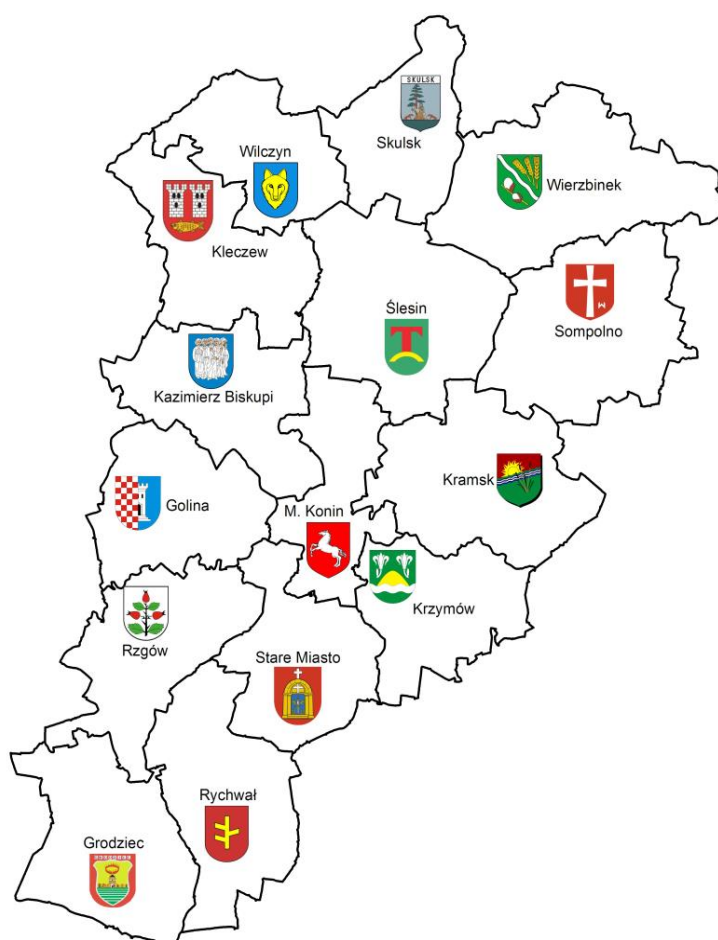




STOWARZYSZENIE
**AGLOMERACJA
KONIŃSKA**

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030



ELEMENTY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

załącznik do
Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

Konin, czerwiec 2024



STOWARZYSZENIE
**AGLOMERACJA
KONIŃSKA**

Stowarzyszenie Aglomeracji Konińskiej
ul. Pułkownika Witolda Sztarka 1,
62-500 Konin,

Zespół autorski:

- Małgorzata Wasilewska
- Anna Rutka
- Maciej Michnej
- Maciej Gabory – kierownik projektu

Spis treści

1.	Wstęp.....	4
2.	Analiza dokumentów strategicznych.....	5
2.1.	Dokumenty europejskie	5
2.2.	Dokumenty krajowe	10
2.3.	Dokumenty wojewódzkie i lokalne	14
2.3.1.	Dokumenty lokalne	16
3.	Uwarunkowania rozwoju mobilności – w Aglomeracji Konińskiej	19
4.	Analiza stanu mobilności	21
4.1.	Ruch pieszy, w tym osoby z niepełnosprawnościami.....	21
4.2.	Transport rowerowy.....	22
4.3.	Transport drogowy	25
4.4.	Transport indywidualny – samochodowy	26
4.5.	Analiza ruchu samochodowego	28
4.6.	Transport zbiorowy	30
4.6.1.	Transport autobusowy	30
4.6.2.	Komunikacja miejska.....	31
4.6.3.	Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa	32
4.7.	Transport Kolejowy	35
4.8.	Transport towarów.....	38
5.	Analiza zachowań transportowych mieszkańców na obszarze Aglomeracji Konińskiej.....	40
5.1.	Metryczka	40
5.2.	Preferencje transportowe	41
5.3.	Sposoby podróżowania	42
5.4.	Częstotliwość podróżowania	43
5.5.	Zadowolenie z infrastruktury	43
5.6.	Postawy wobec mobilności	44
5.7.	Wnioski i rekomendacje	44
6.	Analiza SWOT.....	46
6.1.	Ruch pieszy – analiza SWOT	46
6.2.	Ruch rowerowy – analiza SWOT.....	47
6.3.	Transport indywidualny – analiza SWOT	48

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

6.4.	Transport zbiorowy – analiza SWOT	49
6.5.	Transport towarów, transport lotniczy oraz wodny – analiza SWOT.....	50
6.6.	Podsumowanie analizy SWOT	50
7.	Identyfikacja interesariuszy	52
8.	Określenie wizji rozwoju.....	55
9.	Obszary strategiczne priorytety, działania	56
10.	Działania.....	57
11.	Wskaźniki realizacji	61
12.	Spis rysunków, tabel, wykresów, fotografii.....	62
	Spis rysunków	62
	Spis tabel.....	62
	Spis wykresów.....	62
	Spis fotografii	63

1. Wstęp

Obecnie jednym z największych problemów, z jakimi mierzą się samorządy w Aglomeracji Konińskiej, jest efektywne planowanie i zarządzanie transportem i mobilnością. Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu wymaga podejmowania ciągłych działań i monitorowania zachowań, preferencji komunikacyjnych oraz oczekiwań wszystkich mieszkańców. Obecnie w Aglomeracji najczęściej wybieranym środkiem transportu w podróżach codziennych jest własny samochód. Dlatego w najbliższej przyszłości ważny jest rozwój innych, alternatywnych gałęzi transportu, który można uzyskać między innymi poprzez:

- zmniejszenie zapotrzebowania na wykonywanie podróży dzięki odpowiedniemu, przemyślanemu planowaniu przestrzennemu,
- dalszy rozwój publicznego transportu zbiorowego i dostosowanie go do faktycznych potrzeb transportowych,
- wspólne organizowanie transportu zbiorowego w całym obszarze,
- rozwój ruchu rowerowego poprzez budowę spójnej sieci dróg rowerowych,
- rozwój mobilności aktywnej,
- edukację i promocję mieszkańców dotyczącą korzystania z publicznego transportu zbiorowego, transportu rowerowego oraz mobilności aktywnej.

Wskazane działania wpłyną pozytywnie między innymi na:

- poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego,
- obniżenie emisyjności transportu drogowego,
- poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców.

2. Analiza dokumentów strategicznych

Dotychczas opublikowane i obowiązujące dokumenty formalno-instytucjonalne na poziomie lokalnym i regionalnym nie odnoszą się wprost do metodologii planowania zrównoważonej mobilności, a w szczególności nie zawierają one wytycznych i uwarunkowań odnoszących się do unijnych ram dot. planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP). Wynika to z faktu opracowania większości strategii rozwoju gmin, planów transportowych, itp. dokumentów jeszcze przed pojawieniem się koncepcji zrównoważonej mobilności. W niniejszym rozdziale dokonano syntetycznej analizy dokumentów planistycznych o charakterze europejskim, krajowym oraz lokalnym w kontekście zawartych zapisów mogących stanowić pomocnicze uwarunkowania do planowania mobilności zrównoważonej na terenie AK.

2.1. Dokumenty europejskie

Dokumenty europejskie zawierają postulaty, kierunki działań oraz strategie odnoszące się do zrównoważonego transportu i mobilności miejskiej. Dokumenty te odnoszą się wprost do metodologii Planowania Zrównoważonej Mobilności i poruszają najważniejsze obszary zrównoważonego transportu. Do kluczowych (i aktualnych) europejskich dokumentów i strategii, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu

W marcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała *Białą Księgę Transportu Mapę drogową do jednolitego europejskiego obszaru transportu – w sprawie osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu*. *Biała Księga Transportu* proponuje badanie możliwości podejmowania strategii mobilności w odniesieniu do miast o określonej wielkości, zgodnie z krajowymi standardami opartymi na wytycznych UE. *Biała Księga* jako dokument źródłowy koncepcji SUMP określa podstawowe uwarunkowania tworzenia wizji i celów formułowanych w procesie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM).

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

Zgodnie z zapisami *Planu* „Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo”. Dokument ten w kontekście planowania zrównoważonej mobilności zwraca uwagę na korzyści, które może przynieść współpraca we wspieraniu działań na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym pełnym poszanowaniu różnorodnych kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju

Proponowane działania koncentrują się wokół sześciu tematów odpowiadających głównym przesłaniom wyłonionym w wyniku konsultacji dotyczących zielonej księgi. Zostaną one wdrożone

w ramach istniejących unijnych programów i instrumentów. Działania są komplementarne i stanowią uzupełnienie innych inicjatyw unijnych.

W opublikowanym w 2009 roku *Planie działania dla zrównoważonego transportu w mieście* (*Action Plan on Urban Mobility*) Komisja Europejska zwróciła uwagę na potrzebę przyspieszenia działań w zakresie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie poprzez dostarczanie materiałów informacyjnych, promowanie dobrych praktyk, określanie poziomów odniesienia i wspieranie działań edukacyjnych pośród branżystów. Plany zrównoważonego transportu miejskiego są wspierane przez unijnych ministrów ds. transportu. Wnioski z ww. *Planu działania* z dnia 24 czerwca 2010 roku stanowią, że Rada Unii Europejskiej „wspiera rozwój planów zrównoważonego transportu dla miast i obszarów metropolitalnych [...] i zachęca do rozwoju środków motywujących, takich jak pomoc ekspercka, wymiana informacji – dla tworzenia takich strategii”.

Zielona księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

W *Zielonej księdze* w kontekście planów mobilności wskazano, że: „Plany mobilności obejmujące szersze konurbacje, odnoszące się zarówno do transportu osób, jak i towarów w miastach i na ich przedmieściach, także stanowią solidną podstawę efektywnego planowania mobilności w mieście. Zainteresowane strony podkreśliły, że konieczne jest utworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych, aby uprościć tworzenie i wdrażanie tych planów”. W ramach tematycznej strategii dotyczącej środowiska miejskiego zidentyfikowano liczne problemy związane z ochroną środowiska naturalnego, które można rozwiązać poprzez opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” COM(2016) 501

Strategia określa działania uwzględniające konieczność utrzymania konkurencyjności Europy i dostosowania do potrzeb w zakresie mobilności osób i przemieszczania towarów. W dokumencie założono przyspieszenie tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną z uwzględnieniem potrzeb w zakresie mobilności związanych ze sprawnym działaniem rynku wewnętrznego i globalną siecią łączności. Realizacja wskazywanych działań powinna pozwolić na osiągnięcie bardziej efektywnego systemu transportowego, zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu oraz wspieranie efektywności i innowacyjności pojazdów niskoemisyjnych oraz bezemisyjnych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europa w Ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich COM(2017) 283

W komunikacie Komisja Europejska przedstawiła program działań, który dotyczy m.in. przyszłości mobilności w Unii Europejskiej. Skoncentrowano się na transporcie drogowym, który odgrywa znaczną rolę. Komunikatowi towarzyszy również szereg wniosków, które dotyczą w szczególności tego sektora i których cele obejmują wspieranie tworzenia infrastruktury pobierania opłat drogowych, stosowania paliw alternatywnych, jakości sieci połączeń, lepszego informowania konsumentów, wzmocnienia rynku wewnętrznego i poprawę warunków pracy w sektorze przewozów drogowych, jak również

tworzenia podstaw dla mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład COM(2019) 640

Wyznaczonym celem strategii jest przeobrażenie UE „w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych”.

Strategia obejmuje inicjatywy dotyczące ambitnych celów klimatycznych UE na lata 2030 i 2050, a mianowicie uzyskanie neutralności klimatycznej, czystej oraz przystępnej cenowo energii, przeobrażanie sektora przemysłu w kierunku czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, wykonywanie prac budowlanych i remontowych w sposób umożliwiający oszczędzanie energii i zasobów, osiągnięcie zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska, zachowanie i ochrona różnorodności biologicznej, systemu żywnościowego opartego na zdrowych, sprawiedliwych i przyjaznych środowisku wartościach, zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości COM(2020) 789

W 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności* wraz z planem działania – 82 inicjatywy. Strategia ta kładzie fundamenty pod to, w jaki sposób system transportowy UE może dokonać ekologicznej i cyfrowej transformacji i stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy. Zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu rezultatem będzie ograniczenie emisji o 90% do 2050 r. dzięki inteligentnemu, konkurencyjnemu, bezpiecznemu, dostępnemu i niedrogemu systemowi transportowemu. *Strategia* wyznacza ambitne cele związane z transformacją transportu:

do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln zeroemisyjnych samochodów;
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się;
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla;
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę;
- zeroemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek;

do 2050 r.:

- prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą zeroemisyjne;
- kolejowy ruch towarowy podwoi się;
- w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Postawione cele mają być realizowane w kluczowych obszarach, takich jak:

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

- zrównoważony transport – np. poprzez działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego; na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat;
- innowacje i cyfryzacja – poprzez urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu; na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów;
- odporność – np. poprzez urzeczywistnienie sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich; na przykład przez zapewnienie, aby nowy transport był przystępny cenowo i dostępny we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników.

Realizacja ww. celów wymaga fundamentalnej transformacji całego sektora transportowego w UE, także w ujęciu lokalnym i regionalnym.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – „Gotowi na 55”: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej COM(2021) 550

Komunikat Komisji Europejskiej „Gotowi na 55” (COM/2021/550) odnosi się do Europejskiego Zielonego Ładu i związanych z nim celów klimatycznych. Nazwa „Gotowi na 55” odnosi się do celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do roku 2030 w porównaniu z poziomami z 1990 roku.

Ten komunikat jest kluczowym elementem strategii UE mającej na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do roku 2050. W dokumencie określa się środki i cele, które mają być osiągnięte w ramach tego planu. Komisja Europejska wskazuje na konieczność przyspieszenia działań w zakresie energetyki, transportu, przemysłu oraz innych sektorów gospodarki, aby zredukować emisje gazów cieplarnianych i przystosować się do zmian klimatycznych.

Dokument ten jest ważnym krokiem w kierunku zrównoważonej transformacji gospodarczej w Unii Europejskiej, mającej na celu ochronę środowiska naturalnego i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym.

Główne założenia komunikatu „Gotowi na 55” są następujące:

- Transformacja sprawiedliwa społecznie – rozwiązanie problemu nierówności i ubóstwa energetycznego w ramach działań w dziedzinie klimatu.
- Konkurencyjna transformacja – nowe możliwości za sprawą zmian przemysłowych i sektorowych.
- Transformacja przemysłowa i ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych.
- Bardziej ekologiczna mobilność i bardziej ekologiczne paliwa transportowe.
- Energia.
- Transformacja ekologiczna: ochrona przyrody i zwiększenie naturalnego pochłaniania w UE.

Te główne założenia mają na celu stworzenie ram działania, które pozwolą Unii Europejskiej osiągnąć ambitne cele klimatyczne i przyczynić się do globalnego wysiłku w zakresie walki ze zmianami klimatycznymi.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Nowe unijne ramy mobilności miejskiej COM(2021) 811

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej zakładają przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską, która wymaga wyraźnego skupienia się na mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej opartej na rozwiązaniach niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Dokument podkreśla potrzebę wzmożonych i przyspieszonych działań oraz nowych inwestycji, przy czym wskazuje na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na transport publiczny, multimodalność i infrastrukturę służącą aktywnej mobilności. Można to osiągnąć poprzez wzmocnienie istniejących narzędzi i uzupełnienie ich o nowe. W oparciu o dogłębną analizę w komunikacie przedstawiono nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej, które mają wspierać państwa członkowskie, regiony, miasta i inne zainteresowane strony w dokonywaniu niezbędnych transformacji. Dokument wskazuje na następujące obszary:

- Wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T.
- Wzmocnione podejście do planowania zrównoważonej mobilności, planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością.
- Monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzację.
- Mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności.
- Logistyka zeroemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”.
- Cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności.
- Zwiększanie świadomości i budowanie zdolności.

W Komunikacie zawarto również wytyczne ramowe dotyczące wypracowania wielopoziomowego, zintegrowanego podejścia do zarządzania mobilnością miejską oraz finansowania początkowego i bieżącego projektów związanych z mobilnością miejską.

