chopina	10
Paderewskiego	16
Przemysłowa	8
Wyszyńskiego	14
Przyjaźni	10
11 Listopada	11

Zakole	11
Okólna	7
Sosnowa	7
Wyzwolenia	1
Wyszyńskiego	1
Popiełuszki	1
Staromorzysławska	0
Staromorzysławska.	

Tabela 44. Poziom napętnień na linii nr 60

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Nowe Żdzary	5
Żdzary	5
Kasztelańska	7
Krągola	9
Janowice	13
Żychlin	21
Żychlin	47
Świętojańska-osiedle	49
Świętojańska	53
Świętojańska-Gruntowa	53
Świętojańska-Solna	54
Wał Tarejwy	45
Wał Tarejwy-Kościelna	43
Warszawska	39
Dworcowa	33
Dworzec PKP	20
Aleje 1 Maja- Powst.	18
Przemysłowa- R. Solidarn.	20
11 Listopada	15
11 Listopada	10
Wyzwolenia	8
Wyszyńskiego	8
Popiełuszki	4
Staromorzysławska	2
Staromorzysławska.	0
Jana Pawła II-Portowa	0
Jana Pawła II-Skłodowskiej	0
Jana Pawła II-Śniadeckich	0

Wola Podłęzna-Grójecka	0
Grójecka	0
Grójecka	0
Grójecka-końcowy.	0

Tabela 45. Poziom napełnień na linii nr 61

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Golina-Kwiatowa	4
Golina	7
Golina	9
Kawnice-skrzyżowanie	10
Kawnice	11
Węglew	13
Kraśnica	15
Poznańska	16
Poznańska-Nowy Dwór	16
Spółdzielców-rondo	23
Spółdzielców-Rolna	26
Spółdzielców-Hurtowa	29
Spółdzielców	30
Aleje 1 Maja-ZSZ	37
Dworzec PKP	35
Dworcowa	36
Warszawska	36
Grunwaldzka	29
Wał Tarejwy- Sz. Szeregów	26
Wał Tarejwy	27
Kolska-szkoła	32
Szpitalna- Józefa Bema	29
Szpitalna- rondo	23
Piłsudskiego- końcowy.	9
Szpitalna- szpital	6
Szpitalna- środkowy	5
Szpitalna	4
Centrum Handlowe- końcowy	0

Tabela 46. Poziom napełnień na linii nr 62

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Rudzica-pętla	9

Rudzica	11
Wola Podłęzna	14
Wola Podłęzna	16
Wola Podłęzna	18
Wola Podłęzna- rondo	19
Grójecka	20
Grójecka	21
Grójecka	23
Wola Podłęzna- Grójecka	24
Jana Pawła II-Śniadeckich	24
Jana Pawła II-Skłodowskiej	25
Jana Pawła II-Portowa	25
Wyszyńskiego	24
Wyszyńskiego	23
ZSGE	28
Aleje 1 Maja-Błaszaka	27
Aleje 1 Maja	28
Dworzec PKP	27
Dworcowa	27
Warszawska	26
Grunwaldzka	20
Wał Tarejwy	19
Wał Tarejwy	17
Kolska-szkoła	16
Szpitalna- Józefa Bema	15
Szpitalna- szpital	12
Piłsudskiego- końcowy*	0
Szpitalna- szpital	-
Szpitalna- środkowy	-
Szpitalna	-
Centrum Handlowe	-

Tabela 47. Poziom napełnień na linii nr 64

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Poznańska	4
Poznańska	5
Spółdzielców	20
Spółdzielców	28
Spółdzielców	38

Spółdzielców	52
Aleje 1 Maja	47
Dworzec PKP	18
Aleje 1 Maja	17
Przemysłowa	15
Paderewskiego	16
Chopina	13

