

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO KONINA NA LATA 2021-2030



Spis treści

1.	Wprowadzenie	2
1.1.	Cel, zakres i obszar objęty Planem	3
1.2.	Spójność Planu transportowego z dokumentami strategicznymi	4
2.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza Miasta Konin oraz Gmin ościennych	7
2.1	Obszar i podział administracyjny	7
2.2	Dane demograficzne	9
2.3	Obiekty użyteczności publicznej	14
2.4	Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców	18
3.	Charakterystyka sieci komunikacyjnej Konina oraz gmin ościennych	22
3.1	Infrastruktura drogowa	22
3.1.1.	Transport indywidualny	23
3.1.2.	Transport zbiorowy	24
3.1.2.1.	Miejski Zakład Komunikacji w Koninie sp. z o.o.	25
3.2.	Infrastruktura kolejowa	27
4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	28
4.1.	Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową	28
4.2.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego	30
4.3.	Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym	31
5.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	32
5.1.	Linie autobusowe	32
5.1.1.	Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych. .	33
5.2.	Węzły przesiadkowe	33
6.	Finansowanie usług przewozowych	35
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	36
7.1.	Podział zadań przewozowych	36
7.2.	Preferencje wyboru środka transportu	37
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności.	38
8.	Zasady organizacji rynku przewozów	39
8.1.	Organizator transportu publicznego.....	39
8.2.	Tryb wyboru Operatora	41
9.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	42
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	45
10.1.	System Informacji Pasażerskiej	45
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	48
11.1.	Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030. Konin. Zielone Miasto Energii.....	49
	Spis rysunków	51
	Spis tabel.....	51

1. Wprowadzenie

Podstawą prawną opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Konina, zwanego dalej Planem transportowym lub Planem, jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019, poz. 2475 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011r. nr 117, poz. 684).

Plan transportowy opracowano z uwzględnieniem zapisów m.in.:

- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Konina na lata 2014-2020 (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z dnia 16 kwietnia 2014 r. poz. 2532),
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z dnia 03 listopada 2015 r. poz. 6238),
- Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Konina przyjętego uchwałą Rady Miasta Konina (nr 48) z dnia 30 stycznia 2019 r.,
- Strategii Rozwoju Miasta Plan 2020-2030. Konin. Zielone Miasto Energii.

Plan transportowy po przyjęciu przez Radę Miejską w Koninie stanowi akt prawa miejscowego. Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Miasto Konin. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie Miasta, jak również przewozów w transporcie linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy tworzy się dla Miasta Konin oraz dla Gmin, z którymi Miasto zawarło porozumienia międzygminne w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych (Gmina Kramsk, Gmina Krzymów, Gmina Stare Miasto, Gmina Golina, Gmina Kazimierz Biskupi) – o ile mowa w dokumencie o Planie Transportowym dla Miasta Konin ma się na myśli również uprzednio wymienione Gminy.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich, programujących rozwój kraju oraz województwa wielkopolskiego, a także dokumentów lokalnych określających kierunki rozwoju Miasta. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej bądź planowanej infrastruktury transportowej.

Plan transportowy dla miasta Konina jest dokumentem średniookresowym, został opracowany na lata 2021 – 2030 oraz stanowi aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Konina na lata 2014-2020 (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z dnia 16 kwietnia 2014 r. poz. 2532)

Plan transportowy przewiduje rozwój usług użyteczności publicznej oraz kształtowanie publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju, co pozwoli na poprawę bezpieczeństwa podróżowania, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Planowany proces rozwoju transportu uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego

transportu zbiorowego, zakłada wykorzystanie różnych środków transportu, a także promuje przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które Organizator nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy, pandemia), rozwój usług użyteczności publicznej może być ograniczony lub może go nie być wcale. W takiej sytuacji Miasto Konin będzie podejmować działania zmierzające do zapewnienia usług mogących zaspokoić potrzeby przewozowe co najmniej w głównych korytarzach transportowych, charakteryzujących się największym popytem z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej.

Zrównoważony rozwój transportu prowadzący do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne oraz zapewnienia wysokiej jakości usług transportowych, w tym poprawy dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności, jest możliwy poprzez preferowanie transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla podróży realizowanych transportem indywidualnym.

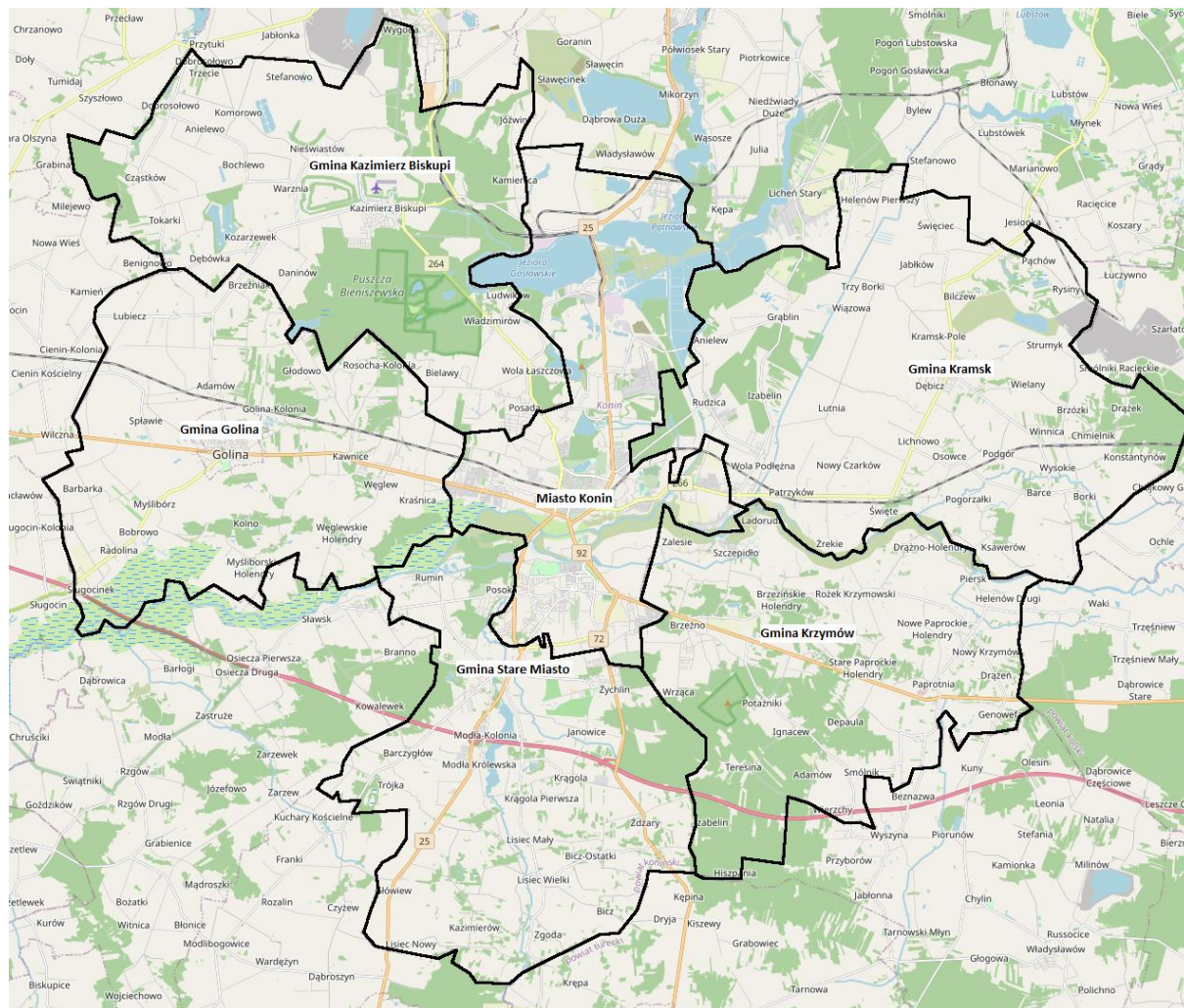
1.1. Cel, zakres i obszar objęty Planem

Podstawowym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Miasta Konin oraz Gmin ościennych w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych. Plan przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także wzrost udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.

Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy określa:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Rysunek 1.1 przedstawia obszar objęty Planem. Obejmuje Miasto Konin oraz 5 Gmin: Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi.



Rysunek 1.1 Obszar objęty Planem transportowym
źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy openstreetmap.org

1.2. Spójność Planu transportowego z dokumentami strategicznymi

Plan transportowy uwzględnia stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Konin i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Plan transportowy jest również spójny z dokumentami wyższego szczebla.

- **Biała Księga Transportu**

Biała Księga opublikowana w 2011 roku przez Komisję Europejską określa cele, do których należy dążyć do roku 2050. W obliczu rosnącego zapotrzebowania społeczeństwa na mobilność, osiągnięć redukcję uwarunkowanej komunikacyjnie emisji zanieczyszczeń o 60%. W kontekście regionalnym, dla ograniczenia kongestii ruchu i emisji CO₂ niezbędna jest strategia obejmująca wiele obszarów: planowanie przestrzenne, system cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliw. W związku z powyższym Komisja zachęca do tworzenia Planów Mobilności spajających wszystkie obszary działań.

Miasto Konin w 2019 roku przyjęło Uchwałę nr 48 Rady Miasta Konina dokument: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina, który przyczyni się do osiągnięcia celów

w zakresie klimatu i wykorzystania energii, a także rozwiązaniu problemów transportowych w sposób zrównoważony i zintegrowany.

- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

Głównym celem Strategii Rozwoju Transportu jest zapewnienie lepszego dostępu do usług transportowych oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez stworzenie systemu transportowego zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju w zakresie lokalnym, europejskim, a także globalnym. Dwa główne cele to:

- stworzenie zintegrowanego systemu transportowego,
- stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Cele szczegółowe to:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- bezpieczeństwo i niezawodność,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez rząd w grudniu 2011r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030r., określa cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, a także wskazuje zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni. KPZK 2030 jako cel strategiczny określa „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Na podstawie diagnozy sytuacji, w tym najważniejszych uwarunkowań rozwojowych oraz trendów rozwojowych kraju na tle międzynarodowym, przede wszystkim w skali Unii Europejskiej w KPZK 2030 określono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030, służących realizacji celu strategicznego:

Cel 1: Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Cel 2: Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Cel 4: Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Cel 5: Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Cel 6: Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego

Nadrzędnym celem opracowanego dokumentu jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa wielkopolskiego. W planowaniu tych przewozów podstawowe znaczenie ma zapewnianie efektywności wykorzystania dostępnych środków i jakości świadczonej usługi, rozumianych jako:

- wyeliminowanie nasilającego się zjawiska konkurencji przewozów autobusowych i kolejowych i dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci zintegrowanych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego,
- dostosowanie ilości i jakości usług oferowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego, jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego,
- zapewnienie efektywności rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej,
- poprawę standardów podróży, postrzeganych zarówno poprzez pryzmat czasu podróży pomiędzy poszczególnymi powiatami, jak i warunków podróżowania.

2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Miasta Konin oraz Gmin ościennych

2.1 Obszar i podział administracyjny

Konin to miasto na prawach powiatu, położone we wschodniej części województwa wielkopolskiego, w samym centrum Polski. Zajmuje powierzchnię około 82 km², z czego 44% stanowią grunty rolne, 27% - grunty zabudowane i zurbanizowane.

Konin jest ważnym węzłem drogowym, miasto przecina droga krajowa nr 92 łącząca Rzepin z Łowiczem i droga krajowa nr 25 z Bobolic do Oleśnicy. Na południe od Konina przebiega autostrada A2, łącząca Warszawę z Poznaniem. Przez miasto przebiegają również drogi:

- Droga krajowa nr 72: Konin – Turek – Łódź – Rawa Mazowiecka
- Droga wojewódzka nr 264: Konin – Kleczew
- Droga wojewódzka nr 266: Konin Sompolno – Piotrków Kujawski – Radziejów – Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek.