2.2. Dokumenty krajowe

Dokumenty obowiązujące na szczeblu krajowym nie odnoszą się wprost do zagadnień planowania zrównoważonej mobilności. Zawarte strategie i kierunki działań odpowiadają potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia i bezpieczeństwa. Do kluczowych dokumentów i strategii na szczeblu krajowym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą między innymi:

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025

W dokumencie wskazano cele i priorytety dotyczące systemu transportu w wymiarze kraju. Jeden z rozdziałów *Polityki* porusza zagadnienia związane z transportem w miastach. Instrumenty realizacji *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006–2025* powinny pokrywać się z zestawem działań PZMM.

Krajowa Polityka Miejska 2030

W dokumencie zawarto rozdziały poświęcone wyzwaniom zapewnienia zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w którym określono najważniejsze kierunki działań na rzecz poprawy sytuacji miast pod kątem zatłoczenia, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz ukształtowania przestrzeni miejskiej zachęcającej do odbywania podróży pieszych i rowerowych.

Sprecyzowano 8 głównych pakietów działań:

- działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego,
- działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego, które proponuje się wprowadzić,
- działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki,
- działania na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego,
- działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych,
- działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego,
- działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności,
- działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

Podobnie jak w wypadku *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* autorzy zauważają negatywne skutki gwałtownego wzrostu motoryzacji. Wśród jego efektów wymieniają m.in. negatywne skutki środowiskowe, pogorszenie jakości życia mieszkańców poprzez wzrost ilości czasu poświęcanego na odbywanie podróży i degradację przestrzeni miejskiej – motoryzacja wypiera inne funkcje ulic i placów. Problemem pozostaje także zwiększający się udział motoryzacji w transporcie osób i ładunków, co prowadzi do nakładania się ruchu tranzytowego na ruch wewnętrzny.

Jak wskazuje KPM, „Pozytywny wpływ na uspokojenie ruchu w obszarach śródmiejskich mają powstające obwodnice miast, które wspomagają wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary śródmiejskie, jednak należy zauważyć, że bez aktywnego zarządzania pozostającą po tranzycie infrastrukturą drogową w śródmieściach, nie wpłynie to na uspokojenie w nich ruchu samochodowego”. Modernizacja istniejącego układu powinna być spójna z priorytetami miejskiej polityki transportowej i zgodna z zasadami kształtowania przestrzeni publicznej.

Za priorytet *Krajowej Polityki Miejskiej* uznano rozbudowę systemów transportu publicznego, zaś „Zasadniczym wyzwaniem jest poszerzenie palety rozwiązań prawnych na rzecz integracji oraz stabilnego funkcjonowania takich systemów, wśród których priorytetem są wspomniane już kwestie związane z finansowaniem. Funkcjonowanie transportu publicznego na obszarach miejskich jest zadaniem władz samorządowych, głównie gmin. Znaczenie ma jednak koordynująca rola starostów powiatów i marszałków województw, a w przypadku transportu regionalnego jest to często rola wiodąca”.

Twórcy KPM bezpośrednio odnoszą się do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w działaniach poświęconych rozwojowi technologicznemu i organizacyjnemu. Autorzy podkreślają, że „wskazana jest kompleksowa optymalizacja sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy adaptacji do zmian klimatu. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest koordynacja mobilności i planowania przestrzeni miejskiej dzięki Planom Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Krajowa Polityka Miejska 2030 jest dokumentem, który kompleksowo opisuje wyzwania wspólne dla wielu polskich miast i tworzy katalog precyzyjnych rozwiązań. KPM jasno precyzuje, że prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności jest jednym z podstawowych zadań samorządów, a jej wynikiem powinny być realne zmiany w strukturze podróży, a nie jedynie wydane środki i uchwalone dokumenty.

Strategia rozwoju transportu w Polsce do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia wskazuje kierunki działań na rzecz stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. W odniesieniu do transportu miejskiego dokument określa założenia dotyczące integracji systemów transportowych oraz działania, które mogą wpłynąć na integrację wewnętrznej przestrzeni miejskiej. Podobnie jak w przypadku *Polityki Transportowej Państwa* zawiera on zbieżne do PZMM założenia i cele.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Wybrane cele sformułowane w koncepcji dotyczą systemu transportowego w skali kraju. W wizji podniesiono znaczenie roli ośrodków metropolitalnych w kształtowaniu konkurencyjności i integracji obszarowej Polski. Dokument w aspekcie transportu kładzie największy nacisk na poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego poprzez integrację systemów transportu publicznego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Jako jeden z celów *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* wymieniono „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Osiągnięcie powyższego celu wymaga zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, co jest jednym z kluczowych celów polityki publicznej. W ramach *Kierunku interwencji nr 1* wymieniono między innymi następujące działania:

- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu,
- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowego, kolejowego,

wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze,

- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego),
- stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej,
- sporządzenie analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030,
- sporządzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 i ocen oddziaływania na środowisko inwestycji realizowanych w ramach planów,
- rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe,
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego,
- wdrożenie systemu wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie: modernizacji taboru, rozwoju kompetencji i kadr sektora, tworzenia mechanizmów współpracy podmiotów sektora w świadczeniu usług transportowych,
- rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez: powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową), dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 definiuje 7 kluczowych wyzwań dla polityki regionalnej, tj.:

- adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska,
- przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych,
- rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego,
- wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek,
- rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach,
- zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami,
- przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.

W zakresie transportu strategia wskazuje na kluczowe znaczenie poprawy powiązania regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz

zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. Dokument podnosi problem dynamicznego wzrostu liczby pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym i wskazuje, że zjawisko to przybiera postać bardziej niekorzystną niż w krajach UE-15. Proces ten wiąże ze zjawiskiem niekontrolowanej suburbanizacji i wynikającej z niej konieczności dojazdów samochodem do miejsc pracy czy edukacji. Inwestycje w transport publiczny z lat 2007–2015 poprawiły stan infrastruktury i taboru, jednak nie zatrzymały zasadniczego trendu spadku liczby pasażerów przewożonych środkami komunikacji miejskiej.

Dokument wskazuje, że słabo rozwinięta infrastruktura transportowa na obszarach wiejskich stanowi obecnie – w przypadku Polski – jedno z najważniejszych ograniczeń ich rozwoju. Dużym wyzwaniem pozostają niedostatecznie zintegrowane przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu publicznego.

Za istotne zostały uznane lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, jak i inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych. Działania w ramach polityki regionalnej obejmują również zwiększenie wykorzystania potencjału transportu kolejowego, w szczególności na liniach regionalnych i lokalnych.

Tak sprecyzowane cele *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* oznaczają, że ośrodki takie jak analizowany obszar funkcjonalny są bezpośrednim przedmiotem zainteresowania polityki krajowej. Inicjatywy rządowe, takie jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Fundusz Dróg Samorządowych czy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus, pokazują, że podjęto działania na rzecz realizacji założeń strategii w zakresie transportu.

2.3. Dokumenty wojewódzkie i lokalne

Do kluczowych dokumentów i strategii na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, które odnoszą się do polityki zrównoważonej mobilności, należą niżej wykazane dokumenty:

Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego 2030

Strategia odnosi się do dostępności transportowej, która w transporcie drogowym opierać ma się przede wszystkim na drogowej sieci TEN-T oraz na sieci kolejowej (w tym także kolejowej sieci TEN-T). Cel strategiczny nr 3, czyli „Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski” w ramach celu operacyjnego 3.1 „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej województwa” zawiera następujące zadania:

- Rozwój transportu drogowego i ekomobilności.
- Rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego.
- Rozwój regionalnego Portu Lotniczego Poznań-Ławica.
- Rozwój działalności logistycznej.
- Zagospodarowanie dróg wodnych dla celów turystycznych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa wielkopolskiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego jest dokumentem planistycznym, którego nadrzędnym celem jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa wielkopolskiego. Wskazuje on, że przy budowie oferty publicznego transportu zbiorowego należy kierować się czterema zasadniczymi kryteriami: wielkością potoku pasażerskiego, dostępnością i nowoczesnością infrastruktury, czasem podróży i gęstością zaludnienia. Ostatni rozdział wskazuje warunki prawidłowego funkcjonowania przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Podkreśla potrzebę zmian w infrastrukturze transportowej polegających na modernizacji i budowie sieci drogowej i kolejowej.

Plan określa również standardy świadczenia usług przewozowych dotyczące:

- taboru autobusowego i kolejowego (wiek pojazdów, normy emisji spalin, poziom hałasu, bezpieczeństwo, komfort podróży)
- udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności (m.in. poprzez eliminację barier architektonicznych na przystankach i dworcach, wprowadzenie na przystankach i dworcach ujednoliconych graficznie rozkładów jazdy, zastosowanie systemów głosowej informacji o odjazdach przeznaczonych dla osób niedowidzących).

Przedstawione przez *Plan* rozwiązania transportowe mają na celu uzyskanie w skali województwa spójnej sieci zintegrowanych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego, która może stanowić alternatywę dla transportu indywidualnego dzięki ofercie dostosowanej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, dobrym standardom podróży, efektywnym rozwiązaniom odnośnie do infrastruktury transportowej. Docelowy układ linii publicznego transportu zbiorowego ma opierać się przede wszystkim na połączeniach kolejowych uzupełnionych liniami autobusowymi.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

Plan wskazuje kierunki rozwoju polityki przestrzennej dla całego województwa, w tym także przypisane dla JST AK w ramach obszaru funkcjonalnego.

Jednym z głównych czynników rozwoju województwa wielkopolskiego jest sprawnie funkcjonujący system komunikacyjny. Stanowi on podstawę powiązań pomiędzy obszarami, warunkującą możliwość oddziaływania biegunów wzrostu na ich otoczenie oraz zapewniającą dostępność województwa i poszczególnych jego części zarówno w skali regionalnej, jak i w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Priorytetem polityki przestrzennej w zakresie komunikacji jest budowa drogi ekspresowej S11 stanowiącej główną oś komunikacyjną regionu w relacji południkowej. Droga ta jest kluczowym elementem sieci autostrad i dróg ekspresowych w Wielkopolsce. Pozostałe drogi krajowe o największym znaczeniu dla województwa zostały już wybudowane bądź aktualnie znajdują się w fazie przygotowania lub realizacji. Planowana droga ekspresowa S11 zapewni powiązania peryferyjnych części regionu ze stolicą województwa, a jej realizacja w efekcie przyczyni się do poprawy spójności Wielkopolski i dostępności obszarów wymagających wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego.

Kolejnym priorytetem zagospodarowania przestrzennego województwa jest modernizacja linii kolejowych, która przyczyni się do wzrostu znaczenia transportu szynowego i odciążenia sieci drogowej. Ma to szczególnie istotne znaczenie w otoczeniu największych miast województwa, w których natężenie ruchu kołowego na drogach należy do najwyższych w skali całego regionu.

Plany gospodarki niskoemisyjnej miejscowości tworzących AK

Obowiązujące w przestrzeni formalno-instytucjonalnej Aglomeracji Konińskiej plany gospodarki niskoemisyjnej odpowiadają zasadom zrównoważonego rozwoju w swoich podstawowych założeniach, rozumianych jako poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii. W przedmiotowych planach wyznaczono kierunki dla rozwoju gospodarki niskoemisyjnej gmin i miast Aglomeracji Konińskiej oraz określono narzędzia realizacji celów strategicznych związanych z ograniczeniem emisji transportu. Działania określone w planach koncentrują się głównie na infrastrukturze, a nie na środkach tzw. miękkiej polityki co nie jest w pełni zgodne z koncepcją planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

2.3.1. Dokumenty lokalne

W poniższej tabeli przedstawiono ocenę zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.

Gmina	Dokument	Ocena zgodności	Uwagi
Obszar funkcjonalny AK	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu konińskiego	Zgodny	Przyjęty dokument jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa wielkopolskiego oraz AK
Miasto Konin	Strategia Rozwoju Miasta Konina Plan 2020-2030	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii zrównoważonej mobilności.
Gmina Golina	Strategia Rozwoju Gminy Golina 2016-2026	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Kleczew	Strategia Rozwoju Gminy Kleczew 2014-2020	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Rychwał	Strategia Rozwoju Gminy Rychwał na lata 2020-2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Sępólno	Strategia Rozwoju Gminy Sępólno 2007-2016	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Ślesin	Strategia Gminy Ślesin na lata 2015-2020	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

			dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Grodziec	Strategia Rozwoju Gminy Grodziec na lata 2015-2024	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Kazimierz Biskupi	Strategia Rozwoju Gminy Kazimierz Biskupi na lata 2015-2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Kramsk	Strategia Rozwoju Gminy Kramsk na lata 2022-2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Krzymów	Strategia Rozwoju Gminy Krzymów na lata 2023-2033	Zgodny	Dokument w zakresie transportu odnosi się do kwestii rozwoju transportu zbiorowego.
Gmina Rzgów	Strategia Rozwoju Gminy Rzgów lata 2022-2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Skulsk	Strategia Rozwoju Gminy Skulsk lata 2014-2020	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Stare Miasto	Strategia Rozwoju Gminy Stare Miasto lata 2015-2025	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

Gmina Wierzbinek	Strategia Rozwoju Gminy Wierzbinek lata 2024-2034	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.
Gmina Wilczyn	Strategia Rozwoju Gminy Wilczyn lata 2021-2030	Zgodny częściowo	Dokument w zakresie transportu koncentruje się głównie na infrastrukturze i nie odnosi się do kwestii zarządzania mobilnością, do dostępności i do wykluczenia komunikacyjnego.

Źródło: opracowanie własne.

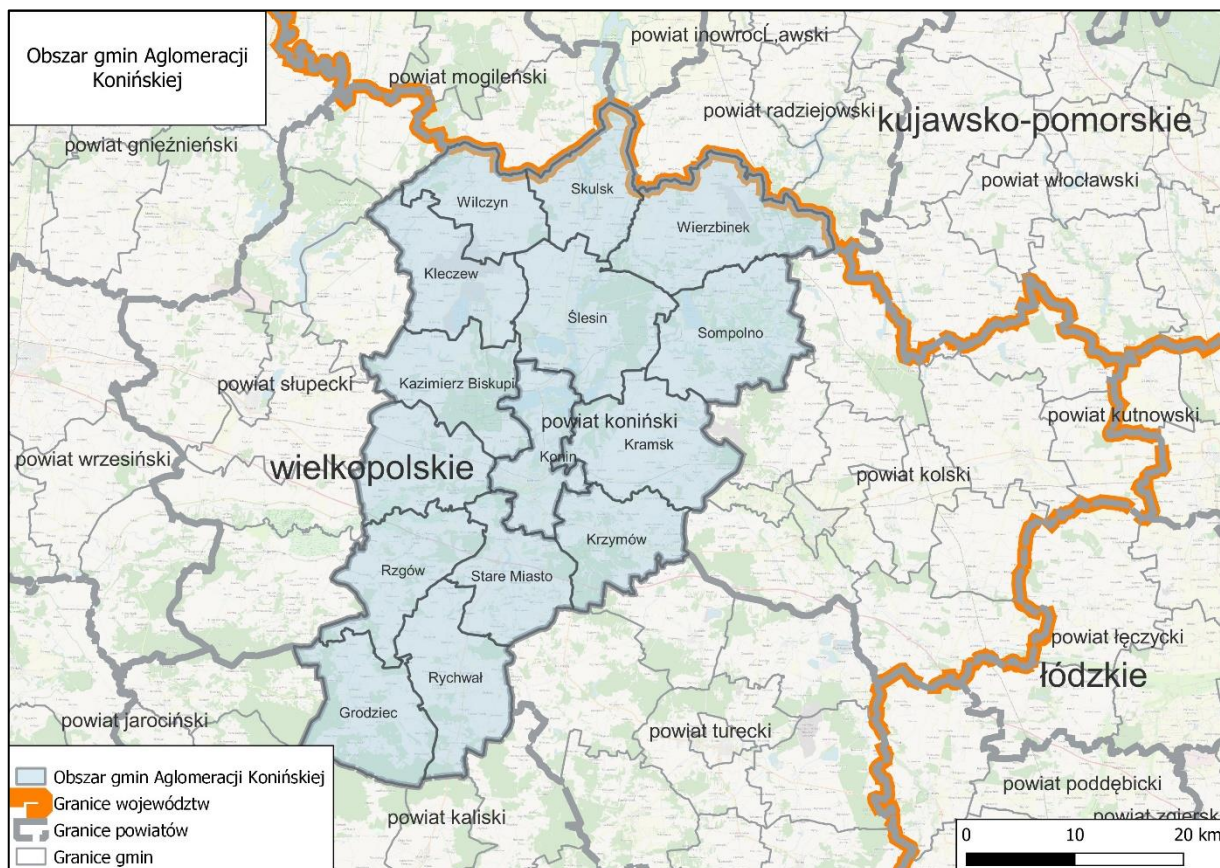
Ocena dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym wykazała, że określone w planach, programach i strategiach gmin tworzących Aglomerację Konińską kierunki i działania dla obszaru transportu i mobilności wpisują się częściowo w zasady zrównoważonego rozwoju, ponieważ koncentrują się głównie na infrastrukturze drogowej, zamiast szerzej określać działania związane z zapewnieniem dostępności transportowej i wspieraniem oraz promowaniem aktywnych form mobilności. Strategie odpowiadają również innym potrzebom mieszkańców dotyczącym jakości życia, zdrowia, co jest istotne w kontekście planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

W przypadku aktualizacji ww. dokumentów należy zwrócić się w kierunku większej dostępności, integracji i multimodalności systemów transportowych oraz koncentracji na działaniach miękkich z dziedziny zarządzania mobilnością.

