Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej

Rybnik 2014

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Badanie realizowane na zlecenie:	**Starostwo Powiatowe w Koninie** Aleje 1 Maja 9 62-510 Konin (Lider projektu „Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego")
Wykonawca badania:	Konsorcjum firm: RSTAT Rafał Piszczek ul. Kościuszki 32/34C 44-200 Rybnik Biostat Piszczek, Wolny Spółka Jawna ul. Kowalczyka 17 44-206 Rybnik
Termin realizacji:	Opracowanie i realizacja badania: listopad 2013 r. - marzec 2014 r.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Spis treści

Streszczenie 5

Wstęp 6

1. Wprowadzenie 7
   - 1.1.Cel i zakres badania 7
   - 1.2.Metody i techniki badawcze 7
2. Charakterystyka respondentów badań ilościowych 9
   - 2.1.Wywiady kwestionariuszowe 9
   - 2.2.Badania internetowe 12
3. Charakterystyka respondentów badań jakościowych 14
4. Przedsiębiorczość 15
5. Rynek pracy 23
6. Polityka mieszkaniowa 35
7. Edukacja 41
8. Usługi medyczne 47
9. Poczucie bezpieczeństwa 50
10. Transport 54
    - 10.1.Ruch pieszych 54
    - 10.2.Ścieżki rowerowe 56
    - 10.3.System parkingowy 60
    - 10.4.Transport zbiorowy 63
    - 10.5.System transportowy 68
11. Infrastruktura techniczna 83

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

12. Ochrona środowiska 87

13. Zagospodarowanie przestrzenne 97

14. Współpraca organizacji pozarządowych z władzami lokalnymi 109

15. Turystyka 111

16. Rekomendacje 126

Spis rysunków 133

Spis tabel 136

ANEKS 137

Załącznik I Scenariusz ankiety dla mieszkańców 137

Załącznik II Scenariusz ankiety internetowej 143

Załącznik III Scenariusz wywiadu grupowego z mieszkańcami 149

Załącznik IV Scenariusz wywiadu grupowego z lokalnymi liderami 152

Załącznik V Scenariusz wywiadu grupowego z przedsiębiorcami 155

Załącznik VI Scenariusz wywiadu pogłębionego 158

Streszczenie

Raport zawiera wyniki diagnozy społecznej przeprowadzonej na potrzeby dokumentów strategicznych Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej. Został on opracowany na podstawie badań jakościowych i ilościowych.

Problemy, z jakimi boryka się Aglomeracja konińska, są wynikiem sytuacji makroekonomicznej, na którą nakładają się uwarunkowania lokalne. Jednym z podstawowych zagadnień, któremu poświecono uwagę był szeroko rozumiany rynek pracy. Został on negatywnie oceniony przez uczestników badania. Jego największym problemem jest wysokie bezrobocie. W opinii respondentów jest to w sporej części wina niedostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb lokalnego rynku pracy, a także niskiej przedsiębiorczości mieszkańców. Dodatkowo oczekiwane są przez badanych inwestycje, które stworzą nowe miejsca pracy. Nie uzyskano jednak jednoznacznej opinii dotyczącej atrakcyjności Aglomeracji dla przedsiębiorców.

Sporo uwag dotyczy transportu funkcjonującego na terenie Aglomeracji. Średnia ocena została wystawiona poszczególnym elementom związanym z ruchem pieszych. Przede wszystkim jednak respondenci wskazali szereg inwestycji, które należy przeprowadzić, by usprawnić system komunikacyjny analizowanego obszaru.

Są sfery, które są dobrze oceniane przez respondentów. Należy do nich przede wszystkim bezpieczeństwo. Respondenci byli też z reguły zadowoleni ze stanu infrastruktury technicznej, do której mają dostęp. Dobrze oceniali również poziom czystości w Koninie i powiecie konińskim, byli także raczej zadowoleni z jakości wody i powietrza. Najniżej oceniana była czystość rzek i jezior, a także świadomość ekologiczna mieszkańców Aglomeracji. Respondenci zauważali potrzebę poprawy ładu przestrzennego, ale w większości nie potrafili wymienić konkretnych terenów pod inwestycje gospodarcze i publiczne. Sprawa rekultywacji terenów pokopalnianych jest zdaniem większości badanych na bieżąco realizowana przez samorządy. Problemem jest natomiast brak rewitalizacji terenów poprzemysłowych. Aglomeracja konińska została oceniona w większości pozytywnie w dziedzinie turystyki i kultury. Niewiele znalazło się osób niezadowolonych ze zmian jakie zaszły na obu tych polach w ostatnich latach. Jednak zauważalna była troska badanych o jedną z największych atrakcji regionu, jaką są jeziora. Stosunkowo nisko oceniano infrastrukturę turystyczną i promocję atrakcji regionu.

Wstęp

W okresie od listopada 2013 roku do styczniu 2014 roku firma BioStat przeprowadziła diagnozę i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej, w ramach projektu „Aglomeracja konińska – współpraca Jednostek Samorządu Terytorialnego kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”. Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

Celem głównym badania było określenie powiązań i wynikających z nich wyzwań dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej (OFAK).

Do badania ilościowego zostały zakwalifikowane organizacje pozarządowe, które swoją siedzibę mają zlokalizowaną na terenie miasta Konina i powiatu konińskiego. Wśród ich przedstawicieli zrealizowano ankiety internetowe i telefoniczne. Kwestionariusz składał się z 33 pytań o charakterze otwartym i zamkniętym. Przebadano 50 organizacji. Do badania mieszkańców wykorzystano technikę wywiadu osobistego. Narzędziem wykorzystanym w badaniu był kwestionariusz ankiety składający się z 34 pytań. Próba badawcza miała charakter reprezentatywny i proporcjonalny. Przebadano 400 mieszkańców Konina i 400 mieszkańców powiatu konińskiego.

Druga część badania polegała na przeprowadzeniu badań jakościowych. Opierały się one o wywiady indywidualne i grupowe z udziałem lokalnych liderów, przedsiębiorców, przedstawicieli samorządu lokalnego i mieszkańców.

Wynik diagnozy i badań społecznych posłuży do opracowania Strategii Rozwoju OFAK oraz programów sektorowych tj. Studium rozwoju transportu zrównoważonego OFAK oraz Studium rozwoju gospodarczego wraz z programem promocji terenów inwestycyjnych OFAK.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres badania

Firma BioStat w od listopada 2013 roku do styczniu 2014 roku realizowała działanie pn. „Diagnoza i badania społeczne Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej”. Działanie realizowane było w ramach projektu „Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”, który współfinansowany jest ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

Głównym celem przeprowadzonego badania było określenie powiązań i wynikających z nich wyzwań dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej (OFAK). Wyniki zostaną wykorzystane na potrzeby przygotowania strategii rozwoju OFAK oraz programów sektorowych dotyczących tego terenu tj. studium rozwoju transportu zrównoważonego oraz studium rozwoju gospodarczego wraz z programem promocji terenów inwestycyjnych.

1.2. Metody i techniki badawcze

W związku ze złożonością projektu, wykorzystano różnorodne metody badawcze, które łączą podejście ilościowe z jakościowym. Analizie poddano dane zastane, jak i pochodzące z badań empirycznych. Do wykorzystanych metod i technik badawczych należą:

- Analiza Desk Research,
- Wywiad bezpośredni z wykorzystaniem papierowej wersji kwestionariusza (PAPI),
- Ankieta internetowa (CAWI),
- Zogniskowany wywiad grupowy (FGI),
- Indywidualny wywiad pogłębiony (IDI).

Desk Research

W analizie Desk Research wykorzystano dane ze statystyki publicznej ze szczególnym uwzględnieniem danych udostępnionych przez Główny Urząd Statystyczny.

Wywiad bezpośredni z wykorzystaniem papierowej wersji kwestionariusza (PAPI)

Do badania mieszkańców wykorzystano technikę wywiadu osobistego (PAPI). Narzędziem wykorzystanym w badaniu był kwestionariusz ankiety składający się z 34 pytań (załącznik I). Próba badawcza miała charakter reprezentatywny i proporcjonalny. Przebadano 400 mieszkańców Konina i 400 mieszkańców powiatu konińskiego.

Ankieta internetowa (CAWI)

Do badania internetowego (CAWI) zostały zakwalifikowane organizacje pozarządowe, które swoją siedzibę mają zlokalizowaną na terenie miasta Konina i powiatu konińskiego. Wśród ich przedstawicieli zrealizowano ankiety internetowe. W związku z niedostateczną liczbą uzyskanych w ten sposób ankiet, wprowadzono wspomaganie techniką wywiadu telefonicznego (CATI). Kwestionariusz składał się z 33 pytań o charakterze otwartym i zamkniętym (załącznik II). Przebadano 50 organizacji.

Zogniskowany wywiad grupowy (FGI)

Wywiady grupowe (FGI) przeprowadzono w trzech grupach respondentów:

- mieszkańców Aglomeracji konińskiej (załącznik III),
- lokalnych liderów opinii, do których zaliczono osoby zaangażowane w rozwój społeczności lokalnych (sołtysi, przedstawiciele organizacji pozarządowych) oraz przedstawicieli władz samorządowych szczebla gminnego i powiatowego (radni, wójtowie, burmistrzowie, starosta) – (załącznik IV),
- pracodawców (załącznik V).

Przeprowadzono 12 wywiadów grupowych.

Indywidualny wywiad pogłębiony (IDI)

Indywidualne wywiady grupowe przeprowadzono z lokalnymi liderami opinii, pracodawcami, przedstawicielami organizacji pozarządowych, przedstawicielami władz samorządowych oraz ekspertami branżowymi z różnych dziedzin społeczno – gospodarczych. Rozmówcy odpowiedzieli na 35 pytań (załącznik VI). Zostało przeprowadzonych 50 indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI). Dobór próby miał charakter celowy.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

2. Charakterystyka respondentów badań ilościowych

2.1. Wywiady kwestionariuszowe

Wywiad bezpośredni z wykorzystaniem papierowej wersji kwestionariusza (PAPI) przeprowadzono wśród 400 mieszkańców Konina i 400 mieszkańców powiatu konińskiego. Szczegółowy odsetek respondentów z poszczególnych gmin powiatu wskazuje tabela nr 1.

Tabela 1. Miejsce zamieszkania respondentów

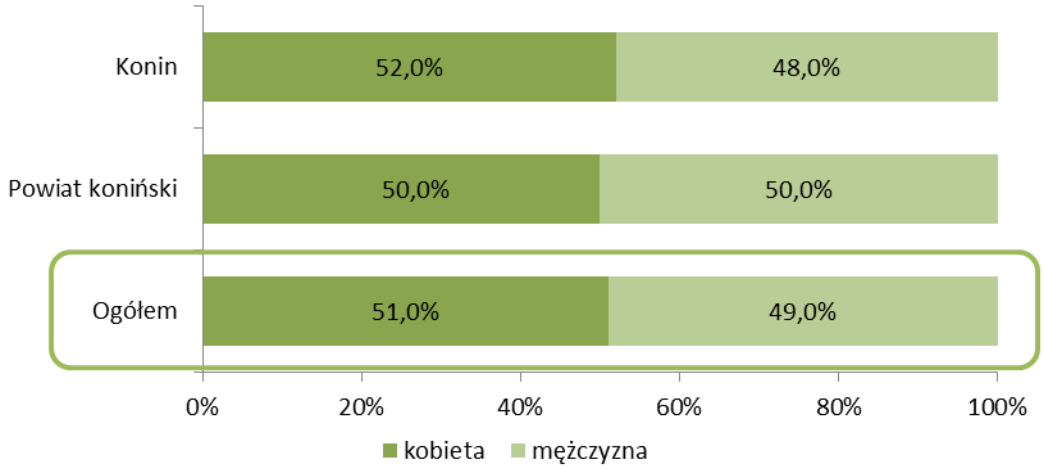
Nazwa miejscowości	Liczba wskazań	Odsetek
Miasto i Gmina Golina	29	3,6%
Miasto i Gmina Kleczew	29	3,6%
Miasto i Gmina Rychwał	29	3,6%
Miasto i Gmina Ślesin	29	3,6%
Miasto i Gmina Sompolno	29	3,6%
Gmina Grodziec	28	3,5%
Gmina Kazimierz Biskupi	29	3,6%
Gmina Kramsk	29	3,6%
Gmina Krzymów	28	3,5%
Gmina Rzgów	28	3,5%
Gmina Skulsk	28	3,5%
Gmina Stare Miasto	29	3,6%
Gmina Wilczyn	28	3,5%
Gmina Wierzbinek	28	3,5%
Konin	400	50,0%
Suma końcowa	**800**	**100,0%**

Większość respondentów stanowiły kobiety (51,0%). Udział kobiet w ogólnej liczbie ankietowanych dla Konina wynosił 52,0%, natomiast w przypadku powiatu konińskiego proporcje płci były wyrównane. Dane o płci ankietowanych przedstawiono na rysunku nr 1.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

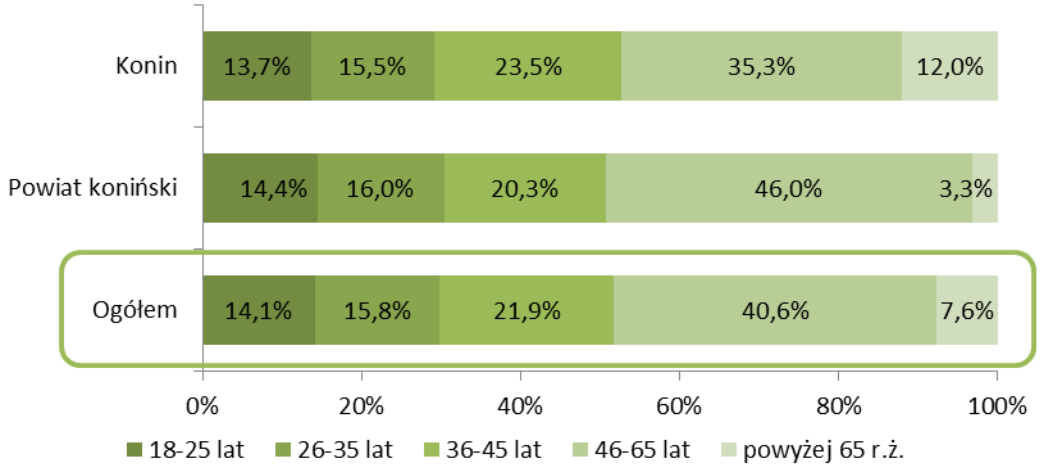
Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 1. Płeć respondentów



Ze względu na wiek 40,6% ogółu respondentów stanowiły osoby w wieku od 46 do 65 lat. Drugą pod względem liczności grupą są osoby między 36 a 45 rokiem życia (21,9%). Najmłodsi ankietowani, czyli w wieku od 18 do 25 lat, stanowili 14,1% ogółu badanych, a najstarsi, czyli w wieku od 65 lat wzwyż, stanowili 7,6%. Osób w wieku od 26 do 35 lat w badaniu wzięło udział 15,8%. Podział ankietowanych ze względu na wiek w poszczególnych obszarach badawczych oraz ogółem prezentuje rysunek nr 2.

Rysunek 2. Wiek respondentów

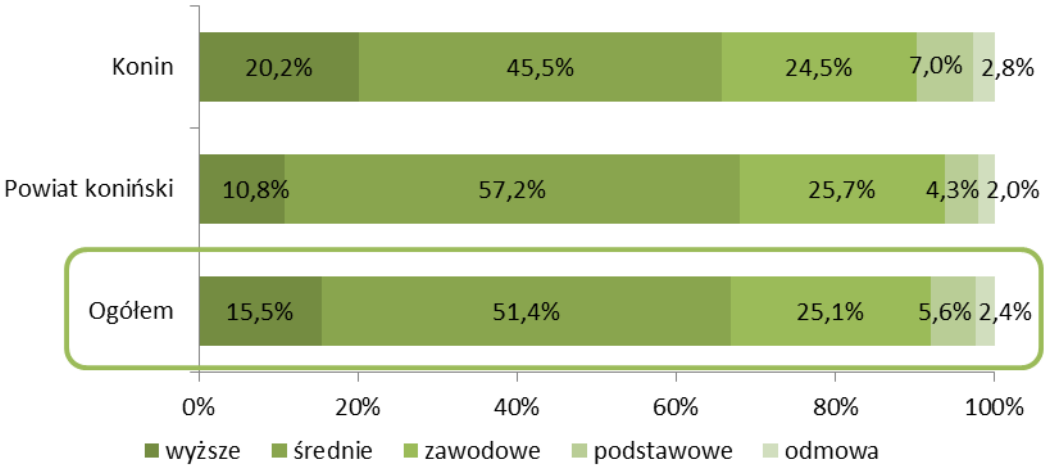


Spośród ankietowanych najliczniejszą grupę stanowiły osoby z wykształceniem średnim (51,4% ogółu). Wykształcenie zawodowe posiadało blisko 25,1% respondentów. 15,5% ogółu

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

ankietowanych zadeklarowało wykształcenie wyższe. Najmniej liczną grupę (5,6%), spośród tych, którzy podali swoje wykształcenie, stanowiły osoby z wykształceniem podstawowym. 2,4% ankietowanych odmówiło odpowiedzi na pytanie. Rozkład wykształcenia respondentów kształtował się podobnie dla Konina i powiatu konińskiego. Wśród mieszkańców powiatu konińskiego ponad połowa respondentów to osoby z wykształceniem średnim (57,2%), natomiast w Koninie grupa ta stanowiła 45,5% badanych mieszkańców miasta. Respondentów z wykształceniem wyższym z terenu powiatu było 10,8%, a Konina 20,2%. Podobny odsetek respondentów w Koninie i powiecie stanowili ankietowani z wykształceniem zawodowym (kolejno 24,5% i 25,7%). W Koninie grupa badanych osób z wykształceniem podstawowym liczyła 7,0%, a w powiecie 4,3%. Szczegółowy rozkład odpowiedzi ankietowanych na pytanie o poziom wykształcenia ilustruje rysunek nr 3.