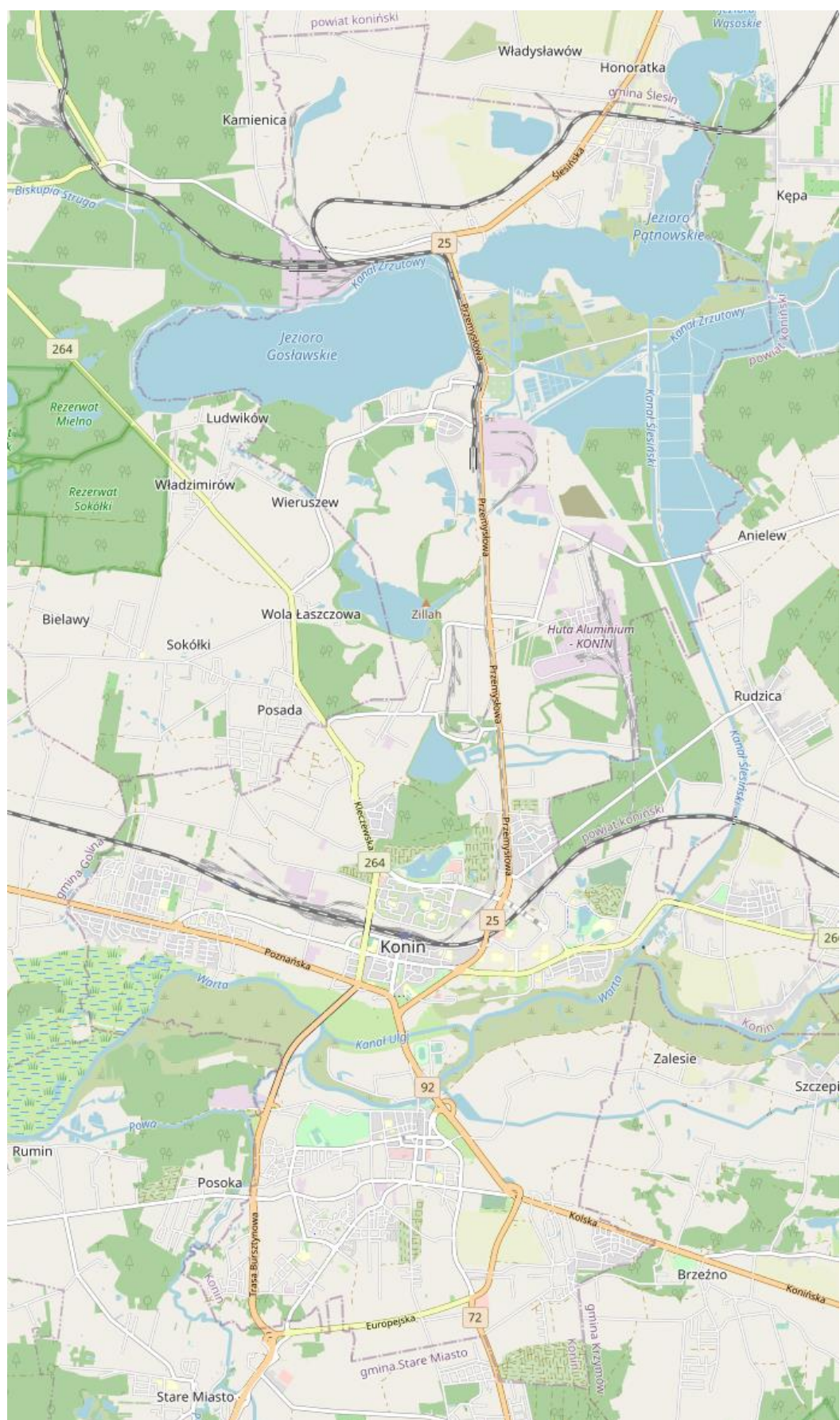
Gmina Kramsk jest gminą wiejską znajdującą się w środkowo- wschodniej części powiatu konińskiego w odległości 17km na północny wschód od Konina i graniczy z gminami: Konin, Ślesin, Sompolno, Osiek Mały, Krzymów i Kościelec. Podzielona jest na 30 sołectw, a centrum administracyjne znajduje się w miejscowości Kramsk.

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.

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.

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 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.



Rysunek 2.1 Obszar i infrastruktura drogowa Miasta Konin
źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy openstreemap.org

2.2 Dane demograficzne

Miasto Konin¹

Konin jest miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 73 522, z czego 52,8% stanowią kobiety, a 47,2% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców zmalała o 10,5%. Średni wiek mieszkańców wynosi 44,4 lat i jest większy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz większy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Prognozowana liczba mieszkańców Konina w 2050 roku wynosi 45 623, z czego 23 738 to kobiety, a 21 885 mężczyźni. Konin ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -175. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -2,37 na 1000 mieszkańców Konina. W 2019 roku urodziło się 598 dzieci, w tym 50,7% dziewczynek i 49,3% chłopców. W 2019 roku zarejestrowano 624 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 1 192 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla Konina -568.

58,4% mieszkańców Konina jest w wieku produkcyjnym, 15,4% w wieku przedprodukcyjnym, a 26,2% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Gmina Kramsk

Gmina Kramsk ma 11 250 mieszkańców, z czego 50,6% stanowią kobiety, a 49,4% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 13,6%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,1 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Kramsk ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -13. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,16 na 1000 mieszkańców gminy Kramsk. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 1,11 i jest porównywalny do średniej dla województwa oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. W 2019 roku zarejestrowano 187 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 136 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Kramsk 51.

63,4% mieszkańców gminy Kramsk jest w wieku produkcyjnym, 19,3% w wieku przedprodukcyjnym, a 17,3% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Gmina Krzymów

Gmina Krzymów ma 8 112 mieszkańców, z czego 50,7% stanowią kobiety, a 49,3% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 17,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 38,4 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Krzymów ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 16. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 1,98 na 1000 mieszkańców gminy Krzymów. W 2019 roku urodziło się 82 dzieci, w tym 54,9% dziewczynek i 45,1% chłopców. Na 1000 ludności gminy Krzymów przypada 8.18 zgonów. W 2019 roku zarejestrowano 137 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 88 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Krzymów 49.

63,0% mieszkańców gminy Krzymów jest w wieku produkcyjnym, 20,4% w wieku przedprodukcyjnym, a 16,6% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

¹ Stan na 31.12.2019r. (dane GUS, źródło: polskawliczbach.pl)

Gmina Stare Miasto

Gmina Stare Miasto ma 12 436 mieszkańców, z czego 50,2% stanowią kobiety, a 49,8% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 28,3%. Średni wiek mieszkańców wynosi 38,0 lat i jest mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Stare Miasto ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 41. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 3,32 na 1000 mieszkańców gminy Stare Miasto. W 2019 roku urodziło się 116 dzieci, w tym 46,6% dziewczynek i 53,4% chłopców. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 1,11 i jest porównywalny do średniej dla województwa oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 ludności gminy Stare Miasto przypada 6.06 zgonów. Jest to znacznie mniej od wartości średniej dla województwa wielkopolskiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 224 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 113 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Stare Miasto 111.

62,7% mieszkańców gminy Stare Miasto jest w wieku produkcyjnym, 21,5% w wieku przedprodukcyjnym, a 15,8% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Gmina Golina

Gmina Golina ma 12 079 mieszkańców, z czego 50,1% stanowią kobiety, a 49,9% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 7,6%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,9 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Golina ma zerowy przyrost naturalny. W 2019 roku urodziło się 101 dzieci, w tym 54,5% dziewczynek i 45,5% chłopców. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 1,11 i jest porównywalny do średniej dla województwa oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 ludności gminy Golina przypada 8.34 zgonów. Jest to znacznie mniej od wartości średniej dla województwa wielkopolskiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 193 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 176 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Golina 17.

63,9% mieszkańców gminy Golina jest w wieku produkcyjnym, 18,4% w wieku przedprodukcyjnym, a 17,7% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Gmina Kazimierz Biskupi

Gmina Kazimierz Biskupi ma 11 487 mieszkańców, z czego 50,3% stanowią kobiety, a 49,7% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 15,4%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,7 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa wielkopolskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Kazimierz Biskupi ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 16. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 1,39 na 1000 mieszkańców gminy Kazimierz Biskupi. W 2019 roku urodziło się 109 dzieci, w tym 44,0% dziewczynek i 56,0% chłopców. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 1,11 i jest porównywalny do średniej dla województwa oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 ludności gminy Kazimierz Biskupi przypada 8.1 zgonów. Jest to znacznie mniej od wartości średniej dla województwa wielkopolskiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 164 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 140 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Kazimierz Biskupi 24.

64,5% mieszkańców gminy Kazimierz Biskupi jest w wieku produkcyjnym, 18,3% w wieku przedprodukcyjnym, a 17,2% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 2.1 Dane statystyczne analizowanych jednostek terytorialnych.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [os./km ²]	Średnia liczba mieszkańców w latach 2002-2019...
Konin	73522	82,2	902,1	zmałała o 10,5%
Kramsk	11250	132,0	84,0	wrosła o 13,6%
Krzymów	8112	92,5	85,0	wrosła o 17,8%
Stare Miasto	12436	97,8	123,0	wrosła o 28,3%
Golina	12079	99,0	121,0	wzrosła o 7,6%
Kazimierz Biskupi	11487	107,7	107,0	wrosła o 15,4%

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS (dane aktualne na dzień 31.12.2019r.)

Jednym z najbardziej istotnych elementów mających wpływ na funkcjonowanie transportu zbiorowego ma liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Według nomenklatury GUS są to kobiety w wieku 60 lat i więcej oraz mężczyźni w wieku 65 lat i więcej. Starzenie się społeczeństwa to największe wyzwanie dzisiejszych czasów. Samorządy muszą zapewnić coraz większej liczbie osób korzystanie z ulg na przejazd transportem zbiorowym. Zadbanie o grupę osób w wieku poprodukcyjnym wiąże się również z wieloma działaniami aktywizującymi społeczeństwo, bez których rozwój miasta będzie niemożliwy. Aktywizacja osób starszych jest możliwa dzięki udogodnieniom zapewnianym w środkach transportu zbiorowego oraz w większej dostępności do nich. W kolejnej tabeli zestawiono liczbę osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w poszczególnych gminach. Liczba osób w tych dwóch grupach dynamicznie się zmienia. Wiedza na temat zmian demograficznych jest kluczowa do planowania transportu publicznego². W związku z powyższym dokonano zestawień tabelarycznych zawierających dane strukturalne społeczeństwa z lat 2009- 2019.

² Dane: Bank Danych Lokalnych GUS, aktualne na dzień 31.12.2019r.

Tabela 2.2 Zestawienie liczby osób w grupach wiekowych w latach 2009-2019

Jednostka terytorialna	Liczba osób w wieku...	Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym										
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Konin	produkcyjnym	55 127	53 997	53 005	52 038	51 019	49 930	48 902	47 814	46 793	45 714	44 800
	poprodukcyjnym	13 420	13 919	14 643	15 380	16 061	16 662	17 253	17 864	18 436	18 876	19 270
Kramsk	produkcyjnym	6 948	7 107	7 217	7 283	7 364	7 445	7 491	7 470	7 459	7 494	7 463
	poprodukcyjnym	1 499	1 521	1 558	1 625	1 653	1 691	1 735	1 796	1 865	1 904	1 951
Krzymów	produkcyjnym	4 940	5 035	5 115	5 199	5 245	5 264	5 291	5 304	5 318	5 349	5 396
	poprodukcyjnym	959	995	1 020	1 061	1 096	1 138	1 169	1 213	1 270	1 306	1 348
Stare Miasto	produkcyjnym	7 681	7 756	7 843	7 936	7 952	8 011	8 048	8 166	8 179	8 210	8 288
	poprodukcyjnym	1 313	1 337	1 402	1 448	1 520	1 598	1 673	1 732	1 819	1 892	1 961
Golina	produkcyjnym	8 131	8 322	8 332	8 333	8 307	8 264	8 241	8 208	8 191	8 148	8 072
	poprodukcyjnym	1 513	1 551	1 617	1 642	1 714	1 797	1 825	1 911	2 000	2 060	2 141
Kazimierz Biskupi	produkcyjnym	7 716	7 808	7 852	7 899	7 946	7 957	7 960	7 980	7 901	7 807	7 765
	poprodukcyjnym	1 353	1 378	1 442	1 485	1 558	1 623	1 675	1 732	1 801	1 909	1 980

W tabeli 2.3 pokazano jak procentowo zmienia się wielkość grupy w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym na przestrzeni dekady.

Tabela 2.3 Zmiany strukturalne w społeczeństwie (porównanie wartości z roku 2009 do roku 2019)

Jednostka terytorialna	Grupa osób w wieku...	Zmiana (różnica liczby osób w grupie) 2019-2009	Stosunek liczby osób w 2019 w porównaniu do roku 2009
Konin	produkcyjnym	-10 327	-19%
	poprodukcyjnym	5 850	+44%
Kramsk	produkcyjnym	515	+7%
	poprodukcyjnym	452	+30%
Krzymów	produkcyjnym	456	+9%
	poprodukcyjnym	389	+41%
Stare Miasto	produkcyjnym	607	+8%
	poprodukcyjnym	648	+49%
Golina	produkcyjnym	-59	-1%
	poprodukcyjnym	628	+42%
Kazimierz Biskupi	produkcyjnym	49	+1%
	poprodukcyjnym	627	+46%

Należy zwrócić szczególną uwagę, że w ciągu dekady liczba osób w wieku poprodukcyjnym (tj. kobiet powyżej 60 roku życia oraz mężczyzn powyżej 65 roku życia) wzrosła znacząco we wszystkich analizowanych gminach oraz w Koninie.

W **Koninie**, na przestrzeni lat 2009-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 44% przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 19%.

W gminie **Kramsk**, na przestrzeni lat 2009-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 30% przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 7%.

W gminie **Krzymów**, na przestrzeni lat 2009-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 41% przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 9%.

W gminie **Stare Miasto**, na przestrzeni lat 2009-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 49% przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 8%.

W gminie **Golina**, na przestrzeni lat 2009-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 42% przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 1%.