3. Uwarunkowania rozwoju mobilności – w Aglomeracji Konińskiej

Aglomerację Konińską (AK) współtworzą samorządy: Miasta Konina oraz Powiatu Konińskiego, w skład, którego wchodzi 14 gmin, wśród nich:

- 5 gmin miejsko - wiejskich: Golina, Kleczew, Rychwał, Sompolno i Ślesin;
- 9 gmin wiejskich: Grodziec, Kazimierz Biskupi, Kramsk, Krzymów, Rzgów, Skulsk, Stare Miasto, Wierzbiniek i Wilczyn.



Na rysunku poniżej przedstawiono obszar opracowania z podziałem administracyjnym.

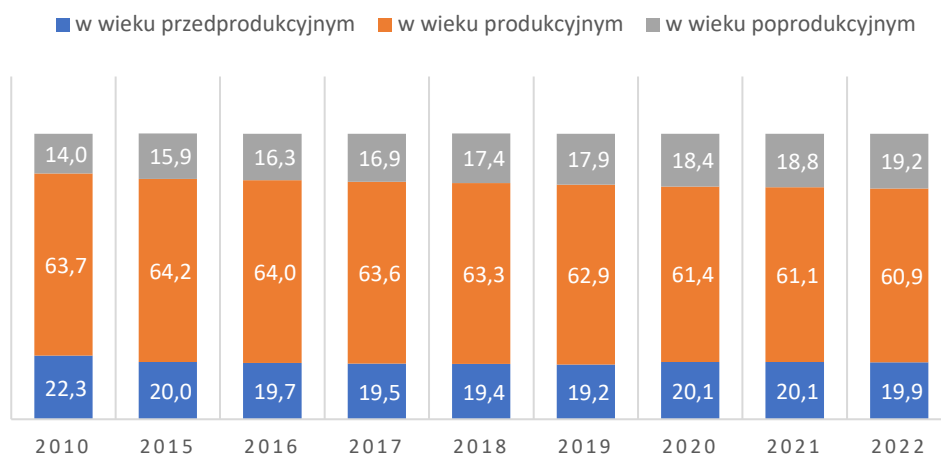
Rysunek 1. Podział obszaru opracowania według rodzaju gminy

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszym etapie prac nad strategią przeprowadzono szczegółową diagnozę wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych na obszarze AK. Między innymi dokonano szczegółowej analizy zmian liczby ludności na przestrzeni lat, gdzie zaobserwowano negatywne trendy społeczne. Struktura wieku ma charakter regresywny, co oznacza, że w badanym społeczeństwie maleje liczba dzieci i zwiększa się udział osób starszych. Wskazana sytuacja bezpośrednio oddziałuje na zmianę zachowań komunikacyjnych oraz planowanie rozwoju mobilności.

Poniżej na wykresie pokazano strukturę wiekową mieszkańców Powiatu Konińskiego i Miasta Konina.

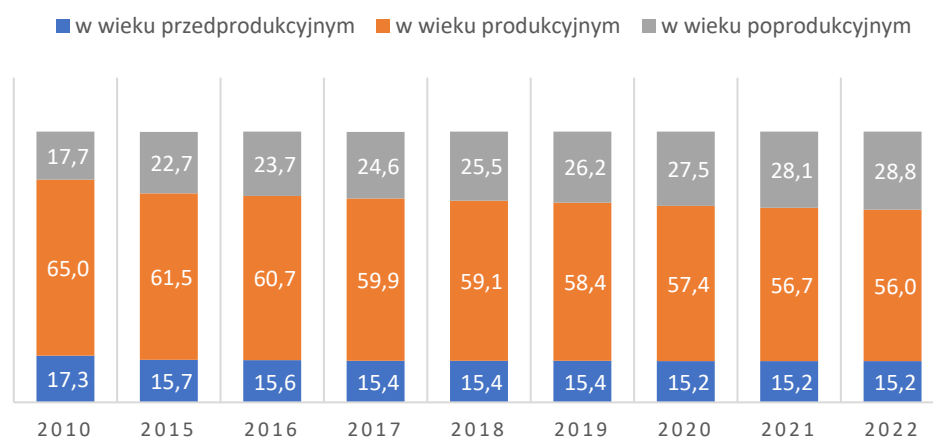
POWIAT KONIŃSKI



Wykres 1. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności w ogółem w Powiecie Konińskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

MIASTO KONIN



Wykres 2. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności w ogółem w Mieście Konin

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Głównymi obszarami, które mają bezpośredni wpływ na rozwój mobilności, są:

- występujące zjawisko starzenia się społeczeństwa połączone ze spadkiem liczby ludności oraz ujemnym saldem migracji;
- postępujący proces suburbanizacji oddziałujący na jakość życia ludności oraz formę przestrzeni i gospodarkę AK;
- wyższy poziom bezrobocia w gminach oddalonych od Konina;
- rozdrobniona sieć dróg rowerowych, niezapewniająca spójnych połączeń między celami;
- słabnąca rola planowania przestrzennego – wyrażona rosnącą liczbą decyzji o warunkach zabudowy na tle niskiego pokrycia planami miejscowymi w niektórych gminach.

4. Analiza stanu mobilności

4.1. Ruch pieszey, w tym osoby z niepełnosprawnościami

Ruch pieszey stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach analizowanego obszaru. Stanowi on uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową).

Infrastruktura dla ruchu pieszego jest najlepiej rozwinięta w obszarach miejskich Aglomeracji Konińskiej. Większość odcinków chodników i ciągów pieszeych w miastach na terenie AK posiada nową nawierzchnię z kostki betonowej lub płyt betonowych. Na wielu przejściach dla pieszeych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami. Niemniej jednak infrastruktura dla ruchu pieszego w centrach miast aglomeracji pomimo dobrego stanu technicznego chodników, wymaga dalszego dostosowania do poruszania się osób z niepełnosprawnościami, jak również eliminacji barier np. w postaci słupów oświetleniowych lub znaków drogowych, usytuowanych w ciągu chodników.

W obszarach poza centrami miast oraz w obszarach pozamiejskich często brakuje chodników lub ich stan techniczny wymaga poprawy, przez co mieszkańcy zmuszeni są korzystać z wąskich i nieutwardzonych poboczy lub z jezdni. Wyjątkiem są chodniki np. na obszarach wiejskich, zlokalizowane wzdłuż dróg krajowych lub wojewódzkich. W niektórych gminach zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszey.

Problemem jest również brak oświetlenia chodników i poboczy na terenach wiejskich, co znacznie pogarsza bezpieczeństwo pieszeych w okresie jesienno-zimowym oraz w porach nocnych. Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego ma również duże natężenie ruchu samochodowego na drogach krajowych i wojewódzkich. Ponadto brak dróg dla rowerów powoduje, że rowerzyści korzystają często z chodników. Infrastruktura dla pieszeych w miejscowościach AK znajduje się w fazie rozwoju. Ponadto w centrach miast i gmin problem dla ruchu pieszeych, a w szczególności dla osób z niepełnosprawnościami stanowią zarówno nieuporządkowane parkowanie, jak i wykorzystywanie chodników dla (krótkoterminowego) parkowania pojazdów samochodowych.

Podsumowując niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszey. W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszeych powinno się zapewnić odpowiednią szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób na wózkach inwalidzkich, oraz wysokość krawężników.

Tworzona infrastruktura piesza powinna wpisywać się w założenie 8–80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę). Ponadto powinno się niwelować miejsca parkingowe na chodnikach (włącznie z zakazem parkowania na nich i egzekwowaniem zakazu).

Podnoszenie bezpieczeństwa pieszeych powinno odbywać się poprzez doświetlanie przejść dla pieszeych, które zostały wskazane w konsultacjach społecznych projektu „Human Smart Cities” jako jeden z brakujących elementów infrastruktury na terenie gminy. Ponadto rozwój infrastruktury pieszey dróg został uznany przez uczestników za jeden z ważniejszych czynników kształtujących jakość życia w gminie.

4.2. Transport rowerowy

Na terenie Aglomeracji Konińskiej sieć rowerowa ma 154,1 km długości. Najwięcej dróg rowerowych znajduje się w Koninie, stosunkowo dużo kilometrów tras przeznaczonych dla rowerów znajduje się także w gminach Ślesin, Wilczyn oraz Rzgów. Wiele z nich powstało w ramach realizacji wcześniejszej Strategii Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, zwł. w ramach projektu „Stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej na terenie K OSI” (także w ramach Etapu II). Trasy te nie tworzą jednak sieci, nie jest możliwy bezpośredni, ciągły dojazd rowerem z Konina do ośrodka którejkolwiek gminy, także pomiędzy innymi siedzibami gmin. Odcinki prowadzące do najpopularniejszych miejscowości stanowiących cel pobytu, jak Ślesin czy Licheń Stary, nie łączą ich z węzłami przesiadkowymi, nie łączą również tych popularnych destynacji między sobą.

Na terenie Konina drogi dla rowerów również nie tworzą spójnej sieci. Biegają generalnie w obszarach gęsto zaludnionych, brak ich na terenach peryferyjnych. Żadna z tras nie dociera jednak do Starówki.

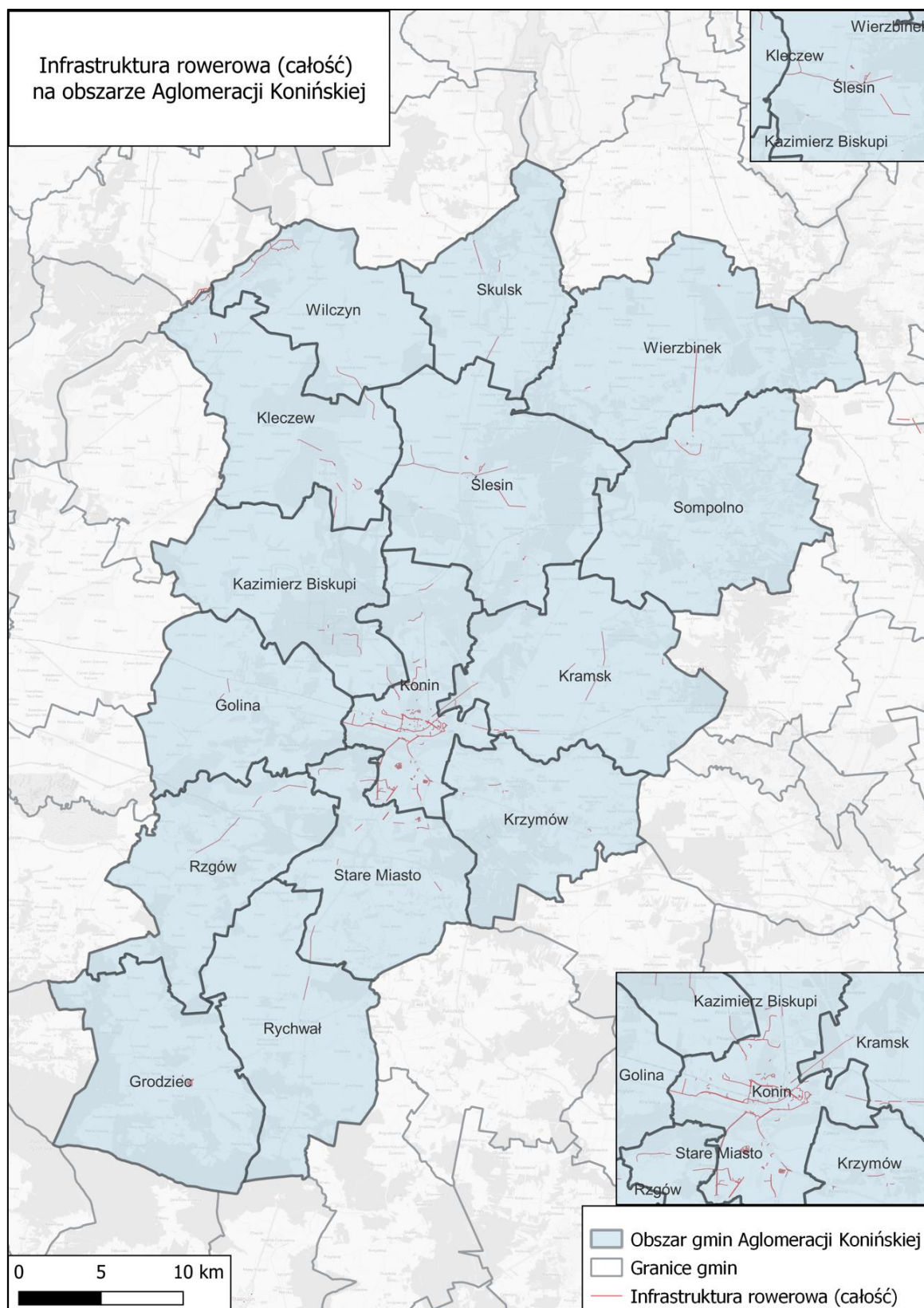
W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać poprowadzona ścieżka rowerowa, co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji.

Potencjalnych połączeń międzygminnych upatruje się pomiędzy gminami Kleczew i Wilczyn, Kleczew i Skulsk, Rzgów - Golina a także Sompolno – Wierzbinek, Skulsk – Wierzbinek, Konin – Krzymów, Konin – Golina, Konin – Stare Miasto, Konin – Kramsk, Krzymów- Stare Miasto, Kazimierz Biskupi- Kleczew, Konin - Ślesin.

Tabela 2. Długość dróg rowerowych ogółem w [km] w gminach AK.

Jednostka terytorialna	2017	2022
Golina (m-w)	5,8	10,9
Grodziec (w)	0,0	0,4
Kazimierz Biskupi (w)	3,2	6,4
Kleczew (m-w)	7,0	8,8
Kramsk (w)	5,1	10,8
Krzymów (w)	0,0	0,4
Rychwał (m-w)	2,5	2,5
Rzgów (w)	4,1	11,3
Skulsk (w)	1,0	4,4
Sompolno (m-w)	1,2	4,1
Stare Miasto (w)	5,5	7,5
Ślesin (m-w)	5,0	13,1
Wierzbinek (w)	4,0	6,6
Wilczyn (w)	9,0	12,1
Konin (m)	38,3	54,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.



Rysunek 2. Drogi rowerowe na terenie AK

Źródło: opracowanie własne.

Możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miast systemów typu „rower miejski”.



Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie AK

Źródło: Miasto Konin.

Na terenie północnej części AK znajdują się również pozostałości po około 100-kilometrowej sieci kolei wąskotorowych, które niegdyś łączyły wszystkie większe miejscowości, zapewniając transport osób i towarów. Infrastruktura kolei wąskotorowych mogłaby zostać wykorzystana do budowy dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych.

W Koninie funkcjonuje system roweru miejskiego pod nazwą „Koniński Rower Miejski”. Do dyspozycji użytkowników oddano 12 stacji i 100 rowerów zlokalizowanych w centrum miasta. Wg. danych statystycznych dotyczących liczby wypożyczeni rowerów, na przestrzeni ostatnich pięciu lat zauważalny jest spadek liczby użytkowników. Powodem tej sytuacji może być rozwój innych systemów mobilności współdzielonej takiej jak hulajnogi elektryczne lub przewozów taxi oferowanych w aplikacjach mobilnych.