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Poznańska	0
Poznańska	0
Spółdzielców	0
Spółdzielców	3
Spółdzielców	4
Spółdzielców	3
Aleje 1 Maja	2
Aleje 1 Maja	2
Przemysłowa	2
Paderewskiego	2
Paderewskiego	3
Paderewskiego	2
Chopina	3
Chopina	3
Chopina	4
Paderewskiego	2
Przemysłowa	2
Przemysłowa	2
Przemysłowa	2
Przemysłowa	2
Przemysłowa	2
Hutnicza	8
Przemysłowa	8
Przemysłowa	5
Przemysłowa	3
Jędrzejewskiego	4
Muzealna	4
Gostawicka	0
Przemysłowa	-
Przemysłowa	-
Przemysłowa	-

Chopina	9
Chopina	6
Kleczewska	5
Zakładowa	0
Zakładowa	0
Zakładowa	0

Tabela 48. Poziom napełnień na linii nr 65

Kazimierska	-
Kazimierska	-
Kazimierska	-

Tabela 49. Poziom napełnień na linii nr 66

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Janowska	1
Kamienica	3
Kamienica	4
Kamienica	4
Kazimierska	15
Kazimierska	16
Kazimierska	17
Przemysłowa	18
Przemysłowa	21
Przemysłowa	22
Gostawicka	23
Muzealna	27
Jędrzejewskiego	29
Przemysłowa	30
Przemysłowa	32
Przemysłowa	33
Hutnicza*	-
Przemysłowa	33
Przemysłowa	35
Przemysłowa	38
Paderewskiego	42
Chopina	40
Chopina	39
Chopina	40
Kleczewska	39

Paderewskiego	37
Paderewskiego	39
Paderewskiego	41
11 Listopada	42
11 Listopada	44
Wyzwolenia	45
Wyszyńskiego	45
Wyszyńskiego	50
Aleje 1 Maja	56
Aleje 1 Maja	58
Dworzec PKP	61
Dworcowa	64
Warszawska	66
Grunwaldzka	70
Wał Tarejwy	69
Wał Tarejwy	69
Kolska-szkoła	77
Szpitalna	50
Szpitalna- szpital	47
Szpitalna- szpital	41
Szpitalna	39
Topazowa	0

*kurs bez wjazdu do ul. Hutniczej

Tabela 50. Poziom napełnień na linii nr 67

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Bernardynka	5
Bernardynka-Mostowa	7
Nowiny	16
Honoratka	22
Ślesińska- Łężyńska	24
Ślesińska-plaża	30
Ślesińska	33
Kazimierska	33
Kazimierska	33
Kazimierska-Elektrownia	33
Kazimierska	33
Kazimierska	33
Przemysłowa- Pątnów	33

Przemysłowa- Gaj	33
Przemysłowa- działki	33
Gostawicka	33
Muzealna	33
Jędrzejewskiego	33
Przemysłowa- Gostawice Elektrownia	33
Przemysłowa- Maliniec	33
Przemysłowa- Maliniec	33
Przemysłowa- Marantów	33
Przemysłowa- Niestusz	33
Przemysłowa- Okólna	33
Przemysłowa- R. Solidarn.	32
Aleje 1 Maja-Błaszaka	17
Aleje 1 Maja	17
Dworzec PKP	28
Aleje 1 Maja-ZSZ	32
Spółdzielców-M. Kolbe	32
Spółdzielców-Hurtowa	26
Spółdzielców-Makowa	32
Spółdzielców-rondo	22
Poznańska-Nowy Dwór	22
Poznańska	22
Poznańska-Nowy Dwór	22
Poznańska-szkoła	10
Poznańska-Stokowa	10
Poznańska-PWiK	10
Poznańska-Hurtowa	10
Poznańska-rondo	10
M. Dąbrowskiej- Nadrzeczna	14
M. Dąbrowskiej-osiedle	17
Piłsudskiego	9
Szpitalna- szpital	3
Szpitalna- środkowy	4
Szpitalna	4
Centrum Handlowe- końcowy.	0