Rysunek 3. Wykształcenie respondentów

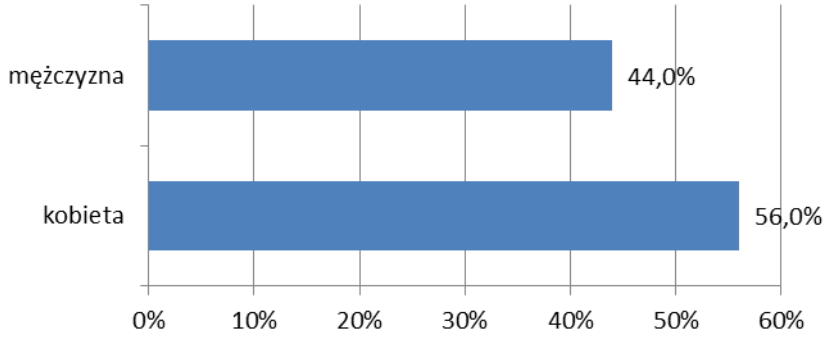


Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

2.2. Badania internetowe

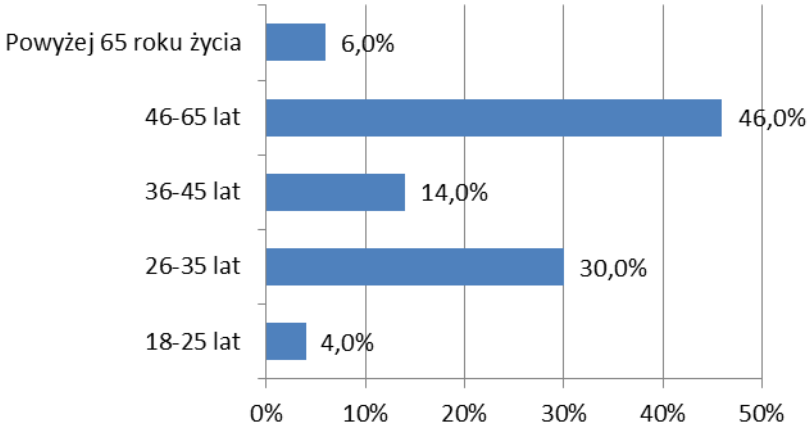
Badanie internetowe przeprowadzono wśród 50 przedstawicieli organizacji pozarządowych (NGO) zlokalizowanych na terenie Konina i powiatu konińskiego. Większość respondentów w badaniu NGO stanowiły kobiety (56%) – (rysunek nr 4).

Rysunek 4. Płeć badanych przedstawicieli organizacji pozarządowych



Ze względu na wiek, najliczniejszą grupę respondentów stanowiły osoby w wieku od 46 do 65 lat. Ich udział wynosił 46,0% ogółu (rysunek nr 5). W badaniu wzięło udział 30,0% osób w wieku 26-35 lat, a 14,0% respondentów to osoby w wieku od 36 do 45 lat. Najmłodsi ankietowani, czyli w wieku od 18 do 25 lat, stanowili 4,0% ogółu badanych, a najstarszych, czyli w wieku od 65 roku życia wzwyż, było 6,0%.

Rysunek 5. Wiek badanych przedstawicieli organizacji pozarządowych

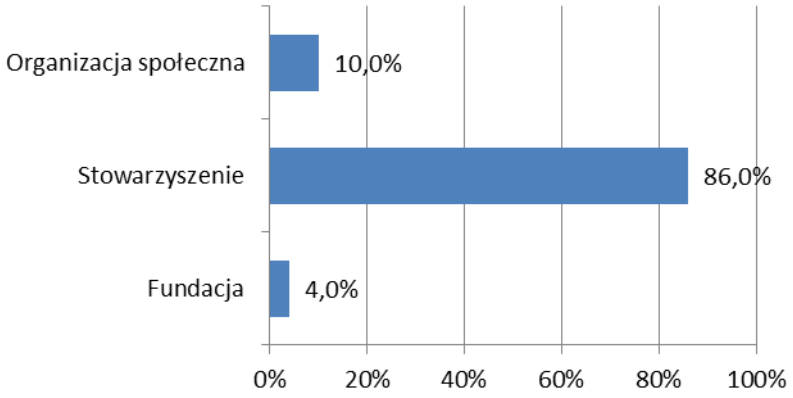


Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Wśród badanych jednostek aż 86% stanowiły stowarzyszenia (rysunek nr 6). Najmniejszą grupę tworzyli przedstawiciele fundacji (4,0%). Organizacje społeczne stanowiły 10,0% ogółu badanych.

Rysunek 6. Rodzaj badanych organizacji pozarządowych



Większość badanych organizacji pozarządowych zlokalizowanych jest na terenie Konina (64%) – (tabela nr 2). Odsetek instytucji posiadających swoją siedzibę poza wskazanym miastem prezentuje tabela nr 2.

Tabela 2. Siedziba badanych organizacji pozarządowych

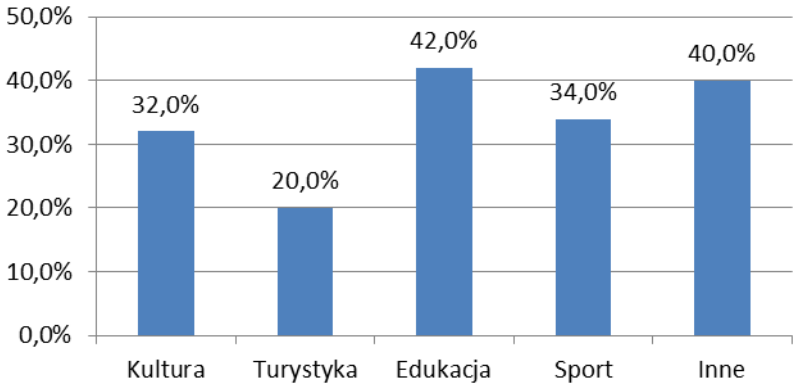
Nazwa miejscowości	Liczba wskazań	Odsetek
Kazimierz Biskupi	1	2,0%
Kleczew	1	2,0%
Konin	32	64,0%
Kramsk	2	4,0%
Rychwał	1	2,0%
Rzgów	3	6,0%
Skulsk	1	2,0%
Stare Miasto	4	8,0%
Ślesin	2	4,0%
Wierzbinek	2	4,0%
Wilczyn	1	2,0%
Suma końcowa	**50**	**100,0%**

Poddane badaniu organizacje reprezentowały różny zakres działalności. Aż 42% z nich zajmuje się edukacją, a 34% kulturą (rysunek nr 7). Sport to domena 34% badanych NGO,

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

natomiast 20% organizacji zajmuje się działalnością z zakresu turystyki. Ponadto aż 40% instytucji wskazało także inne zakresy działalności, do których należą głównie działania z zakresu ochrony zdrowia i opieki socjalnej.

Rysunek 7. Zakres działania badanych organizacji pozarządowych



3. Charakterystyka respondentów badań jakościowych

Badanie jakościowe zostało podzielone na dwie części. W pierwszej przeprowadzono wywiady grupowe. Ich uczestnikami byli lokalni liderzy, przedsiębiorcy i mieszkańcy Aglomeracji. W wywiadach wzięło udział 38 lokalnych liderów, w tym 9 z miasta Konina i 29 z powiatu konińskiego. Przedsiębiorców, którzy byli uczestnikami badania było 24. Spośród nich 7 reprezentowało powiat grodzki. Wśród mieszkańców, którzy wzięli udział w badaniu było po 12 kobiet i 12 mężczyzn. Połowa każdej grupy mieściła się w przedziale wieku od 20 do 30 lat, a druga w 30 do 50 lat. Zrealizowano 12 wywiadów grupowych.

W drugiej części przeprowadzono 50 indywidualnych wywiadów pogłębionych. Ich uczestnikami było:

- 5 ekspertów branżowych,
- 14 lokalnych liderów opinii,
- 9 pracodawców,
- 14 przedstawicieli NGO,
- 8 przedstawicieli władz samorządowych.

Spośród nich 11 osób reprezentowało powiat grodzki, a 39 ziemski.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

4. Przedsiębiorczość

Na terenie Aglomeracji konińskiej na dzień 31.12. 2012 roku funkcjonowało 17 152 podmioty gospodarcze. W stosunku do roku 2009 liczba ta wzrosła o 9,1%. Tabela 3 przedstawia wskaźniki dotyczące rozpatrywanej tematyki. Na 10 tys. mieszkańców Konina w 2012 roku do rejestru REGON było wpisanych 1 070 podmiotów, a na terenie powiatu konińskiego 688 (tabela nr 3). Dla całego województwa wielkopolskiego wskaźnik ten wynosił 1 121. Rozpatrując poszczególne miejscowości powiatu, należy zauważyć, że najmniej podmiotów odnotowano w Wierzbinku (367 na 10 tys. mieszkańców), a najwięcej w mieście Rychwał (1 137 na 10 tys. mieszkańców) – (tabela nr 3), dla którego wskaźnik jest wyższy od wojewódzkiego.

W przypadku nowo zarejestrowanych podmiotów w Koninie na 10 tys. mieszkańców było 109 jednostek, podczas gdy w województwie 102. Wskaźnik ten dla powiatu był znacznie niższy i wynosił 74. W jego obrębie najmniej nowych podmiotów odnotowano na obszarze wiejskim gminy Kleczew (47 na 10 tys. mieszkańców), a najwięcej na terenie, wspomnianego już, miasta Rychwał (117 na 10 tys. mieszkańców).

W Koninie w roku 2012 na 10 tys. mieszkańców odnotowano 78 podmiotów gospodarczych wykreślonych z rejestru REGON. Było to więcej niż dla całego województwa wielkopolskiego, dla którego wskaźnik ten wynosił 70. Znacznie lepiej wypada w tym przypadku powiat koniński, na terenie którego na 10 tys. mieszkańców wykreślono z rejestru 46 jednostek. W tym najwięcej w mieście Golina (107 na 10 tys. mieszkańców), a najmniej na obszarze wiejskim gminy Rychwał (27 na 10 tys. mieszkańców).

Tabela 3. Liczba podmiotów na terenie Aglomeracji konińskiej na koniec 2012 roku

Jednostka administracyjna	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności	Jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności	Jednostki wykreślone z rejestru REGON na 10 tys. ludności
Województwo wielkopolskie	1 121	102	70
Konin	1 070	109	78
Powiat koniński	688	74	46
Golina - miasto	803	98	107
Golina - obszar wiejski	778	79	48
Grodziec	624	68	44
Kazimierz Biskupi	738	74	38

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Kleczew - miasto	792	71	68
Kleczew - obszar wiejski	453	47	30
Kramsk	629	81	37
Krzymów	750	90	48
Rychwał - miasto	1 137	117	50
Rychwał - obszar wiejski	537	80	27
Rzgów	584	56	55
Skulsk	527	48	34
Sompolno - miasto	928	84	68
Sompolno - obszar wiejski	535	63	31
Stare Miasto	969	88	67
Ślesin - miasto	1 098	101	57
Ślesin - obszar wiejski	688	81	50
Wierzbinek	367	52	29
Wilczyn	587	58	31

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Podczas wywiadów grupowych respondentów zapytano o atrakcyjność Aglomeracji konińskiej dla przedsiębiorców. Lokalni liderzy zgodnie stwierdzili, że badany obszar może być atrakcyjny dla przedsiębiorców. Problemem jest jednak słabo rozwinięta przedsiębiorczość, którą liderzy wiążą z przeszłością gospodarczą tego terenu, a konkretnie przemysłem paliwowo-energetycznym. Według liderów przyzwyczaił on mieszkańców do stabilnego zatrudnienia i stosunkowo wysokich zarobków. Jednocześnie z tego powodu nie wykształciły się w Aglomeracji konińskiej postawy przedsiębiorczości, gdyż brakuje takich tradycji na tym terenie.

Zwrócono także uwagę na konieczność wspierania osób, które założyły swoją działalność, szczególnie w pierwszym okresie. Lokalni liderzy uważają, że w większym stopniu należy monitorować podmioty, które otrzymały dofinansowanie na prowadzenie działalności. Problemem jest bowiem ich zamykanie po, wymaganym przepisami, rocznym prowadzeniu działalności. Istotne byłyby instrumenty, które zachęcałyby do tworzenia miejsc pracy i efektywnego wykorzystywania otrzymanych środków. Sugerowano powstanie zintegrowanego systemu działania obejmującego wszystkie miejscowości Aglomeracji konińskiej, który ukierunkowany byłby na potrzeby przedsiębiorstw. Miałoby to na celu przede wszystkim kompleksowe wsparcie podmiotów gospodarczych.

W opinii lokalnych liderów dużym problemem dla atrakcyjności Aglomeracji dla przedsiębiorców jest odpływ instytucji z Konina.

„To jest marginalizacja. Jeżeli dla przykładu nie będzie punktu obsługi klienta energetyki w Koninie to przedsiębiorczość też się tutaj trudniej będzie prowadzić.”

/lokalny lider/

Zarówno lokalni liderzy jak i przedsiębiorcy zauważają negatywny wpływ na atrakcyjność utraty przez Konin pozycji miasta wojewódzkiego. Sporo emocji wzbudzają także braki zjazdów z autostrad, które, zdaniem respondentów, niekorzystanie wpływają na atrakcyjność inwestycyjną poszczególnych obszarów.

Przedsiębiorcy są nieco ostrożniejsi w ocenie atrakcyjności Aglomeracji konińskiej w aspekcie inwestycyjnym. Uważają, że jest ona na średnim poziomie. Zgodnie z ich opinią brakuje szczególnych atutów, które przyciągnęłyby inwestorów na ten teren.

Przedsiębiorcy narzekają na rozbudowaną biurokrację i trudności we współpracy z niektórymi urzędami z terenu Aglomeracji. Wskazują również na opieszałość urzędów i czasochłonność trybów administracyjnych.

„Takie same sprawy załatwisz szybciej w Poznaniu niż u nas w gminie, a takie same przepisy obowiązują wszędzie.”

/przedsiębiorca/

„My przedsiębiorcy działamy szybko, bo tego się od nas wymaga. Jeśli sprawy będą szybko załatwione to myślę, że tym sposobem ściągnie się nowych przedsiębiorców. Położenie powiatu konińskiego jest bardzo dobre tylko trzeba wyciągnąć ręce i ściągnąć tych wszystkich ludzi. Dlaczego pod Poznaniem tak wszystko się rozwija? My mamy tylko 100 km i to jest nie cała godzina jazdy samochodem.”

/przedsiębiorca/

Jeden z przedsiębiorców zauważył jednak, że niektóre decyzje administracyjne wymagają znacznych przygotowań i zaangażowania urzędników. Zaznaczył, że potrzebna jest współpraca urzędów z społeczeństwem.

„Powiat koniński powinien określić, w czym dana gmina jest dobra. Nie można pozwolić na to, że powstaną obiekty ze środków Unii Europejskiej, do których później gmina będzie musiała dokładać pieniądze. (…) Trzeba z gminami współpracować i mówić dużo wcześniej czego społeczeństwo oczekuje. Dlatego namawiam, żeby była strategia i żeby spotkania były częściej. Warto rozmawiać z burmistrzami i wójtami, w którym kierunku należy się rozwijać.”

/przedsiębiorca/

Przedsiębiorcy zwrócili uwagę na słaby przepływ informacji między urzędami a sektorem biznesowym.

> *„Ja prowadzę działalność od 2004 roku i tak naprawdę nikt nigdy mnie nie poinformował, że mogę skorzystać z takiego programu, pozyskać środki na takie czy inne cele. Wydaje mi się, że jest tutaj przerywany łańcuszek, bo nie wierze, że się w tej gminie nic nie dzieje.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Nie jesteśmy powiadamiani o możliwościach dotacji dla nowo zatrudnianych pracowników, czy można z jakiegoś programu skorzystać, a może akurat gmina ma jakieś możliwości. To powinno być przekazywane.”*
>
> */przedsiębiorca/*

Spora część mieszkańców, którzy wzięli udział w badaniu, bardzo sceptycznie podchodzi do atrakcyjności Aglomeracji dla przedsiębiorców. Patrzą oni na tę kwestię przez pryzmat brakujących miejsc pracy. W ich wypowiedziach wielokrotnie pojawiał się temat ograniczenia zatrudnienia w kopalni. Mieszkańcy zwrócili uwagę na konieczność wspierania małych i średnich przedsiębiorstw, a także intensyfikację działań, które pobudzą przedsiębiorczość społeczeństwa. W ich opinii duże przedsiębiorstwa, zwłaszcza z kapitałem zagranicznym, są w znacznie lepszej sytuacji.

> *„Duże przedsiębiorstwa się rozwijają np. w Gminie Stare Miasto. Powstały tam nowe drogi, obwodnice, centrum handlowe. Był ktoś, kto umiał tym zarządzić i wszystko się rozwinęło. Widzę przy drogach mnóstwo pobudowanych hal. Przypuszczam, że jest to pewnie inwestor zagraniczny. Dla obcokrajowca widocznie to miejsce jest atrakcyjnym.”*
>
> */mieszkaniec/*

Na korzyść badanego terenu przemawia przede wszystkim jego położenie.

> *„Ja myślę, że teren ten jest atrakcyjny: jest blisko do Poznania, bardzo dobry dostęp do dróg, szlaków komunikacyjnych. Blisko w miarę do Łodzi. Z logistycznego punktu widzenia to jest świetne położenie. Jesteśmy na krajowej 25. Toruń, Warszawa, później Poznań, to wszystko jest tutaj dookoła.”*
>
> */mieszkaniec/*

„Dobra lokalizacja, trasy, umiejscowienie niemal w centralnym miejscu Polski, jest to bardzo ciekawa oferta.”

/mieszkaniec/

Mieszkańcy jako pozytywny przykład, który może mieć wpływ na atrakcyjność Aglomeracji dla przedsiębiorców, przytaczali Biuro Obsługi Inwestora Miasta Konina, a także związaną z biurem stronę internetową (www.gospodarka.konin.pl). Respondenci uważają, że władze zarówno powiatu jak i miasta powinny się skupić na pozyskaniu strategicznych inwestorów, którzy stworzyliby nowe miejsca pracy, które przede wszystkim wypełniłyby lukę na rynku po stanowiskach w kopalni i elektrowni.