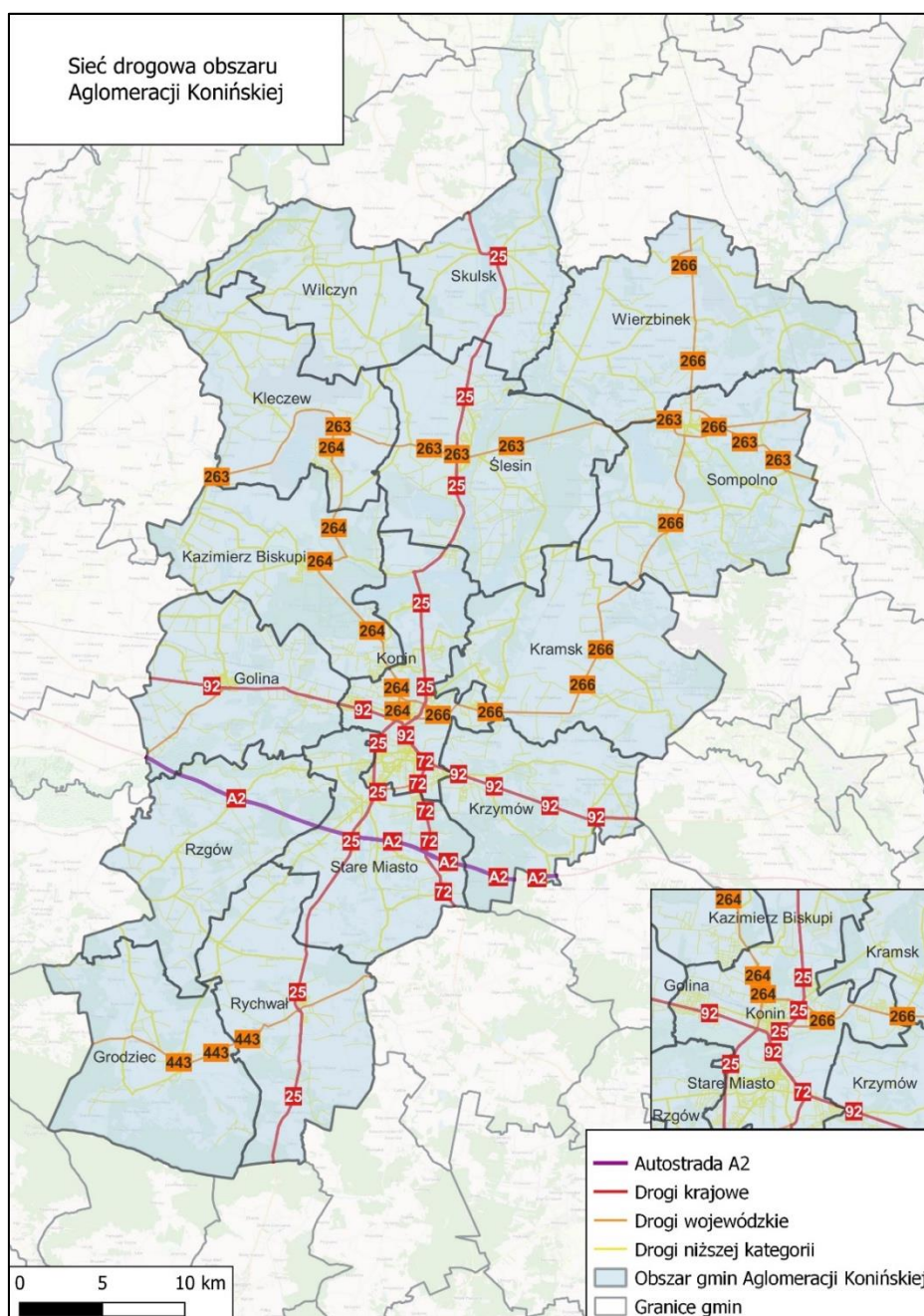
Fotografia 2. Rowery systemu „Koniński Rower Miejski”

Źródło: Miasto Konin.

Na przestrzeni analizowanych lat widoczny jest rozwój ścieżek/dróg rowerowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Konina. Niemniej jednak nadal nie tworzą one spójnego systemu i wymagają szeregu inwestycji. Docelowo powinny one łączyć miejscowości na terenie AK.

4.3. Transport drogowy

Drogi krajowe i wojewódzkie w AK tworzą rozbudowaną sieć, która jest uzupełniona drogami powiatowymi oraz lokalnymi- gminnymi. Przez obszar Aglomeracji przebiega także odcinek autostrady A2.



Rysunek 3. Układ sieci drogowej AK

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

Na odcinku autostrady A2 przebiegającym przez obszar powiatu Konińskiego znajdują się dwa węzły drogowe tj.:

- węzeł „Modła”, łączący autostradę A2 z DK 25,
- węzeł „Konin Wschód” łączący autostradę A2 z DK 72.

Drogi krajowe na obszarze AK:

- DK25 – droga krajowa łącząca wybrzeże Bałtyku z aglomeracją wrocławską, a w obrębie województwa Konin z Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim;
- DK72 – droga krajowa biegnąca od Konina w kierunku Łodzi, w obrębie województwa łączy miasta Konin i Turek;
- DK92 – przebiegająca przez Golinę i Konin droga krajowa równoległa do A2.

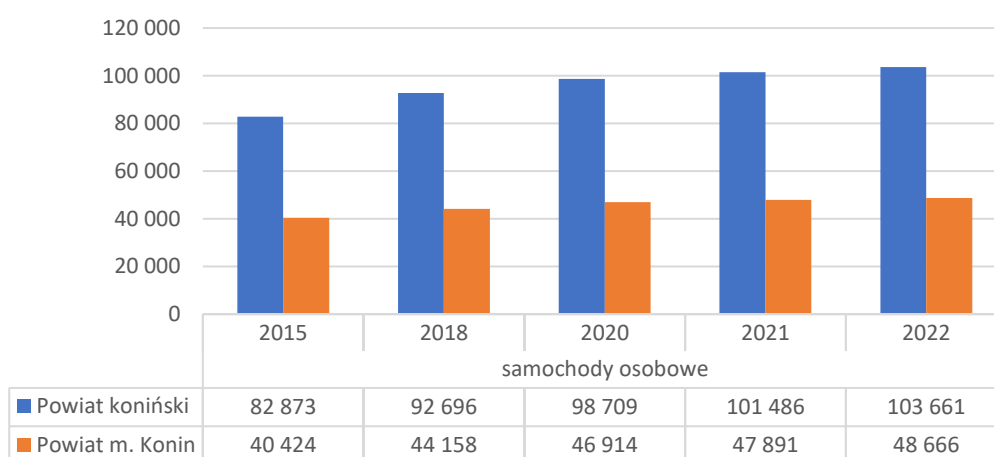
Drogi wojewódzkie na obszarze AK:

- DW263: Słupca - Ślesin - Sompolno - Dąbie;
- DW264: Sławoszewek - Kleczew – Kazimierz Biskupi - Konin;
- DW266: Konin - Kramsk - Sompolno - Ciechocinek;
- DW269: Szczerkowo (Sompolno) - Kowal;
- DW443: Jarocin - Grodziec - Rychwał - Tuliszków;
- DW467: Golina – Ciężen.

Uzupełnieniem układu drogowego jest sieć dróg powiatowych i gminnych- lokalnych.

4.4. Transport indywidualny – samochodowy

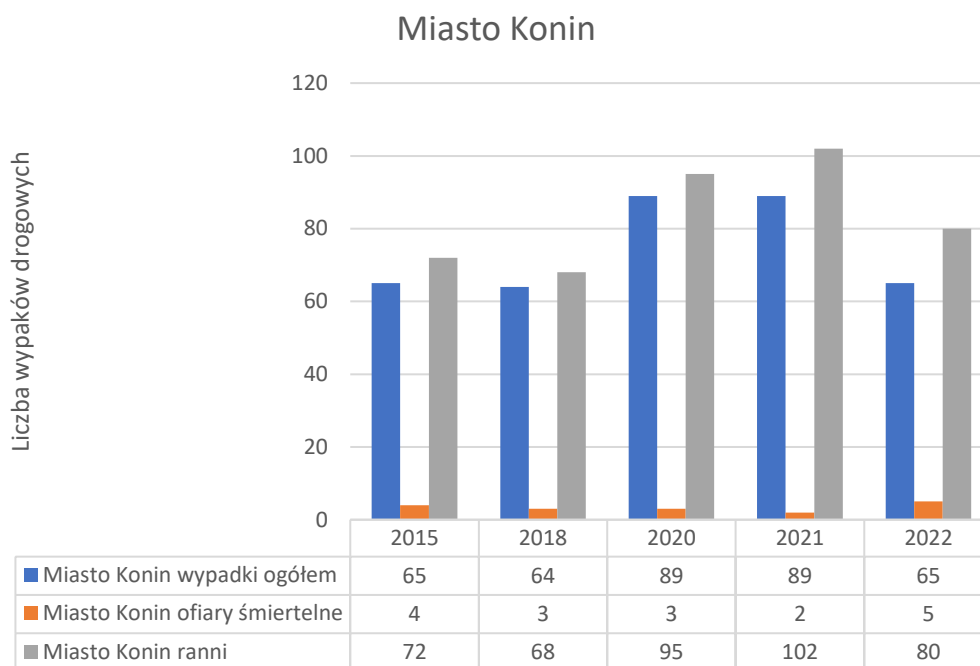
Gęsta sieć dróg oraz dobra ich jakość zachęca mieszkańców do korzystania z własnego samochodu jako podstawowego środka transportu w podróżach codziennych. Przez to z roku na rok wzrasta liczba zarejestrowanych samochodów osobowych. Zjawisko to powoduje pogorszenie warunków ruchu drogowego, zwiększenie zanieczyszczenia powietrza, hałasu oraz przyczyniają się do wydłużenia czasu podróży. Poniżej na wykresie przedstawiono liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie Konińskim oraz mieście Konin w latach 2015, 2018, 2020, 2021, 2022.



Wykres 3. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie Konińskim oraz mieście Konin w latach 2015, 2018, 2020, 2021, 2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

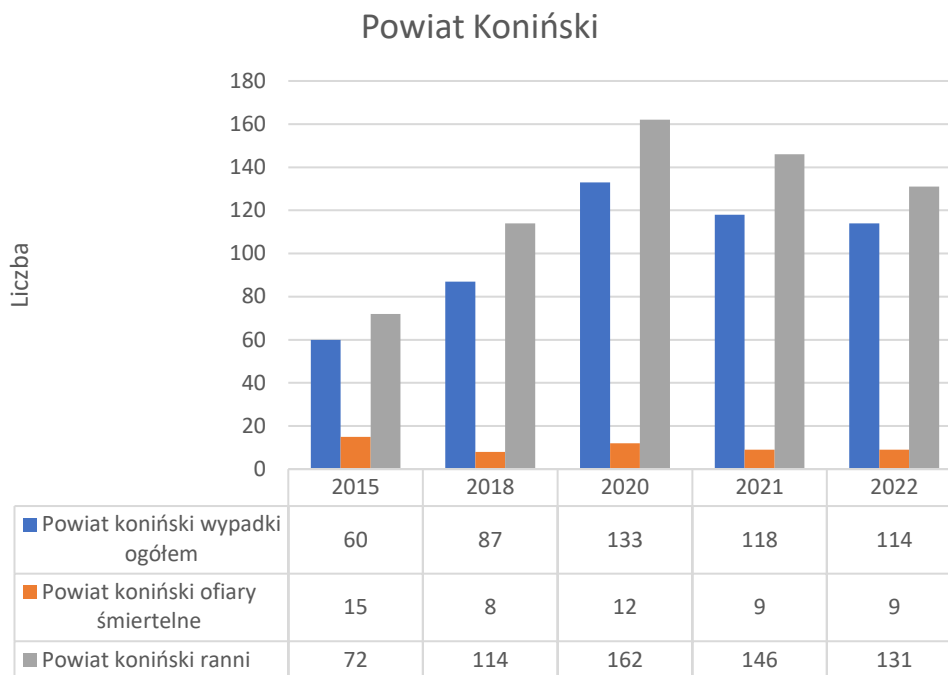
Poniższe wykresy przedstawiają liczbę wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych na terenie AK z podziałem na powiat i miasto, w latach 2015–2022. Na podstawie poniższych wykresów stwierdza się, że liczba wypadków waha się w poszczególnych latach na podobnym poziomie. Dlatego bardzo ważne jest podjęcie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące odpowiednie projektowanie i budowanie infrastruktury drogowej, jak również edukowanie społeczeństwa w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze.



Wykres 4. Liczba wypadków drogowych w latach 2015–2022 na obszarze powiatu konińskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Wypadek drogowy - zdarzenie mające związek z ruchem pojazdów na drogach publicznych, w wyniku którego nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała osób. Za śmiertelną ofiarę wypadku drogowego uznaje się osobę zmarłą w wyniku doznanych obrażeń na miejscu lub w ciągu 30 dni. Za ranną ofiarę wypadku drogowego uznaje się osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.



Wykres 5. Liczba wypadków drogowych w latach 2015–2022 na obszarze Miasta Konina

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

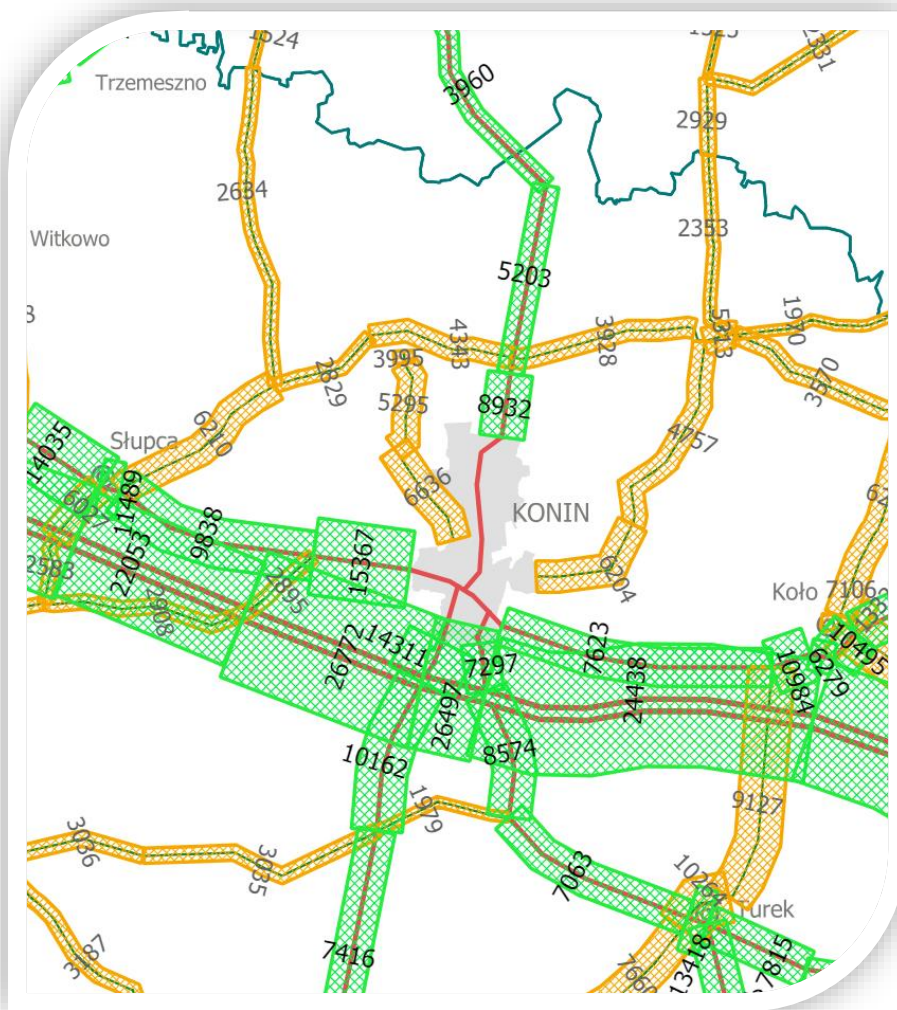
4.5. Analiza ruchu samochodowego

Na drogach w obszarze AK występuje duży ruch samochodowy, co obrazują wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Ostatni Generalny Pomiar Ruchu został wykonany w 2020 roku, a wcześniejszy w 2015 roku.

Według GPR 2020 wartość średniego dobowego ruchu rocznego (SDRR) w województwie wielkopolskim wynosiła:

- dla dróg krajowych 14 615 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 13 574 poj./dobę),
- dla dróg wojewódzkich 4 920poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 4 231 poj./dobę).

W porównaniu z GPR 2015 SDRR w GPR 2020 w województwie wielkopolskim na drogach krajowych ruch wzrósł o 20% (przy średniej krajowej wynoszącej 21%). W 2015 roku wynosił on 12 171 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 11 178 poj./dobę).