* kurs bez wjazdu do Gostawic

Tabela 51. Poziom napełnień na linii nr 69

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
------------	------------------

Grunwaldzka	18
Staszica	20
Dmowskiego- Park	21
Dmowskiego- stadion	23
Dmowskiego- rondo	24
M. Dąbrowskiej- osiedle	19
Piłsudskiego	15
Szpitalna- szpital	16
Szpitalna -środkowy	16
Szpitalna	11
Stare Miasto-C. Handlowe	11
Stare Miasto-U .Gminy	11
Stare Miasto-kościół	9
Stare Miasto-Cmentarz	9
Modła	7
Modła	6
Modła Księża	6
Karsy	4
Krągola	4
Lisiec Mały	4
Lisiec Wielki	0
Zgoda	0
Niklas-końcowy.	0

Tabela 52. Poziom napełnień na linii nr 70

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Topazowa	6
Szpitalna- środkowy	7
Szpitalna- szpital	8
Szpitalna- rondo	10
Szpitalna- Józefa Bema	10
Kolska-klasztor	12
Wał Tarejwy	13
Wał Tarejwy-Kościelna	14
Warszawska	13
Dworcowa	16
Dworzec PKP	15
Aleje 1 Maja-Powst. Wielkop.	15
Przemysłowa-R. Solidarn.	14

Przemysłowa- Okólna	15
Przemysłowa- Gajowa	14
Przemysłowa- Gajowa	10
Przemysłowa- Marantów	12
Przemysłowa- Maliniec	13
Przemysłowa- Maliniec	14
Przemysłowa- Gosławice Elektrownia	11
Jędrzejewskiego	11
Muzealna	11
Gosławicka	11
Przemysłowa- działki	10
Przemysłowa Gaj	8
Przemysłowa- Pątnów rondo	7
Kazimierska	6
Kazimierska	0
Kazimierska-Elektrownia	4
Kamienica Osada	4
K. Biskupi skrzyżowanie	3
Józwin II	3
Józwin	2
Aleje 600-lecia	2
Aleje 600-lecia OSiR	2
Kleczew Kościelna	2
Kleczew końcowy	0

Tabela 53. Poziom napełnień na linii nr 71

PRZYSTANEK	LICZBA PASAŻERÓW
Sz. Szeregów	3
Sz. Szeregów- targowisko	3
Wał Tarejwy-Sz. Szeregów	3
Wał Tarejwy	3
Kolska-cmentarz	3
Kolska-Europejska	4
Kolska-Piaskowa	5
Kolska-Leszczynowa	7
Brzeźno	10
Brzeźno Stara Remiza	16
Brzeźno Orlik	18
Brzeźno GALWAMET	18

Potażniki	32
Ignacew	34
Depaula/Adamów	35
Smólnik Rozjazd	39
Kałek Remiza	41
Kałek	39
Paprotnia Kupiec	35
Paprotnia kier. Wyszyna	35
Paprotnia Szkoła	36
Paprotnia Remiza	39
Paprotnia Młyn	37
Krzymów Poczta	45
Krzymów Remiza	54
Gozdek	54

Borowo	54
Rożek	54
Brzezińskie Holendry I	55
Brzezińskie Holendry II	56
Brzeźno ul. Krzymowska	57
Brzeźno skrzyżowanie	58
Brzeźno	61
Kolska-Leszczynowa	59
Kolska-Piaskowa	60
Kolska-Europejska	59
Kolska-cmentarz	56
Wał Tarejwy	39
Wał Tarejwy-końcowy.	0

Załącznik 3. Uchwała w sprawie przekształcenia Miejskiego Zakładu Komunikacji- wzór

Uchwała nr .../.../.....