Mieszkańcy, tak samo jak badani przedsiębiorcy, uważają, że na terenie Aglomeracji brakuje specjalnych stref ekonomicznych.

„Myśl, że w odpowiednim czasie, jeszcze przed akcesją do Unii Europejskiej zabrakło stworzenia tutaj specjalnej strefy ekonomicznej. Moglibyśmy teraz być w innym punkcie. Trochę brakuje ziem pod inwestycje, uzbrojonych z dociągniętymi mediami.”

/mieszkaniec/

Wszystkie badane grupy są zgodne co do tego, że trzeba wprowadzić działania, które zatrzymają odpływ ludzi z terenu Aglomeracji. Szczególnie dotyczy to osób młodych i wykształconych. Zdaniem badanych powinno się wprowadzić instytucjonalne rozwiązania dla przedsiębiorców, które pobudzą przedsiębiorczość wśród ludzi młodych i spowodują, że zdecydują się zostać na terenie Aglomeracji konińskiej.

Przedstawiciele wszystkich badanych grup zgodnie uznali, że jest zdecydowanie bardziej atrakcyjny dla przedsiębiorców niż Aglomeracja konińska jest Poznań.

„Wskaźnikiem świadczącym o kondycji jest stopa bezrobocia i patrząc na stopę bezrobocia, w Poznaniu na tle Wielkopolski jest najniższa. To znaczy, że łatwo znaleźć pracę i łatwo założyć firmę. Jest jeszcze wiele instytucji, które wspierają przedsiębiorców i to wspierają w kierunkach innowacyjnych. Przede wszystkim są też wyższe uczelnie. Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności jest duże większe.”

/lokalny lider/

„Koninowi brakuje wszystkiego: terenów inwestycyjnych, kapitału ludzkiego, infrastruktury - wszystkiego względem Poznania.”

/przedsiębiorca/

Zdaniem liderów Aglomerację Poznańską cechuje większa współpraca między poszczególnymi miejscowościami. Zarówno liderzy jak i przedsiębiorcy uznali, że atuty Poznania wynikają w dużej mierze ze statusu miasta wojewódzkiego. Z tym wiąże się też większa liczba instytucji wspierających przedsiębiorców.

W opinii liderów, Konin jest bardziej atrakcyjny dla przedsiębiorców niż Inowrocław i jego okolice. Atutem Aglomeracji konińskiej jest przede wszystkim położenie tego zespołu miejskiego i rozwinięty transport kolejowy.

Przedsiębiorcy uważają, że na terenie Aglomeracji za mało jest specjalnych terenów inwestycyjnych, czy też stref przyjaznych dla firm. Dzięki nim możliwe byłoby konkurowanie z Poznaniem. Zauważają jednak to, co już dzieje się w kwestii inwestycji na tym terenie. Jako pozytywny przykład zostały podane tereny inwestycyjne w gminie Stare Miasto.

Większość przedsiębiorców uznała, że nie czują wsparcia władz lokalnych przy prowadzeniu swoich działalności. Dotyczy to zwłaszcza mikro i małych przedsiębiorstw. Przedsiębiorcy liczą przede wszystkim na większe wsparcie w zakresie wysokości lokalnych podatków. Powszechne były ubolewania dotyczące możliwości, jakie w tej kwestii oferowane są inwestorom zagranicznym. Uważa się też, że powinny być wykorzystywane kontakty z miastami partnerskimi, które mogłyby prowadzić do wymiany doświadczeń, czy też uczestnictwa w targach. Padła też propozycja stworzenia Inkubatora Przedsiębiorczości. Potrzebne też są szkolenia dla osób, które prowadzą działalność, dotyczące księgowości, czy też prawa pracy. Mogłyby też być organizowane spotkania branżowe w celu wymiany doświadczeń, czy też wzajemnego wsparcia.

Podczas wywiadów pogłębionych respondenci wskazali działania, które powinny być podjęte, by wspierać przedsiębiorców. Rozmówcy podkreślali, że największą rolę w tym zakresie powinny odgrywać przede wszystkim samorządy, gdyż z racji lokalizacji i znajomości lokalnych realiów są teoretycznie najbardziej zorientowane co do potrzeb społeczności regionu. W opinii uczestników badań konieczne jest ograniczenie biurokracji w jednostkach samorządu terytorialnego i uproszczenie przepisów. Zdaniem respondentów by zachęcić przedsiębiorców do inwestowania na terenie Aglomeracji konińskiej niezbędne jest

współdziałanie samorządów, ale również wprowadzenie polityki, która pozwoli na zaktywizowanie społeczności i zwiększenie przedsiębiorczości na tym terenie. Potrzebna jest niezbędna infrastruktura, która powinna być tworzona przez wszystkie samorządy na szczeblu gminnym, z kolei samorządy na szczeblu powiatowym powinny współpracować w tym zakresie, w którym należy to do ich obowiązków. Dotyczy to głównie dróg powiatowych oraz zorganizowania transportu zbiorowego, który byłby przyjazny dla przedsiębiorców. Respondenci proponują także, by na szczeblu centralnym zdecydowano o tym, by regiony takie jak koniński, miały możliwość stosowania większych preferencji dla przedsiębiorców tworzących nowe miejsca pracy. Zgłaszano, że obecne ogólne regulacje są niewystarczające i w sposób należyty nie zachęcają do rozwoju przedsiębiorczości na terenach słabiej rozwiniętych.

Wśród zadań ukierunkowanych na pobudzenie przedsiębiorczości wymieniano głównie szkolenia.

> *„Szkolenia powinny się odbyć, żeby mieszkańcy nie czuli lęku przed rozpoczęciem działalności, żeby zmniejszyć ich obawy.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Potrzebne byłyby szkolenia, kursy dodatkowe dla np. pań po 40 roku życia.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Przede wszystkim szkolenia, które kreowałyby i generowały samą postawę przedsiębiorczości wśród młodzieży. To właśnie uznaję za najważniejszy aspekt pobudzania przedsiębiorczości: uświadomienie mieszkańcom, że najlepszym sposobem na znalezienie pracy jest samozatrudnienie. Czyli taka długoterminowa praca u podstaw.”*
>
> */ekspert/*

W pobudzaniu przedsiębiorczości dużym wyzwaniem jest zmiana mentalności mieszkańców Aglomeracji. Wynika ona z wspomnianych już uwarunkowań gospodarczych tego terenu. Przedstawiciele władz samorządowych zwracają uwagę na konieczność kontynuacji szeregu działań promocyjnych aktywnych postaw społeczności. Istotne jest również kontynuowanie przez Powiatowy Urząd Pracy działań wspierających przedsiębiorczość, takich jak staże, dotacje dla rozpoczynających działalność gospodarczą czy też dotacje do tworzenia nowych stanowisk pracy.

Zgłoszono potrzebę szerszego i bardziej przystępnego dostępu do informacji, które związane są z prowadzeniem działalności jak np. informacji o środkach, które można pozyskać z Unii Europejskiej.

> *„Nie ma żadnych informacji, w jaki sposób czerpać środki dofinansowujące małe przedsiębiorstwa. Przydałoby się informacje nt. pierwszych kroków np. pisanie wniosków itp.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Każdy przedsiębiorca powinien dostać jasne warunki na jakiej podstawie może ubiegać się o różnego rodzaju zwolnienia podatkowe, możliwość zabudowy w danym terenie, a więc aktualne plany przestrzenne zgodne z tym co można realizować.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

Wśród konkretnych inwestycji, które mają wpłynąć na atrakcyjność dla przedsiębiorców, jest dokończenie budowy kanalizacji. Wskazywano także, wspomnianą już podczas wywiadów grupowych, konieczność określenia specjalizacji poszczególnych terenów, a także przygotowanie terenów inwestycyjnych.

Według jednego z ekspertów najważniejsza jest odpowiednia polityka podatkowa, polegająca m.in. na zwalnianiu z podatków od nieruchomości firmy, które powstają i tworzą miejsca pracy. Uważa on, że oczekiwanie na dużego inwestora w tej chwili jest nieporozumieniem. Samorządy powinny skupiać się na lokalnych inwestorach. Dlatego należy stworzyć odpowiednie warunki do działania. Kwestie polityki podatkowej zgłaszane były także przez innych rozmówców.

> *„Ze strony samorządów gminnych wymierna byłaby ulga w podatkach.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

Rozmówcy zwracali uwagę na konieczność pomocy młodym ludziom na wsi, którzy chcą prowadzić działalność pozarolniczą.

Na terenie Aglomeracji konińskiej zauważalny jest stopniowy wzrost liczby podmiotów gospodarczych. Biorąc jednak pod uwagę ich liczbę na 10 tys. mieszkańców, wskaźniki są zdecydowanie poniżej średniej dla województwa wielkopolskiego. Sytuacja jest bardziej optymistyczna w przypadku nowo zarejestrowanych podmiotów, dla których Konin uzyskał

wynik powyżej średniej dla całego województwa. Z drugiej jednak strony, biorąc pod uwagę wskaźnik dotyczący wykreślonych z rejestru REGON podmiotów, w Koninie odnotowano wynik powyżej średniej wojewódzkiej. Nowo zarejestrowanych podmiotów na 10 tys. mieszkańców na terenie powiatu jest mniej. Wartość wskaźnika wykreślonych też jest zdecydowanie niższa niż w Koninie i województwie.

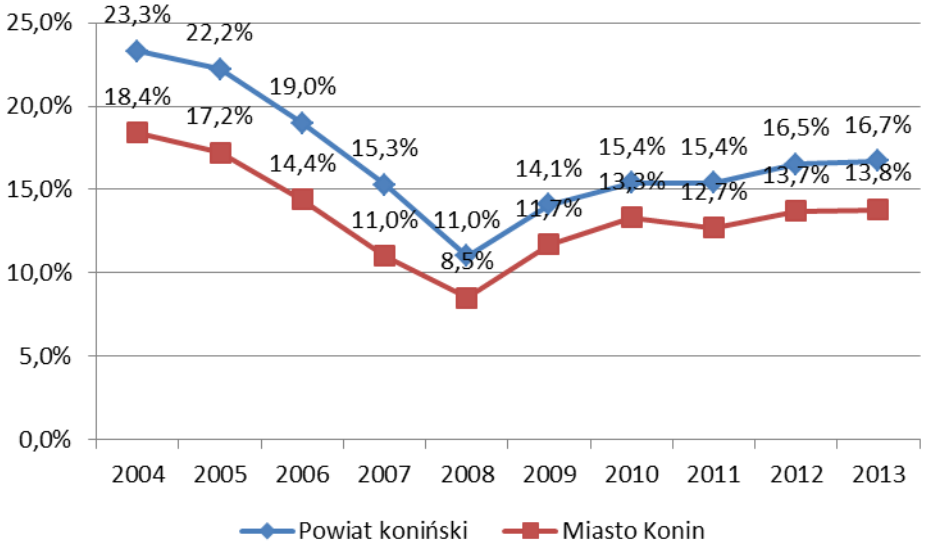
Respondenci nie wypowiedzieli się jednoznacznie na temat atrakcyjności Aglomeracji dla przedsiębiorców. Zauważają oni atuty tego terenu, do których należy położenie, czy też infrastruktura komunikacyjna, ale też i minusy, takie jak niedostateczna oferta terenów inwestycyjnych, czy też silna konkurencja ze strony Poznania. Głównym problemem przedsiębiorczości Aglomeracji jest jednak mentalność mieszkańców. Brak w nich skłonności do zakładania własnych firm. Zmiana tej postawy jawi się jako największe wyzwanie stojące przed instytucjami funkcjonującymi na tym terenie.

Respondenci uważają, że potrzebna jest większa współpraca między wszystkimi jednostkami samorządowymi na terenie Aglomeracji. Wspólne planowanie konkretnych działań korzystanie wpłynie na podejmowane decyzje i stworzy spójny obraz Aglomeracji, a w efekcie doprowadzi do wzrostu atrakcyjności tego terenu w oczach przedsiębiorców.

5. Rynek pracy

Poważnym problemem Aglomeracji konińskiej jest bezrobocie. Stopa bezrobocia dla powiatu konińskiego w roku 2004 wynosiła 23,3%, a w Koninie 18,4% (rysunek nr 8). Następnie do roku 2008 następował systematyczny spadek wartości tego wskaźnika. Wtedy też osiągnął poziom 11,0% dla powiatu i 8,5% dla Konina. Były to najniższe odnotowane wartości w analizowanym okresie. Na koniec roku 2013 stopa bezrobocia dla powiatu wynosiła 16,7%, a miasta Konina 13,8%.

Rysunek 8. Stopa bezrobocia na terenie Aglomeracji konińskiej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Powiatowego Urzędu Pracy w Koninie

Tabela 4 przedstawia strukturę zatrudnienia mieszkańców Aglomeracji. W przypadku powiatu konińskiego w roku 2012 największy odsetek, czyli 47,6% pracuje w rolnictwie. Jest to mniej niż w roku 2005, w którym w rolnictwie pracowało 54,7%. Wzrosło natomiast nieznacznie zatrudnienie w przemyśle i budownictwie. W roku 2012 odsetek wynosił 25,7% ogółu pracujących. Odsetek zatrudnienia w pozostałych sekcjach również wzrósł. Największy wzrost odnotował handel wraz z pozostałymi usługami (7,0% w 2005r.; 12,1% w 2012r.).

Na terenie Konina najwięcej osób pracuje w przemyśle. W roku 2012 było to 31,8% ogółu zatrudnionych. Jest to mniej niż w roku 2005, gdzie odsetek wyniósł 39,7%. Wzrósł również odsetek pracujących w handlu i pozostałych usługach. Odwrotnie niż na terenie powiatu wzrosło zatrudnienie w rolnictwie, a spadło w działalności finansowej i ubezpieczeniowej.

Tabela 4. Struktura zatrudnienia na terenie Aglomeracji konińskiej

Sekcja	Powiat koniński		Powiat m. Konin	
	2005	2012	2005	2012
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	54,7%	47,6%	1,4%	3,3%
Przemysł i budownictwo	24,9%	25,7%	39,7%	31,8%
Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	7,0%	12,1%	21,1%	25,4%

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	0,5%	0,7%	4,5%	3,8%
Pozostałe usługi	12,9%	13,9%	33,4%	35,8%
Ogółem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Lokalni liderzy podczas wywiadów grupowych bardzo źle ocenili lokalny rynek pracy. Uważają, że jego obecna sytuacja jest konsekwencją ograniczenia zatrudnienia w przemyśle paliwowo-energetycznym, a także niskiego poziomu przedsiębiorczości społeczności lokalnej. Liderzy wskazali także ogólnokrajowe regulacje prawne dotyczące poziomu podatków, czy też wysokość składek odprowadzanych za pracownika, jako czynniki, które mają wpływ na rynek pracy. Elementy te jednak nie leżą w gestii samorządów lokalnych.

Równie negatywnie rynek pracy podczas wywiadów grupowych ocenili mieszkańcy Aglomeracji. Zwracali uwagę na trudności, jakie spotykają przy poszukiwaniu pracy osoby bezrobotne.

> *„Jest ciężko, szczególnie dla młodych, żeby w ogóle przebić się na rynku pracy.”*
>
> */mieszkaniec/*

> *„Pracodawca nie chce zaoferować stażu, a co dopiero pracę. Nie raz są ogłoszenia adekwatne do zawodu, do kierunku, ale okazuje się, że chcą osoby po stażu, a nie oferują zrobienia go.”*
>
> */mieszkaniec/*

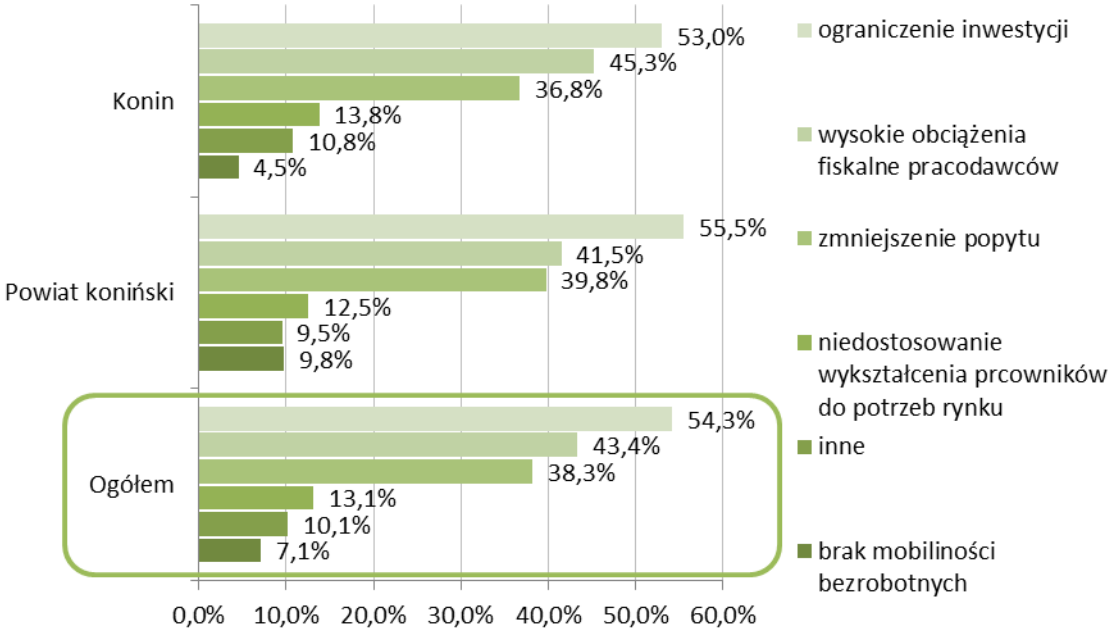
> *„Bardzo długo trzeba szukać pracy, 4 miesiące co najmniej.”*
>
> */mieszkaniec/*

> *„W PUP jest możliwość pójścia na staż lub dostać pieniądze na rozpoczęcie działalności gospodarczej. Znajoma była na stażu zorganizowanym ze środków unijnych, w tym roku chciała startować o dotację i nie może z tych samych środków.”*
>
> */mieszkaniec/*

> *„Pracodawcy wymagają doświadczenia, uprawnień i żeby ktoś był jeszcze absolwentem, czyli mają duże wymagania.”*
>
> */mieszkaniec/*

Respondenci podczas badania ankietowego określili główne, ich zdaniem, przyczyny bezrobocia. Mieszkańcy, jak i przedstawiciele NGO, najczęściej wskazywali ograniczenie inwestycji, jako przyczynę bezrobocia na terenie Aglomeracji. W pierwszej grupie odpowiedź tę wskazało 54,3% respondentów (rysunek nr 9), a w drugiej 78,0% (rysunek nr 10).