Rysunek 4. Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich
(na mapie liczbowo oznaczono natężenie ruchu drogowego)

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GPR 2020.

Na drogach wojewódzkich SDRR w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015 wzrósł o blisko 15,8% (przy średniej krajowej 20%). W 2015 roku wynosił on 4 250 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 4 920 poj./dobę).

Powyższe dane jednoznacznie wskazują nieustanny wzrost liczby wykonywanych podróży w całym obszarze AK.

4.6. Transport zbiorowy

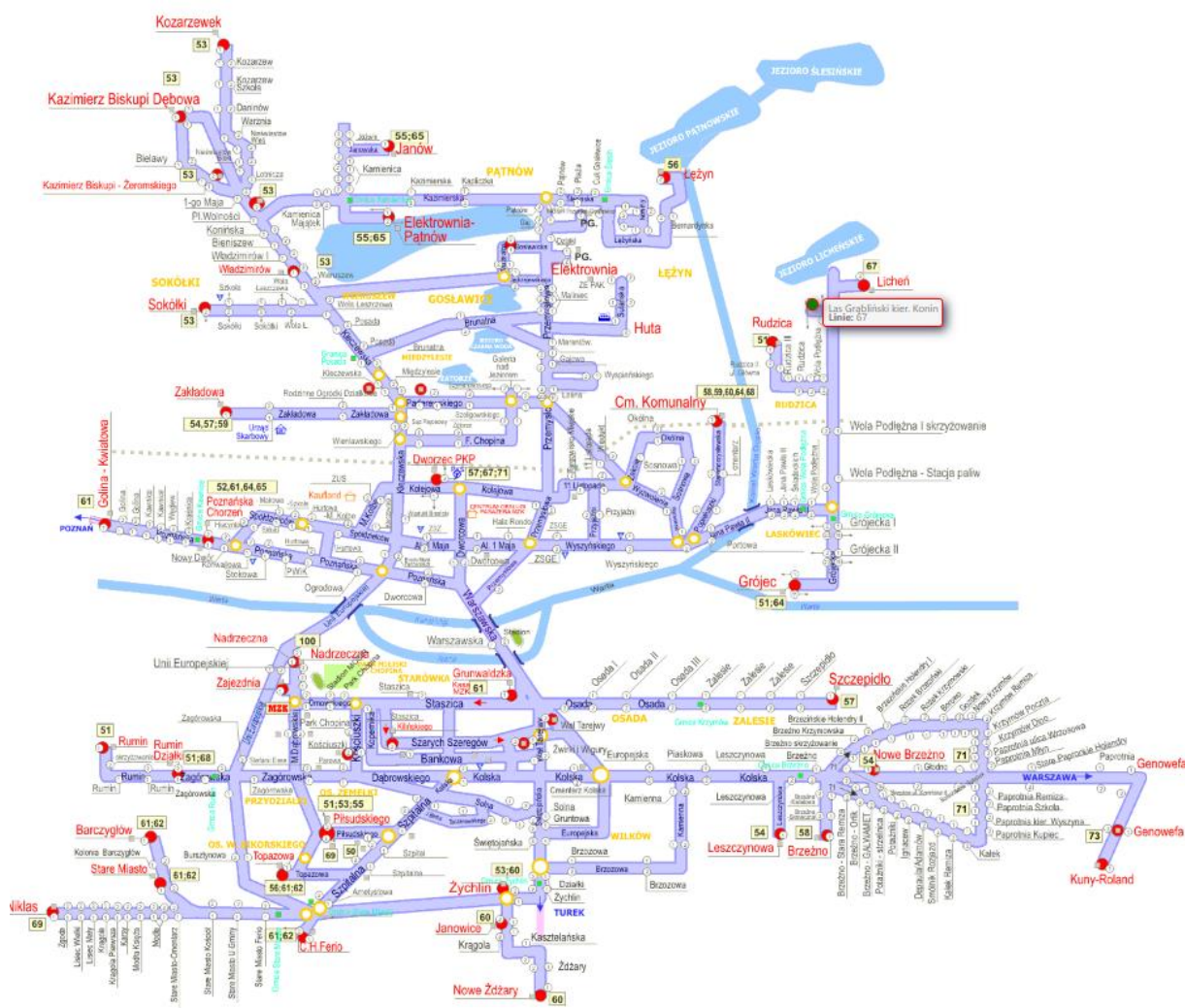
4.6.1. Transport autobusowy

W gminach AK funkcjonuje autobusowa komunikacja:

- miejska:
 - w Koninie, realizowana przez Miejski Zakład Komunikacji w Koninie Spółka z o.o. (MZK Konin),
- gminna – realizowana przez innych przewoźników, która zapewnia głównie dowóz dzieci do szkół. Ponadto linie gminne uzupełniają sieć komunikacyjną realizowaną w obszarze powiatu ziemskiego. Linie te funkcjonują na podstawie zezwoleń udzielonych przez Wójtów i Burmistrzów poszczególnych gmin,
- powiatowa – realizowana przez przewoźników (głównie przez PKS Konin), która zapewnia połączenia w obrębie powiatu, w tym dowóz dzieci do szkół ponadpodstawowych. W AK sieć komunikacyjną realizowaną na terenie Powiatu Konińskiego oraz Miasta Konina uzupełniają linie wykonywane na podstawie zezwoleń/potwierdzeń zgłoszenia przewozu wydanych przez Prezydenta Miasta Konina w komunikacji powiatowej w uzgodnieniu ze Starostą Konińskim.
- ponadpowiatowa – realizowana przez przewoźników na zasadach komercyjnych, która łączy obszar AK z innymi miastami w województwie oraz kraju.

4.6.2. Komunikacja miejska

Komunikacja gminna na obszarze AK funkcjonuje tylko w mieście Konin, jednak swoim zasięgiem obejmuje także gminy, z którymi miasto Konin zawarło porozumienia dotyczące świadczenia usług transportu zbiorowego. Realizowana jest przez MZK Konin. Obecnie w ramach komunikacji miejskiej funkcjonują 22 linie. Poniżej na schemacie pokazano układ linii komunikacyjnych w na które swoje usługi świadczy MZK Konin.



Rysunek 5. Schemat komunikacji MZK sp. z o.o. w Koninie

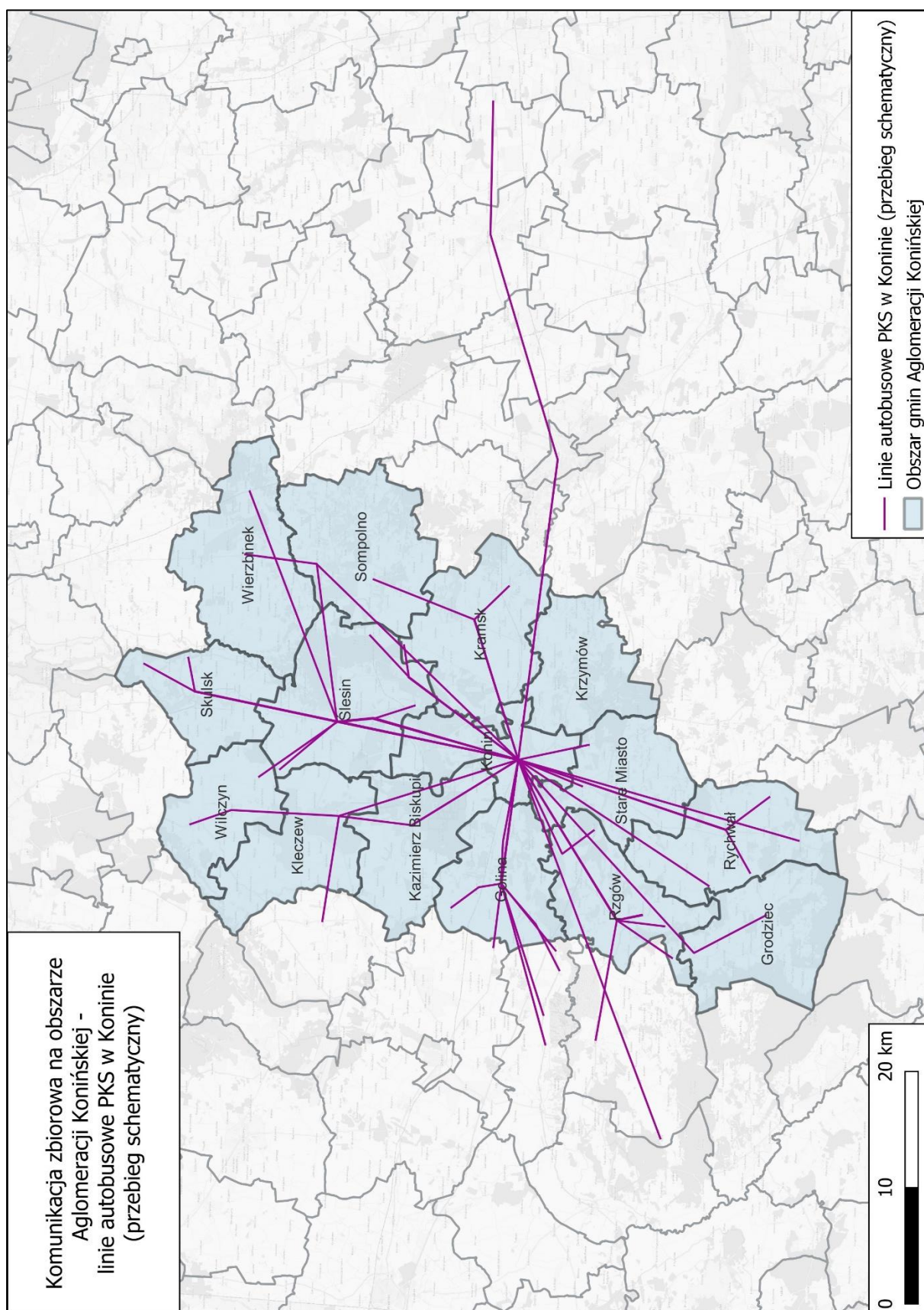
Źródło: www.rozklad.com.

4.6.3. Komunikacja gminna, powiatowa i międzypowiatowa

Komunikacja gminna służy między innymi dowozowi dzieci do szkół i może być realizowana w formie kursów specjalnych. Przewozy szkolne mają bardzo duży wpływ na rozwój tej formy komunikacji zbiorowej.

Komunikacja powiatowa na obszarze powiatu konińskiego funkcjonuje Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A. (PKS Konin), który jest spółką gminną i świadczy usługi na większości linii gminnych, powiatowych oraz ponad powiatowych.

W ramach prac nad dokumentem przeanalizowano funkcjonujące linie autobusowe o charakterze powiatowym na obszarze AK. Poniżej na rysunku przedstawiono ich schematyczny przebieg.



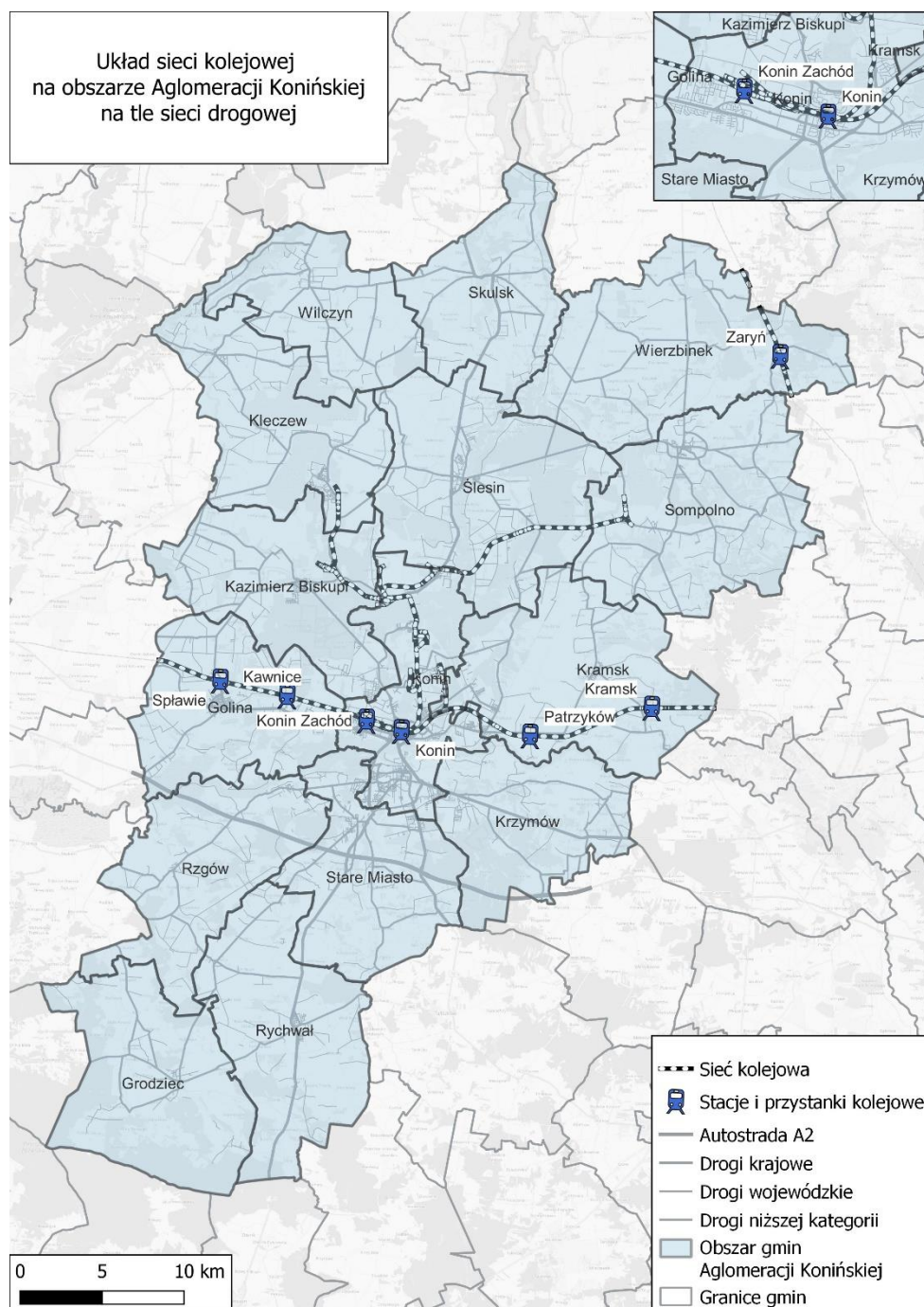
Rysunek 6. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze AK

Źródło: opracowanie własne.

Komunikacja ponadpowiatowa, przez obszar AK według informacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego przebiega także ponad 65 linii, na które zezwolenia/ zaświadczenia wydał Marszałek Województwa Wielkopolskiego.

4.7. Transport Kolejowy

System transportu kolejowego na terenie AK, opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej. Układ linii kolejowych został przedstawiony na poniższej mapie. Na terenie AK znajduje się 9 stacji kolejowych oraz 15 przystanków kolejowych, z których 1 stacja i 6 przystanków jest wykorzystywanych w ruchu pasażerskim. Głównym ośrodkiem w tej sieci jest Konin – jako miejsce zbiegu ww. linii kolejowych.



Rysunek 7. Zasięg sieci kolejowej na terenie gmin AK

Źródło: Opracowanie własne

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

Na system transportu kolejowego w analizowanym obszarze składają się następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 3 – stanowiąca ciąg transportowy: Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol) – część II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód E20, łączącego Berlin z Moskwą. Linia jest w całości 2-torowa i zelektryfikowana, a w dużej części przystosowana do prędkości 160 km/h. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Kawnice
 - ❖ Konin
 - ❖ Konin Zachód
 - ❖ Kramsk
 - ❖ Spławie
 - ❖ Patrzyków

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 3 w roku 2022. Największa wymiana pasażerska w pociągach obsługujących ww. linię występuje w miejscowości Konin, Spławie i Kawnice.

Tabela 3. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 3

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Kawnice	Golina	50 - 99	29	od 0 do 2
Konin	Konin	1 600	59	25
Konin Zachód	Konin	20 - 49	31	od 0 do 2
Kramsk	Kramsk	20 - 49	24	od 2 do 5
Spławie	Golina	100 - 149	29	od 2 do 5
Patrzyków*	Kramsk	-	-	-

* przystanek otwarty w 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

- Linia kolejowa nr 131 –Chorzów Batory – Tczew – linia kolejowa w Polsce łącząca Górnośląski, Częstochowski Okręg Przemysłowy oraz Rybnicki Okręg Węglowy z węzłem kolejowym w Tczewie, a dalej z Portem Gdańsk i Portem Gdynia. Została zbudowana jako linia towarowa, stąd omija duże miasta (z wyjątkiem Bydgoszczy). Linią tą odbywa się intensywny przewóz towarów, ale nie odgrywa on roli w obsłudze Aglomeracji. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
 - ❖ Zaryń

W poniższej tabeli przedstawiono dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych linii nr 131 w roku 2022.