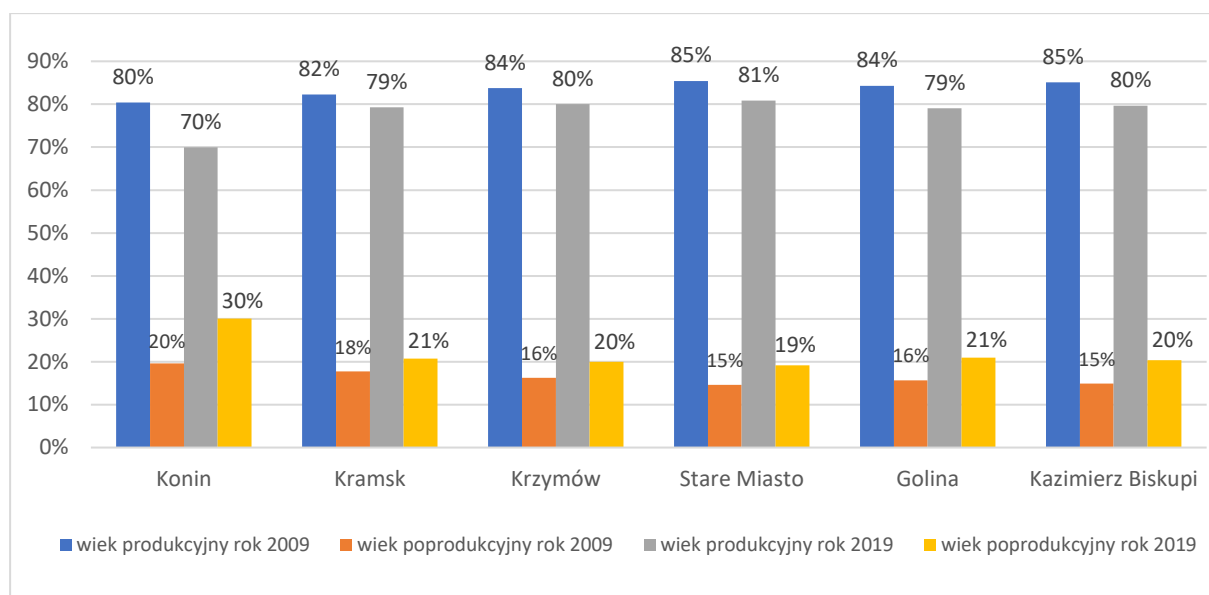
W gminie **Kazimierz Biskupi**, na przestrzeni lat 2009-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 46% przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 1%.

W kolejnej tabeli zestawiono liczbę osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym i pokazano jak zmienia się ich wzajemny stosunek w roku 2009 i 2019.

Tabela 2.4 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2009 i 2019.

Jednostka terytorialna	SUMA (liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)	procent osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym		SUMA (liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)	
	rok 2009		grupa osób	rok 2019	
Konin	68 547	80%	produkcyjna	70%	64 070
		20%	poprodukcyjna	30%	
Kramsk	8 447	82%	produkcyjna	79%	9 414
		18%	poprodukcyjna	21%	
Krzymów	5 899	84%	produkcyjna	80%	6 744
		16%	poprodukcyjna	20%	
Stare Miasto	8 994	85%	produkcyjna	81%	10 249
		15%	poprodukcyjna	19%	
Golina	9 644	84%	produkcyjna	79%	10 213
		16%	poprodukcyjna	21%	
Kazimierz Biskupi	9 069	85%	produkcyjna	80%	9 745
		15%	poprodukcyjna	20%	

Porównując lata 2009 i 2019 widać widoczną zmianę w Koninie, w gminach ościennych stosunek liczby osób w wieku produkcyjnym do liczby osób w wieku poprodukcyjnym nie zmienia się tak gwałtownie. W Koninie na przestrzeni dekady proporcje zachwiały się na rzecz grupy w wieku poprodukcyjnym. Tę zależność pokazano również na poniższym wykresie.



Rysunek 2.2 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2009 i 2019.

2.3 Obiekty użyteczności publicznej

Planowanie sieci publicznego transportu zbiorowego powinno opierać się na analizie usytuowania obiektów użyteczności publicznej. Organizator przewozów o charakterze publicznym powinien zapewnić mieszkańcom dojazd przede wszystkim do tychże obiektów. Jest to związane z dużą liczbą osób pracujących w danych obiektach, a także dużą liczbą interesantów, którzy mają potrzebę załatwiania spraw urzędowych.

Tabela 2.5 Obiekty użyteczności publicznej

Urząd/Instytucja	Adres	
Biuro Wymiany Informacji Podatkowych w Koninie	Poznańska 46	Konin
Urząd Skarbowy w Koninie	Zakładowa 7a	Konin
ZUS Inspektorat w Koninie	Św. Maksymiliana Kolbego 1	Konin
Delegatura Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Koninie	Aleje 1 Maja 7	Konin
Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Koninie	Przemysłowa 7	Konin
Komenda Miejska Policji w Koninie	Przemysłowa 2	Konin
Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego dla miasta Konin	płk. Witolda Sztarka 1	Konin
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Koninie	Stanisława Staszica 16	Konin
Oddział Nadzoru Sanitarnego (Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Koninie)	Zygmunta Noskowskiego 4	Konin
Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Koninie	Tadeusza Kościuszki 37b	Konin
Urząd Miejski w Koninie	Plac Wolności 1	Konin
Starostwo Powiatowe w Koninie	Aleje 1 Maja 9	Konin
Powiatowy Urząd Pracy w Koninie	Zakładowa 4	Konin
Urząd Gminy Kramsk	Św. Maksymiliana Kolbego 1	Kramsk
Urząd Gminy Krzymów	Kościelna 2	Krzymów
Urząd Gminy Stare Miasto	Główna 16B	Stare Miasto
Urząd Gminy w Golinie	Nowa 1	Golina
Urząd Gminy Kazimierz Biskupi	Plac Wolności 1	Kazimierz Biskupi

Bardzo ważnymi obiektami na obszarze objętym planem transportowym są budynki przedszkoli, szkół. W tabeli 2.6 zestawiono procentowy wskaźnik mieszkańców w wieku potencjalnej nauki.

Tabela 2.6 Procentowy wskaźnik mieszkańców w wieku potencjalnej nauki

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców	% mieszkańców w wieku potencjalnej nauki [3-24 lat]
Konin	73522	19,75 %
Kramsk	11250	25,77 %
Krzymów	8112	26,67 %
Stare Miasto	12436	27,35 %
Golina	12079	24,01 %
Kazimierz Biskupi	11487	24,34 %

Na terenie miasta Konin co 5 osoba jest w wieku potencjalnej nauki, a co za tym idzie ma potrzebę codziennego przemieszczania się do placówki oświatowej. W przypadku gmin ościennych ta liczba jest większa średnio o 5%, co oznacza, że co 4 osoba zamieszkująca daną Gminę ma potrzebę przemieszczania się do przedszkoli i szkół. Biorąc pod uwagę fakt, że dzieci do około 9 roku życia są odprowadzane/dowożone do przedszkoli/szkół przez swoich opiekunów, w związku liczba podróży wzrasta.

Konin: 25 przedszkoli (w tym 18 publicznych), 14 szkół podstawowych (w tym 12 publicznych), 9 szkół ponadpodstawowych publicznych i 30 szkół ponadpodstawowych (dla młodzieży i dorosłych) niepublicznych

Gmina Kramsk: 2 przedszkola, 8 szkół podstawowych.

Gmina Krzymów: 7 szkół podstawowych.

Gmina Stare Miasto: 1 przedszkole, 6 szkół podstawowych, 1 liceum ogólnokształcące, 1 technikum.

Gmina Golina: 2 przedszkola, 4 szkoły podstawowe.

Gmina Kazimierz Biskupi: 4 przedszkola, 4 szkoły podstawowe.

Wykaz placówek edukacyjnych w Koninie zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 2.7 Placówki oświatowe w Koninie

L.p.	Rodzaj placówki	Adres	Placówka prowadzona przez JST
1	Przedszkole nr 1	Kopernika 14	tak
2	Przedszkole nr 2	Noskowskiego 4	tak
3	Przedszkole nr 4	Kryształowa 5	tak
4	Przedszkole nr 5	Budowlanych 4	tak
5	Przedszkole nr 6	Solskiego 4	tak
6	Przedszkole nr 7	Kolejowa 30	tak
7	Przedszkole nr 8	Przemysłowa 12	tak
8	Przedszkole nr 10	Chopina 11	tak
9	Przedszkole nr 11	Sosnowa 8	tak
10	Przedszkole nr 12	Wyszyńskiego 42	tak
11	Przedszkole nr 13	Pogodna 17	tak
12	Przedszkole nr 14	Ks. B. Palenickiego 4	tak
13	Przedszkole nr 15	11 Listopada 32	tak

L.p.	Rodzaj placówki	Adres	Placówka prowadzona przez JST
14	Przedszkole nr 16	Szarotki 1	tak
15	Przedszkole nr 17	Okólna 57	tak
16	Przedszkole nr 25	Kosmonautów 4a	tak
17	Przedszkole nr 31	Różyckiego 3	tak
18	Przedszkole nr 32	Przemysłowa 7	tak
19	Przedszkole Niepubliczne „Sportuś”	Zofii Urbanowskiej 9	nie
20	Niepubliczne Przedszkole „Mały Artysta”	Szpitalna 10	nie
21	Prywatne Przedszkole Bajkolandia	Poznańska 84a	nie
22	Przedszkole z Oddziałami dla Dzieci z Autyzmem „Pinokio”	Powstańców Wielkopolskich 12	nie
23	Akademia Junior – punkt przedszkolny	Wacława Sierpińskiego 17	nie
24	Punkt Przedszkolny „Bajkowa Kraina”	Stanisława Augusta Poniatowskiego 11	nie
25	Niepubliczny Punkt Przedszkolny Akademia Smyka	Poznańska 112	nie
1	Szkoła Podstawowa nr 1 im. Zofii Urbanowskiej	Kolska 2	tak
2	Szkoła Podstawowa nr 3 im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Koninie	Sosnowa 16	tak
3	Szkoła Podstawowa nr 4 im. Gustawa Morcinka	Błaszaka 4	tak
4	Szkoła Podstawowa nr 6 im. Romualda Traugutta	Kolejowa 2	tak
5	Szkoła Podstawowa nr 7	Kard. S. Wyszyńskiego 44	tak
6	Szkoła Podstawowa nr 8 z Oddziałami Integracyjnymi im. Powstańców Wielkopolskich	Kard. S. Wyszyńskiego 24	tak
7	Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi nr 9 im. Bohaterów Westerplatte	Fikusowa 8	tak
8	Szkoła Podstawowa nr 10 im. Adama Mickiewicza	Staffa 5	tak
9	Szkoła Podstawowa nr 11 im. Floriana Marciniaka	Łężyńska 9	tak
10	Szkoła Podstawowa nr 12 im. Stanisława Moniuszki	Szeligowskiego 5	tak
11	Szkoła Podstawowa nr 15 im. Polskich Olimpijczyków	Turkusowa 1a	tak
12	Szkoła Podstawowa przy Wojewódzkim Szpitalu Zespolonym w Koninie	Kard. S. Wyszyńskiego 1	tak
13	Szkoła Podstawowa Towarzystwa Salezjańskiego im. Św. Dominika Savio w Koninie	Spółdzielców 30	nie
14	Niepubliczna Szkoła Montessori Odkrywczy Świata w Koninie	Zofii Urbanowskiej 9	nie
1	I Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki	Mickiewicza 14	tak
2	II Liceum Ogólnokształcące im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego	11 Listopada 7a	tak
3	III Liceum Ogólnokształcące im. Cypriana Kamila Norwida	Szymanowskiego 5	tak
4	Zespół Szkół im. Mikołaja Kopernika	Aleje 1-go Maja 22	tak
5	Zespół Szkół Górniczo-Energetycznych im. Stanisława Staszica	Wyszyńskiego 3	tak
6	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Ustawicznego im. Stefana Batorego	Wodna 1	tak
7	Zespół Szkół Budownictwa i Kształcenia Zawodowego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego	Budowlanych 6	tak
8	Zespół Szkół Technicznych	płk. Witolda Sztaraka 2	tak
9	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Janusza Korczaka	Kaliska 19	tak
1	Liceum Ogólnokształcące w Konińskim Centrum Edukacyjnym	Mickiewicza 11	nie
2	Liceum Ogólnokształcące Centrum Szkoleniowego WIEDZA (forma zaoczna i dzienna)	Powstańców Wielkopolskich 14	nie
3	Liceum Policyjne Centrum Szkoleniowego WIEDZA	Powstańców Wielkopolskich 14	nie

L.p.	Rodzaj placówki	Adres	Placówka prowadzona przez JST
4	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Żak”	Chopina 21D, Sosnowa 16	nie
5	Zaoczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Cosinus Plus” w Koninie	Chopina 17	nie
6	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Zespołu Edukacji WIEDZA	Kard. S. Wyszyńskiego 3a	nie
7	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Zakładu Doskonalenia Zawodowego Centrum Kształcenia w Koninie	Zofii Urbanowskiej 9	nie
8	Technikum Centrum Szkoleniowego WIEDZA	Powstańców Wielkopolskich 14	nie
9	Branżowa Szkoła I Stopnia Centrum Szkoleniowego WIEDZA	Powstańców Wielkopolskich 14	nie
10	Rzemieśnicza Szkoła Zawodowa Cechu Rzemiosł Różnych w Koninie - Branżowa Szkoła I Stopnia	3 Maja 48	nie
11	Branżowa Szkoła II Stopnia PRYMUS w Koninie	Zofii Urbanowskiej 9	nie
12	Branżowa Szkoła II Stopnia Centrum Szkoleniowego WIEDZA	Powstańców Wielkopolskich 14	nie
13	Rzemieśnicza Szkoła Zawodowa Cechu Rzemiosł Różnych w Koninie - Branżowa Szkoła II Stopnia	3 Maja 48	nie
14	Szkoła Policealna Centrum Szkoleniowego WIEDZA	Powstańców Wielkopolskich 16	nie
15	Szkoła Policealna Centrum Nauki i Biznesu „Żak”	Fryderyka Chopina 21D Sosnowa 16 Zemełki 26a Hiacyntowa 1/9S	nie
16	Szkoła Policealna Opieki Medycznej „Żak” w Koninie	Fryderyka Chopina 21D Sosnowa 16	nie
17	Szkoła Policealna Medyczna „Żak” w Koninie	Fryderyka Chopina 21D Sosnowa 16	nie
18	Szkoła Policealna „Cosinus Plus” w Koninie	Fryderyka Chopina 17 Aleje 1 Maja 22	nie
19	Medyczna Szkoła Policealna „Cosinus” w Koninie	Fryderyka Chopina 17 Aleje 1 Maja 22	nie
20	Szkoła Policealna Elitarne Studium Służb Ochrony DELTA w Koninie	Kazimierza Błaszaka 4	nie
21	Szkoła Policealna Zakładu Doskonalenia Zawodowego Centrum Kształcenia w Koninie	Zofii Urbanowskiej 9	nie
22	Ośrodek Rehabilitacyjno – Edukacyjno – Wychowawczy w Koninie	Karola Kurpińskiego 3	nie
23	Niepubliczna Placówka Kształcenia Ustawicznego Stowarzyszenia Księgowych w Polsce Oddział Terenowy w Koninie Oddziału Wielkopolskiego w Poznaniu	Spółdzielców 3	nie
24	Centrum Doskonalenia Zawodowego przy Oddziale Konińskim Stowarzyszenia Elektryków Polskich w Koninie	Przemysłowa 3D	nie
25	Studio Edukacji Waldemar Jednoróg	Północna 10	nie
26	Centrum Szkoleniowe WIEDZA (Wanda Musiał)	Powstańców Wielkopolskich 16	nie
27	Centrum Szkoleniowe WIEDZA (Marcin Musiał)	Powstańców Wielkopolskich 16	nie
28	Ośrodek Szkoleniowy Centrum Nauki i Biznesu „Żak” w Koninie	Fryderyka Chopina 17 Kard. S. Wyszyńskiego 44	nie
29	Zakład Doskonalenia Zawodowego Centrum Kształcenia w Koninie	Zofii Urbanowskiej 9	nie
30	Centrum Kształcenia Zawodowego Cechu Rzemiosł Różnych w Koninie	3 Maja 48	nie

Źródło: Urząd Miasta w Koninie, stan aktualny na dzień 30.09.2020r.