Rady Miejskiej w

z dnia r.

w sprawie przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego

**pod nazwą "Zakład Komunikacji Miejskiej" w jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością miasta
..... "Komunikacja Miejska"**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. f ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) i art. 22 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jedn. Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236) uchwała się, co następuje:

§ 1

Likwiduje się samorządowy zakład budżetowy pod nazwą "Zakład Komunikacji Miejskiej" z siedzibą w ul. w celu przekształcenia go w jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością miasta pod nazwą "Komunikacja Miejska", która kontynuować będzie działalność Zakładu w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

§ 2

1. Składniki mienia likwidowanego Zakładu Komunikacji Miejskiej miasto wnosi do Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska tytułem pokrycia kapitału zakładowego.
2. Nieruchomości likwidowanego Zakładu Komunikacji Miejskiej spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska otrzymuje w użytkowanie.
3. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki związane z działalnością likwidowanego Zakładu Komunikacji Miejskiej.

§ 3

1. Pracownicy likwidowanego Zakładu Komunikacji Miejskiej stają się pracownikami Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska.
2. Za zobowiązania wynikające ze stosunku pracy powstałe przed likwidacją Zakładu Komunikacji Miejskiej odpowiada Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska.

§ 4

1. Zakład Komunikacji Miejskiej likwiduje się na podstawie i w trybie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.).
2. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska zapewnia ciągłość działalności wykonywanej przez Zakład Komunikacji Miejskiej.

§ 5

Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska tworzy się na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jedn. Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236).

§ 6

Wszelkie czynności związane z przekształceniem Zakładu Komunikacji Miejskiej w Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Komunikacja Miejska wykonuje Prezydent Miasta Konina

§ 7

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Spis map

Mapa 1. Podregion koniński w podziale na powiaty.....	10
Mapa 2. Miasto Konin.....	11
Mapa 3. Gmina Kramsk.....	12
Mapa 4. Gmina Krzymów.....	13
Mapa 5. Gmina Stare Miasto.....	14
Mapa 6. Gmina Golina.....	15
Mapa 7. Gmina Kazimierz Biskupi.....	16
Mapa 8. Gmina Kleczew.....	17
Mapa 9. Linia nr 100.....	40
Mapa 10. Linia nr 50.....	40
Mapa 11. Linia nr 51.....	41
Mapa 12. Linia nr 52.....	41
Mapa 13. Linia nr 53.....	42
Mapa 14. Linia nr 54.....	42
Mapa 15. Linia nr 55 całość.....	43
Mapa 16. Linia nr 55 fragment.....	43
Mapa 17. Linia nr 56.....	44
Mapa 18. Linia nr 57.....	45
Mapa 19. Linia nr 58.....	45
Mapa 20. Linia nr 59.....	46
Mapa 21. Linia nr 60.....	46
Mapa 22. Linia nr 61.....	47
Mapa 23. Linia nr 62.....	47
Mapa 24. Linia nr 64.....	48
Mapa 25. Linia nr 65.....	48
Mapa 26. Linia nr 66 całość.....	49
Mapa 27. Linia nr 66 fragment.....	49
Mapa 28. Linia nr 67.....	50
Mapa 29. Linia nr 69.....	50
Mapa 30. Linia nr 70.....	51
Mapa 31. Linia nr 71.....	51