Tabela 4. Wymiana pasażerska na stacjach linii nr 131

Nazwa stacji	Gmina	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Średnia dobową liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie wg przedziałów
Zaryń	Wierzbinek	0–9	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Nie wszystkie gminy AK mają dostęp do linii kolejowych. W ramach rządowego programu Kolej Plus złożony został wniosek o budowę linii Konin-Turek. Spośród 9 opracowanych wariantów pierwszeństwo uzyskał przebieg przez gm. Stare Miasto, na wschód od Żdżar i Żychlina, a także skrajem Brzeźna w gm. Krzymów i przez teren konińskich osiedli Grójec i Laskówek jako przebieg zapewniający dostęp największej liczby mieszkańców – potencjalnych pasażerów.

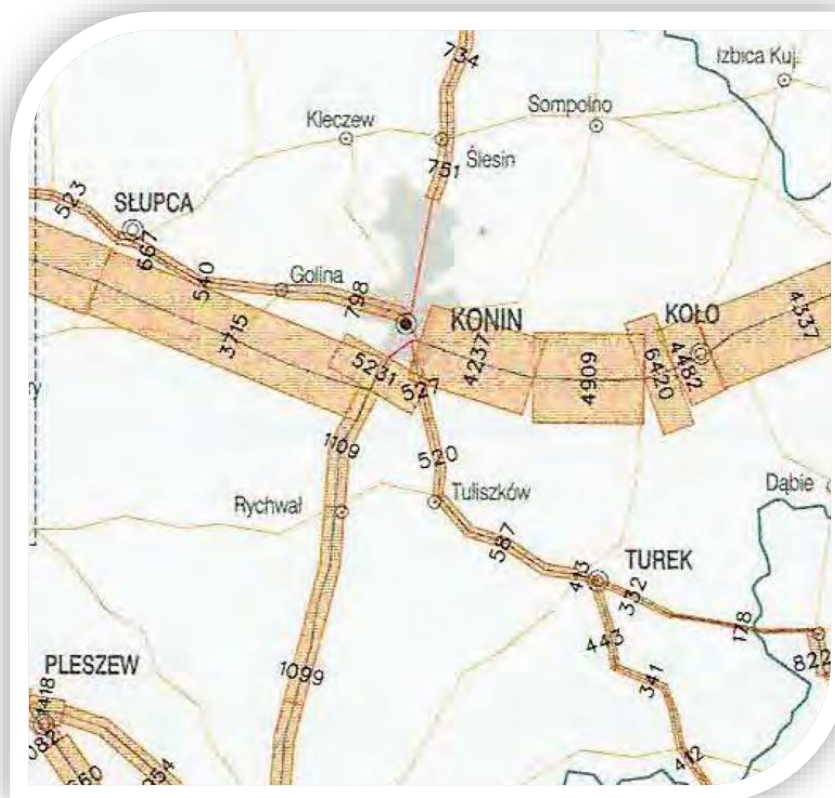
Ponadto PAK KWB Konin posiada na terenie Aglomeracji ponad 100 km torów normalnotorowych, zelektryfikowanych kolei górniczych, służących transportowi węgla do elektrowni Pątnów. Mimo różnic technicznych w stosunku do klasycznej infrastruktury kolejowej, koleje górnicze w Aglomeracji Konińskiej mogą być wykorzystane do transportu innych towarów, zmniejszając obciążenie dróg, zwłaszcza że sieć styka się z linią nr 388. Ponadto położenie niektórych stacji (np. w Kleczewie) może być szansą na pasażerskie wykorzystanie niektórych odcinków.

Ważną rolę w podniesieniu znaczenia kolei jako głównego środka transportu w komunikacji pasażerskiej na terenie AK na linii nr 3 na krótkich i długich dystansach będą miały konkurencyjny czas przejazdu koleją oraz organizacja linii dowozowych do centrów przesiadkowych, które będą również posiadały pojemne i bezpieczne parkingi typu P&R – „Parkuj i jedź” dla samochodów oraz B&R – „Parkuj i jedź” dla rowerów.

4.8. Transport towarów

Potrzeba transportowa w transporcie towarów jest generowana głównie przez podmioty gospodarcze, centra logistyczne i magazyny. Można prognozować, że w kolejnych latach będzie następował dalszy wzrost ruchu pojazdów ciężarowych spowodowany inwestycjami w Specjalnych Strefach Ekonomicznych (SSE) i strefach przemysłowych zlokalizowanych na obszarze powiatu konińskiego. Pokazują to wskaźniki dotyczące dynamiki liczby przedsiębiorstw lub udziału podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w przedsiębiorstwach ogółem. W strefach tych powstaną centra logistyczne, którymi nazywane są obiekty będące również nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych) lub są to branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne. Na terenie obszaru AK funkcjonuje podstrefa należące do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (ŁSSE).

Podstawową rolę w transporcie ładunków w miejskim obszarze funkcjonalnym Konina pełni komunikacja samochodowa z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych oraz dostawczych (do 3,5 t). W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych, a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu (GPR 2020). Problemy logistyki miejskiej są rozwiązywane punktowo. Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji wschód – zachód odbywa drogą DK 92 się autostradą A2, natomiast w relacji północ-południe DK25 oraz DK72.



Rysunek 8. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych -GPR 2020
(na mapie liczbowo oznaczono natężenie ruchu drogowego)

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GPR 2020.

Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych, występujący na głównych ciągach drogowych DK 92 i A2 wynosi odpowiednio 6400 - 3700 poj./dobę oraz 798 - 523 poj./dobę. Na DK25 średni dobowy ruch pojazdów wynosi do 1099 poj./dobę.

Aktywność gospodarcza obszaru, liczne zakłady produkcyjne, i parki przemysłowe powodują, że logistyka miejska powinna być brana pod uwagę jako element polityki transportowej Aglomeracji Konińskiej. Przy podejmowaniu działań zmierzających do zmniejszenia istniejących barier rozwojowych należy polegać na rozwiązaniach z obszaru zrównoważonego transportu i logistyki miejskiej. Jak dotąd w kontekście krajowym nie opracowano szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan).

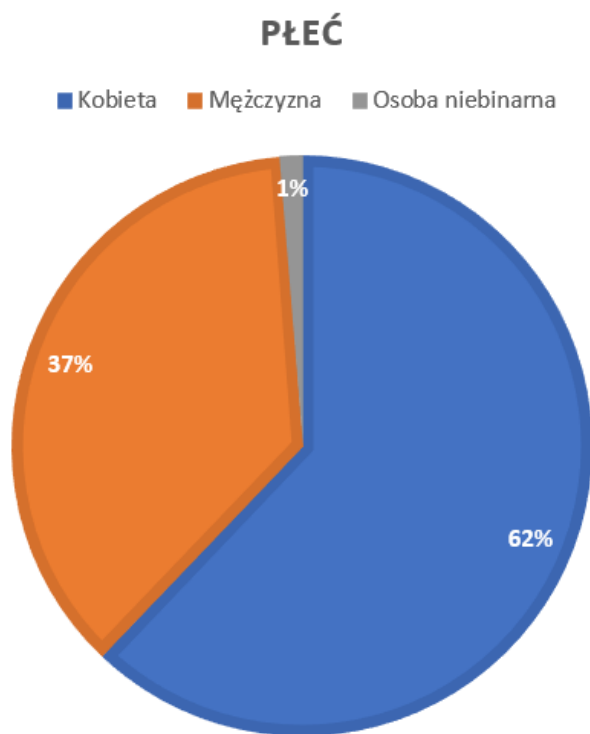
5. Analiza zachowań transportowych mieszkańców na obszarze Aglomeracji Konińskiej

W celu zebrania opinii od mieszkańców Aglomeracji Konińskiej, została przeprowadzona ankieta online.

Aby zapewnić jak największy zasięg, promocja ankiety odbyła się na stronach internetowych i w mediach społecznościowych Stowarzyszenia Aglomeracja Konińska oraz gmin wchodzących w jej skład: Golina, Grodziec, Kazimierz Biskupi, Kleczew, Konin, Kramsk, Krzymów, Rychwał, Rzgów, Skulsk, Sompolno, Stare Miasto, Ślesin, Wierzbiniek i Wilczyn. Dodatkowo, informacje o ankiecie zostały rozpowszechnione za pośrednictwem lokalnych mediów. W celu zwiększenia widoczności, plakaty informujące o ankiecie zostały umieszczone w przestrzeni publicznej, między innymi w autobusach PKS Konin i MZK Konin.

Ankieta, dostępna była przez 21 dni, w tym czasie została wypełniona przez 921 respondentów.

5.1. Metryczka



Wykres 6. Podział respondentów ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne.

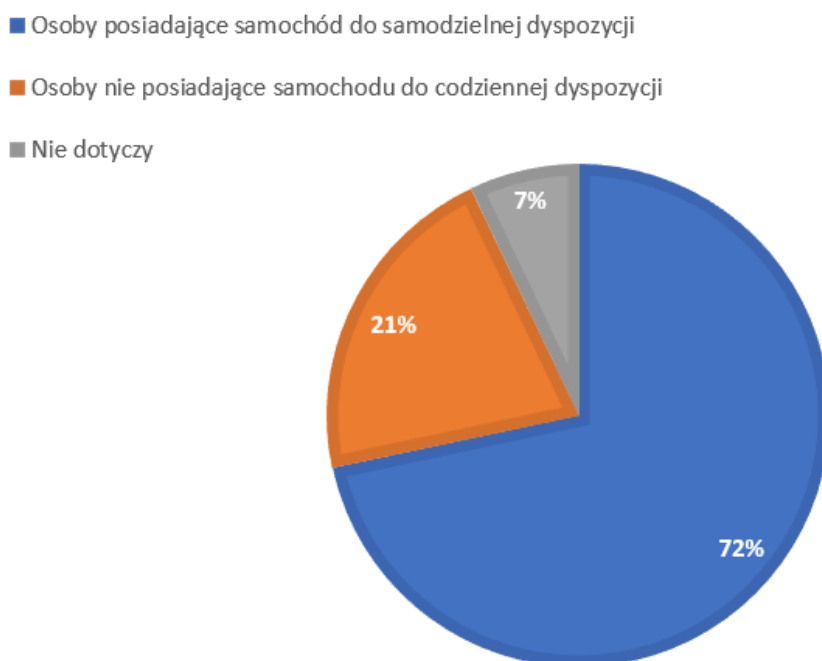
Płeć: Większość respondentów to kobiety (62%), co może wpłynąć na preferencje dotyczące bezpieczeństwa i dostępności transportu.

Wiek: Dominują osoby w wieku 28-49 lat (55%), co sugeruje aktywną grupę zawodowo, potencjalnie najbardziej zainteresowaną opcjami dojazdu do pracy.

Posiadanie dzieci: Niemal połowa respondentów posiada dzieci, co może wpływać na preferencje dotyczące transportu rodzinnego i bezpieczeństwa jak i samodzielnej podróży niepełnoletnich.

5.2. Preferencje transportowe

POSIADANIE SAMOCHODU



Wykres 7. Posiadanie własnego samochodu przez respondentów

Źródło: opracowanie własne.

Posiadanie samochodu: 72% respondentów posiada samochód, co wskazuje na duże uzależnienie od transportu indywidualnego wśród mieszkańców.

Sposób podróżowania: Transport samochodowy dominuje wśród sposobów podróżowania do pracy, szkoły, czy na zakupy.

Transport publiczny: Mimo dużej dostępności samochodów, 50% respondentów deklaruje możliwość dojazdu komunikacją zbiorową do pracy lub szkoły, co wskazuje na potencjalne pole do poprawy w zakresie dostępności i atrakcyjności transportu publicznego.

Posiadanie samochodu wśród mieszkańców Aglomeracji Konińskiej wskazuje na głęboko zakorzenione zależności od transportu indywidualnego. Większość respondentów (72%) posiada przynajmniej jeden samochód do swojej dyspozycji, co podkreśla dominującą rolę samochodów w codziennej mobilności mieszkańców. Rozkład ilości posiadanych samochodów pokazuje, że najwięcej gospodarstw domowych dysponuje dwoma pojazdami (43%), co może wskazywać na wysoki stopień zmotoryzowania oraz na potencjalne trudności związane z ograniczeniem korzystania z samochodów w aglomeracji.

Analiza danych dotyczących posiadania samochodów rzuca światło na wyzwania związane z planowaniem zrównoważonego transportu i potrzebą promowania alternatywnych form mobilności. Silna zależność od samochodów osobowych jest również sygnałem dla władz lokalnych o konieczności rozbudowy infrastruktury wspierającej inne sposoby przemieszczania się, takie jak transport publiczny, rowery czy chodniki, aby stworzyć realne alternatywy dla transportu indywidualnego.

Podjęcie działań mających na celu zwiększenie atrakcyjności alternatywnych form transportu może przyczynić się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych szczególnie w Koninie, poprawy jakości powietrza oraz zwiększenia przestrzeni publicznej dostępnej dla mieszkańców. Należy jednak pamiętać, że każda zmiana w nawykach transportowych wymaga czasu, elastycznych rozwiązań oraz zaangażowania zarówno ze strony administracji, jak i samych mieszkańców. W kontekście tych danych, kluczowe staje się zastosowanie środków mających na celu promowanie i ułatwienie dostępu do transportu publicznego, a także rozwój infrastruktury rowerowej i pieszego dostępu do usług i miejsc pracy. Takie działania mogą nie tylko przyczynić się do zmniejszenia liczby samochodów na drogach, ale także poprawić ogólną jakość życia w Aglomeracji Konińskiej.

5.3. Sposoby podróżowania

Sposobów podróżowania do wybranych miejsc ze względu na wiek w Aglomeracji Konińskiej rysuje złożony obraz mobilności mieszkańców, w którym wiek odgrywa znaczącą rolę w preferencjach transportowych. W najmłodszej grupie wiekowej (poniżej 19 lat) transport do szkoły dominuje transport publiczny (69%) oraz pieszo (29%), co podkreśla potrzebę bezpiecznych pieszych ciągów komunikacji i dostępności usług transportowych dla najmłodszych.

Wiek produkcyjny (20-64 lata) - osoby w przedziale wiekowym 28-49 lat najczęściej podróżują samochodem (80%), co odzwierciedla rutynę dojazdów do pracy oraz obowiązki rodzinne, takie jak zakupy czy wożenie dzieci. W tych grupach ważna jest także alternatywa w postaci transportu publicznego, szczególnie dla tych, którzy nie posiadają samochodu lub preferują bardziej zrównoważone opcję podróżowania. Najrzadziej wybierają rower lub hulajnogę (1%) jako środek transportu do pracy.

Seniorzy (powyżej 64 lat) - w tej grupie dominuje również podróżowanie samochodem (65%), ale widoczny jest wzrost procentowy osób poruszających się pieszo do załatwiania spraw urzędowych i na zakupy (po 26%). Rower (4%) oraz transport publiczny (9%) są mniej popularne, co może wskazywać na bariery dostępności lub bezpieczeństwa dla tej grupy wiekowej.

Różnorodność metod transportowych - wszystkie grupy wiekowe wykorzystują różnorodne metody podróżowania, co podkreśla potrzebę elastycznego podejścia do planowania miejskiego transportu, w tym rozwój infrastruktury rowerowej i pieszego dostępu, jak również poprawę usług transportu publicznego.

Wnioski z analizy sposobów podróżowania w różnych grupach wiekowych podkreślają potrzebę zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportowej, która jest dostosowana do potrzeb i możliwości różnych użytkowników. Jest to istotne zarówno dla poprawy jakości życia mieszkańców, jak i dla redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko. Odpowiednie planowanie urbanistyczne i transportowe, które uwzględnia różnorodność potrzeb mieszkańców, może przyczynić się do budowania bardziej inkluzyjnej, bezpiecznej i przyjaznej dla użytkowników przestrzeni miejskiej.