Dużą grupą osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego są osoby starsze, chore i z ograniczoną mobilnością. Obiekty użyteczności publicznej związane ze zdrowiem są dla tej grupy osób istotnym elementem codziennego funkcjonowania.

2.4 Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców

Rynek pracy.³

W Koninie na 1000 mieszkańców pracuje 329 osób. Jest to znacznie więcej od wartości dla województwa wielkopolskiego (281 osób) oraz znacznie więcej od wartości dla Polski (251 osób). Bezrobocie rejestrowane w Koninie wynosiło w 2019 roku 5,5%.

Produkcyjne grupy wieku w Koninie:

- w wieku przedprodukcyjnym (< 18 lat): **15,4%**,
- w wieku produkcyjnym (Kobiety: [18;59], Mężczyźni: [18;64]): **58,4%**,
- w wieku poprodukcyjnym (>59 lat kobiety, >64 lat mężczyźni): **26,2%**.

Liczba pracujących osób:

Tabela 2.8 Liczba osób pracujących w Koninie

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. osób pracujących	25218	24240	23293	23496	23716	23294	23159	22293	24478	24423	23857

W latach 2009-2019 odnotowano spadek liczby osób pracujących o 5% (w tym czasie ogólna liczba mieszkańców Konina zmalała o 7%).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisana do rejestru REGON w Koninie:

Tabela 2.9 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w Koninie

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. podmiotów	8032	8358	8115	8327	8324	8267	8166	8146	8263	8174	8417

Na przestrzeni 10 lat liczba podmiotów gospodarki narodowej w Koninie wzrosła o 5%.

W gminie Kramsk na 1000 mieszkańców pracuje 59 osób. Bezrobocie rejestrowane w gminie Kramsk wynosiło w 2019 roku 10,0%.

Produkcyjne grupy wieku w gminie Kramsk:

- w wieku przedprodukcyjnym (< 18 lat): **19,3%**,
- w wieku produkcyjnym (Kobiety: [18;59], Mężczyźni: [18;64]): **63,4%**,
- w wieku poprodukcyjnym (>59 lat kobiety, >64 lat mężczyźni): **17,3%**.

³ Źródło: GUS, dane aktualne na dzień 31.12.2019r.

Tabela 2.10 Liczba osób pracujących w gminie Kramsk

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. osób pracujących	1020	921	962	909	746	831	697	698	678	662	622

W latach 2009-2019 odnotowano spadek liczby osób pracujących o 39% (w tym czasie ogólna liczba mieszkańców gminy Kramsk wzrosła o 8%).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisana do rejestru REGON w gminie Kramsk:

Tabela 2.11 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Kramsk

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. podmiotów	575	621	615	676	707	748	776	834	864	937	1008

W gminie Krzymów na 1000 mieszkańców pracuje 190 osób. Bezrobocie rejestrowane w gminie Krzymów wynosiło w 2019 roku 8,0%.

Produkcyjne grupy wieku w gminie Krzymów:

- w wieku przedprodukcyjnym (< 18 lat): **20,4%**,
- w wieku produkcyjnym (Kobiety: [18;59], Mężczyźni: [18;64]): **63,0%**,
- w wieku poprodukcyjnym (>59 lat kobiety, >64 lat mężczyźni): **16,6%**.

Tabela 2.12 Liczba osób pracujących w gminie Krzymów

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. osób pracujących	1065	1077	1185	1184	1303	1309	1372	1145	1442	1528	1574

W latach 2009-2018 odnotowano wzrost liczby osób pracujących o 45% (w tym czasie ogólna liczba mieszkańców gminy Krzymów wzrosła o 10%).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisana do rejestru REGON w gminie Krzymów:

Tabela 2.13 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Krzymów

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. podmiotów	495	536	543	573	596	617	613	631	674	714	773

Na przestrzeni 10 lat liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Krzymów wzrosła o 56%.

W gminie Stare Miasto na 1000 mieszkańców pracuje 280 osób. Bezrobocie rejestrowane w gminie Stare Miasto wynosiło w 2019 roku 5,7%.

Produkcyjne grupy wieku w gminie Stare Miasto:

- w wieku przedprodukcyjnym (< 18 lat): **21,5%**,
- w wieku produkcyjnym (Kobiety: [18;59], Mężczyźni: [18;64]): **62,7%**,
- w wieku poprodukcyjnym (>59 lat kobiety, >64 lat mężczyźni): **15,8%**.

Tabela 2.14 Liczba osób pracujących w gminie Stare Miasto

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. osób pracujących	1897	2024	2341	2419	2555	3007	3113	3305	3325	3436	3884

W latach 2009-2018 odnotowano wzrost liczby osób pracujących o 104% (w tym czasie ogólna liczba mieszkańców gminy Stare Miasto wzrosła o 9%).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisana do rejestru REGON w gminie Stare Miasto.

Tabela 2.15 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Stare Miasto

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. podmiotów	971	1059	1081	1111	1185	1232	1272	1317	1388	1497	1592

Na przestrzeni 10 lat liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Stare Miasto wzrosła o 64%.

W gminie Golina na 1000 mieszkańców pracuje 111osób. Bezrobocie rejestrowane w gminie Golina wynosiło w 2019 roku 9,8%.

Produkcyjne grupy wieku w gminie Golina:

- w wieku przedprodukcyjnym (< 18 lat): **18,4%**,
- w wieku produkcyjnym (Kobiety: [18;59], Mężczyźni: [18;64]): **63,9%**,
- w wieku poprodukcyjnym (>59 lat kobiety, >64 lat mężczyźni): **17,7%**.

Tabela 2.16 Liczba osób pracujących w gminie Golina

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. osób pracujących	1094	1079	1207	1251	1253	1271	1286	1310	1310	1337	1333

W latach 2009-2018 odnotowano wzrost liczby osób pracujących o 22% (w tym czasie ogólna liczba mieszkańców gminy Golina wzrosła o 5%).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisana do rejestru REGON w gminie Golina

Tabela 2.17 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Golina

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. podmiotów	807	862	910	931	965	1013	1000	1030	1064	1142	1220

Na przestrzeni 10 lat liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Golina wzrosła o 51%.

W gminie Kazimierz Biskupi na 1000 mieszkańców pracuje 96 osób. Bezrobocie rejestrowane w gminie Kazimierz Biskupi wynosiło w 2019 roku 7,5%.

Produkcyjne grupy wieku w gminie Kazimierz Biskupi:

- w wieku przedprodukcyjnym (< 18 lat): **18,3%**,
- w wieku produkcyjnym (Kobiety: [18;59], Mężczyźni: [18;64]): **64,5%**,
- w wieku poprodukcyjnym (>59 lat kobiety, >64 lat mężczyźni): **17,2%**.

Tabela 2.18 Liczba osób pracujących w gminie Kazimierz Biskupi

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. osób pracujących	1674	1472	1486	1451	1867	1155	1112	1067	1096	1096	954

W latach 2009-2018 odnotowano spadek liczby osób pracujących o 43% (w tym czasie ogólna liczba mieszkańców gminy Kazimierz Biskupi wzrosła o 4%).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisana do rejestru REGON w gminie Kazimierz Biskupi

Tabela 2.19 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Kazimierz Biskupi

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
L. podmiotów	664	737	775	825	848	893	927	936	978	1005	1070

Na przestrzeni 10 lat liczba podmiotów gospodarki narodowej w Kazimierz Biskupi wzrosła o 61%.

3. Charakterystyka sieci komunikacyjnej Konina oraz gmin ościennych

3.1 Infrastruktura drogowa

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 oraz Konin Zachód- Stryków. Połączenie z autostradą zapewniają dwa węzły: Konin Zachód oraz Konin Wschód.

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.

Nr drogi	Ogólny przebieg	Nazwa ulicy	Przebieg na terenie miasta	Długość w km	Klasa techniczna
DK25	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
DK72	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
DK92	Rzepin - Poznań – Golina - Konin –	Poznańska	od granicy miasta – Poznańska – skrzyżowanie:	4,189	G

Nr drogi	Ogólny przebieg	Nazwa ulicy	Przebieg na terenie miasta	Długość w km	Klasa techniczna
	Kutno – Sochaczew - Błonie – Mińsk Mazowiecki - Kałuszyn		Trasa Warszawska, Przemysłowa		
		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					
DW264	Kleczew – Kazimierz Biskupi - Konin	Kleczewska	od granicy miasta - Kleczewska – skrzyżowanie Poznańska	3,345	G/GP
DW266	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					

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 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, Kleczewska, Kolska, Ślesińska oraz Europejska;
- podstawowej: Kolejowa, Dworcowa, Świętojańska, Wał Tarejwy, Szpitalna, Kaliska, Spółdzielców, Al. 1-ego Maja, Szarych Szeregów, Kolska;
- uzupełniających: pozostałe ulice.

3.1.1. Transport indywidualny

Kolejnym elementem, odgrywającym coraz większe znaczenie w systemie transportowym miasta jest transport indywidualny. W ostatnich latach udział samochodów osobowych w podróżach mieszkańców miast wzrasta. Wzrost natężenia ruchu w miastach spowodowany zwiększającą się liczbą samochodów jest związany z ogólną sytuacją gospodarczą kraju, liczbą oraz lokalizacją miejsc pracy oraz 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.

Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie konińskim w 2019 roku zarejestrowanych było 96 203 samochody osobowe, co oznacza wzrost o 3 507 pojazdów w porównaniu z rokiem poprzednim i o 13 330 w porównaniu do 2015 roku. W Koninie w 2019 roku

zarejestrowanych było 45 617 samochodów osobowych, co oznacza wzrost o 1459 pojazdów w porównaniu z rokiem poprzednim i o 5 193 w porównaniu do 2015 roku.

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 i innych zeroemisyjnych środków transportu, co jest zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Tabela 3.1 Liczba samochodów osobowych w latach 2015-2019 w powiecie konińskim oraz w Koninie

Liczba samochodów osobowych	2015	2016	2017	2018	2019
powiat koniński	82873	86363	89295	92696	96203
powiat m. Konin	40424	41753	42897	44158	45617

Odnotowuje się 16% wzrost liczby samochodów osobowych w roku 2019 w stosunku do roku 2015 w powiecie konińskim.

Odnotowuje się 12% wzrost liczby samochodów osobowych w roku 2019 w stosunku do roku 2015 w Koninie.

W tabeli poniżej zestawiono liczbę wypadków drogowych w powiecie konińskim oraz w Koninie na przestrzeni lat 2015-2019.

Liczba wypadków drogowych	2015	2016	2017	2018	2019
powiat koniński	60	56	56	87	163
w tym ofiary śmiertelne	15	10	16	8	10
powiat m. Konin	65	58	41	64	117
w tym ofiary śmiertelne	4	2	4	3	4

3.1.2. Transport zbiorowy

W Koninie oraz gminach ościennych można wyróżnić trzy podsystemy transportu zbiorowego:

1. Komunikacja miejska realizowana przez Operatora Miejski Zakład Komunikacji w Koninie Sp. z o.o.
2. Połączenia autobusowe PKS w Koninie oraz przewoźników prywatnych (14-przewoźników prywatnych korzysta z przystanków komunikacyjnych na terenie miasta i są to: "BUS" Andrzej Gawroński, KPTS Włocławek, EURO-BUS Krzysztofowicz, PKS Transport Turek, TRAKO Wrocław, PKS Staszów, EUROMATPOL Mateusz Czkański, JAR-TRANS Jarlaczyński Bartosz, MALTRANS Malwina Gawrońska-Jaszczura, "WIKTORIA", WiP TRANS s.c., FLIXBUS Warszawa oraz PHU-T Sapikowski Wojciech, Zakład Usług Transportowo-Handlowych T. Marcyniuk, (dane aktualne na 05.11.2020 rok).
3. Połączenia kolejowe (Koleje Wielkopolskie oraz PKP Intercity)

3.1.2.1. Miejski Zakład Komunikacji w Koninie sp. z o.o.

Miejski Zakład Komunikacji rozpoczął działalność w dniu 1 września 1977 roku w Oddziale Dróg i Mostów Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Koninie. Podstawowym celem nowo powstałego Zakładu było zorganizowanie komunikacji zbiorowej na terenie miasta. Od 1 stycznia 1983 roku komunikacja miejska zaczęła funkcjonować jako samodzielna jednostka pod nazwą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji z siedzibą przy ul. Spółdzielców 12, a od stycznia 1985 roku przy ul. Nadrzecznej 54 i w nowo wybudowanej zajezdni przy ul. Buczka 8. W tym okresie zakupiono kilkadziesiąt autobusów miejskich typu Jelcz PR110 i Autosan H9-35. Zaczęła rosnąć liczba pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej. Na początku lat 90 - tych MPK Konin posiadało ponad 90 autobusów i przewoziło około 20 mln. pasażerów rocznie. Z dniem 1 lutego 1991 roku decyzją Rady Miejskiej w Koninie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Koninie zostało przekształcone w zakład budżetowy pod nazwą Miejski Zakład Komunikacji. W tej formie organizacyjnej funkcjonował do 27.06.2018 r. Od dnia 28.06.2018 r. Miejski Zakład Komunikacji w Koninie Sp. z o.o. jest jednoosobową spółką Gminy Miasta Konin.