Rysunek 9. Główne przyczyny bezrobocia na terenie Aglomeracji według badanych przedstawicieli organizacji pozarządowych



W opinii zarówno mieszkańców jak i przedstawicieli NGO wysokie obciążenia fiskalne pracodawców są drugą pod względem częstości wybieraną przyczyną bezrobocia na badanym obszarze. Odpowiedziało tak 43,4% mieszkańców i 62,0% przedstawicieli organizacji pozarządowych.

Wśród mieszkańców następną w kolejności przyczyną bezrobocia na terenie Aglomeracji jest zmniejszenie popytu na konkretne dobra lub usługi (38,3%) – (rysunek nr 9). Natomiast u przedstawicieli NGO na trzecim miejscu znalazło się niedostosowanie wykształcenia pracowników do potrzeb runku pracy (38,0%) – (rysunek nr 10). Zarówno w pierwszej jak i drugiej badanej grupie brak mobilności bezrobotnych było jednym z najrzadziej

wybieranych powodów bezrobocia. Szczegółowy rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 9 i 10.

Rysunek 10. Główne przyczyny bezrobocia na terenie Aglomeracji według mieszkańców

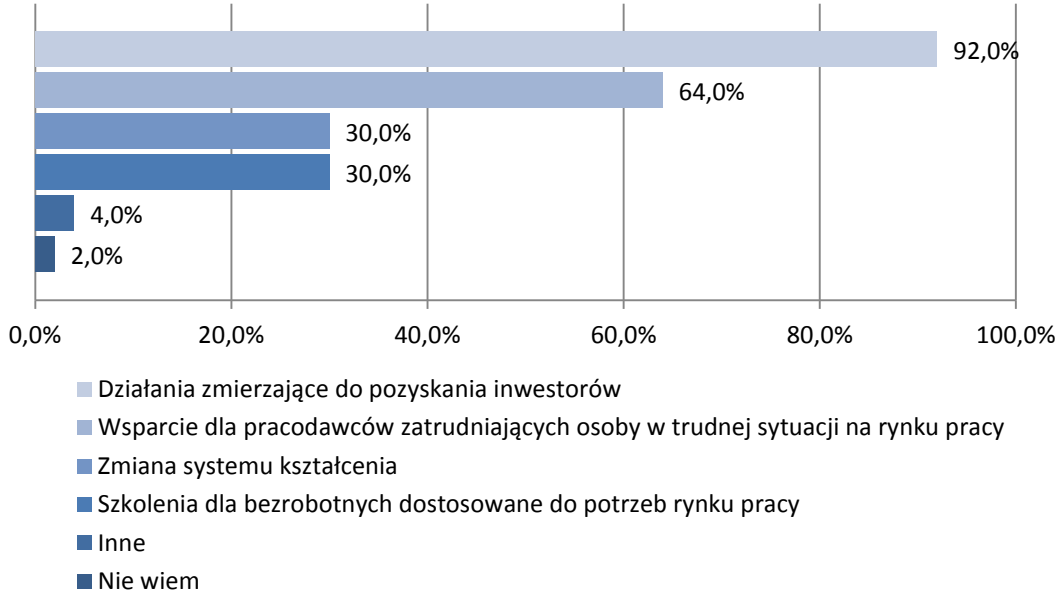
Podczas wywiadów grupowych lokalni liderzy uznali, że grupą, która ma największe problemy na rynku pracy są młodzi ludzie. Szczególnie dotyczy to tych, którzy nie posiadają jeszcze doświadczenia. W ich opinii problemy w znalezieniu pracy wynikają w dużej części z niedostosowania systemu edukacji do potrzeb lokalnego rynku pracy. Pomoc tej grupie ma bardzo duże znaczenie, szczególnie w kontekście odpływu ludności z Aglomeracji konińskiej. Obecnie prowadzone działania Powiatowego Urzędu Pracy zostały uznane za niewystarczające. Według lokalnych liderów problemem są głównie zbyt małe środki przeznaczane na ten cel. Jeden z rozmówców zauważył, że niekorzystne jest skracanie czasu trwania stażu, gdyż bardzo często jest on za krótki na zdobycie doświadczenia. Niezbędna jest też współpraca instytucji wspierających rynek pracy z pracodawcami. Na podstawie dobrego rozeznania potrzeb rynku pracy, proponuje się organizowanie szkoleń, które wzmocnią pozycję bezrobotnych i zwiększą ich szansę na znalezienie zatrudnienia.

Liderzy wskazali także na osoby w wieku 40-50 lat. W ich opinii są one mniej atrakcyjne dla pracodawców. Respondenci proponują specjalne ulgi dla przedsiębiorstw, którzy zdecydują się na zatrudnienie osób w tym wieku. W szczególnej sytuacji są również osoby

niepełnosprawne, którym należy się odpowiedni poziom zrozumienia, ale przede wszystkim stworzenie szansy na znalezienie pracy.

Przedstawicieli organizacji pozarządowych podczas badań ankietowych także zapytano o działania, które według nich pomogłyby zmniejszyć bezrobocie na terenie Aglomeracji (rysunek nr 11).

Rysunek 11. Działania zmniejszające bezrobocie według przedstawicieli badanych organizacji



Według nich najbardziej są potrzebne działania ukierunkowane na pozyskanie inwestorów. Odpowiedź tę wskazało 92,0% respondentów (rysunek nr 11). Istotne jest też wsparcie dla pracodawców, którzy zatrudniają osoby w trudnej sytuacji na rynku pracy (np. długotrwale bezrobotni, osoby w wieku 50+, osoby do 26 roku życia, niepełnosprawni) – (64,0%). Zmiana systemu kształcenia jako działanie zmniejszające bezrobocie jest wskazywane przez 30,0% badanych z organizacji pozarządowych. Dokładnie taki sam odsetek wskazał szkolenia dla bezrobotnych dostosowane do potrzeb rynku pracy. Rozkład odpowiedzi obrazuje rysunek nr 11.

Mimo wysokiego bezrobocia, część pracodawców zgłosiła problem ze znalezieniem pracowników. Dotyczy to zwłaszcza osób wykwalifikowanych, czy też z konkretnymi umiejętnościami. Jest to konsekwencja odpływu osób z terenu Aglomeracji.

> *„W Koninie w tej chwili mamy szkoły średnie przygotowujące do sekcji transportu, tylko, że ludzie później uciekają do Poznania.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Jeżeli chodzi o stolarzy, to tylko jak się poduczyli to wyjechali na zachód. Żaden z nich nie planuje w Polsce pracować.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Jest problem głównie z fachowcami. Znaleźć spawacza jest problemem. Większość ludzi wyjechała za granicę.”*
>
> */przedsiębiorca/*

Pracodawcy przyznali, że w związku z tym często przyjmują osoby bez potrzebnych kwalifikacji, które próbują sami szkolić, ale jest to czasochłonne i kosztowne.

Mieszkańców podczas wywiadów grupowych zapytano o to, czy bezrobotnych jest więcej wśród osób z wykształceniem wyższym czy zawodowym. Ich wypowiedzi były zbieżne z tymi przedstawionymi wyżej. W ich odczuciu pracodawcy poszukują osób z konkretnymi umiejętnościami, szczególnie rzemieślniczymi.

> *„Jak bym teraz miała wybierać, to wzięłabym zawodówkę na kierunku np. szewca, krawcowa.”*
>
> */mieszkaniec/*

> *„Teraz jest chyba potrzebny konkretny zawód, np.: ślusarz itp.”*
>
> */mieszkaniec/*

Mieszkańcy uważają, że osoby z wykształceniem wyższym mają zdecydowanie większe trudności z uzyskaniem pracy. Jeżeli jednak dokonamy analizy danych statystycznych, które dostępne są w Powiatowym Urzędzie Pracy w Koninie, to zauważymy, że przekonanie to nie jest trafne. Zarówno wśród osób zarejestrowanych jako bezrobotne z Konina jak i powiatu konińskiego więcej było tych z wykształceniem zawodowym. W przypadku Konina było to 25,4% ogółu bezrobotnych, a powiatu konińskiego 29,3% (tabela nr 5). Tymczasem osób

bezrobotnych legitymujących się wykształceniem wyższym w Koninie było 13,9% ogółu, a na terenie powiatu 12,3%. Mniej było tylko absolwentów liceum ogólnokształcącego (10,7% w Koninie, 9,9% w powiecie konińskim).

Tabela 5. Struktura wykształcenia osób zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy*

Wykształcenie	Konin	Powiat koniński
Wyższe	13,9%	12,3%
Policealne i średnie zawodowe	25,8%	24,0%
Ogólnokształcące	10,7%	9,9%
Zasadnicze	25,4%	29,3%
Podstawowe, gimnazjalne i poniżej	24,2%	24,4%
Suma końcowa	**100,0%**	**100,0%**

*Stan na 31.XII. 2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Urzędy Pracy

Również podczas wywiadów pogłębionych zapytano rozmówców, czy na terenie Aglomeracji brakuje osób z konkretnymi kompetencjami i wiedzą. Spora część respondentów uznała, że jest to powszechny problem tego terenu. Przyczyny takiego stanu rzeczy są złożone.

> *„W związku z trudną sytuacją na rynku pracy w regionie konińskim ludzie, którzy zdobywają wykształcenie oraz doświadczenie podczas edukacji i bezpośrednio po edukacji, nie wracają do swoich rodzinnych stron z regionu konińskiego, a zostają w ośrodkach uniwersyteckich albo w miejscach gdzie udało im się w trakcie edukacji pobierać nauki i pracować. Z pewnością takich osób często brakuje w naszym regionie. Często pracodawcy będą mieli problem w tej materii znaleźć odpowiednie osoby z odpowiednim doświadczeniem.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

> *„Wydaje mi się, że oferta szkoleniowa, nie jest dopasowana do potrzeb rynku. To, czego uczą się młodzi ludzie, nie wiąże się z tym, czego obecnie brakuje na rynku pracy. Z tego tytułu wynikają różnego typu zawiłości.”*
>
> */przedstawiciel organizacji pozarządowej/*

> *„Wykonywana praca nie jest adekwatna do wynagrodzenia.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Firmy, które chcą zainwestować w dobrego pracownika mają duże problemy”.*
>
> */lokalny lider/*

Respondenci zwrócili uwagę na złe podejście do pracy. Szczególnie dotyczy to młodych ludzi. Jeden z ekspertów przedstawił ten problem następująco:

> *„Największym problemem są nie tyle kompetencje twarde, czyli wykwalifikowanie, ale kompetencje miękkie, czyli samoorganizacja i zdolności interpersonalne. Ludzi można szkolić, doszkolić, kształcić, ale musi im się chcieć pracować i powinni określone postawy przejawiać.”*
>
> */ekspert/*

Tak jak w przypadku wcześniej przytoczonych wyników, respondenci często wskazują na brak osób z konkretnymi umiejętnościami:

> *„Nie ma specjalistów. Są po prostu ludzie, których trzeba kształcić od nowa. Fachowców nie ma.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Nie ma szewca np. Nie ma pewno wykwalifikowanej kadry: murarzy i wszystkich związanych z branżą budowlaną, bo to są często ludzie, którzy się sami czegoś nauczyli.”*
>
> */lokalny lider/*

Część respondentów uznała, że byłby mniejszy problem ze znalezieniem wykwalifikowanych pracowników, gdyby zaproponowano im odpowiednio wysokie wynagrodzenie.

> *„Wydaje mi się, że firmy które dobrze płacą nie mają takiego problemu z zatrudnieniem, a firmy które płacą mniej być może mają.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Jeśli ogłosimy, że potrzebujemy inżyniera, to na pewno też taką osobę znajdziemy, jeśli będą to dobre warunki, u dobrego przedsiębiorcy.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

Respondenci zgodnie uznali, że pracodawcy szukają przede wszystkim ludzi z doświadczeniem. Jeden z przedsiębiorców przyznał, że szkolenie pracownika jest pracochłonne, kosztowne i obarczone ryzykiem odejścia zatrudnionego z firmy. Natomiast zwrócono uwagę, że na terenie Aglomeracji nie ma problemu z znalezieniem pracownika niewykwalifikowanego.

„Jeśli weźmiemy pod uwagę firmę drogową, czy melioracyjną, to poszukiwać ona będzie osób niewykwalifikowanych do kopania rowów. Na pewno w Powiatowym Urzędzie Pracy takich pracowników bez problemu znajdzie.”

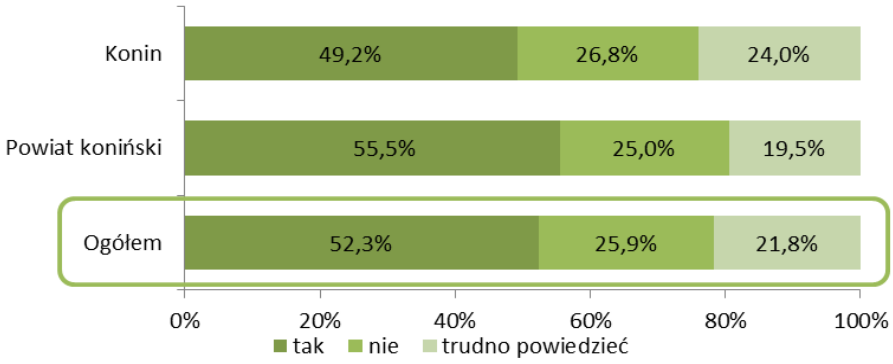
/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Niewątpliwie wielu pracodawców szuka pracowników niewykwalifikowanych do prostych prac, pracowników fizycznych.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Ponad połowa badanych podczas wywiady kwestionariuszowego mieszkańców Aglomeracji, rozważałaby wyjazd poza miejsce zamieszkania w przypadku bycia osobą bezrobotną (52,3%) – (rysunek nr 12). Taką deklarację złożyło nieco więcej osób z powiatu konińskiego (55,5%) niż Konina (49,2%). Takiej możliwości nie rozpatrywałoby 25,9% badanych mieszkańców. Rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 12.

Rysunek 12. Możliwość rozważania przez mieszkańców wyjazdu poza miejsce zamieszkania w celach zarobkowych w przypadku braku pracy

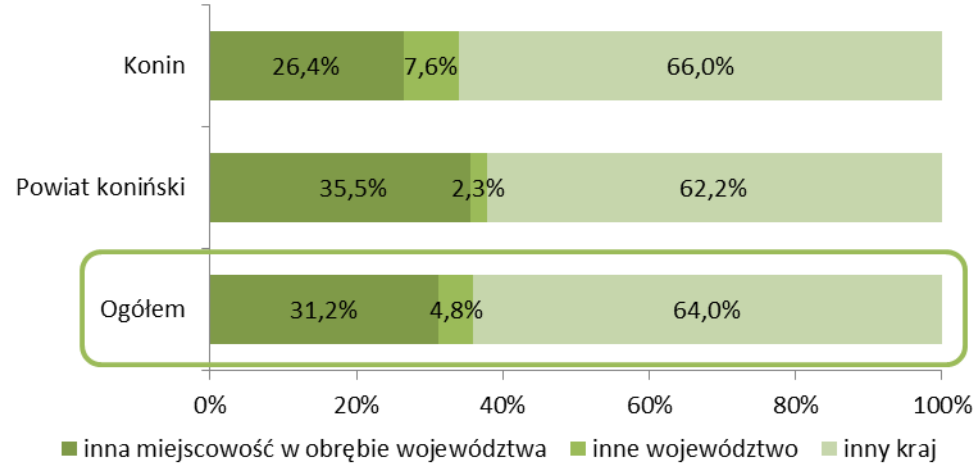


Wśród osób, które rozważyłyby wyjazd poza miejsce zamieszkania, większość chciałaby wyjechać poza granice Polski (64,0%) – (rysunek nr 13). 35,5% mieszkańców powiatu i 26,4% mieszkańców Konina wybrałoby inną miejscowość na terenie województwa wielkopolskiego. Tylko 4,8% badanych wyjechałoby do innego województwa.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 13. Rozważany kierunku wyjazdu w celach zarobkowych mieszkańców Aglomeracji



Wyniki dotyczące gotowości mieszkańców Aglomeracji do migracji są niepokojące. Warto w tym miejscu dokonać analizy współczynnika salda migracji. Dla Konina wynosi on -5,8 ‰ (tabela nr 5). Oznacza on, że na 1000 mieszkańców miasta prawie sześciu opuszcza badany teren. W przypadku powiatu ziemskiego współczynnik na koniec 2012 roku przyjął wartość dodatnią i wynosi 0,9‰. Najwięcej nowych mieszkańców odnotowano w Gminie Stare Miasto (8,6‰). Największy odpływ ludności miał miejsce w Wilczynie (-8,4‰). Szczegółowy rozkład współczynnika salda migracji w poszczególnych gminach przedstawia tabela nr 6.