5.4. Częstotliwość podróżowania

Analiza częstotliwości podróżowania do wybranych miejsc w Aglomeracji Konińskiej ukazuje zróżnicowane wzorce mobilności wśród różnych grup wiekowych mieszkańców. W przypadku dojazdów do szkoły, największą regularność podróżowania (6-7 razy w tygodniu) obserwuje się wśród osób poniżej 15 roku życia, co odzwierciedla obowiązek szkolny oraz zajęcia pozaszkolne.

Wnioski dotyczące częstotliwości podróżowania oraz możliwości pracy zdalnej wśród mieszkańców Aglomeracji Konińskiej rysują obraz codziennej mobilności z dominującą rolą transportu do celów zawodowych, szczególnie wśród osób dorosłych w wieku 28-49 lat. Wysoka częstotliwość podróżowania do pracy (4-5 razy w tygodniu) wskazuje na znaczące zapotrzebowanie na efektywne i niezawodne rozwiązania transportowe, które mogą wesprzeć codzienne przemieszczanie się między domem a miejscem pracy.

Z drugiej strony, dane dotyczące pracy zdalnej pokazują, że tylko 19% respondentów ma możliwość wykonywania pracy poza tradycyjnym miejscem zatrudnienia. To wskazuje na znaczny potencjał do rozwoju i promowania pracy zdalnej jako alternatywy dla codziennych dojazdów, co mogłoby przyczynić się do zmniejszenia obciążenia systemów transportowych i poprawy jakości życia mieszkańców.

Ograniczona możliwość pracy zdalnej (67% respondentów wskazało brak takiej opcji) podkreśla potrzebę dalszego dialogu między pracodawcami, pracownikami i władzami lokalnymi w celu zwiększenia elastyczności w zakresie organizacji pracy. Promowanie pracy zdalnej nie tylko mogłoby zredukować liczbę niezbędnych podróży, ale również przyczynić się do lepszego bilansu między życiem zawodowym a prywatnym, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz poprawy ogólnego dobrostanu społeczności.

Z kolei grupy wiekowe 20-27 lat oraz 50-64 lata często podróżują na zakupy 2-3 razy w tygodniu, co może wskazywać na różnice w dostępności czasu wolnego oraz preferencjach zakupowych.

Ciekawym zjawiskiem jest stosunkowo niska częstotliwość podróżowania do miejsc związanych ze zdrowiem (szpital, przychodnia), gdzie większość grup wiekowych odwiedza te miejsca 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. Może to wskazywać na generalnie dobry stan zdrowia respondentów lub na ograniczoną dostępność usług zdrowotnych wymagających regularnych wizyt.

Podsumowując, dane te świadczą o złożoności wzorców mobilności mieszkańców Aglomeracji Konińskiej, podkreślając znaczenie efektywnych, elastycznych i dostosowanych do potrzeb użytkowników rozwiązań transportowych. W szczególności, wysoka regularność podróży do pracy i szkoły wskazuje na potrzebę niezawodnego i efektywnego transportu publicznego, podczas gdy zróżnicowane potrzeby związane z podróżowaniem na zakupy i do usług zdrowotnych mogą wymagać bardziej zindywidualizowanych rozwiązań, takich jak rozwój transportu na żądanie lub systemów współdzielenia pojazdów.

5.5. Zadowolenie z infrastruktury

Zróżnicowane opinie na temat stanu chodników, dróg rowerowych oraz dostępności parkingów wskazują na potrzebę inwestycji w infrastrukturę pieszą i rowerową, aby zachęcić do mniejszego korzystania z samochodów. Niski odsetek możliwości dojazdu pociągiem oraz możliwości pracy zdalnej

pokazuje obszary, w których można by rozwijać alternatywne formy mobilności i pracy, zmniejszając potrzebę codziennych dojazdów.

Analiza wskazuje na podzielone opinie w kwestii zadowolenia z chodników, gdzie 43% respondentów wyraziło niezadowolenie, co może sugerować potrzebę inwestycji w lepszą jakość i dostępność infrastruktury pieszej. Podobnie, 56% respondentów stwierdziło brak możliwości bezpiecznego dojazdu rowerem do szkoły lub pracy, co podkreśla potrzebę rozwoju bezpiecznych tras rowerowych oraz infrastruktury wspierającej rowerzystów.

Co ważne, aż 61% ankietowanych uważa, że system dróg rowerowych nie jest dobrze rozwinięty, co dodatkowo wzmacnia potrzebę skoncentrowania działań na rozbudowie sieci rowerowej i promocji roweru jako alternatywy dla samochodu. Z drugiej strony, 50% respondentów wskazało, że istnieje możliwość podróżowania komunikacją zbiorową z miejsca zamieszkania do pracy lub szkoły, co jest pozytywnym sygnałem. Jednakże, tylko 30% uznaje komunikację zbiorową za alternatywę dla własnego samochodu, co wskazuje na bariery w percepcji i dostępności transportu publicznego jako efektywnego środka transportu.

Oprócz tego, problematyka parkingowa oraz stan infrastruktury drogowej również zostały zasygnalizowane jako obszary wymagające uwagi, z odpowiednio 34% i 39% respondentów wyrażających niezadowolenie z tych aspektów.

Podsumowując, wyniki ankiety wskazują na wyraźną potrzebę strategicznych inwestycji w infrastrukturę pieszą i rowerową, a także w poprawę jakości i dostępności transportu publicznego. Tylko poprzez zintegrowane podejście, które uwzględnia różnorodne potrzeby mieszkańców, możliwe będzie stworzenie bardziej zrównoważonego i efektywnego systemu mobilności miejskiej, który zachęci do ograniczenia korzystania z transportu indywidualnego na rzecz alternatywnych, przyjaznych środowisku form przemieszczania się.

5.6. Postawy wobec mobilności

Zmiana nawyków podróżowania: Chęć zmiany nawyków podróżowania w kierunku zwiększenia roli komunikacji zbiorowej i rowerowej jest widoczna, szczególnie w kontekście rozbudowy infrastruktury dla tych form transportu.

5.7. Wnioski i rekomendacje

Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej jest kluczowy dla zwiększenia bezpieczeństwa i atrakcyjności tych form mobilności.

Poprawa systemu komunikacji zbiorowej, zarówno pod kątem częstotliwości kursowania, jak i dostępności, mogłaby przyciągnąć więcej użytkowników.

Promocja zdalnej pracy oraz rozbudowa infrastruktury kolejowej mogłaby zmniejszyć zależność od transportu indywidualnego.

Edukacja mieszkańców na temat korzyści płynących z alternatywnych form transportu mogłaby przyczynić się do zmiany nawyków podróżowania.

Wnioski wskazują na konieczność zintegrowanego podejścia do planowania mobilności miejskiej, które uwzględnia rozwój zrównoważonych form transportu oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

Rozwój zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Konińskiej wymaga skupienia się nie tylko na infrastrukturze, ale również na świadomości społecznej i zachętach dla mieszkańców do korzystania z alternatywnych form transportu. Istotne są również aspekty ekologiczne i zdrowotne, które mogą przynieść długoterminowe korzyści dla społeczności lokalnej jak i dla środowiska.

Jednym z kluczowych wyzwań jest integracja różnych form transportu, co ułatwiłoby mieszkańcom kombinowanie środków transportu na różnych etapach ich podróży. Na przykład, rozbudowa parkingu rowerowego przy przystankach komunikacji miejskiej i stacjach kolejowych mogłaby zachęcić do połączenia podróży rowerem z transportem publicznym.

Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, takich jak aplikacje mobilne integrujące różne środki transportu, umożliwiłoby łatwiejsze planowanie podróży i dostosowanie do indywidualnych potrzeb mieszkańców. Systemy współdzielenia pojazdów (car-sharing, bike-sharing) mogłyby stanowić uzupełnienie transportu publicznego, szczególnie w obszarach słabiej nim obsługiwanych.

Zwiększenie świadomości na temat korzyści płynących z aktywnego transportu, takiego jak chodzenie pieszo czy jazda na rowerze oraz promowanie tych form mobilności poprzez kampanie społeczne i inicjatywy lokalne, mogłoby przyczynić się do zmniejszenia liczby podróży samochodem. Ważne jest też podkreślanie wpływu transportu na jakość powietrza i zdrowie, co może motywować do zmiany nawyków, ale jednocześnie należy pamiętać, iż korzystanie z aktywnego transportu jest mocno uwarunkowane od samej infrastruktury i sieci ścieżek pieszo-rowerowych.

Zachęcanie przedsiębiorstw do wspierania zrównoważonej mobilności poprzez oferowanie pracownikom benefitów, takich jak bilety na transport publiczny, wiaty rowerowe dla rowerów czy możliwość pracy zdalnej, może mieć znaczący wpływ na ograniczenie ruchu samochodowego.

Odpowiedź na potrzeby transportowe mieszkańców Aglomeracji Konińskiej wymaga holistycznego podejścia, które uwzględni różnorodność preferencji i potrzeb. Rozwój zrównoważonej mobilności jest procesem długoterminowym, wymagającym zaangażowania zarówno władz lokalnych, jak i społeczności lokalnej oraz sektora prywatnego. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań, promowanie zdrowych i ekologicznych form transportu, a także budowanie infrastruktury wspierającej różnorodne środki przemieszczania się, może przyczynić się do zwiększenia jakości życia mieszkańców oraz ochrony środowiska.

6. Analiza SWOT

Analiza SWOT jest jedną z podstawowych metod analizy strategicznej jednostki (dziedziny). Nazwa metody jest akronimem angielskich słów *strengths* (mocne strony), *weaknesses* (słabe strony), *opportunities* (szanse potencjalne lub zaistniałe w otoczeniu), *threats* (zagrożenia prawdopodobne lub istniejące w otoczeniu). Można ją stosować dla całego systemu lub poszczególnych podsystemów w różnych dziedzinach np. marketingu, finansach, produkcji itp. Może być także wykorzystywana w działalności doradczej (konsultingu) jako technika wstępnej analizy strategicznej jednostki (organizacji) zamawiającego usługę konsultingową.

Analiza SWOT została opracowana na podstawie przeprowadzonych analiz, badań ankietowych oraz warsztatów dla interesariuszy, które odbyły się w ramach opracowywania Strategii. Analiza SWOT ze względu na dużą szczegółowość została podzielona na podsystemy transportowe tj. ruch pieszzy, ruch rowerowy, transport indywidualny, transport zbiorowy oraz transport towarów, transport lotniczy oraz wodny.

6.1. Ruch pieszzy – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
➤ coraz więcej doświetlonych przejść dla pieszych ➤ nowe inwestycje drogowe z infrastrukturą chroniącą pieszych ➤ dobra współpraca między partnerami AK ➤ dobra współpraca ze służbami (Policją) – ustalenie miejsc potencjalnych zagrożeń	➤ brak chodników, szczególnie na terenach wiejskich i osiedlach ➤ brak oświetlenia wpływający na brak poczucia bezpieczeństwa ➤ duża ilość niebezpiecznych przejść dla pieszych (brak oświetlenia, złe oznakowanie) ➤ zbyt wąski pas drogowy uniemożliwiający lokowanie chodników
Szanse	Zagrożenia
➤ odpowiednie zapisy w MPZP oraz w planach ogólnych ➤ możliwości pozyskania środków zewnętrznych na rozbudowę infrastruktury dla pieszych ➤ uświadomienie mieszkańców o korzyściach i możliwościach ruchu pieszego (pozytywny wpływ na zdrowie, ochronę środowiska) ➤ zapewnienie bezpiecznych dojazdów dla pieszych do miejsc pracy/nauki ➤ badanie potrzeb mieszkańców AK w zakresie budowy chodników	➤ niedostateczna edukacja i informacja na temat ruchu pieszego ➤ brak środków finansowych na inwestycje dla ruchu pieszego ➤ brak uregulowań pasów drogowych w zakresie własności ➤ długotrwałe procesy uzgodnień i uzyskiwania pozwoleń na budowę ➤ różny poziom wykwalifikowania i doświadczenia kadr w gminach AK ➤ brak zaangażowania społeczeństwa w opiniowaniu lokalizacji chodników ➤ wysokie koszty utrzymania np.: sprząatanie, odśnieżanie

6.2. Ruch rowerowy – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
➤ dobry stan dróg i ścieżek rowerowych (infrastruktura) ➤ pozytywny wpływ na środowisko ekologia (transport bezemisyjny) ➤ profilaktyka zdrowotna ➤ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie liczby samochodów) ➤ integracja społeczna (kluby rowerowe, moda na rower) ➤ duża dostępność rowerów	➤ mała ilość dróg rowerowych i ścieżek rowerowych ➤ brak ciągłości dróg rowerowych, odrębne odcinki infrastruktury ➤ brak oświetlenia dróg rowerowych (bezpieczeństwo) ➤ różni właściciele gruntu, utrudniona budowa dróg rowerowych ➤ wysokie (dodatkowe dla gmin) koszty utrzymania ścieżek rowerowych i infrastruktury towarzyszącej ➤ słabe lub brak oznakowania poziomego
Szanse	Zagrożenia
➤ promowanie zdrowego trybu życia, rower jako jedno z narzędzi ➤ uświadamianie społeczeństwa w zakresie poprawy jakości powietrza ➤ plany rozbudowy infrastruktury drogowej, w tym budowa dróg rowerowych ➤ możliwość pozyskiwania środków na inwestycje, dostęp do funduszy unijnych ➤ potrzeba poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym ➤ kampanie edukacyjne	➤ ograniczenia przestrzenne – brak miejsca do budowy wydzielonych dróg rowerowych ➤ brak środków finansowych ➤ zmiany w przepisach, procedurach, długotrwałe procedury ➤ brak zainteresowania, zaangażowania mieszkańców ➤ depopulacja – zmniejszenie liczby mieszkańców ➤ zmieniające się warunki atmosferyczne ➤ brak bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów

6.3. Transport indywidualny – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
➤ duża liczba samochodów (duża dostępność) ➤ własny samochód daje niezależność czasową ➤ możliwość dowolnego planowania trasy przejazdu ➤ krótszy czas dojazdu do celu w porównaniu z innymi środkami transportu ➤ transport „od drzwi do drzwi” ➤ samochody elektryczne – dodatkowe przywileje ➤ przyjemność jazdy np. motocyklem, samochodem ➤ komfort podróży	➤ zatłoczenie na drogach, „zatory” ➤ hałas ➤ koszty utrzymania pojazdu ➤ zły stan dróg ➤ wypadki ➤ brak ładowarek do samochodów elektrycznych ➤ zły stan dróg na terenach wiejskich (rowerzyści i piesi nieoznakowani na poboczu) ➤ zapowiedzi UE na temat zwiększenia podatków dot. pojazdów ➤ brak środków na budowę i modernizację dróg
Szanse	Zagrożenia
➤ budowa nowych dróg ➤ budowa dodatkowych miejsc parkingowych ➤ transport łączony „Carpooling” ➤ możliwość dojazdu „od drzwi do drzwi”	➤ rosnące zanieczyszczenie środowiska oraz wprowadzanie nowych norm ➤ utrzymanie dróg np. w zimie ➤ normy euro – strefy czystego transportu ➤ brak możliwości wjazdu na parking podziemny samochodów elektrycznych i z instalacją gazową

6.4. Transport zbiorowy – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
➤ niższe koszty przejazdów dla użytkowników w porównaniu z własnym samochodem ➤ ograniczenie emisji spalin ➤ wygoda podróżowania ➤ możliwość korzystania z różnych środków transportu, autobus, kolej itp. ➤ klimatyzowane pojazdy ➤ możliwość stworzenia wspólnego biletu ➤ dobra współpraca wszystkich jednostek wchodzących w skład AK	➤ generuje duże koszty dla gmin ➤ lokalizacja przystanków (czas dojścia) ➤ brak pojazdów z napędem elektrycznym lub hybrydowym ➤ spóźnienia
Szanse	Zagrożenia
➤ ograniczenie ilości pojazdów, zmniejszenie ruchu na drogach ➤ ułatwienie dla osób starszych, niezmotywowanych ➤ możliwość zakupu taboru przystosowanego dla osób z niepełnosprawnością ➤ rozwój elektromobilności ➤ możliwość pozyskania dofinansowań na zakup taboru ➤ PKS Konin spółka jednostki samorządowej	➤ nieduże zainteresowanie komunikacją zbiorową ze względu na posiadanie własnego samochodu przez mieszkańców ➤ mała liczba przewoźników prywatnych świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego (wysokie koszty funkcjonowania) ➤ brak świadomości mieszkańców dotyczącej korzyści z korzystania z transportu zrównoważonego

6.5. Transport towarów, transport lotniczy oraz wodny – analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
➤ Budowa/ rozbudowa nowych dróg i obwodnic miejscowości, dzięki którym ruch tranzytowy jest wyprowadzony z miasta ➤ coraz większe potrzeby związane z transportem lotniczym wśród mieszkańców ➤ transport wodny jako atrakcja turystyczna	➤ coraz większe zapotrzebowanie na transport towarów ➤ zanieczyszczenie powietrza, hałas ➤ długi czas budowy nowych dróg ➤ wysokie koszty przebudowy i budowy infrastruktury transportowej ➤ wysokie koszty utrzymania lotniska ➤ transport wodny traktowany jako atrakcja turystyczna
Szanse	Zagrożenia
➤ dodatkowe środki zewnętrzne na rozwój infrastruktury ➤ potencjał całego obszaru AK ➤ rozwój przemysłu ➤ rozwój stref gospodarczych ➤ rozwój turystyki ➤ budowa lądowisk dla śmigłowców ➤ bogacenie się społeczeństwa	➤ wyludnianie się obszaru ➤ wydłużenie czasu realizacji inwestycji ➤ brak rozwoju turystyki ➤ potrzeba wykorzystania lotniska na potrzeby wojska ➤ budowa nowych zakładów w miejscach oddalonych od głównych dróg

6.6. Podsumowanie analizy SWOT

W wyniku analizy SWOT (na tym etapie opartej o analizę badań ankietowych, dokumentów planistycznych oraz określających stan poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego) dla AK w zakresie mobilności, podkreślić należy zauważalną dominację samochodu osobowego w podróżach do miejsc pracy i nauki oraz bardzo wysoką dostępność samochodu w gospodarstwach domowych. Jednocześnie mieszkańcy zauważają braki infrastrukturalne (szczególnie w zakresie dróg rowerowych) czy też organizacyjne w zakresie mobilności zrównoważonej.