Podstawowym przedmiotem działania Spółki jest zapewnienie ciągłego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb społeczności lokalnej poprzez świadczenie usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Aktualnie MZK w Koninie świadczy usługi na terenie Miasta Konina oraz gmin ościennych Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi (dane aktualne na dzień 30.10.2020r.). 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 powierzyły Miastu Konin prowadzenie zadania publicznego, polegającego na świadczeniu usług lokalnego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych i zobowiązują się do częściowego ponoszenia kosztów realizacji powierzonego Miastu zadania własnego.

Na sieć połączeń realizowanych przez Operatora składa się 21 linii autobusowych (w tym jedna linia nocna).

MZK świadczy usługi w zakresie transportu zbiorowego na podstawie zawartej z Miastem Konin umowy przewozowej nr 43/GK/2018-19388 z dnia 29 czerwca 2018 roku. Na tej podstawie MZK jest Operatorem publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta na okres 9,5 roku, do 31 grudnia 2027 roku.

Spółka posiada 7 autobusów elektrycznych oraz 6 autobusów hybrydowych, dodatkowo w zajezdni zainstalowane zostały 3 dwustanowiskowe stacje ładowania autobusów elektrycznych typu plug-in o mocy 120 kW każda. Uruchomiony został System Informacji Pasażerskiej – m.in. aplikacja do zarządzania flotą pojazdów oraz zarządzania zintegrowaną, dynamiczną informacją pasażerską w czasie rzeczywistym. Wszystkie działania związane z rozwojem infrastruktury świadczą o realizacji zakładanych planów inwestycyjnych oraz rozwojowych, które mogą przyczynić się do zwiększenia popularności transportu zbiorowego w Koninie i gminach ościennych.

Wszystkie autobusy, które posiada MZK w Koninie są niskopodłogowe, co stanowi duże ułatwienie dla osób o ograniczonej mobilności i są one odpowiedzią na ich zapotrzebowania. Poniżej zestawiono flotę autobusów w posiadaniu MZK w Koninie.

Tabela 3.2 Tabor MZK w Koninie

L.p.	Marka pojazdu	Rok produkcji	Wiek autobusu (obecnie rok 2020)	Norma EURO	Rodzaj paliwa
1	Scania Citywide	2017	3	6	ON
2	Scania Citywide	2017	3	6	ON
3	Scania Citywide	2017	3	6	ON
4	Scania Citywide	2017	3	6	ON
5	Scania Citywide	2017	3	6	ON
6	Scania Citywide	2017	3	6	ON
7	Scania Citywide	2017	3	6	ON
8	Scania Citywide	2017	3	6	ON
9	Solaris Urbino 10	2011	9	5	ON
10	Solaris Urbino 10	2011	9	5	ON
11	Solaris Urbino 10	2011	9	5	ON
12	Solaris Urbino 10	2011	9	5	ON
13	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
14	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
15	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
16	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
17	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
18	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
19	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
20	Solaris Urbino 12	2011	9	5	ON
21	Solaris Urbino 18	2011	9	5	ON
22	Solaris Urbino 18	2011	9	5	ON
23	Solaris Urbino 18	2011	9	5	ON
24	Solaris Urbino 18	2010	10	5	ON
25	MAN Lion's City	2011	9	5	ON
26	MAN Lion's City	2011	9	5	ON
27	MAN Lion's City	2011	9	5	ON
28	MAN Lion's City	2011	9	5	ON
29	MAN Lion's City	2011	9	5	ON
30	MAN Lion's City	2011	9	5	ON
31	Scania OMNACITY	2009	11	5	ON
32	Scania OMNACITY	2009	11	5	ON
33	Scania OMNACITY	2008	12	4	ON
34	Scania OMNACITY	2008	12	4	ON
35	Scania OMNACITY	2007	13	4	ON
36	Scania OMNACITY	2007	13	4	ON
37	Scania OMNACITY	2007	13	4	ON
38	MAN Lion's City	2006	14	3	ON
39	MAN Lion's City	2006	14	3	ON
40	MAN Lion's City	2005	15	3	ON
41	MAN Lion's City	2005	15	3	ON
42	MAN NL 223	2001	19	2	ON
43	MAN NL 223	2001	19	2	ON
44	MAN NL 223	2001	19	2	ON
45	MAN NL 223	2001	19	2	ON
46	MAN NL 223	2001	19	2	ON
47	MAN NL 313	2003	17	3	ON
48	MAN NL 313	2003	17	3	ON
49	MAN NL 222	1999	21	2	ON
50	Solaris Urbino 12 Hybrid	2020	1	6	ON
51	Solaris Urbino 12 Hybrid	2020	1	6	ON
52	Solaris Urbino 12 Hybrid	2020	1	6	ON

L.p.	Marka pojazdu	Rok produkcji	Wiek autobusu (obecnie rok 2020)	Norma EURO	Rodzaj paliwa
53	Solaris Urbino 12 Hybrid	2020	1	6	ON
54	Solaris Urbino 18 Hybrid	2020	1	6	ON
55	Solaris Urbino 18 Hybrid	2020	1	6	ON
56	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna
57	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna
58	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna
59	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna
60	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna
61	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna
62	Solaris Urbino 12 Electric	2020	1	bezemisyjny	Energia elektryczna

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji w Koninie Spółka z o.o. Stan aktualny na dzień 22.10.2020

Obecnie średnia wieku autobusu wynosi 8,5 roku. Niezwykle istotnym jest fakt, że Spółka od roku 2020 posiada 7 bezemisyjnych pojazdów, które będą eksploatowane w codziennej pracy. Takie zastosowania w transporcie zbiorowym przyczyniają się do ochrony środowiska.

3.2. Infrastruktura kolejowa

Konin PKP to węzłowa stacja kolejowa w centrum prawobrzeżnej części Konina, przy ulicy Kolejowej. Koniński dworzec jest jednym z sześciu najważniejszych dworców w województwie wielkopolskim, według klasyfikacji PKP ma kategorię dworca regionalnego.

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 wpływa na wysoką dostępność komunikacyjną 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 świadczy 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 – Wschód łączącego Berlin z Moskwą, przez Kunowice, Poznań, Warszawę, Kutno, Terespol, Mińsk i Moskwę (linia kolejowa nr E 20).

W połowie roku 2020 zakończył się duży remont (trwający od 2017 roku) na linii kolejowej Poznań – Warszawa (E-20), co oznacza powrót na linie pociągów regionalnych obsługiwanych przez Koleje Wielkopolskie. Dzięki pracom modernizacyjnym znacząco poprawiły się warunki przewozów pasażerskich, co będzie skutkowało zwiększonym zapotrzebowaniem na przejazdy kolejną i zintegrowanie ich z komunikacją miejską w Koninie.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.1. 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 Koncepcji 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 oraz z 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 obrębów: Starówkę, Pawłówek, Przydziałki, Osada oraz Wilków. 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 obręby: Nowy Dwór, Chorzeń, Czarków, Międzyzlesie, Glinka, Morzysław, Niesłusz, 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 drogi krajowe, 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.

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 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 jak:

- przedszkola, szkoły, uczelnie i inne placówki oświatowe,
- szpitale oraz inne zakłady opieki zdrowotnej,
- urzędy,
- domy seniora lub inne placówki aktywizujące osoby w wieku poprodukcyjnym,
- domy kultury, biblioteki,
- zakłady pracy zatrudniające dużą liczbę pracowników.

Zjawiskiem, które zaobserwować można w skali całego kraju, w tym także w Aglomeracji Konińskiej jest spadek liczby ludności w miastach na rzecz miejscowości ościennych, co wiąże się z tzw. eksurbanizacją. Powoduje ona spadek zagęszczenia ludności w mieście oraz rozbudowę mieszkalnictwa na terenach wiejskich, z dala od ciągów komunikacyjnych. Rosnąca liczba ludności, zamieszkująca odległe obszary na terenach podmiejskich, przyczynia się do wzmożonego ruchu samochodowego relacji przedmieścia – centrum miasta. W takim przypadku trudno o zapewnienie atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego ze względu na znaczne rozproszenie potencjalnych użytkowników.

Zatem polityka przestrzenna Konina powinna zapobiegać jego rozlewaniu się na sąsiednie wsie, poprzez nakierowywanie na zagęszczanie obecnej zabudowy, aby jak najefektywniej wykorzystywać posiadaną przestrzeń i zasoby. Rozwój nowej zabudowy należy opierać o dostępność do głównych ciągów komunikacyjnych, co umożliwi skomunikowanie danych obszarów z innymi częściami miasta, dając alternatywę w postaci różnych form transportu, a nie generując zwiększony ruch samochodowy.

Zrównoważona polityka przestrzenna skutkuje tworzeniem miasta przyjaznego pieszym i rowerzystom, a także promująca transport zbiorowy. Atrakcyjna, rozwinięta infrastruktura dla tych użytkowników redukuje potrzebę korzystania z samochodów osobowych, co pozytywnie wpływa na rozwój miasta w wielu wymiarach.⁴

⁴ Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Konina

4.2. 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.

W okresie objętym planem może następować 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. Zgodnie z informacjami zawartymi w poprzednich rozdziałach warunki demograficzne w mieście przedstawiają się niekorzystnie. Liczba mieszkańców Konina od wielu lat systematycznie spada.

Organizator powinien dążyć do zapewnienia sprawnie funkcjonującego transportu zbiorowego – atrakcyjnego dla mieszkańców Konina i gmin ościennych. To właśnie w gminach ościennych nie odnotowuje się spadku liczby mieszkańców, a wręcz ich wzrost. Ten fakt należy wykorzystać w kontekście tworzenia nowych połączeń pomiędzy Koninem a gminami ościennymi, przy ich ściślejszej współpracy.

Zmiany demograficzne oraz sytuacja gospodarcza związana z ogólnoswiatową pandemią koronawirusa zmusza Organizatora do podjęcia wszelkich działań, aby jakość systemu transportu zbiorowego nie zubożała. Zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie przejazdu powinno być priorytetem.

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. Atrakcyjny, łatwo dostępny transport jest realną alternatywą dla indywidualnego przemieszczania się samochodami osobowymi. Nie bez znaczenia jest również uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego, poprzez wydzielenie buspasów.

Aby zapewnić sprawną komunikację Konina z gminami ościennymi należy usprawnić i rozszerzyć współpracę pomiędzy tymi jednostkami. Udana wspólne przedsięwzięcia, w tym te dotyczące ułatwienia systemu przesiadek, pozwolą promować komunikację zbiorową, a tym samym zredukować ruch samochodowy pomiędzy miejscowościami. W zakresie współpracy pomocna może być większa integracja systemu taryfowo-biletowego MZK i PKS, co przyczyni się do sprawniejszych i chętniej podejmowanych przesiadek przez pasażerów komunikacji zbiorowej.

Należy również rozważyć możliwość integracji z przewoźnikami kolejowymi. Biorąc pod uwagę zakończenie remontu na linii kolejowej E20 oraz remont infrastruktury na stacji Konin, a także kompleksową przebudowę Dworca, należy spodziewać się przyrostu pasażerów korzystających z przewozów kolejowych.

4.3. Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym

Uruchomienie przewozów na linii komunikacyjnej charakteryzującej się wysoką częstotliwością kursowania pojazdów jest jednym z czynników zachęcających podróżnych do zmian dotychczasowych zachowań komunikacyjnych. Integracja różnych środków transportu, wprowadzenie zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej, nowoczesna informacja pasażerska oraz wysoka dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego to kolejne czynniki zachęcające mieszkańców niekorzystających dotychczas z publicznego transportu do pozostawienia samochodu w domu i realizacji podróży obligatoryjnych transportem zbiorowym. Jednym z najistotniejszych elementów wpływających na wybór transportu publicznego do osiągnięcia swoich celów podróży jest komfort podróżowania. Stan infrastruktury punktowej (przystanki) i liniowej (stan dróg, linii kolejowych), a przede wszystkim tabor (pojemność i nowoczesność) mają kluczowe znaczenie przy wyborze sposobu poruszania się. Istotnym jest również kwestia związana z pewnością realizacji przewozów, czyli niezawodność.

Większość z powyższych zmiennych ma charakter niemiernodajny i zależy od subiektywnego postrzegania transportu zbiorowego przez mieszkańców. Ogólny wizerunek poszczególnych środków transportu wpływa na ich popularyzację w społeczeństwie. W niektórych przypadkach nawet drobne udogodnienia dla pasażerów mogą mieć istotne znaczenie przy podejmowaniu decyzji o wyborze sposobu podróżowania.