Tabela 6. Współczynnik salda migracji Aglomeracji konińskiej (stan na 31.12.2012)

Jednostka administracyjna	Współczynnik salda migracji w ‰
Województwo wielkopolskie	0,2
Konin	-5,8
Powiat koniński	0,9
Golina	3,0
Grodziec	-5,1
Kazimierz Biskupi	2,3
Kleczew	-0,3
Kramsk	6,4
Krzymów	5,5
Rychwał	-2,7

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Rzgów	2,9
Skulsk	-3,8
Sompolno	-4,5
Stare Miasto	8,6
Ślesin	3,5
Wierzbinek	-5,9
Wilczyn	-8,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Rynek pracy Aglomeracji konińskiej jest bardzo negatywnie oceniany przez uczestników badania z wszystkich rozpatrywanych grup. Jego największym problemem jest wysokie bezrobocie. Od roku 2008 stopa bezrobocia na terenie Aglomeracji systematycznie wzrasta. Z drugiej jednak strony brakuje osób z konkretnymi umiejętnościami, szczególnie technicznymi. Uczestnicy wywiadów za taki stan rzeczy winią przede wszystkim brak dostosowania oferty edukacyjnej Aglomeracji do potrzeb lokalnego rynku pracy. Z kolei respondenci badania ankietowego uznali, że większą rolę odgrywa ograniczenie inwestycji i związane z tym spowolnienie gospodarcze. Przedstawiciele NGO są świadomi, że największą rolę w poprawie sytuacji rynku pracy odgrywa pozyskanie nowych inwestorów. Inne badane grupy zwróciły uwagę na konieczność współpracy władz lokalnych z przedsiębiorcami.

Zgodnie z opiniami badanych, młode osoby mają największe problemy ze znalezieniem pracy. Wynika to po części z braku doświadczenia. Jest to grupa, które potrzebuje najwięcej wsparcia, szczególnie w kwestii znalezienia pierwszej pracy. Wbrew opiniom respondentów, największy odsetek wśród bezrobotnych stanowią osoby z wykształceniem zawodowym.

Niepokojący jest wysoki odsetek respondentów, która dopuszcza możliwość emigracji w przypadku niemożliwości znalezienia zatrudnienia. Dotyczy to zwłaszcza wyjazdów zagranicznych. Obawy takie zgłaszali także uczestnicy wywiadów.

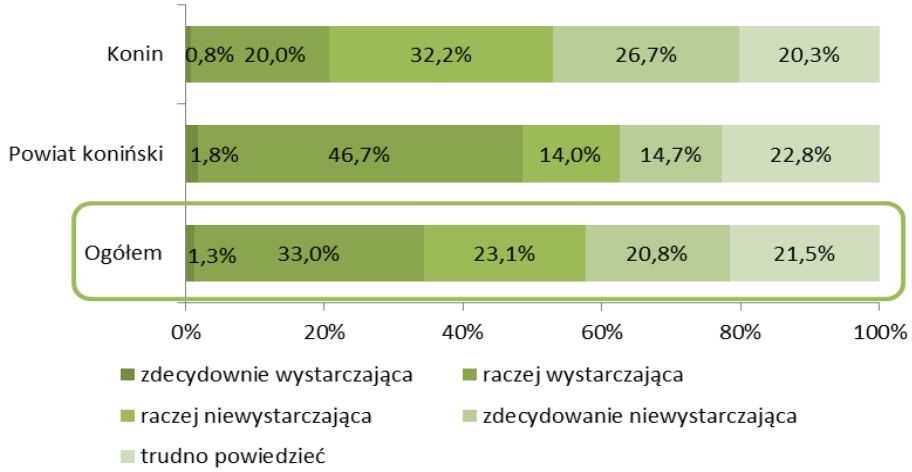
Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

6. Polityka mieszkaniowa

Podczas badań ilościowych z mieszkańcami i przedstawicielami organizacji pozarządowych, respondenci dokonali oceny obecnie prowadzonej na terenie Aglomeracji polityki mieszkaniowej. Tylko 1,3% ogółu badanych mieszkańców stwierdziło, że jest ona wystarczająca. Taką ocenę wystawiło 1,8% mieszkańców powiatu i 0,8% respondentów z Konina. Polityka mieszkaniowa jest wystarczająca dla 33,0% badanych. Tego zdania jest prawie połowa ankietowanych z powiatu konińskiego (46,7%) i 20,0% ankietowanych z Konina. Wśród ogółu jest większa część respondentów, którzy politykę mieszkaniową oceniają negatywnie. 23,1% uważa, że polityka jest raczej niewystarczająca, a 20,8%, że zdecydowanie niewystarczająca. Na temat polityki mieszkaniowej gorszą opinię mają mieszkańcy Konina. Wśród nich 58,9% osób oceniło tę kwestię negatywnie (czyli 32,2% uważa, że polityka mieszkaniowa jest raczej niewystarczająca, a 26,7% - zdecydowanie niewystarczająca). Szczegółowy rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 14.

Rysunek 14. Ocena polityki mieszkaniowej prowadzonej przez władzę rządową i samorządową przez mieszkańców

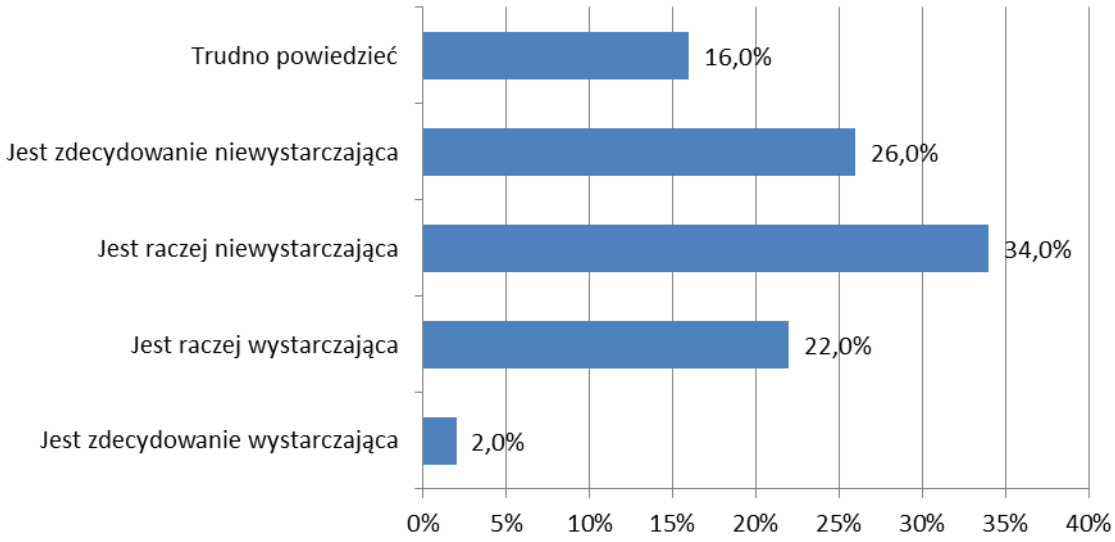


Podobnie jak w przypadku badanych mieszkańców, wśród przedstawicieli NGO niewielki odsetek respondentów uznał, że prowadzona polityka mieszkaniowa jest zdecydowanie wystarczająca (2,0%). Mniej przedstawicieli organizacji niż badanych mieszkańców oceniło,

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

że polityka jest wystarczająca. Natomiast aż 34,0% uznało, że jest raczej niewystarczająca, a 26,0%, że zdecydowanie niewystarczająca. Dane ilustruje rysunek nr 15.

Rysunek 15. Ocena polityki mieszkaniowej prowadzonej przez władzę rządową i samorządową przez przedstawicieli badanych organizacji pozarządowych



Problem polityki mieszkaniowej został również poruszony podczas wywiadów grupowych. Lokalni liderzy zauważają problemy tej sfery funkcjonowania Aglomeracji. Przede wszystkim brakuje mieszkań komunalnych. Jeden z respondentów zwrócił jednak uwagę na problem, który może się pojawić w przyszłości.

> *„Jeżeli młodzież wyjeżdża na zachód i mało tego, kiedyś wyjeżdżali, żeby zarobić pieniądze i założyć tu przedsiębiorstwo, a teraz wyjeżdżają, żeby tam zostać (…) Z tego też względu uważam, że domów mimo, że generalnie jest ich duży brak, niedługo będzie ich dosyć.”*
>
> */lokalny lider/*

Zważywszy na trwającą migracją zarobkową ludzi młodych, a także starzenie się społeczeństwa obawy te są uzasadnione.

Lokalni liderzy zwrócili uwagę, że podstawowym problemem nie jest jednak brak mieszkań, ale brak pracy, a co za tym idzie brak środków na zakup lokum.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

„Nie mieszkanie jest problemem, a miejsce pracy.”

/lokalny lider/

„Na pierwszym miejscu stoi praca, bo na całym świecie ludzie nie przywiązują się do ziemi tak jak u nas. (…) Jest dużo młodych ludzi, którzy pobudowali tu i wyjechali, bo tam jest życie tańsze.”

/lokalny lider/

Lokalni liderzy wskazywali młodych ludzi jako grupę, której należy pomóc. W ich opinii zarobki uniemożliwiają im pełne usamodzielnienie się. Nie mogą liczyć na pomoc w uzyskaniu mieszkania. Bardzo krytycznie został oceniony program Mieszkanie dla Młodych, a także dostępne kredyty (szczególnie w kontekście relacji do zarobków).

Równie krytycznie do polityki mieszkaniowej podeszli pracodawcy. Oni przede wszystkim podkreślają pracę jako element, który jest priorytetem.

„Uważam, że polityka mieszkaniowa to jest dalszy plan, na miejscu 5 czy 6, a najpierw są sprawy ważniejsze na naszym terenie. Najpierw miejsca pracy, a potem można mówić o czymś więcej. Na naszym terenie nie spotkałem się z przypadkiem, by osoba wykwalifikowana, którą możemy przyjąć do pracy nie miała gdzie mieszkać. Takiej sytuacji nie ma. ”

/przedsiębiorca/

„Ci co mają pieniądze to radzą sobie sami, tu samorząd nie musi o nich myśleć, oni zdecydowanie budują domy.”

/przedsiębiorca/

„Ludzie migrują za pracą, nie za mieszkaniem.”

/przedsiębiorca/

Tak samo jak lokalni liderzy, pracodawcy również zauważają problem niekorzystnej relacji cen mieszkań do zarobków. Uważają, że samych mieszkań jest na rynku wystarczająca liczba. Wnoszą o możliwość uzyskania kredytów hipotecznych po preferencyjnych warunkach. Jeden z przedsiębiorców krytycznie odniósł się do funkcjonującego wsparcia na zakup mieszkań.

„Dofinansowania, które są dla młodych to nie jest pomoc dla ludzi tylko dla deweloperów. Jeżeli ktoś weźmie dobry kredyt komercyjny to taniej kupi to

mieszkanie niż z dopłatą. Gdy skończy się 8 lat, skończą się dopłaty do odsetek z tego programu i będzie tak jak dzisiaj z frankiem szwajcarskim.”

/przedsiębiorca/

Podczas dyskusji przedsiębiorcy wyrazili opinię dotyczącą mieszkań socjalnych. Uważają, że trzeba prowadzić bardzo rozważną politykę dotyczącą mieszkań tego typu. Krytycznie odnieśli się do obecnych rozwiązań w tej kwestii.

Podczas wywiadów z mieszkańcami Aglomeracji konińskiej w dużej mierze potwierdziły się wyniki badań ankietowych. Mieszkańcy zdają się nie zauważać, by władze lokalne prowadziły politykę mieszkaniową. Część osób zwróciła uwagę na zbyt małą liczbę mieszkań komunalnych. Pojawiła się też uwaga, że gdyby chcieli uzyskać tego typu mieszkanie, nie wiedzą do kogo się zwrócić.

Mieszkańcy przede wszystkim skupili się na wysokich cenach mieszkań na terenie Aglomeracji. Wielu respondentów przyznało, że nie mogą sobie pozwolić na zakup własnego lokum.

„Ja na przykład w tym roku wyjeżdżam za granicę, żeby zarobić na mieszkanie.”

/mieszkaniec/

„O kredycie nie ma mowy. Człowiek weźmie, a nie wie nawet czy za rok będzie miał jeszcze pracę.”

/mieszkaniec/

„Dla ludzi samotnych mieszkania są za drogie. Mieszkań jest dosyć, tylko ludzi na nie po prostu nie stać.”

/mieszkaniec/

„Powstaje dużo bloków i osiedli, ale stoją puste. Tu chodzi o ceny. Ludzie nie mają pracy. Brak pracy powoduje, że tych mieszkań nikt nie bierze, a poza tym są one drogie.”

/mieszkaniec/

Powszechne wśród mieszkańców jest przekonanie, że bardziej opłacalny jest zakup mieszkania poza Koninem. To z kolei skłania ich do wyjazdów z Aglomeracji.

„Większość ludzi, których nie stać na utrzymanie się w Koninie, bo to było miasto z bardzo dużymi kosztami utrzymania, ucieka do większych miast – do Poznania, w którym koszty są porównywalne, ale zarobki są większe.”

/mieszkaniec/

„Życie w Poznaniu jest bardziej atrakcyjne, ceny mieszkań też na to wpływają.”

/mieszkaniec/

„Ludzie wyjeżdżają, bo jest za drogo, zwykle za granicę lub do Warszawy czy Poznania.”

/mieszkaniec/

„Jak ktoś ma w Koninie płacić 4400 za metr i płacić tyle samo za ratę kredytu w Poznaniu, to tam zarobi 3000 za tę samą pracę, bo taka jest mniej więcej różnica, to wiadomo, że pojedzie do dużego miasta.”

/mieszkaniec/

Jeden z respondentów nakreślił następującą wizję:

„Widzę dla Konina perspektywę, nie wiem czy to do końca jest korzystne. W ramach powiększającej się Aglomeracji Poznańskiej, część osób, których nie będzie stać na mieszkanie, będzie tutaj kupowała mieszkania, po to żeby się tu przespać i pojechać do pracy. Gdyby ceny autostrad z Konina do Poznania były mniejsze, to już dawno by się to wydarzyło.”

/mieszkaniec/

Podczas wywiadów indywidualnych zapytano respondentów, czy polityka mieszkaniowa może być czynnikiem ograniczającym migrację zarobkową. Ich opinie potwierdzają w dużej części wypowiedzi rozmówców wywiadów grupowych. Uważają bowiem, że jedyne co może zatrzymać migrację, to pewność zatrudnienia.

„Uważam, że tak naprawdę czynnikiem, który może zapobiec migracji będą nowe miejsca pracy. Sprawa mieszkań jest sprawą wtórną. Priorytetową sprawą jest kwestia znalezienia pracy.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Ludzie wyjeżdżają tam gdzie mają pracę i tam szukają mieszkań.”

/pracodawca/

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

„Nie chodzi o mieszkanie. Tu mieszkanie nikogo nie przyciągnie, jeśli nie będzie perspektywy jakiejkolwiek pracy. Na razie wygląda to kiepsko. Wszyscy młodzi starają się znaleźć pracę w większych ośrodkach, jeżeli mają tylko taką możliwość.”

/przedstawiciel organizacji pozarządowej/

„Ludzie nie wyjeżdżają, dlatego że nie mają mieszkań, tylko nie mają pracy i szukają tej pracy.”

/lokalny lider/

„Migracja jest związana z pracą. Ludzie są w stanie mieszkać wszędzie, gdzie jest blisko do potencjalnej pracy. Nawet wygenerowanie wsparcia przez samorząd budowy mieszkań wątpię, by przełożyło się na zapobieganie migracji zarobkowej.”

/ekspert/

Jeden z rozmówców dokonał następującej oceny polityki mieszkaniowej:

„W mojej ocenie polityka nie jest dobrze prowadzona, ponieważ z miasta uciekają mieszkańcy na teren powiatu. Co prawda jest to tendencja ogólnopolska, że ludzie z miasta swoje domy budują pod miastem, natomiast uważam, że samorząd miasta mógłby wiele zrobić w tym obszarze i bardzo duży nacisk położyć na rozwój budownictwa jednorodzinnego na terenie miasta, stwarzając dobrą ofertę konkurującą z ofertą gmin. Chodzi o dostępność gruntów, o infrastrukturę. Na terenie Konina są obszary zapisane w planie zagospodarowania przestrzennego jako przeznaczone pod budownictwo jednorodzinne, natomiast są bardzo często te propozycje nieaktywne, czyli nie ma zainteresowania. W mojej ocenie dużą rolą samorządów jest, by wypromować te tereny.”

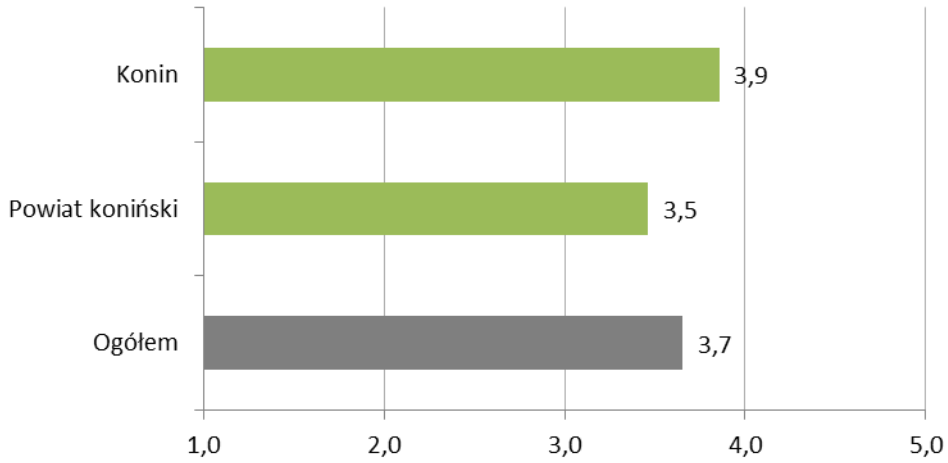
/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Polityka mieszkaniowa prowadzona na terenie Aglomeracji została słabo oceniona przez uczestników badań. Przede wszystkim brakuje mieszkań komunalnych. W najgorszej sytuacji są młodzi ludzie, których nie stać na usamodzielnienie się. Jak wynika z badań, prowadzona polityka mieszkaniowa jest prawie nie zauważalna przez mieszkańców, gdyż podstawowym problemem jest miejsce pracy, które warunkuje wybór miejscowości, w której zamieszkają badani. Na terenie Aglomeracji zbyt mało widoczne są działania związane z promocją budownictwa jednorodzinnego. Niewątpliwie miejsce pracy jest istotnym elementem przywiązującym do danego terenu. Z wypowiedzi uczestników badań wynika jednak, że w wyborze miejsca zamieszkania nie biorą pod uwagę więzi z otoczeniem. Liczą się dla nich kwestie czysto ekonomiczne.