Spis tabel

Tabela 1. Liczba mieszkańców według płci w 2012 roku	18
Tabela 2. Liczba ludności w latach 2003-2012	18
Tabela 3. Ruch naturalny w latach 2005-2012	19
Tabela 4. Liczba ludności według grup wiekowych w latach 2005-2012	20
Tabela 5. Liczba i struktura bezrobotnych w mieście Koninie w latach 2001-20012	22
Tabela 6. Liczba i struktura bezrobotnych w gminach powiatu konińskiego w 2012 roku	22
Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON wg wybranych sekcji PKD w 2012 r. ...	23
Tabela 8. Wykaz placówek oświatowych i liczby uczniów w mieście Koninie 2012 roku	24
Tabela 9. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Miasta Konin	28
Tabela 10. Liczba pojazdów samochodowych zarejestrowanych w powiecie konińskim grodzkim i ziemskim w latach 2009-2011	29
Tabela 11. Linie komunikacyjne wykorzystywane w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych objęte Planem Transportowym ministra	31
Tabela 12. Przebieg linii na trasach miejskich	37
Tabela 13. Przebieg linii na trasach podmiejskich	37
Tabela 14. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Mieście Koninie	53
Tabela 15. Wysokość stawek opłat za czas parkowania pojazdów samochodowych	68
Tabela 16. Struktura taboru autobusowego	73
Tabela 17. Europejskie standardy emisji spalin EURO.	74
Tabela 18. Klasa strefy na podstawie oceny jakości powietrza za 2012 rok – pod względem ochrony zdrowia ..	84
Tabela 22. Liczba biletów sprzedanych w latach 2009-2012 w mieście Koninie	90
Tabela 23. Prognoza liczby mieszkańców Konina dla grup wiekowych do 2020 roku	91
Tabela 24. Postulaty przewozowe	99
Tabela 25. Finansowanie usług transportu publicznego w Koninie	100
Tabela 26. Koszt wozokilometra MZK	100
Tabela 27. Wielkość dopłat wnoszonych przez gminy na podstawie porozumień międzygminnych	101
Tabela 28. Dynamika cen biletów i inflacji	101
Tabela 29. Bilans finansowy Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Koninie	102
Tabela 30. Programy Operacyjne w latach 2007-2013	103
Tabela 31. Analiza SWOT	105
Tabela 32. Ocena realizacji postulatów przewozowych i rekomendacje odnośnie ich poprawy	107
Tabela 33. Zadania realizowane w ramach Strategii Rozwoju Miasta Konina, związane z działalnością transportową	108
Tabela 34. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym	110
Tabela 35. Poziom napełnień na linii nr 100	111
Tabela 36. Poziom napełnień na linii nr 50	111
Tabela 37. Poziom napełnień na linii nr 51	111
Tabela 38. Poziom napełnień na linii nr52	112
Tabela 39. Poziom napełnień na linii nr 53	112
Tabela 40. Poziom napełnień na linii nr54	113
Tabela 41. Poziom napełnień na linii nr 54 Bis	114
Tabela 42. Poziom napełnień na linii nr 55	114
Tabela 43. Poziom napełnień na linii nr 56	114
Tabela 44. Poziom napełnień na linii nr 57	115
Tabela 45. Poziom napełnień na linii nr 58	115
Tabela 46. Poziom napełnień na linii nr 59	116
Tabela 47. Poziom napełnień na linii nr 60	116
Tabela 48. Poziom napełnień na linii nr 61	117

Tabela 49. Poziom napełnień na linii nr 62	117
Tabela 50. Poziom napełnień na linii nr 64	117
Tabela 51. Poziom napełnień na linii nr 65	118
Tabela 52. Poziom napełnień na linii nr 66	118
Tabela 53. Poziom napełnień na linii nr 67	119
Tabela 54. Poziom napełnień na linii nr 69	119
Tabela 55. Poziom napełnień na linii nr 70	120
Tabela 56. Poziom napełnień na linii nr 71	120

Spis wykresów

Wykres 1. Ludność w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym	21
Wykres 2. Płeć respondentów	94
Wykres 3. Wiek respondentów	95
Wykres 4. Wykształcenie respondentów	95
Wykres 5. Status zawodowy respondentów	96
Wykres 6. Częstotliwość kursowania	96
Wykres 7. Cel podróży.....	97
Wykres 8. Stopień zadowolenia z poszczególnych aspektów komunikacji publicznej.....	97

Spis załączników

Załącznik 1. Poziomy napętnień w autobusach	111
Załącznik 2. Kwestionariusz ankietowy- wzór	122
Załącznik 3. Uchwała w sprawie przekształcenia Miejskiego Zakładu Komunikacji- wzór	123