Z uwagi na szerokie spectrum kryteriów mających wpływ na podział zadań przewozowych prognozy ruchu wykonano w dwóch wariantach:

- pasywnym, zakładającym utrzymanie obecnie panujących warunków podróży transportem zbiorowym;
- aktywnym, którego główną determinantą jest podnoszenie zarówno wielkości jak i jakości świadczonych usług przewozowych poprzez poprawę dostępności, zwiększanie częstotliwości, integrację z innymi środkami transportu, integrację taryfowo-biletową oraz poprawę komfortu podróży, w tym utrzymanie dotychczasowych przewozów oraz uruchomienie nowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Konin.

Wariant aktywny zakłada zawieranie porozumień międzygminnych, dzięki którym możliwe będzie uruchomienie nowych połączeń pomiędzy najważniejszymi ciągami komunikacyjnymi.

Organizator będzie podejmował działania w celu realizacji wariantu aktywnego. W okresie obowiązywania Planu prognozuje się, że spadek liczby podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym nie będzie znaczący lub zahamuje się (przy ustabilizowaniu sytuacji związanej z ogólnosiątkową pandemią koronawirusa). Ważnym elementem będzie odpowiednie promowanie transportu zbiorowego oraz informowanie społeczeństwa o dostępnych usługach i wprowadzanych udogodnieniach. Działania organizatora ukierunkowane będą na wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie rozwoju zrównoważonego systemu transportu. Zasadniczym czynnikiem determinującym realizację wariantu aktywnego, będzie dostępność zewnętrznych źródeł finansowania, umożliwiających przeprowadzenie inwestycji infrastrukturalnych określonych w dokumentach strategicznych. W przypadku braków lub opóźnień w procesach inwestycyjnych przewiduje się możliwość realizacji wariantu pasywnego.

5. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została wyznaczona z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem różnych środków transportu, równocześnie promując przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne pojazdy.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej obejmuje wybrane odcinki dróg publicznych, po których kursują linie użyteczności publicznej określone w niniejszym planie, węzły przesiadkowe i przystanki położone na sieci linii użyteczności publicznej.

System publicznego transportu zbiorowego funkcjonował będzie na podstawie następujących zasad:

- na terenie Konina oraz gmin ościennych zostaną utrzymane dotychczas funkcjonujące linie autobusowe, których organizatorem jest Miasto Konin, ich trasy oraz rozkład jazdy będzie aktualizowany i zmieniany w miarę potrzeb przewozowych,
- planowanie oferty przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie się odbywało na podstawie potrzeb przewozowych mieszkańców Konina oraz gmin ościennych, ścisła współpraca oparta na porozumieniach międzygminnych będzie gwarancją dużej dostępności i spójności systemu transportowego m.in. w zakresie taryfy,
- uruchomienie nowych linii transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej będzie możliwe, gdy warunki finansowe miasta Konin lub miasta Konin i gmin ościennych, będą pozwalały na pokrycie kosztów ich funkcjonowania.

5.1. Linie autobusowe

System publicznego transportu zbiorowego, którego Organizatorem jest Miasto Konin, będzie tworzony w oparciu o zasadę komplementarności z usługami publicznymi organizowanymi przez inne jednostki samorządu terytorialnego, w tym przede wszystkim Województwo Wielkopolskie oraz Powiat Koniński. Podejmowane działania będą zmierzać do uzyskania efektu skali i w możliwie największym stopniu integracji poszczególnych podsystemów transportowych, w celu stworzenia kompleksowej oferty dla pasażerów.

W przypadku sprzyjającej sytuacji gospodarczej i zahamowaniu sytuacji pandemii wirusa COVID19, Organizator transportu zbiorowego wraz z Operatorem może rozważyć uruchomienie dodatkowych linii transportu zbiorowego:

1. Całodobowa linia komunikacyjna łącząca Bulwar Nadwarciański z Placem Wolności, która w lepszym stopniu połączy Starówkę z pozostałymi częściami miasta. Należy wziąć pod uwagę, że taka linia służyłaby mieszkańcom korzystającym z wydarzeń ogólnodostępnych w centrum miasta w godzinach wieczornych oraz późnonocnych, w szczególności w weekendy. „Strategia Rozwoju Miasta – Plan 2020-2030 – Konin. Zielone Miasto Energii” podkreśla, że niezbędne jest „ożywienie” Starówki. Nowo powstała linia komunikacyjna mogłaby przyczynić się do założeń Strategii Konina.

2. Stworzenie linii komunikacyjnej, która połączy tereny inwestycyjne miasta przy ulicy Brunatnej z Grojcem przez Osiedle V, a także połączy Chorzeń, Międzylesie przez Starówkę oraz Dworzec PKP.
3. Stworzenie linii komunikacyjnej łącząca Zatorze z Osiedlem V przez nowy wiadukt drogowy na linię kolejową Poznań – Warszawa.
4. Stworzenie linii komunikacyjnej łączącej Konin, Golinę i Kazimierz Biskupi.
5. Stworzenie dodatkowej linii komunikacyjnej łączącej Konin z gminą Stare Miasto.
6. Stworzenie dodatkowej linii komunikacyjnej łączącej Konin z gminą Kramsk.
7. Stworzenie linii komunikacyjnej łączącej Konin z gminą Krzymów przez Brzeźno (drogą DK92).

Decyzje o uruchomienie nowych linii komunikacyjnych muszą być poparte badaniami zapotrzebowania na przewozy transportem zbiorowym, a także możliwościami finansowymi miasta Konin lub miasta Konin i gmin ościennych.

Wymienione powyżej trasy poszczególnych publicznych linii komunikacyjnych należy traktować jako wytyczne kierunkowe do tworzenia siatki połączeń. Plan transportowy zakłada, że w okresie jego realizacji prowadzone będą obserwacje napełnień autobusów. W celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, w uzasadnionych przypadkach, może nastąpić modyfikacja tras przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, uruchomienie linii w skróconej bądź wydłużonej relacji, nie uruchamianie linii lub zaprzestanie świadczenia usług.

Podtrzymanie i aktualizowanie porozumień pomiędzy Gminami pozwoli na poszerzenie oferty komunikacyjnej m.in. w zakresie dostępności do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Spójny system transportowy dla Gmin, które zawrą porozumienia, będzie bardziej atrakcyjny, a co za tym idzie, częściej wybierany jako podstawowy środek transportu.

5.1.1. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych.

Miasto Konin podejmuje działania w związku z realizacją inwestycji i rozwijaniem programów zwiększających wykorzystanie alternatywnych środków transportu i komunikacji zbiorowej poprzez m.in. budowę miejskich stacji paliw „Zielona” dla niskoemisyjnego transportu; punkty ładowania baterii pojazdów elektrycznych, Gaz CNG, stację wodorową.

W związku z powyższym i mając na uwadze Ustawę o elektromobilności Organizator wraz z Operatorem będą systematycznie unowocześniać tabor autobusowy o pojazdy zeroemisyjne. Spółka MZK posiada 7 pojazdów zeroemisyjnych, które wykorzystuje od czerwca 2020 roku, na liniach na obszarze miasta Konina oraz na liniach nocnych. Spółka MZK szacuje, że użytkując niskoemisyjne autobusy rocznie ograniczy emisję gazów cieplarnianych o około 740 ton ekwiwalentu dwutlenku węgla.

5.2. Węzły przesiadkowe

Obecnie naturalnie występującym miejscem łączenia różnych systemów transportowych są Dworzec PKP Konin oraz Autobusowe Centrum Przesiadkowe obsługiwane przez MZK Konin (Dworzec PKP) i PKS Konin (Konin, Dworzec Kolejowy). Z przystanków PKS korzystają przede wszystkim przewoźnicy międzymiastowi, natomiast przystanki MZK Konin użytkowane są głównie przez przewoźników lokalnych oraz prywatnych, obsługujących wybrane połączenia międzymiastowe. W sąsiedztwie Dworca PKP znajduje się terminal, z którego krajowi i międzynarodowi przewoźnicy obsługują autokarowe połączenia międzynarodowe.

31 sierpnia 2020 zakończył się oficjalnie remont 130km odcinka linii kolejowej , obejmującego m.in. budowę dwóch nowych peronów w Koninie.

W połowie września 2020 roku Zarząd PKP SA podjął pozytywną decyzję w sprawie uruchomienia realizacji projektu (dworzec PKP, dworzec autobusowy i centrum handlowe) wspólnie ze spółką Dekada S.A. Prognozuje się, że budowa nowych obiektów rozpocznie się w roku 2021.

Stworzenie nowoczesnego Węzła Przesiadkowego to umożliwienie dogodnego przesiadania się pasażerów podróżujących po mieście oraz pasażerów przyjeżdżającym do miasta pomiędzy wszystkimi środkami lokomocji.

Należy dążyć do wszelkich ułatwień dla pasażerów w węźle przesiadkowym, takich jak:

- podwyższone perony przystankowe do poziomu pierwszego stopnia/podłogi w autobusie,
- zadaszenie całości zespołu przystankowego,
- infrastruktura przystankowa – wiaty, ławki, dynamiczna informacja pasażerska, punkt obsługi pasażera.

Rozwój Konina wiąże się również z nowopowstałymi obiektami atrakcyjnymi nie tylko wizualnie, ale także łatwo dostępnymi i bezpiecznymi. Tak duże przedsięwzięcie, jakim jest nowy projekt Dworca PKP, ma realne szanse na przyczynienie się do wzrostu liczby użytkowników transportu zbiorowego.

Nowo realizowane obiekty muszą w pełni być dostosowane dla osób o ograniczonej mobilności, niezbędne są wszelkiego rodzaju poręcze, pochylnie, szerokie windy oraz bezkonfliktowe przejścia pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. Dworce kolejowy oraz autobusowy są ważnym elementami systemu transportu zbiorowego w Koninie – stanowią one miejsca skupiające połączenia autobusowe i kolejowe Konina z regionem oraz miejsca umożliwiające obszarom wiejskim i mniejszym miejscowościom dojazd do większego ośrodka miejskiego lub do miejsca przesiadkowego na komunikację autobusową lub kolejową w kierunku najbliższych metropolii oraz do innych, dalszych celów podróży.

6. Finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Jego głównym celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczeństwa na danym obszarze.

Realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej może się wiązać z powstaniem deficytu finansowego, wynikającego z braku osiągnięcia odpowiednich przychodów. Dlatego też, Miasto Konin będzie podejmować działania zmierzające do podnoszenia efektywności ekonomicznej połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

Do najważniejszych działań należeć będzie opracowanie oferty przewozowej integrującej sąsiednie Gminy, aby zwiększyć dostępność i ujednolicić ofertę, co przyczyni się do zwiększenia popularności transportu publicznego.

Przewiduje się przeprowadzanie okresowych analiz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

Zakłada się, że źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dla których Miasto Konin jest Organizatorem będą:

- środki własne miasta Konina;
- środki przekazywane Miastu Konin przez inne JST na podstawie zapisów porozumień międzygminnych,
- środki z budżetu państwa,
- wpływy z biletów,
- inne środki (np. Programy Operacyjne, fundusze unijne).

Zgodnie z umową przewozową za wykonanie zadań będących przedmiotem umowy, spółce MZK w przysługuje rekompensata. Jej wartość nie może przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały w związku z realizacją powierzonych działań, z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

Zaleca się kontynuowanie zapisów umowy przewozowej dotyczących rekompensaty, pomiędzy Organizatorem a Operatorem, biorąc jednak pod uwagę możliwość aneksowania wysokości rekompensaty z tytułu zmian gospodarczych niezależnych od Organizatora ani Operatora.

Rekompensata jest audytowana w okresach rocznych pod kątem zgodności z umową przewozową oraz z przepisami Rozporządzenia WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Podział zadań przewozowych

Podział zadań przewozowych określa, jaka część podróży odbywa się poszczególnymi środkami transportu. Można wyróżnić kilka istotnych elementów, które mają wpływ na podział modalny:

- rozmieszczenie elementów zagospodarowania przestrzennego i uwarunkowania środowiskowe, w tym ukształtowanie topograficzne (np. duże odległości podróży i zróżnicowane ukształtowanie terenu nie sprzyja podróżom pieszym i rowerowym);
- intensywność i ekstensywność urbanizacji (niska gęstość zaludnienia powoduje wzrost wykorzystania samochodów osobowych oraz wydłużenie czasu podróży);
- jakość infrastruktury transportowej (np. dobrze rozwinięta infrastruktura rowerowa sprzyja zwiększaniu liczby podróży rowerem);
- dostępność transportowa (np. poprawa dostępności do przystanków/stacji powoduje zwiększenie popytu na usługi transportu zbiorowego);
- niezawodność wykorzystania środków transportowych (np. uzależnionych od pory roku, warunków atmosferycznych, dni tygodnia);
- oferta przewozowa, w tym częstotliwość kursowania pojazdów oraz udogodnienia dla pasażerów (rozwinięta sieć transportu publicznego, zintegrowana oferta taryfowo-biletowej, nowoczesny system informacji pasażerskiej zachęcają do korzystania z transportu zbiorowego);
- jakość świadczonych usług przewozowych (np. dostosowanie taboru do osób o ograniczonej mobilności zwiększa atrakcyjność przewozów wśród tej grupy);
- inne, takie jak: koszty realizacji podróży do obszaru docelowego wraz z kosztami parkowania, uprawnienia do korzystania z ulg, poziom dochodów mieszkańców, wskaźnik motoryzacji, bezpieczeństwo w transporcie.