W wyniku analiz zauważono obiektywne przeszkody czy uwarunkowania utrudniające wdrażanie idei zrównoważonej mobilności, takie jak np. odległości w kontekście ruchu rowerowego, brak sprawnych powiązań transportem zbiorowym i ryzyko braku rentowności nowych połączeń transportem zbiorowym.

Rozwój zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze funkcjonalnym wymaga w pierwszej kolejności budowy infrastruktury dla rowerów, poprawy warunków ruchu pieszego, modernizacji dróg gminnych i powiatowych, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym parkingów. Pozostałe obszary interwencji takiej jak: planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania.

Istnieje konieczność poszerzenia zakresu współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania ograniczające popyt na podróże samochodem i zwiększających udział transportu zbiorowego. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzeby budowy dróg i zwiększania podaży miejsc parkingowych.

7. Identyfikacja interesariuszy

Podstawą planowania zrównoważonej mobilności według przyjętej praktyki w Europie jest podejście partycypacyjne. Wymaga ono odpowiedniej identyfikacji interesariuszy w sprawach mobilności miejskiej oraz zrozumienia ich potencjalnej roli i pozycji w całym procesie. Angażowanie interesariuszy umożliwia osiągnięcie ogólnych celów zrównoważonego planowania mobilności miejskiej i pozwala na zidentyfikowanie możliwych konfliktów i koalicji pomiędzy interesariuszami oraz zobrazowanie, jak w efekcie może to wpłynąć na rozwój procesu planowania w kontekście obszaru funkcjonalnego, integracji między samorządami, dostępności zasobów i ogólnej słuszności. Jest to konieczne dla wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami, jak i z tymi zajmującymi pośrednie pozycje¹.

W celu uzyskania pełnego obrazu należy wyróżnić trzy główne grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji w kontekście podejmowania decyzji, jaką zajmują w procesie²:

- **Podstawowi interesariusze:** Na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty, turyści)?
- **Kluczowi interesariusze:** Na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (prezydentach, burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka itp.)?
- **Pośrednicy:** Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe (dostawcy towarów, porty, lotniska itp.)? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

¹ Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition) – Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonia, Niemcy).

² Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej pod redakcją M. Wołka. Civitas Dyn@mo. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2016 r.

W innym, bardziej skonkretyzowanym ujęciu można przyjąć 7 głównych grup interesariuszy:

1. Władze samorządowe – działania będą inicjowane przez władze lokalne lub regionalne, z uwagi na posiadane kompetencje i dostępność zasobów ludzkich i finansowych.
2. Mieszkańcy – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych.
3. Przedsiębiorstwa działające na lokalnym rynku – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku.
4. Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego – skuteczne wdrożenie zapisów Strategii zwiększy atrakcyjność transportu publicznego jako głównego podsystemu przyczyniającego się do równoważenia całego układu transportowego.
5. Przewoźnicy towarów, firmy kurierskie i logistyczne.
6. Organizacje pozarządowe – w szczególności te działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, fundacje proekologiczne, organizacje działające na rzecz osób o ograniczonej mobilności, na rzecz pieszych itd.
7. Inne podmioty i interesariusze (np. turyści, instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości itd.).

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

W poniższej tabeli zestawiono potencjalnych interesariuszy procesu planistycznego w obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Konińskiej.

Tabela 5. Interesariusze procesu planistycznego w AK.

Osoba/instytucja	Typ	Rola w procesie planowania mobilności w AK
Przedstawiciel gmin miejsko wiejskich: Golina, Kleczew, Rychwał, Sompolno, Ślesin	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu Miasta i Gminy
Przedstawiciele pozostałych Gmin tworzących AK: Grodziec, Kazimierz Biskupi, Kramsk, Krzymów, Rzgów, Skulsk, Stare Miasto, Wierzbiniek, Wilczyn	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu Gminy
Przedstawiciele Starostwa Powiatowego	Przedstawiciele samorządów	Reprezentacja interesu powiatu
Specjaliści ds. urbanistyki	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. środowiska	Przedstawiciele Urzędów Miast	Rozpoznanie wyzwań
Specjaliści ds. konsultacji społecznych i rewitalizacji	Przedstawiciele Urzędu Miast i Gmin AK	Zapewnienie społecznego charakteru procesu i zapewnienie spójności z działaniami rewitalizacyjnymi
Przedstawiciel PKP PLK	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Zarządca Dróg Wojewódzkich	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedstawiciel Powiatowego Zarządu Dróg	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Zarząd Dróg Miejskich w Koninie	Zarządcy infrastruktury	Rozpoznanie wyzwań i planów
Przedsiębiorstwa branży produkcyjnej i usługowej	Przedstawiciele	Rozpoznanie potrzeb przedsiębiorców
Rada Miast, Rady Gmin AK	Politycy i samorządowcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Mieszkańcy miast, mieszkańcy Gmin AK	Mieszkańcy	Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców
Przedstawiciele Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koninie	Podmiot z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów
Lokalni przewoźnicy autobusowi wg. zezwoleń wydanych przez Starostów	Podmioty z branży transportowej	Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów

Źródło: opracowanie własne.

8. Określenie wizji rozwoju

Opracowując część Diagnostyczno- Strategiczną w zakresie mobilności oraz przeprowadzając szereg badań, spotkań, warsztatów w ramach prac nad Strategią wykonano założone produkty analityczne rekomendowane w przy tworzeniu części diagnostycznej w ramach dokumentu planistycznego odnoszącego się do zrównoważonej mobilności miejskiej, co znacząco ułatwiło wypracowanie wizji dotyczącej rozwoju mobilności na całym obszarze funkcjonalnym Aglomeracji Konińskiej.

Prace nad częścią diagnostyczną w zakresie mobilności prowadzone były w 4 obszarach, tj.:

- przestrzennym,
- transport indywidualny samochodowy i towarowy,
- transport publiczny i niezmotoryzowany,
- zarządzanie.

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w którym chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów planowania zrównoważonej mobilności miejskiej wizja stanowi punkt wyjściowy umożliwiający zdefiniowanie celów i pakietów działań. Zawarto w niej opis pożądanej przyszłości Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, gdzie transport i mobilność ujęto w szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram zrównoważonego rozwoju: ekonomicznych, gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, dostępność transportową, integrację polityki dotyczącej parkowania, logistyki miejskiej, cyfryzację oraz ścisłą współpracę i promocję transportu i mobilności aktywnej.

Uwzględniając projektowane zapisy dokumentu programowego Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju mobilności.

Energetyczne serce Polski – centrum prężnej gospodarki idącej w parze z utrzymaniem oraz odnową walorów przyrodniczych i kulturowych, przyjazne rodzinom miejsce pracy i wypoczynku, w którym system transportowy jest spójny i zrównoważony, zapewniający sprawną obsługę mieszkańców, a rozwój mobilności jest powiązany z planowaniem przestrzennym i oparty na współpracy terytorialnej, sprzyjając rozwojowi gospodarczemu i jakości życia mieszkańców.

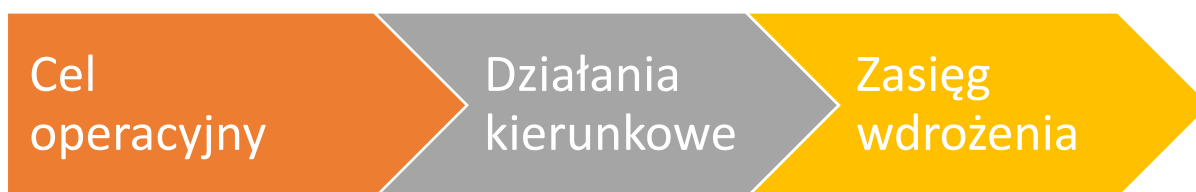
9. Obszary strategiczne priorytety, działania

Cele dotyczące Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” i które zalecają określić „(...) działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”. W oparciu o treść wizji zdefiniowano operacyjne cele Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i działania kierunkowe z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Aglomeracji Konińskiej.



10. Działania

Elementem realizacji celów dotyczących mobilności są pakiety działań kluczowych oraz działań kierunkowych. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń strategii Aglomeracji Konińskiej w zakresie zrównoważonej mobilności. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasto – Konin;
- Ośrodki ponadlokalne – miejscowości, w których znajduje się centrum administracyjne gminy;
- Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań kluczowych odpowiadają poszczególnym celom operacyjnym. Działania kierunkowe uszeregowano kolejno od najwyższego do najniższego priorytetu.

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

Tabela 6. Pakiety działań wdrożeniowych dla Aglomeracji Konińskiej.

Cel operacyjny	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w AK		
		Aglomeracja	Ośrodki miejskie	Ośrodki wiejskie
Cel: Atrakcyjna i dostępna przestrzeń do życia i rozwoju				
Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny	X	X	X
	Wzmocnienie powiązań drogowych, zwłaszcza na osi północ-południe dla potrzeb rozwoju transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	X	X	
	Modernizacja infrastruktury dróg wodnych Warty i Kanału Ślesińskiego	X		
	Powiększenie możliwości korzystania z transportu lotniczego	X		
	Rozwój infrastruktury transportu multimodalnego	X		
Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Budowa zintegrowanych centrów przesiadkowych i modernizacja infrastruktury przystankowej	x	X	X
	Efektywny i niskoemisyjny tabor transportu zbiorowego	X	X	
	Rozwój sieci transportu zbiorowego	X	X	
	Budowa, przebudowa i rozbudowa ciągów pieszo-rowerowych i dróg rowerowych	X	X	X
	Budowa parkingów P+R	X	X	X
	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów zasilanych wodorem	X	X	

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

	Opracowanie dokumentów planistycznych i koncepcji dotyczących mobilności	X		
--	--	---	--	--

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowa lista działań w raz z harmonogramem realizacji została określona w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej. Poniżej przedstawiono tabelę spójności projektów z działaniami kierunkowymi określonymi w Planie mobilności.

Tabela 7. Spójność projektów ujętych w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego AK z pakietami działań dotyczącymi zrównoważonej mobilności.

Projekty SRP AK	Cel operacyjny	Działanie kierunkowe
Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny
Poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Rozwój infrastruktury transportu multimodalnego
Budowa przeprawy mostowej przez rzekę Wartę w miejscowości Biechowy wraz z niezbędnymi drogami dojazdowymi, w ciągu drogi powiatowej nr 3217P	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny
Budowa i przebudowa dróg dojazdowych do przeprawy mostowej przez rzekę Wartę w miejscowości Biechowy	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny
Rozbudowa obiektu mostowego w m. Rudzica w ciągu drogi powiatowej nr 3212P	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny
Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 3096P w miejscowości Posoka	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny
Przebudowa drogi powiatowej nr 3096P na odcinku Posoka - Świątniki	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych uwzględniających transport publiczny
Budowa/ przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich	Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego	Współpraca instytucjonalna w zakresie inwestycji drogowych

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Konińskiej 2030

	układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	uwzględniających transport publiczny
Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych	Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów zasilanych wodorem
Niskoemisyjny transport publiczny w subregionie konińskim	Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Efektywny i niskoemisyjny tabor transportu zbiorowego
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Konińskiej	Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Opracowanie dokumentów planistycznych i koncepcji dotyczących mobilności
Wytyczenie, budowa ścieżek rowerowych, pieszo-rowerowych organizacja mikromobilności indywidualnej spójnej z siecią OF AK	Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Budowa, przebudowa i rozbudowa ciągów pieszo-rowerowych i dróg rowerowych
Wsparcie zeroemisyjnych form indywidualnej mobilności	Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów zasilanych wodorem

Źródło: opracowanie własne.

11. Wskaźniki realizacji

Jakość procesu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają właściwie reagować na zmiany i optymalizować realizację działań strategii. W poniższej tabeli został przedstawiony zestaw podstawowych wskaźników dla monitorowania realizacji celów rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Aglomeracji Konińskiej

Tabela 8. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów.

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Jednostka miary	Przewidywany trend
C.1. Uporządkowanie i wzmocnienie elementów tranzytowego, krajowego i wojewódzkiego układu drogowego, dróg wodnych i połączeń lotniczych	Zmodernizowana infrastruktura mostowa	0	4	szt.	Wzrostowy
C.2. Zintegrowana i zrównoważona mobilność miejska	Długość wybudowanej infrastruktury rowerowej	0	10	km	Wzrostowy
	Liczba zeroemisyjnych autobusów	0	6	szt.	Wzrostowy

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring powinien odbywać się nie rzadziej niż co cztery lata. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego AK w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane mogą zostać opublikowane w ogólnodostępnych raportach z postępu realizacji strategii przez samorządy.

12. Spis rysunków, tabel, wykresów, fotografii

Spis rysunków

Rysunek 1. Podział obszaru opracowania według rodzaju gminy	19
Rysunek 2. Drogi rowerowe na terenie AK.....	23
Rysunek 3. Układ sieci drogowej AK.....	25
Rysunek 4. Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich	29
Rysunek 5. Schemat komunikacji MZK sp. z o.o. w Koninie	31
Rysunek 6. Linie komunikacji zbiorowej funkcjonujące na obszarze AK.....	33
Rysunek 7. Zasięg sieci kolejowej na terenie gmin AK	35
Rysunek 8. Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych -GPR 2020	38

Spis tabel

Tabela 1. Ocena zgodności wybranych dokumentów z zasadami zrównoważonej mobilności.....	16
Tabela 2. Długość dróg rowerowych ogółem w [km] w gminach AK.	22
Tabela 3. Wymiana pasażerska na stacjach na linii nr 3.....	36
Tabela 4. Wymiana pasażerska na stacjach linii nr 131	37
Tabela 5. Interesariusze procesu planistycznego w AK.....	54
Tabela 6. Pakiety działań wdrożeniowych dla Aglomeracji Konińskiej.	58
Tabela 7. Spójność projektów ujętych w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego AK z pakietami działań dotyczącymi zrównoważonej mobilności.....	59
Tabela 8. Zestaw wskaźników dla monitorowania celów.	61

Spis wykresów

Wykres 1. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności w ogółem w Powiecie Konińskim	20
Wykres 2. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności w ogółem w Mieście Konin.....	20
Wykres 3. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie Konińskim oraz mieście Konin w latach 2015, 2018, 2020, 2021, 2022	26
Wykres 4. Liczba wypadków drogowych w latach 2015–2022 na obszarze powiatu konińskiego 27	
Wykres 5. Liczba wypadków drogowych w latach 2015–2022 na obszarze Miasta Konina	28

Wykres 6. Podział respondentów ze względu na płeć.....	40
Wykres 7. Posiadanie własnego samochodu przez respondentów	41

Spis fotografii

Fotografia 1. Przykłady rozwiązań prorowerowych na terenie AK	24
Fotografia 2. Rowery systemu „Koniński Rower Miejski”	24