7. Edukacja

Respondenci biorący udział w badaniach kwestionariuszowych zostali poproszeni o ocenienie, w jakim stopniu oferta szkół ponadgimnazjalnych Aglomeracji spełnia ich oczekiwania. Ankietowani dokonywali oceny na pięciostopniowej skali: ocena bardzo zła, zła, ani dobra ani zła, dobra, bardzo zła. Dla potrzeb wyliczenia średniej oceny, poszczególnym ocenom zostały przyporządkowane liczby od 1 do 5, w taki sposób, że 1 odpowiada ocenie bardzo złej, a 5 ocenie bardzo dobrej. Na podstawie ocen osób, które udzieliły odpowiedzi, obliczono średnią dla ogółu badanych mieszkańców i przedstawicieli NGO, która wynosi 3,7. Średnia ocen respondentów z Konina wynosi 3,9, a ankietowanych z powiatu 3,5. Dane ilustruje rysunek nr 16.

Rysunek 16. Ocena spełniania oczekiwań przez ofertę szkół ponadgimnazjalnych według mieszkańców



* obliczone na podstawie 194 respondentów (czyli 24,3% udzieliło odpowiedzi „nie mam zdania”)

Jak wynika z powyższych danych oferta szkół ponadgimnazjalnych została oceniona przez mieszkańców stosunkowo wysoko. Jest ona zastanawiająca w kontekście, przytoczonych w poprzednich działach, opinii o braku dostosowania oferty edukacyjnej do wymagań rynku pracy. Podczas wywiadów grupowych został poruszony ten temat.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Lokalni liderzy zastanawiali się, jaka jest przyczyna problemów edukacyjnych w Aglomeracji.

> *„Wydaje mi się, że problem zaczyna się od tego, że praktycznie powiat nie ma określonych precyzyjnych kierunków rozwoju.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Wydaje mi się, że szkoły też mają problem, bo nie ma przełożenia, nie ma kontaktu z przedsiębiorcami.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Polikwidowaliśmy szkoły przyzakładowe, górnicze, hutnicze, itd. i teraz się okazuje, że brakuje nam elektryków, bo starsza generacja odeszła.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Wykształcenie kogoś w konkretnej profesji kosztuje.”*
>
> */lokalny lider/*

W nawiązaniu do ostatniej wypowiedzi warto wspomnieć, że w opinii respondentów koszty kształcenia technicznego są nieporównywalnie wyższe niż kształcenia humanistycznego. Kosztowne jest np. wyposażanie specjalistycznych pracowni, laboratorium. Inną kwestią jest mniejsza popularność kierunków technicznych. Dlatego też respondenci postulują o działania, które zachęcą do podejmowania studiów na tego typu kierunkach. Zwrócili uwagę na nadreprezentację osób z wykształceniem humanistycznym, które napotykają problemy ze znalezieniem zatrudnienia. Dosyć krytycznie został również oceniony sam poziom kształcenia. Z większą rozwagą należy planować kierunki kształcenia w szkołach wyższych na terenie Aglomeracji.

> *„Trzeba na to spojrzeć całościowo. Mamy Aglomerację konińską, czyli zakładamy, że gminy będą współdziałały, żeby był równomierny rozwój. Trzeba się zastanowić gdzie każda gmina ma potencjał. Na przykład Ślesin to rejony turystyczne, a u nas na przykład mogłyby być gospodarstwa, które będą tworzyły jedzenie itp., żeby do Ślesina dostarczać. I wtedy szkolnictwo, czyli szkoła wyższa powinna się zastanowić, jakie jest zapotrzebowanie.”*
>
> */lokalny lider/*

„Konin ma bazę lokalową, mógłby dostosowywać ofertę edukacyjną do realiów, do potrzeb, spuścić trochę z tonu. Nie będziemy już może wyższą szkołą, ale bądźmy szkołą techniczną uczącą konkretnych umiejętności.”

/lokalny lider/

Respondenci sporo miejsca poświęcili konieczności powrotu do szkolnictwa zawodowego. Powszechna jest opinia dotycząca braku rzemieślników i osób z konkretnymi umiejętnościami. Jeden z liderów wygłosił następujące obawy:

„Po roku 90-tym szkoły zawodowe się likwidowało. Tylko nie tak prosto wrócić do tego, dlatego że kiedyś szkoły zawodowe działały przy dużych przedsiębiorstwach w oparciu o kadrę tych przedsiębiorstw i kształciły: hutników, elektryków, itd. Teraz już jest całkiem coś innego. Już nie ma takich dużych przedsiębiorstw na naszym rynku, a więc bym powiedziała, że tu pojawia się problem, że faktycznie przy takim braku współpracy między przedsiębiorstwami a szkołami jest naprawdę utrudnione planowanie kształcenia.”

/lokalny lider/

Biorąc pod uwagę poziom przedsiębiorczości mieszkańców Aglomeracji, w kontekście edukacji pojawiła się następująca opinia:

„Patrząc na poziom przedsiębiorczości, czyli liczbę przedsiębiorstw na tysiąc osób, u nas te wskaźniki są dużo niższe niż na zachodzie. Tam aktywność zawodowa opiera się głównie na własnej firmie, na własnej działalności gospodarczej. U nas wszystkie przemiany muszą iść w tym kierunku, a więc kształcenie z przedsiębiorczości praktycznie od początku szkoły podstawowej.”

/lokalny lider/

Konieczny jest też rozwój doradztwa zawodowego, który pomoże uczniom w odkryciu własnych predyspozycji. Powinno się go wprowadzić już na etapie szkoły podstawowej, by przygotowywać powoli młodego człowieka do podjęcia decyzji zgodnie z jego zainteresowaniami. Poza tym, z wypowiedzi liderów wynikało, że niezbędna jest wspólna polityka oświatowa dla całej Aglomeracji, która pomoże lepiej zaplanować kierunki kształcenia w kontekście potrzeb rynku pracy. Jeden z respondentów zauważył także, że istnieje problem związany z możliwością przyznawania stypendium uczniom, którzy nie uczą

się na terenie powiatu, który zamieszkują. Jest to kolejny element, który należy ująć we wspólnej dla całej Aglomeracji polityce.

Pracodawcy również są zdania, że konieczny jest powrót do szkolnictwa zawodowego. Zauważyli, że widoczna jest konkurencja między szkołami powiatu i Konina, podczas gdy potrzebna byłaby ich współpraca. Zdaniem pracodawców potrzebny jest większy nacisk na praktyczne nauczanie zawodu. W chwili obecnej zmuszeniu są samodzielnie przyuczać pracowników. Jeden z przedsiębiorców był jednak odmiennego zdania:

> *„Prowadzimy szkolenia pracowników, którzy są nam potrzebni. Przeprowadzamy takie szkolenia sami, bo jest tak wygodniej. Wtedy przekwalifikujemy pracownika na inne stanowisko, z tego, które już nie jest potrzebne. To jest proces na kolejne lata i tak będzie to funkcjonować. Nawet, jeżeli bierzemy inżyniera po studiach to musimy go doszkolić w zakresie, jaki jest nam potrzebny. Nie oczekujemy tutaj gwałtownych zmian w kontaktach z uczelniami czy szkoleniem lokalnym.”*
>
> */przedsiębiorca/*

Dyskusję mieszkańcy, którzy wzięli udział w wywiadach grupowych można podsumować w kilku wnioskach. Po pierwsze, uznali, że niezbędne jest wzmocnienie świadomości uczniów co do wyboru przyszłego zawodu zgodnie z potrzebami rynku. Po drugie, w ich opinii każdy znajdzie na terenie Aglomeracji kierunek i rodzaj szkoły, zgodny z ich zainteresowaniami. Problemem jest jednak dostosować wybrany kierunek do rynku pracy. Wskazują, że szczególnie potrzebne są kierunki techniczne, po których, w ich mniemaniu, łatwiej znaleźć zatrudnienie. Po trzecie, potrzebne jest praktyczne kształcenie zawodu. Ich wypowiedzi są więc zbieżne z opiniami innych grup.

Respondenci podczas wywiadów indywidualnych zgodzili się z postulatami ustalonymi podczas pozostałych etapów badań. Przede wszystkim, spora część zgłosiła potrzebę reaktywowania szkolnictwa zawodowego.

> *„Jeżeli chodzi o oferty i potrzeby rynku pracy, to nie jest kwestia powiatu czy szkół, to jest kwestia całego szkolenia, całej organizacji szkół. Myślę konkretnie o likwidacji szkół zawodowych. W pewnym momencie postawiono w Polsce na samych studentów, natomiast zniknęło kształcenie rzemieślników i pracowników posiadających umiejętności.”*
>
> */przedstawiciel organizacji pozarządowej/*

„Szkoły powinny być tak jak kiedyś zawodowe. Młodzi ludzie powinni być przyuczeni do zawodu. Nie ma ludzi w danym zawodzie. Każdy się kształci, jest dużo magistrów, a co z tego, skoro nie ma pracy.”

/lokalny lider/

„Z tego, co wiem, praktyki są w szkołach. Jedyne, co trzeba by było to rozmawiać z przedsiębiorcami, aby praktyki odbywać u nich. Kiedyś był taki program dla maturzystów szkół średnich: stypendium pod warunkiem, że oni później przyjdą pracować w konkretne miejsce. Uważam, że to bardzo dobre rozwiązanie.”

/przedsiębiorca/

„Moim zdaniem jest dużo liceum ogólnokształcących. Jednak one nie przygotowują do zawodu, a takich ludzi potrzeba, nie tylko magistrów.”

/lokalny lider/

W kontekście potrzeb rynku pracy niezbędne jest planowanie, które powinno być poprzedzone prognozowaniem.

„Przychodzi czas, że potrzeba na rynku takich i takich ludzi, ale to musiałoby już być analizowane przed rozpoczęciem np. pięciu lat czy czterech, zależy, do jakiej szkoły ktoś idzie. To musiałoby być kontrolowane przez Urząd Powiatowy czy Urząd Gminy. O jakim profilu na dzień dzisiejszy potrzebują ludzi. Ja wiem, że to trwa trzy, cztery lata, ale to powinno być moim zdaniem prognozowane.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Jest wielkim mankamentem procesu szkolenia, że zauważam nadprodukcję w pewnych zawodach, a znowu są zawody, w których się nikogo nie szkoli, a byliby potrzebni. (…) Dlatego to wymagałoby większego zaangażowania lokalnego, bo rynek pracy powinien być znany urzędom pracy. Na podstawie tego powinny być przyznawane limity na szkolenia w danych okresach czasu.”

/przedsiębiorca/

Część respondentów zauważa w sferze edukacji działania, które zmierzają do lepszego dostosowania do potrzeb rynku pracy.

„Powolutku szkoły zmieniają kierunki, dostosowując je do potrzeb rynku. Otwarły się nowe kierunki, choć nadal popyt nie idzie za podażą.”

/lokalny lider/

„Uważam, że szkoły starają się sukcesywnie dostosowywać. Przykładem są szkoły zawodowe, zmieniają swoje programy, próbują zachęcić ludzi.”

/przedsiębiorca/

„PWSZ za sprawą pana rektora powołał uczelnianą radę, w skład której wchodzą samorządowcy. Tam dyskutujemy nad kierunkami dla szkolnictwa wyższego. Tak, więc kontakt jest, a wymiana myśli się odbywa. Natomiast mam świadomość tego, że obecnie chcemy doskonalić tę współpracę, żeby jeszcze bardziej dostosować kształcenie na obu szczeblach (średnim i wyższym) do potrzeb rynku pracy. Cały czas nad tym pracujemy, dostosowując się i mamy świadomość, że musimy być bardzo elastyczni.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

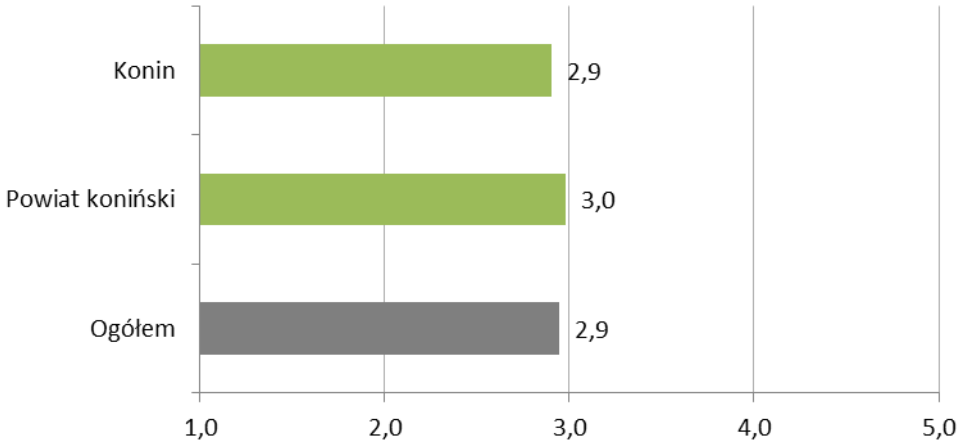
Oferta szkół ponadgimnazjalnych została oceniona przez mieszkańców stosunkowo wysoko. Jest ona wyższa niż sugerują to wyniki badań przytoczone w wcześniejszych częściach, a które sprowadzają się do jednoznacznej opinii o niedostosowaniu oferty szkół do potrzeb rynku pracy.

Oświata Aglomeracji boryka się z wieloma problemami, które mają bezpośrednie przełożenie na rynek pracy. Przede wszystkim zauważalny jest niedostatek osób z wykształceniem technicznym. Ponadto krytycznie została oceniona praktyczna strona nauczania zawodu. Brakuje także profesjonalnego doradztwa zawodowego. Respondenci zauważają konkurowanie między sobą poszczególnych placówek edukacyjnych Aglomeracji, co niekoniecznie pozytywnie wpływa na przyszłą sytuację absolwentów.

8. Usługi medyczne

Usługi medyczne to kolejny blok tematyczny, na który wypowiedzieli się badani. W pierwszej kolejności uczestnicy badań kwestionariuszowych ocenili dostęp do usług medycznych na terenie Aglomeracji. Średnia ocen tego obszaru wystawionych przez przedstawicieli NGO wyniosła 3,2. Jest ona wyższa niż średnia obliczona na podstawie wypowiedzi mieszkańców, która wyniosła 2,9 (rysunek nr 17). Zgodnie z szczegółowymi danymi średnia ocen respondentów z Konina wynosi 2,9, a powiatu 3,0.

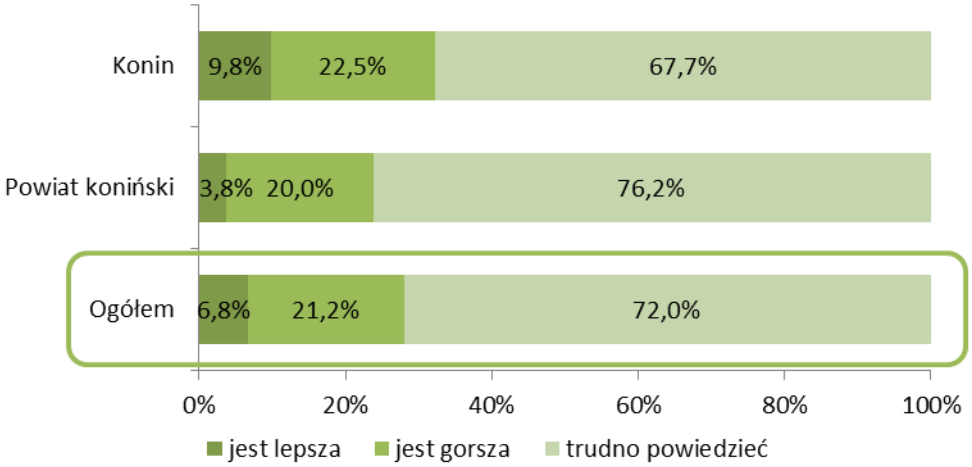
Rysunek 17. Ocena dostępu do usług medycznych na terenie Aglomeracji według mieszkańców



Podczas wywiadów kwestionariuszowych, jakość usług medycznych została oceniona tak samo przez przedstawicieli NGO i mieszkańców Aglomeracji. Średnia w obu przypadkach wynosi 3,1. Tak jak w powyżej opisywanym przypadku, średnia ocen mieszkańców powiatu konińskiego jest nieco wyższa (średnia 3,1) niż średnia respondentów z Konina (średnia 3,0).

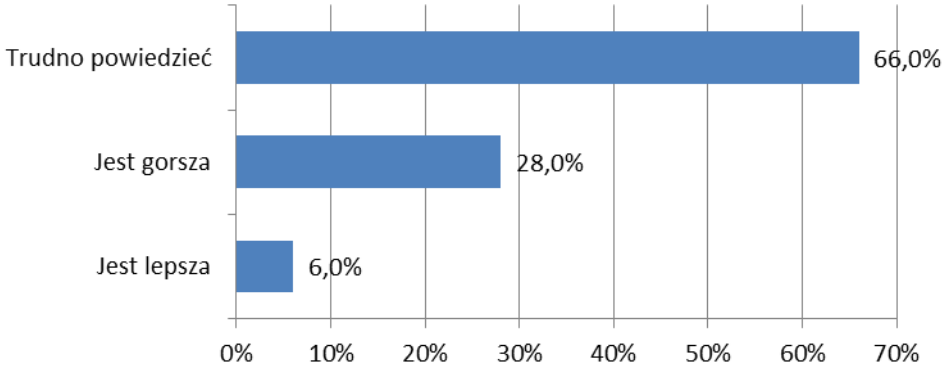
Respondenci mieli duży problem z ocenę sytuacji usług medycznych Aglomeracji konińskiej w odniesieniu do innych obszarów. Aż 72,0% nie potrafiło wypowiedzieć się na ten temat. Wśród tych, którzy udzielili jednoznacznej odpowiedzi, więcej było osób, które uznały, że sytuacja usług medycznych na terenie Aglomeracji jest gorsza w porównaniu z innymi. Odsetek ten wyniósł 21,2% ogółu wskazań mieszkańców. Szczegółowe dane ilustruje rysunek nr 18.