Podział zadań przewozowych wskazuje udział poszczególnych środków transportu wykorzystywanych w codziennym przemieszczaniu się. Realizacja Planu transportowego ma na celu zmniejszenie udziału podróży realizowanych samochodami osobowymi na rzecz transportu zbiorowego. Dlatego też Organizator będzie podejmował działania zmierzające do rozwoju podsystemu transportu zbiorowego.

Racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym jest jednym z najważniejszych celów Planu Transportowego.

Przeprowadzone wśród mieszkańców Konina badanie ankietowe pozwoliło wyznaczyć podział zadań przewozowych w mieście, a więc strukturę dziennych, niepieszych podróży mieszkańców, odbywanych takimi środkami transportu jak: samochód osobowy, autobus, pociąg, rower i motocykl lub skuter. Przemieszczenia te obejmują docieranie do pracy, szkoły i wykonywanie codziennych obowiązków, a więc pomijają cele rekreacyjne. Przeważająca część ankietowanych preferuje samochód do odbywania codziennych przemieszczeń (69,1%), a drugim najpopularniejszym środkiem transportu jest autobus, z którego na co dzień korzysta 18,6% badanych. Rowerem porusza się 11,5% mieszkańców, motocyklem/skuterem - 0,6%, a podróż koleją – 0,2%. Mieszkańcy Konina, wybierając codzienny środek lokomocji, kierują się przede wszystkim czasem przejazdu (ważnym dla ⅓ ankietowanych) oraz komfortem podróży (wskazany przez blisko 36% ankietowanych). Kolejnymi ważnymi czynnikami przy wyborze środka transportu są: koszt (27,5%) oraz jego punktualność (22,2%).⁵

⁵ Źródło: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Konina. Zrealizowany w roku 2018

7.2. Preferencje wyboru środka transportu

Wybór poszczególnych środków transportu uwarunkowany jest jakością usług przewozowych. Poprawa jakości podróżowania danym środkiem transportu może w znaczący sposób przyczynić się do zwiększenia liczby osób wykorzystujących go do realizacji codziennych podróży. Brak działań może oznaczać odpływ pasażerów do transportu indywidualnego.

Statystyczny użytkownik systemu transportowego podejmując decyzję transportową bierze pod uwagę:

- adekwatność ceny biletu do długości trasy przejazdu,
- dostosowanie częstotliwości kursowania oraz okresu kursowania pojazdów transportu zbiorowego do występujących potrzeb przewozowych,
- prostotę układu linii i łatwość zapamiętania rozkładu jazdy,
- dostępność biletów, nieskomplikowanie taryfy, integrację taryfy przewozowej w różnych środkach transportu, ulgi przewozowe,
- dostępność informacji o funkcjonowaniu transportu zbiorowego, w tym także dynamiczną informację pasażerską podawaną w czasie rzeczywistym,
- czytelność i łatwość zapamiętania układu linii i rozkładów jazdy,
- dostępność przystankową – odległość dojścia do dworców i przystanków, bezpieczeństwo dojścia,
- warunki oczekiwania na pojazd, bezpieczeństwo oczekiwania,
- warunki podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu,
- punktualność kursowania pojazdów,
- prędkość komunikacyjną i czas przejazdu ze źródła do celu podróży,
- warunki jazdy panujące w pojeździe (czystość, możliwość zajęcia miejsca siedzącego, hałas, estetyka wnętrza pojazdu, możliwość skorzystania z bezprzewodowej sieci Wi Fi, możliwość przewożenia rowerów, kultura obsługi),
- dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym wyposażenie pojazdów w urządzenia do obsługi tych osób,
- bezpośredniość połączeń,
- pewność realizacji podróży,
- niezawodność danego środka transportu.

Realizując cel ogólny Planu Transportowego Organizator będzie podejmował działania prowadzące do rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego. Dla Organizatora najważniejszymi kryteriami wyboru środków transportu publicznego są:

- koszty budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury transportowej,
- dostępność zewnętrznych źródeł finansowania transportu zbiorowego i zasady ich wykorzystania,
- efektywność wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i przeciwdziałanie zatłoczeniu dróg,
- efektywność inwestycji infrastrukturalnych,
- poziom rentowności transportu zbiorowego,
- elastyczność kształtowania siatki połączeń,
- stopień integracji systemu transportowego,
- stymulowanie rozwoju gospodarczego i przestrzennego,
- wpływ na łagodzenie dysproporcji w zakresie obsługi transportowej poszczególnych obszarów i grup społecznych,

- poprawa dostępności,
- wpływ transportu na środowisko,
- dostępność innowacyjnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych,
- możliwość i skuteczność zarządzania mobilnością.

Uwzględniając powyższe kryteria oraz uwarunkowania społeczno-gospodarcze Organizator będzie preferować rozwiązania zmierzające do rozwoju siatki połączeń i zwiększeniu dostępności do środków transportu zbiorowego dla mieszkańców miasta oraz gmin ościennych.

7.3. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności.

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania mające na celu dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Publiczny transport zbiorowy można przystosować do potrzeb osób o ograniczonej mobilności poprzez dostosowanie:

- taboru w przewozach autobusowych,
- przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych:
 - dostosowanie drogi dojścia do przystanków poprzez stosowanie pochylni oraz poręczy
 - stosowanie zadaszenia miejsc oczekiwania, schodów i pochylni,
 - zamieszczanie rozkładów jazdy oraz czytelnych schematów dworców i węzłów przesiadkowych w miejscach ogólnodostępnych,
- przepisów taryfowych:
 - stosowanie ulg w cenach biletów,
 - stosowanie przejazdów bezpłatnych dla uprawnionych grup użytkowników.

Podejmowanie wyżej wymienionych działań wpłynie na zwiększenie dostępności transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, ułatwi korzystanie z usług przewoźników i operatorów drogowych oraz wpłynie na zwiększenie zainteresowania transportem publicznym.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. 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.

Gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych (zgodnie z przepisem art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. 1990 Nr 16, poz. 95 z ze. zm.) . 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. Jednocześnie istnieje możliwość przekazania tylko częściowego wykonywania wspomnianego zadania, przy jednoczesnym zachowaniu właściwości gmin w pozostałym zakresie, nieobjętym treścią porozumienia.

Takie porozumienia Miasto Konin zawarło z sąsiadującymi gminami: Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi.

Gminy Powierzające zlecają Organizatorowi (Miastu Konin), który zrealizuje zlecenie i zobowiązuje się zapewnić transport w zakresie przewozu publicznego ogólnodostępnego w ramach linii regularnych. Zlecenie obejmuje organizowanie, zarządzanie i planowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenach Gmin Powierzających.

Porozumienia międzygminne umożliwiają Organizatorowi dostosowanie oferty przewozowej do większej liczby mieszkańców, a co za tym idzie zapewniając sprawniej funkcjonujący transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej. Zaleca się, aby współpraca w ramach porozumień międzygminnych była kontynuowana w kolejnych latach.

Do zadań Organizatora należeć będzie w szczególności:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego lub jego aktualizacji,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz punktów przesiadkowych,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz punktów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określanie przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- określanie przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowanie o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem;
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontrola przestrzegania przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.);
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy, w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych, wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Prezydent Miasta Konina (organ wykonawczy samorządu) wykonuje zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Konina oraz na liniach komunikacyjnych określonych w porozumieniach międzygminnych. W pozostałej części zadanie organizowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze poszczególnych gmin będzie realizowała dana gmina.

8.2. Tryb wyboru Operatora

Organizator może dokonać wyboru Operatora świadczącego usługi o charakterze użyteczności publicznej w trybie określonym w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. w trybie:

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907, z późn. zm.) albo
- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015r. poz. 113, z późn. zm.) albo
- Zgodnie z art. 5 ust 1. rozporządzenia 1370/2007 1. Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2–6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.
- Zgodnie z ostatnimi orzeczeniami TSUE nie można zawierać w trybie bezpośrednim umów na świadczenie usług w zakresie transportu autobusowego. Ewentualnym rozwiązaniem, które można zastosować jest tryb in house w ramach PZP.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może obejmować okres nie dłuższy niż 10 lat. Wieloletnia umowa umożliwia Operatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację działań inwestycyjnych, zmierzających m.in. do poprawy jakości taboru oraz jakości świadczonych usług.

W podrozdziale 3.1.2.1 opisano niektóre warunki umowy pomiędzy Organizatorem a Operatorem. Podpisanie nowej umowy może się odbyć na tych samych lub podobnych warunkach.

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

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej został ustalony poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska naturalnego. Szczególny nacisk położono na potrzebę zapewnienia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Określając standardy wzięto również pod uwagę dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.

Postulowany poziom standardu usług przewozowych, który powinien być realizowany w okresie obowiązywania Planu transportowego określono w podziale na osiem kategorii:

- częstotliwość kursowania pojazdów,
- bezpośredniość połączeń i przesiadki,
- dostępność dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- punktualność kursowania pojazdów,
- komfort podróżowania,
- informacja pasażerska,
- bezpieczeństwo,
- ochrona środowiska naturalnego.

Dla każdej kategorii określono szczegółowy zakres działań:

Częstotliwość kursowania pojazdów:

- na głównych ciągach komunikacyjnych zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów,
- dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do występujących w ciągu doby zmian popytu na przewozy (uwzględnienie szczytów komunikacyjnych),
- dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do okresowych zmian popytu na przewozy (wakacje, okresy świąteczne, wydarzenia kulturalne, itp.),
- dążenie do koordynacji rozkładów jazdy linii komunikacyjnych objętych niniejszym planem w węzłach przesiadkowych,
- dążenie do koordynacji rozkładów jazdy z innymi operatorami i przewoźnikami na szczeblu lokalnym i regionalnym,
- kształtowanie rozkładów jazdy zapewniających cykliczność (stałoodstępowy takt) kursowania pojazdów.

Bezpośredniość połączeń i przesiadki:

- zapewnienie dogodnej przesiadki w węzłach, minimalizowanie długości przejść pomiędzy poszczególnymi punktami odprawy podróżnych oraz punktami odprawy i parkingami P+R funkcjonującymi w obrębie węzła,
- wytyczanie bezpiecznych pieszych ciągów komunikacyjnych pomiędzy punktami odprawy,
- zapewnienie połączeń bezpośrednich mieszkańcom dużych osiedli w dojazdach do centrów miejscowości.

Dostępność dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej:

- integracja przestrzenna i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek,
- usunięcie barier stanowiących przeszkodę dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. poprzez wprowadzenie taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego, dostosowanie infrastruktury przystankowej, zniwelowanie różnic poziomów),
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym nieodpłatnej pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu do/z pojazdów transportu zbiorowego,
- budowa parkingów/wyznaczanie miejsc postojowych w systemie P+R, w tym wyznaczenie miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w możliwie jak najbliższej odległości od miejsca odjazdu środków transportu zbiorowego, zapewniającej łatwy dostęp do transportu zbiorowego,
- wyposażanie węzłów przesiadkowych w systemy B+R (Bike and Ride), mające na celu umożliwienie bezpiecznego pozostawienia jednośladu i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym,
- wyposażenie węzłów przesiadkowych w systemy K+R (Kiss and Ride), umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym,
- wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych, niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.

Punktualność kursowania pojazdów:

- kursy punktualne – odchyłka od rozkładu jazdy od 0 do 4 min. w transporcie drogowym,
- kursy opóźnione – powyżej 4 minut w transporcie drogowym mierzone liczbą punktualnie wykonanych kursów,
- brak tolerancji dla wcześniejszych odjazdów z przystanku początkowego środków transportu drogowego, dopuszczalny wcześniejszy odjazd (nie więcej niż 2 minuty) z pośrednich przystanków w transporcie drogowym.

Komfort podróżowania:

- obowiązkowe wyposażenie nowo kupowanych pojazdów w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej,
- dbałość o czystość i estetykę,
- dążenie do eliminacji przepełnień pojazdów poprzez dostosowanie wielkości taboru do prognozowanych potoków pasażerskich,
- ograniczenie hałasu poprzez zakup nowego taboru,
- stosowanie w pojazdach udogodnień dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym wyznaczenie i dostosowanie miejsca do przewozu wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- oznaczenie w pojazdach miejsc przeznaczonych dla pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej,
- informacja pasażerska:
 - zapewnienie w węzłach komunikacyjnych dostępu do informacji związanych z podróżowaniem transportem zbiorowym (mapy i schematy sieci komunikacyjnej, itp.),

- zapewnienie w rozkładach jazdy adnotacji o kursach realizowanych pojazdami niskopodłogowymi umożliwiającymi bezpieczne i samodzielne wejście/wyjście z pojazdu osób o ograniczonej mobilności,
- czytelne i łatwo dostępne informacje w węzłach komunikacyjnych,
- pełna dostępność informacji o świadczonych usługach, dostępna na stronie internetowej Organizatora i Operatora usług przewozowych.