Rysunek 18. Sytuacja usług medycznych na terenie Aglomeracji w porównaniu z innymi regionami według mieszkańców



Wśród przedstawicieli NGO również odnotowano wysoki odsetek respondentów, którzy nie potrafili porównać sytuacji usług medycznych na terenie Aglomeracji z innymi obszarami (66,0%) – (rysunek nr 19). Osób które uznały, że sytuacja jest gorsza było 28,0%.

Rysunek 19. Sytuacja usług medycznych na terenie Aglomeracji w porównaniu z innymi regionami według przedstawicieli organizacji pozarządowych



Podczas wywiadów grupowych respondenci z wszystkich badanych grup doszli do podobnych wniosków. Przede wszystkim uznano, że sytuacja opieki medycznej na terenie Aglomeracji jest taka sama jak w pozostałych częściach kraju, a odpowiada za nią przede

wszystkim NFZ. Największą bolączką są długie kolejki do lekarzy specjalistów. Wszystko to powoduje, że rozmówcy coraz częściej korzystają z usług prywatnych gabinetów lekarskich. Respondenci przyznali, że jeżeli jest potrzebna wizyta u specjalisty, którego brakuje na terenie Aglomeracji, to najczęściej udają się w tym celu do Poznania. Oceniono także, że ceny leków w aptekach zlokalizowanych na terenie Konina są wyższe niż w pozostałych miastach. Respondenci uznali, że całą sytuację na terenie Aglomeracji ratuje w dużym stopniu szpital wojewódzki, który ma bogatą ofertę i jest dobrze wyposażony.

Rozmówcy przy okazji wywiadów indywidualnych, zwrócili uwagę na gorszy dostęp do lekarzy specjalistów na terenach wiejskich. W większości wypadków dostęp jest tylko do podstawowej opieki medycznej, natomiast specjaliści przyjmują tylko przez kilka godzin w tygodniu.

> *„Sama korzystam z usług poza terenem gminy, a to dlatego że od siedmiu lat mam dziecko i od siedmiu lat nie ma w naszym ośrodku zdrowia pediatry.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Powinna być reorganizacja służby zdrowia. Chodzi mi głównie o rehabilitacje osób niepełnosprawnych. Na naszym terenie nie mamy. Musimy jeździ do sąsiednich gmin, bądź jeszcze dalej. Też coś takiego powinno być, ale tylko to się ogranicza do podstaw i to też różnie bywa.”*
>
> */przedstawiciel organizacji pozarządowej/*

> *„Ludzie mają problem nawet z dotarciem, jak na przykład ktoś jest ze wsi i ma ponad 50 km do Konina, bo tylko tam dany specjalista się znajduje. Nie ma autobusów, a ktoś nie ma samochodu, no to ma problem. Powinni być chociaż podstawowi lekarze blisko.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„W gminach wiejskich z pewnością brakuje pomocy specjalistycznej. Jest to problem, który stworzył Narodowy Fundusz zdrowia wymuszając przenoszenie się specjalistów i świadczenie przez nich usług w większych miastach lub w większych gminach, o większej liczebności. Na poziomie gmin wiejskich tworzących aglomerację konińską będzie brakować tej specjalistycznej pomocy. Jest to spowodowane w największej części właśnie polityką prowadzoną przez NFZ. Co gorsza, nawet NFZ oprócz tych uwarunkowań dodatkowo jeszcze ogranicza*

możliwość poprawy tego stanu rzeczy poprzez to, że corocznie jedynie na zasadzie aneksów i przedłużeń obecnie realizowanych umów, odbywa się rozpisywanie współpracy na kolejne lata, co powoduje, że ciężko jest tworzyć nowe placówki w tych miejscach, w których ich brakuje, czyli właśnie na terenach wiejskich.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

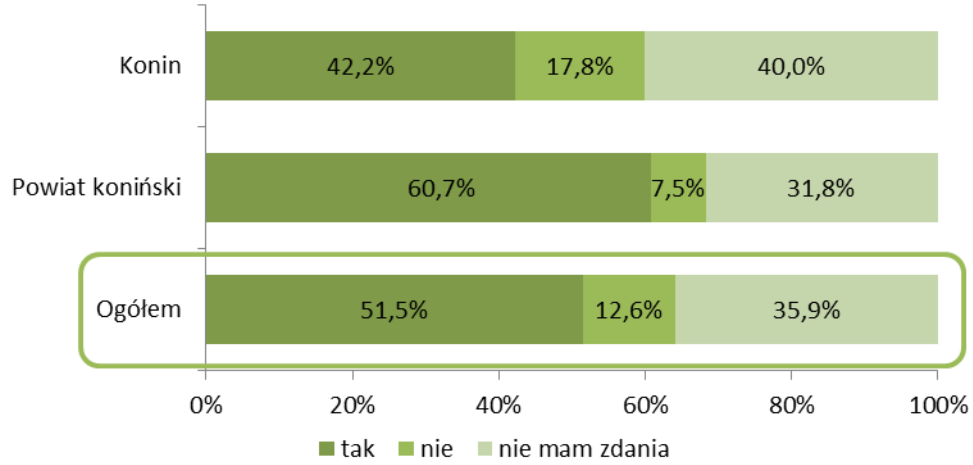
Średnia ocen dostępu do usług medycznych wystawiona przez organizacje pozarządowe wynosi 3,2, a mieszkańców Aglomeracji 2,9. Jakość usług medycznych została oceniona tak samo przez przedstawicieli NGO i mieszkańców Aglomeracji i wynosi 3,1. Respondenci nie potrafią ocenić sytuacji opieki medycznej w odniesieniu do innych części kraju. Wynika to w dużej mierze z panującej złej opinii całej służby zdrowia w Polsce. Respondenci nie uważają, by byli w gorszej czy też lepszej sytuacji niż inni. Przede wszystkim brakuje specjalistów, a szczególnie na terenach wiejskich. Mieszkańcy w razie poważnych problemów korzystają z opieki medycznej poza granicami Aglomeracji, głównie w Poznaniu. Opinię opieki medycznej na badanym terenie ratuje w dużym stopniu szpital wojewódzki.

9. Poczucie bezpieczeństwa

Większość ankietowanych mieszkańców Aglomeracji konińskiej czuje się bezpiecznie na terenie zamieszkiwanego obszaru (51,5%) – (rysunek nr 20). Tylko 12,6% wyraziło przeciwną opinię. 35,9% ankietowanych nie miało zdania na ten temat. Zdecydowanie większe poczucie bezpieczeństwa panuje wśród badanych mieszkańców powiatu konińskiego, gdyż 60,7% z nich uznało, że czuje się bezpiecznie na terenie Aglomeracji. Wśród mieszkańców Konina odsetek ten wyniósł 42,2%. Szczegółowy rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 20.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 20. Poczucie bezpieczeństwa badanych mieszkańców



44,9% osób, które czują się bezpiecznie na terenie Aglomeracji, swoje zdanie uargumentowały tym, że mieszka na spokojnym obszarze. Odpowiednia liczba kontroli policji i straży miejskiej została zauważona przez 26,5% respondentów. Ponadto mieszkańcy czują się bezpiecznie, ponieważ zamieszkują małe miejscowości. Odpowiedź taką wskazali głównie badani z terenu powiatu. Rozkład odpowiedzi przedstawia tabela nr 7.

Tabela 7. Powody wysokiego poczucia bezpieczeństwa badanych mieszkańców

Powody	Liczba wskazań	Odsetek
brak uzasadnienia	8	1,9
brak zagrożenia	14	3,4
dobre oświetlenie	5	1,2
jest spokojnie	185	44,9
mała miejscowość, społeczność	52	12,6
monitoring miasta	1	0,2
nie mam złych doświadczeń	27	6,6
nie słyszę o napadach, kradzieżach	11	2,7
odpowiednia liczba patroli	109	26,5
Suma końcowa	**412**	**100,0%**

Osoby, które uznały, że nie czują się bezpiecznie na zamieszkiwanym terenie, najczęściej jako uzasadnienie podawały brak odpowiedniej i szybkiej reakcji służb, które odpowiedzialne są za bezpieczeństwo (47,5%). Dla 24,8% ankietowanych przyczyną negatywnej oceny

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

bezpieczeństwa są napady, które mają miejsce na obszarze Aglomeracji. Wskazywano także, że mniej bezpiecznie jest na terenie niektórych dzielnic (7,9%). Dla 5,0% respondentów na bezpieczeństwo źle wpływa nieodpowiedni stan dróg i chodników. Dodatkowo sytuację pogarsza słabe oświetlenie uliczne (4,0%). Niepokój budzą także grupy młodych ludzi (4,0%). Szczegółowy rozkład odpowiedzi przedstawia tabela nr 8.

Tabela 8. Powody braku poczucia bezpieczeństwa badanych mieszkańców

Powody	Liczba wskazań	Odsetek
brak odpowiedniej i szybkiej reakcji służb	48	47,5
duże bezrobocie	2	2,0
nie zawsze jest bezpiecznie	2	2,0
zachowanie osób pod wpływem alkoholu	1	1,0
niebezpieczne są grupy młodych ludzi	4	4,0
niektóre dzielnice nie są bezpieczne	8	7,9
obojętność mieszkańców ma krzywdę drugich osób	1	1,0
samowola ludzi, bezprawie	1	1,0
słabe oświetlenie	4	4,0
zdarzają się napady	25	24,8
zły stan dróg i chodników	5	5,0
Suma końcowa	**101**	**100,0%**

W porównaniu do mieszkańców, wśród badanych przedstawicieli organizacji pozarządowych nieco mniej osób zadeklarowało, że czuje się bezpiecznie na terenie Aglomeracji. Odsetek ten wyniósł dokładnie 46,0% ogółu. Jako uzasadnienie, 43,5% z nich podało, że nigdy nie znalazło się w sytuacji niebezpiecznej. Tak jak w przypadku mieszkańców, na dobrą ocenę poczucia bezpieczeństwa wpłynęła także odpowiedna liczba patroli policji (34,8%). Rozkład odpowiedzi został zamieszczony w tabeli nr 9. Tylko 3 (czyli 6,0%) przedstawicieli NGO stwierdziło, że czuje się niebezpiecznie na terenie Aglomeracji. Aż 48% nie miało zdania na ten temat (rysunek nr 21).

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 21. Poczucie bezpieczeństwa przedstawicieli badanych organizacji pozarządowych

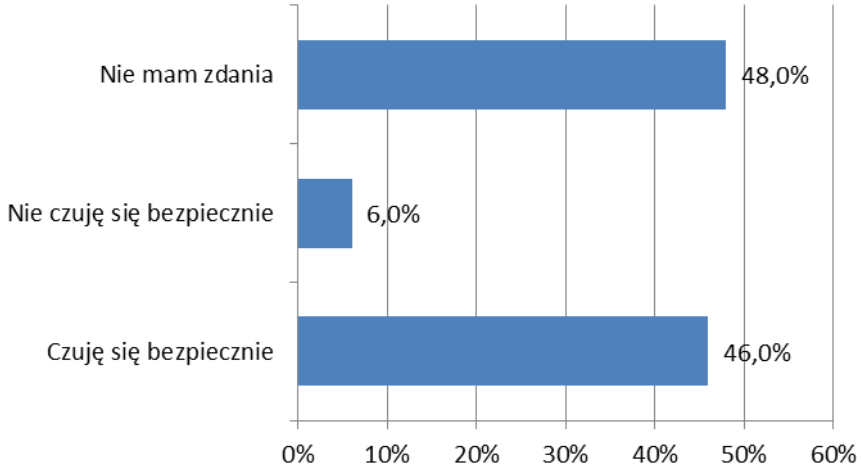


Tabela 9. Powody wysokiego poczucia bezpieczeństwa przedstawicieli badanych organizacji pozarządowych

powody	Liczba wskazań	Odsetek
odpowiednia liczba patroli	8	34,8
nie ma patologii	1	4,3
nigdy nie znalazłem się w niebezpiecznej sytuacji	10	43,5
niska przestępczość	1	4,3
trudno powiedzieć	3	13,0
Suma końcowa	**101**	**100,0%**

Temat bezpieczeństwa został także podjęty podczas wywiadów grupowych, jak i indywidualnych. Wśród respondentów panuje opinia zbieżna z wyżej przedstawionymi wynikami. Rozmówcy przyznali, że czują się bezpiecznie na terenie Aglomeracji. Pojawiły się jednak uwagi o zlikwidowanych posterunkach policji w mniejszych miejscowościach. To powoduje, że w razie potrzeby policja nie zawsze może szybko przyjechać na wyzwanie mieszkańców. Należy jednak nadmienić, że zarówno rozmówcy z obszarów wiejskich jak i miejskich nie mieli większych uwag do służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Zgłoszono jednak problem związany z wyłączaniem oświetlenia ulicznego, które argumentowane jest oszczędnościami. W niektórych miejscach brakuje też poboczy przy

bardziej ruchliwych drogach. Pewne poczucie zagrożenie u części rozmówców budzą młodzi ludzie, którzy z powodu braku pracy popełniają drobne przestępstwa.

Podsumowując: Mieszkańcy czują się bezpiecznie na terenie Aglomeracji. Głównie to zasługa zamieszkiwania w spokojnej okolicy i odpowiedniej liczby kontroli. Z drugiej jednak strony dla mniej licznej grupy, która nie czuje się bezpiecznie na badanym terenie powodem takiego stanu rzeczy jest nieodpowiednio szybka reakcja służb. Policja jednak ogólnie cieszy się dobrą opinią wśród badanych.

10. Transport

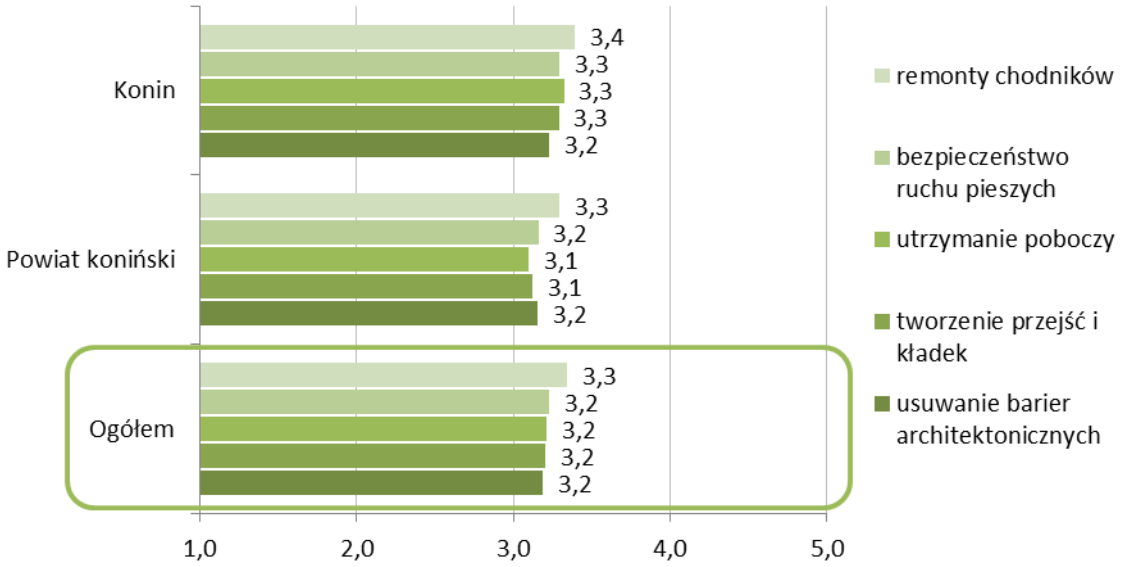
10.1. Ruch pieszych

Jednym z tematów badania była ocena elementów, które związane są z ruchem pieszych. Należą do nich remonty chodników, usuwanie barier architektonicznych, utrzymywanie poboczy w dobrym stanie, tworzenie przejść dla pieszych i kładek, a także bezpieczeństwo ruchu pieszych.

Oceny wystawione przez mieszkańców Aglomeracji poszczególnym elementom związanym z ruchem pieszych nie były zróżnicowane. Wszystkie oscylowały wokół średniej 3. Remonty chodników zostały najwyżej ocenione (3,3 dla ogółu mieszkańców – rysunek nr 22). Ich średnia wyniosła 3,4 w przypadku oceny mieszkańców Konina i 3,3 w opinii badanych z powiatu konińskiego.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 22. Średnie oceny badanych mieszkańców wystawione poszczególnym elementom związanym z ruchem pieszych

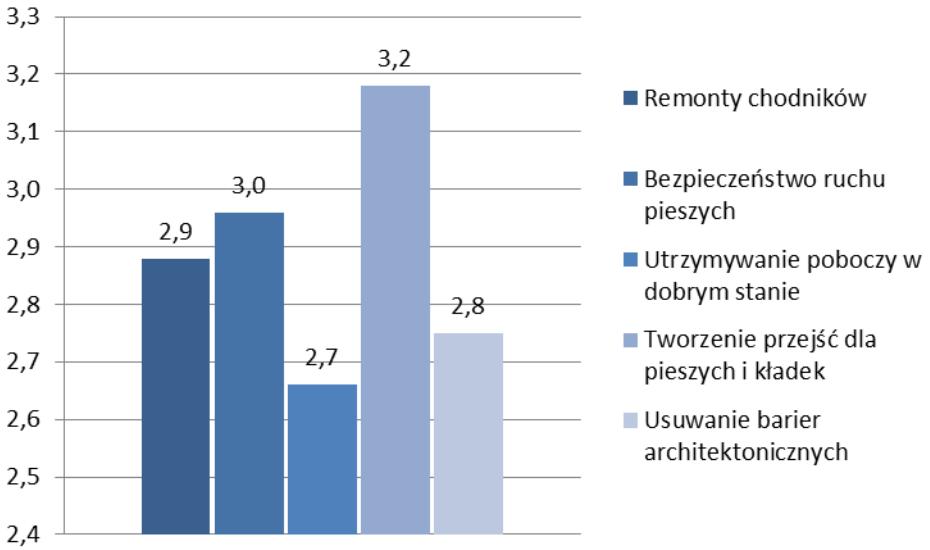


Bezpieczeństwo ruchu pieszych, utrzymanie poboczy, tworzenie przejść i kładek, a także usuwanie barier architektonicznych otrzymało taką samą ocenę, czyli 3,2 dla ogółu badanych (rysunek nr 22). Średnia ocena większości tych elementów wystawiona przez mieszkańców Konina wyniosła 3,3. Niżej ocenili tylko usuwanie barier architektonicznych (3,2). Mieszkańcy powiatu najniżej ocenili utrzymanie poboczy, a także tworzenie przejść dla pieszych i kładek (3,1). Bezpieczeństwo ruchu pieszych i usuwanie barier architektonicznych uzyskało średnią ocenę 3,2.