Bezpieczeństwo:

- zapewnienie oświetlenia wszystkich węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacyjnych, na których odbywa się największa wymiana pasażerów,
- podnoszenie kwalifikacji obsługi pojazdów użyteczności publicznej w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Ochrona środowiska:

- zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych,
- w przewozach o charakterze użyteczności publicznej stosowanie pojazdów z silnikami niskoemisyjnymi lub zeroemisyjnymi, spełniającymi zaostrzone określone w umowach o świadczenie usług użyteczności publicznej normy emisji spalin,
- podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie energooszczędnych i proekologicznych środków transportu oraz promowanie transportu zbiorowego,
- podejmowanie działań zmierzających do zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

W ramach dokumentu Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030 (Konin. Zielone Miasto Energii). Wskazano szereg działań związanych z publicznym transportem zbiorowym, które przełożą się na ochronę środowiska, a są to:

- Inwestycje i programy zwiększające wykorzystanie alternatywnych środków transportu i komunikacji zbiorowej:
 - Karta Miejska,
 - darmowa komunikacja miejska dla uczniów konińskich szkół,
 - czytelny i dopasowany do potrzeb mieszkańców rozkład jazdy,
 - ulepszanie komunikacji nocnej,
 - aplikacja do zakupu biletów na przejazdy autobusami MKK oraz do opłacania postoju pojazdów w płatnej strefie parkowania,
 - aplikacja z rozkładem jazdy i proponowanymi trasami oraz czasem przejazdu,
 - akcja „Dzień bez samochodu”,
 - Autobus Starówka: ekologiczny autobus całodobowy obsługujący Starówkę oraz pozostałą część miasta,
 - Budowa sieci miejskich stacji paliw „Zielona” dla niskoemisyjnego transportu. Punkty ładowania baterii do pojazdów elektrycznych. Gaz CNG. Stacja wodorowa.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

10.1. System Informacji Pasażerskiej

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.

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.

Statyczna informacja pasażerska na przystankach jest jednym z najważniejszych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Minimalny jej zakres powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych środków transportu, a także regulaminów przewozu.

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. Takie rozwiązanie zostało wdrożone przez MZK Konin (dynamiczny system informacji pasażerskiej), a jego rozwój powinien być kontynuowany.

MZK w Koninie uruchomiło system, który zawiera aktualne położenie przemieszczających się pojazdów transportu zbiorowego – System Informacji Pasażerskiej On-time. Dodatkowo na stronie mzk-konin.com.pl znajdują się wszystkie informacje dotyczące funkcjonowania przewozów pasażerskich realizowanych przez spółkę MZK Konin (rozkłady jazdy, cennik, regulamin przewozów, aktualności dotyczące m.in. zmian w aktualnym rozkładzie jazdy).

Powyższy system internetowy w pełni zaspokaja potrzeby użytkowników publicznego transportu zbiorowego w zakresie pozyskiwania informacji ze stron internetowych.

System informacji pasażerskiej obejmuje również dynamiczne tablice elektroniczne dla 9 przystanków (Spółdzielców-Rondo; Aleje 1 Maja; dwa przystanki na ul. Dworcowej; trzy miejsca na ul. Wyszyńskiego (m.in. przy Zespole Szkół Górniczo-Energetycznych i na Glince); Chopina-Szeligowskiego oraz Wał Tarejwy-Kościelna).

Od czerwca 2020 roku mieszkańcy Konina i pozostałe osoby korzystające z komunikacji miejskiej mogą korzystać z aplikacji dedykowanej transportowi zbiorowemu w Koninie. Aplikacja OnTime

dostępna na smartfony, jest elementem Centralnego Systemu Informacji Pasażerskiej, który służy do nadzorowania floty pojazdów MZK Konin oraz do kompleksowego zarządzania informacją pasażerską w czasie rzeczywistym. Aplikacja OnTime pozwala na monitorowanie w czasie rzeczywistym następujących elementów:

- trasy wybranych linii,
- monitorowania położenia pojazdu,
- rozkład tabliczek przystankowych,
- przesiadki na przystanku,
- rzeczywistych odjazdów dla najbliższych 30 minut,
- aktualnych komunikatów.

Zaleca się dalszy rozwój CeSIP w Koninie, ponieważ tego typu ogólnodostępne systemy przyjazne pasażerom, przyczyniają się do unowocześnienia systemu komunikacji w mieście, sprawniejszemu i uproszczonemu wyszukiwaniu odjazdów, co w rezultacie daje łatwiejsze i wygodniejsze korzystanie z usług transportu zbiorowego.

Operator będzie na bieżąco aktualizował informacje związane z korzystaniem z pojazdów i infrastruktury komunikacji miejskiej w zakresie:

- godzin przyjazdu i odjazdu środków transportu,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- węzłów przesiadkowych,
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- regulaminów przewozu osób.

System informacji pasażerskiej obejmuje 4 obszary:

- informacja w Głównym Węźle Transportowym (Dworzec Autobusowy oraz Dworzec PKP Konin);
- informacja na przystankach;
- informacja w pojazdach transportu zbiorowego;
- informacja w mediach elektronicznych.

Elementy systemu informacji pasażerskiej w poszczególnych punktach:

Główny Węzeł Transportowy (Dworzec Autobusowy oraz Dworzec PKP Konin):

- nazwa węzła transportowego;
- rozkład jazdy (czytelnie wydrukowany, przedstawiony w jednolitej formie graficznej);
- informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów;
- informacja na temat koordynacji połączeń różnych środków transportu;
- mapy i schemat sieci komunikacyjnej

Informacja na przystankach:

- nazwa przystanku;
- rozkład jazdy (czytelnie wydrukowany, przedstawiony w jednolitej formie graficznej);
- informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów;
- mapy i schemat sieci komunikacyjnej.

Informacja w pojazdach:

- docelowa nazwa przystanku;
- trasa przejazdu;
- informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.

Informacja w mediach elektronicznych – obejmuje informacje w Internecie oraz przez telefony komórkowe:

- rozkład jazdy;
- informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów;
- mapy i schemat sieci komunikacyjnej;
- informacja na temat koordynacji połączeń różnych środków transportu w węzłach przesiadkowych;
- adresy internetowe innych operatorów oraz organizatorów (np. województwo w zakresie transportu kolejowego) działających na obszarze Gminy oraz odwołania do ich rozkładów jazdy;
- usługi dodatkowe.

System informacji jest zgodny z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r. poz. 451) oraz Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011r. Dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzeniem (WE) nr 2006/2004.

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu zintegrowania lokalnego systemu informacji pasażerskiej z systemem informacji pasażerskiej województwa wielkopolskiego.

Organizator wraz z Operatorem transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu poprawy kanałów komunikacyjnych dla pasażerów. Modernizacja wiat, oświetlenie tablic informacyjnych, dbałość o szczegółowe informacje dotyczące trasy przejazdu w pojazdach. Działania te przyczynią się do zwiększenia udziału w transporcie publicznego w podziale zadań przewozowych.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Stworzenie zrównoważonego systemu transportu, zaspokajającego potrzeby mieszkańców wymaga podjęcia działań wpływających na podniesienie atrakcyjności i jakości oferowanych usług oraz poziomu integracji poszczególnych podsystemów. Realizacja działań określonych w Planie transportowym powinna prowadzić do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie miasta Konin w sposób poprawiający dostępność transportowo-komunikacyjnej miasta, w tym dostosowania systemu transportu publicznego do potrzeb jego mieszkańców, a także usprawnienia połączeń komunikacyjnych z gminami: Kramsk, Krzymów, Stare Miasto, Golina, Kazimierz Biskupi.

W związku z powyższym organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej oraz zapewnienia pełnej integracji systemu transportu zbiorowego.

Integracja powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

- integracja wewnątrzgałęziowa zapewniająca spójność i ciągłość sieci każdego z funkcjonujących podsystemów transportu,
- integracja międzygałęziowa zapewniająca spójność pomiędzy poszczególnymi systemami transportowymi, wprowadzana poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym integracja systemów transportu zbiorowego: lokalnego i regionalnego, umożliwiającą realizację podróży na dalsze odległości,
- integracja przestrzenna zapewniająca spójność, czytelność i zwartość ukształtowania węzłów przesiadkowych, zmierzająca do minimalizacji odległości pomiędzy miejscami wysiadania i wsiadania dla różnych gałęzi transportu,
- integracja taryfowo-biletowa umożliwiająca podróżowanie na podstawie wspólnego biletu – szczególnie istotna w przypadku, gdy usługi o charakterze użyteczności publicznej realizuje kilku operatorów (MZK oraz PKS),
- integracja rozkładów jazdy polegająca na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów i przewoźników,
- integracja systemów informacji pasażerskiej zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Działania podejmowane przez organizatora będą miały na celu zapewnienie wysokiego stopnia niezawodności systemu transportowego, w tym wysokiego poziomu wskaźnika punktualności kursowania pojazdów transportu zbiorowego.

W miarę dostępnych środków finansowych, w celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów prowadzone będą badania jakościowe i ilościowe w publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie badań, w uzasadnionych przypadkach, wprowadzane będą zmiany w zakresie częstotliwości kursowania pojazdów oraz okresu funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Organizator będzie podejmował działania w celu zakupu niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego taboru autobusowego, przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, w postaci pozyskania środków zewnętrznych.

W ramach projektu "Ekologiczny Konin - rozwój i promocja niskoemisyjnego transportu miejskiego" w 2020 roku zostały kupione nowe autobusy elektryczne (6 sztuk) oraz autobusy hybrydowe (6 sztuk). W sierpniu 2020r. firma Solaris dostarczyła dla MZK jeszcze jeden autobus elektryczny za ponad 2,6 miliona zł brutto z projektu "Stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej

na terenie K OSI - etap II". Obecnie spółka MZK Konin posiada 7 autobusów elektrycznych oraz 6 autobusów hybrydowych (stan na 10.2020r.).

Plany związane z pozyskaniem taboru w latach 2021-2030 obejmują zakupy pojazdów zeroemisyjnych, które narzuca ustawa o elektromobilności. Ustawa nakłada na miasta powyżej 50 tys. mieszkańców zapewnienie stopniowej wymiany taboru autobusowego na zeroemisyjny – do 2028 roku minimum 30% posiadanego taboru.

Oznacza to, że Spółka MZK powinna mieć docelowo minimum 19 autobusów zeroemisyjnych. Należy więc zakładać, że do końca 2027 r. spółka powinna zakupić jeszcze 12 autobusów zeroemisyjnych: elektrycznych lub wodorowych.

11.1. Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030. Konin. Zielone Miasto Energii

W 2020 roku powstał dokument, który jasno określa misję i cel miasta. Doprecyzowuje m.in. działania związane z publicznym transportem zbiorowym. Poniżej wskazano najważniejsze działania, które są kompatybilne z zaleceniami zawartymi w niniejszym Planie Transportowym.



Rysunek 11.1 Karta dokumentu „Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030. Konin. Zielone Miasto Energii”

W ramach dokumentu „Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030. Konin. Zielone Miasto Energii.” zostało określone kilkadziesiąt elementów, które przyczynią się do rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie pozwolą łatwiej osiągnąć cel, którym jest Nowoczesny Transport i Ekologiczna Infrastruktura:

- rozwijanie oferty autobusów elektrycznych, hybrydowych i wodorowych
 - Niskoemisyjny transport miejski. Autobusy o napędzie elektrycznym, hybrydowym oraz wodorowym. Ładowarki do autobusów elektrycznych z podłączeniem sieci energetycznej zasilającej stacje ładowania.
- stworzenie zintegrowanego systemu poruszania się po mieście, nakierowany na podniesienie jakości życia w mieście oraz obniżenie wpływu transportu na środowisko:
 - aplikacja do zarządzania flotą pojazdów oraz system informacyjny tablic wraz z systemem dyspozytorskim;
 - System Informacji Pasażerskiej,
 - rozbudowa parkingów połączonych z systemem komunikacji miejskiej. Węzły przesiadkowe. Parkingi Park&Ride.

- poprawa jakości infrastruktury drogowej,
- infrastruktura drogowa łącząca dwie części miasta,
- modernizacja i wyposażenie przystanków MZK w elektroniczne tablice z zestawami fotowoltaicznymi,
- wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem drogowym,
- Dworzec Kolejowy połączony z systemem tradycyjnej i alternatywnej komunikacji miejskiej.

Spis rysunków

Rysunek 1.1 Obszar objęty Planem transportowym	4
Rysunek 2.1 Obszar i infrastruktura drogowa Miasta Konin.....	8
Rysunek 2.2 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2009 i 2019.	14
Rysunek 11.1 Karta dokumentu „Strategia Rozwoju Miasta. Plan 2020-2030. Konin. Zielone Miasto Energii”	49

Spis tabel

Tabela 2.1 Dane statystyczne analizowanych jednostek terytorialnych.....	11
Tabela 2.2 Zestawienie liczby osób w grupach wiekowych w latach 2009-2019.....	12
Tabela 2.3 Zmiany strukturalne w społeczeństwie (porównanie wartości z roku 2009 do roku 2019)	12
Tabela 2.4 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2009 i 2019.	13
Tabela 2.5 Obiekty użyteczności publicznej	14
Tabela 2.6 Procentowy wskaźnik mieszkańców w wieku potencjalnej nauki.....	15
Tabela 2.7 Placówki oświatowe w Koninie.....	15
Tabela 2.8 Liczba osób pracujących w Koninie.....	18
Tabela 2.9 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w Koninie.....	18
Tabela 2.10 Liczba osób pracujących w gminie Kramsk	19
Tabela 2.11 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Kramsk	19
Tabela 2.12 Liczba osób pracujących w gminie Krzymów	19
Tabela 2.13 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Krzymów	19
Tabela 2.14 Liczba osób pracujących w gminie Stare Miasto	20
Tabela 2.15 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Stare Miasto	20
Tabela 2.16 Liczba osób pracujących w gminie Golina	20
Tabela 2.17 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Golina.....	20
Tabela 2.18 Liczba osób pracujących w gminie Kazimierz Biskupi	21
Tabela 2.19 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w gminie Kazimierz Biskupi	21
Tabela 3.1 Liczba samochodów osobowych w latach 2015-2019 w powiecie konińskim oraz w Koninie	24
Tabela 3.2 Tabor MZK w Koninie	26