Przedstawiciele organizacji pozarządowych najwyżej ocenili tworzenie przejść dla pieszych i kładek. Średnia ocena tego elementu wyniosła 3,2. Najniżej ocenili z kolei utrzymanie poboczy (2,7). Niewiele wyższa jest średnia ocena dotycząca usuwania barier architektonicznych (2,8). W odróżnieniu do mieszkańców, którzy remonty chodników ocenili najwyżej, średnia ocena wystawiona przez przedstawicieli NGO wyniosła 2,9. Bezpieczeństwo ruchu pieszych uzyskało średnią 3,0. Rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 23.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Rysunek 23. Średnie oceny przedstawicieli organizacji pozarządowych wystawione poszczególnym elementom związanym z ruchem pieszych



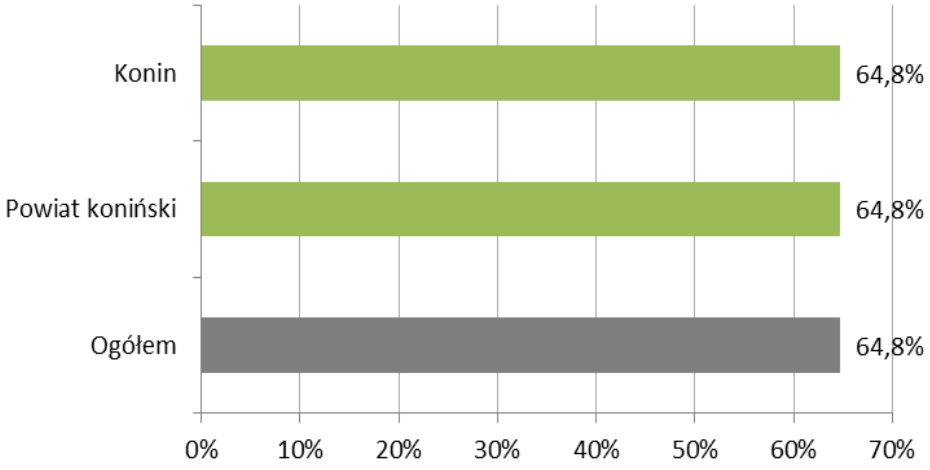
Respondenci na średnim poziomie ocenili poszczególne elementy związane z ruchem pieszych. Widoczna jest nieco gorsza opinia o utrzymaniu poboczy, a także tworzeniu przejść i kładek przez mieszkańców powiatu konińskiego. Przedstawiciele organizacji pozarządowych oprócz tego, wyjątkowo nisko ocenili usuwanie barier architektonicznych.

10.2. Ścieżki rowerowe

Ze ścieżek rowerowych korzysta 64,8% badanych mieszkańców powiatu i Konina (rysunek 24), a także 48% przedstawicieli organizacji pozarządowych.

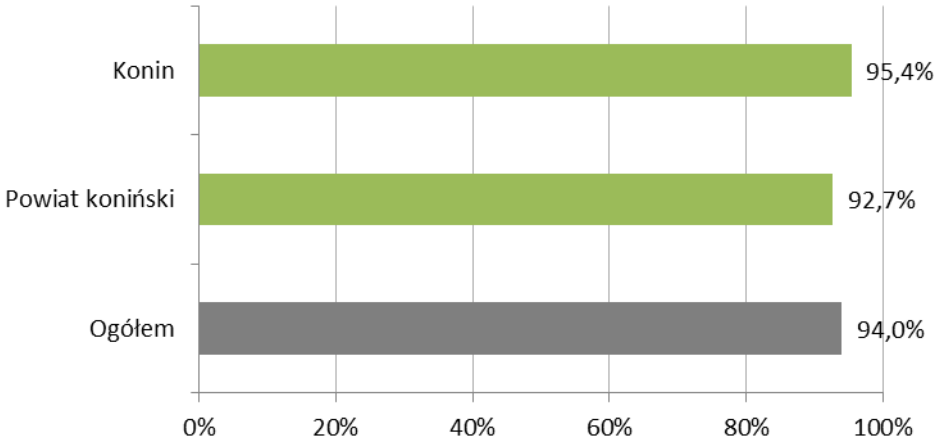
Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 24. Udział mieszkańców korzystających ze ścieżek rowerowych



Większość mieszkańców korzystających z dróg rowerowych uważa, że należy wprowadzić zmiany w ich organizacji (94%) - (rysunek nr 25). Tego zdania jest 95,4% respondentów z Konina i 92,7% z powiatu konińskiego. Zdanie to podziela 83,3% przedstawicieli NGO.

Rysunek 25. Mieszkańcy uważający za konieczne wprowadzenie zmian w organizacji dróg rowerowych (w ogólnej liczbie korzystających ze ścieżek rowerowych)



Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Najczęściej respondenci wskazywali na konieczność budowy nowych dróg rowerowych. Tak wskazało 73,5% mieszkańców (rysunek nr 26) i aż 95,0% przedstawicieli NGO (tabela nr 10). W kwestii konieczności budowy szlaków rowerowych opinia mieszkańców była podzielona. Ich budowy chce aż 76,7% respondentów z terenu powiatu konińskiego, a tylko 43,3% z Konina. Wśród przedstawicieli organizacji pozarządowych opinię tę podziela 40,0% ankietowanych.

Wprowadzenia osobnych pasów jezdni dla rowerów chce 95,0% przedstawicieli NGO. Znacznie mniej mieszkańców Aglomeracji jest tego samego zdania (powiat koniński 28,8%, Konin 27,9%). Zmiana nawierzchni ścieżek rowerowych jest konieczna według 8,8% respondentów z powiatu konińskiego, 18,2% badanych z Konina i 10,0% przedstawicieli organizacji pozarządowych. Najmniej osób uznało, że przydatna na terenie Aglomeracji byłaby budowa systemu wypożyczalni rowerów. Takie rozwiązanie wskazało 6,8% mieszkańców Aglomeracji. Wyższy odsetek osób, które uważają za koniecznie wprowadzenie takiego systemu zamieszkuje Konin (11,7%). Dla powiatu udział ten wynosi 1,7%. Szczegółowy rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 26.

Rysunek 26. Zmiany, które należy wprowadzić w organizacji dróg rowerowych w opinii mieszkańców

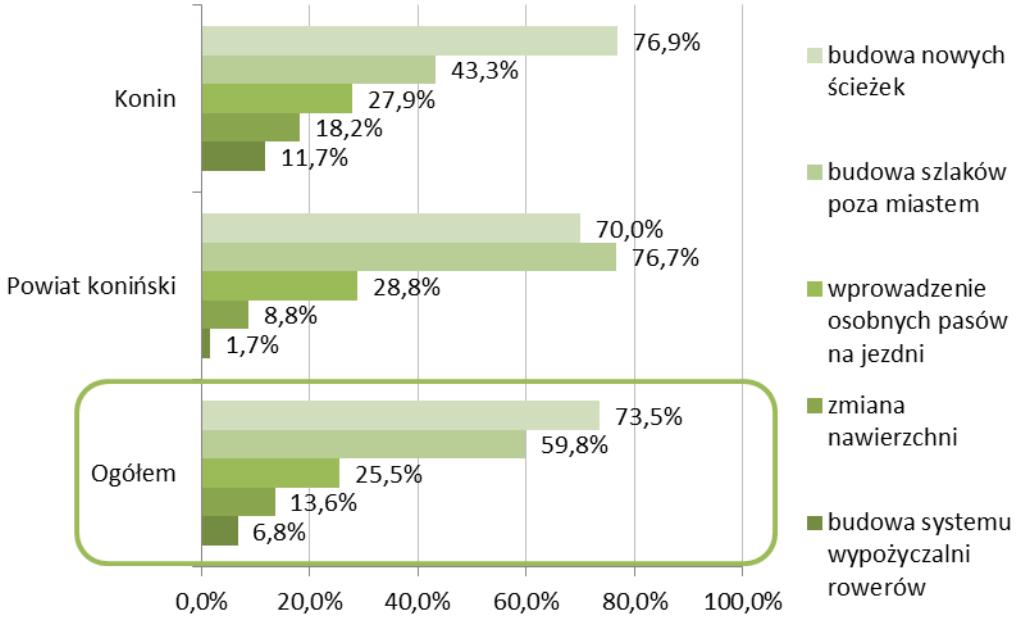


Tabela 10. Zmiany, które należy wprowadzić do organizacji dróg rowerowych w opinii przedstawicieli organizacji pozarządowych

Zmiany do wprowadzenia	Liczba wskazań	Odsetek
Zmiana nawierzchni ścieżek	2	10,0%
Budowa nowych ścieżek	19	95,0%
Wprowadzenie osobnych pasów na jezdniach dla rowerów	19	95,0%
Budowa szlaków rowerowych poza miastem	8	40,0%
Budowa systemu wypożyczalni rowerowych	2	10,0%

Na temat zmian, które powinno się wprowadzić wypowiedzieli się też uczestnicy wywiadów indywidulanych. Tak samo jak uczestnicy badań kwestionariuszowych, przede wszystkim wskazywali na konieczność budowy dróg rowerowych:

„Jest marzenie, aby z rozdania 2014-2020 połączyć gminę Kramsk do Woli Podłężnej. (…) Te ścieżki, które są na terenie gminy Kramsk cieszą się dużą częstotliwością korzystania.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Jest w planie tutaj na terenie gminy, ścieżka rowerowa Wierzbinek -Sompolno, ale to jest za mało, tzn. więcej ścieżek powinno być, dlatego że ścieżki rowerowe nawet by służyły jako bezpieczna jazda rowerem z miejscowości do miejscowości. One by miały naprawdę podwójną rolę. Nie tylko rekreacyjną.”

/lokalny lider/

„Na terenie gminy Sompolno nie ma ścieżek. Jest zamysł na nie. Z tego co wiem, jest złożony projekt o ścieżki rowerowe. Jednak na razie trzeba czekać.”

/przedsiębiorca/

„Męczące są te odcinki, po których trzeba należy jeździć asfaltem, a ścieżek nie ma. Kierowcy niestety nie uważają. Jedną z najważniejszych byłoby połączenie Konina z Pątnowem, Ślesinem. To jest taki właściwy kierunek turystyczny.”

/ekspert/

„Gmina Wilczyn, Wierzbinek, Topolno, Ślesin, Pleszew, cały ten teren, przez który przejeżdżała wąskotorówka powinien być połączony i w każdym miejscu

z noclegami, z wypożyczalniami rowerów, poprzez kopalnie, jeziora. Cały taki fajny teren, który miałby tworzyć produkt turystyczny.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Brakuje mi ścieżek, które by prowadziły do atrakcji turystycznych”

/ekspert/

„Moje oczekiwania są takie, aby dla całej aglomeracji konińskiej powstała wspólna sieć dróg rowerowych. Przemyślana, łącząca ważne punkty i produkty turystyczne w powiecie, co jest ważne, jak również służyła do przemieszczania się pomiędzy siedzibami gmin. W tej chwili każdy z samorządowców gminnych realizuje ścieżki we własnym zakresie, natomiast bezwzględnie powinna powstać sieć. Powinna zostać rozpatrzona w kontekście miasta i czternastu gmin powiatu. Później na podstawie przyjętej koncepcji gminy mogłyby ścieżki budować.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Najważniejszą sprawą w zakresie analizowanej tematyki jest przede wszystkim budowa na terenie Aglomeracji przemyślanych nowych dróg rowerowych. Przy ich planowaniu powinno się wziąć pod uwagę sugestie społeczności lokalnych. Istotne jest także powstanie szlaków poza miastem. Część mieszkańców wypowiada się za wprowadzeniem osobnych pasów na jezdni.

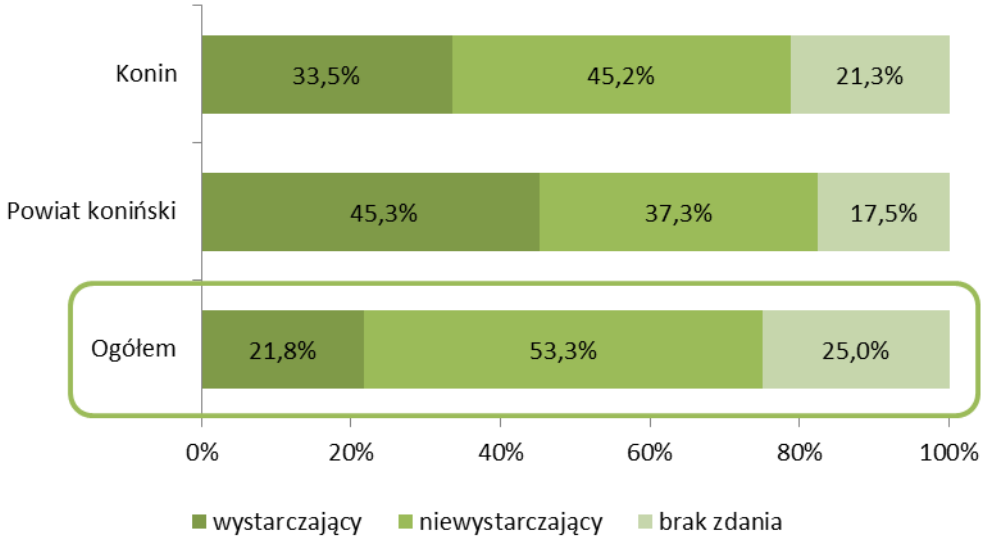
10.3. System parkingowy

Ponad połowa ogółu mieszkańców Aglomeracji uważa, że obecny system parkingowy jest niewystarczający (53,3%) – (rysunek nr 27). Zgodnie z szczegółowymi danymi, dla Konina odsetek ten wynosi 45,2%, a dla powiatu 37,3%. Dokładnie połowa badanych z organizacji pozarządowych jest takiego samego zdania (rysunek nr 28).

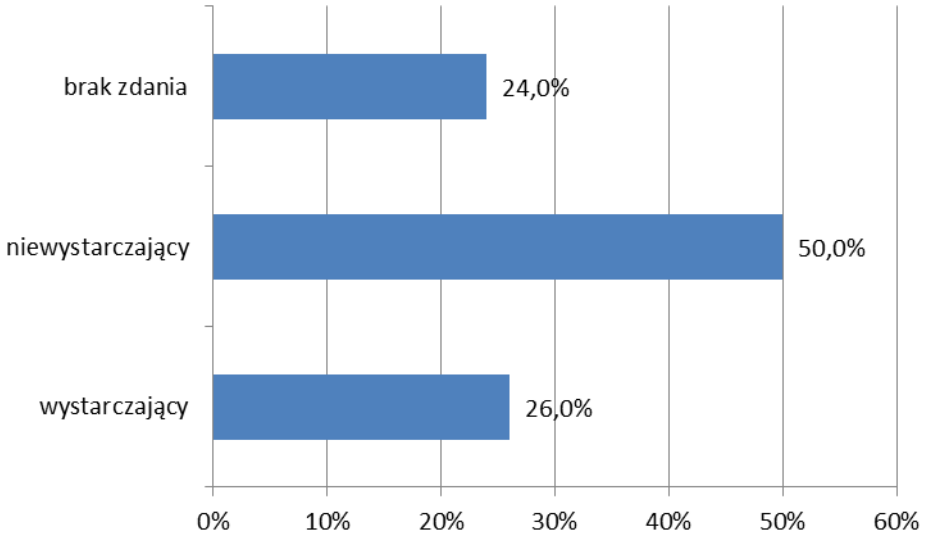
Respondentów z terenu powiatu, którzy uważają, że system parkingowy jest wystarczający jest 45,3%, a z terenu Konina 33,5%. Szczegółowe dane przedstawia rysunek nr 27.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 27. Ocena systemu parkingowego przez mieszkańców



Rysunek 28. Ocena systemu parkingowego przez przedstawicieli organizacji



Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Mieszkańcy przede wszystkim chcą zwiększenia liczby miejsc parkingowych. Odsetek respondentów z terenu Aglomeracji, którzy są tego zdania to aż 61,0% (tabela nr 10). Z opinią tą zgadzają się przedstawiciele organizacji pozarządowych, którzy uważają, że szczególnie potrzebne są miejsca parkingowe w pobliżu budynków użyteczności publicznej. Ankietowani mieszkańcy proponują rozwiązania, które mogłyby, ich zdaniem, zwiększyć liczbę miejsc parkingowych. Należy do nich budowa parkingów: na terenach zielonych (3,0%), w miejscu pustostanów, które nadają się do rozbiórki (1,7%), czy też budowa parkingów podziemnych i wielopoziomowych (5,5%). Część osób, dokładnie 17,4%, uważa, że powinno się wprowadzić więcej bezpłatnych miejsc parkingowych lub też zmniejszyć opłaty (2,5%). Mieszkańcy zgłaszają także potrzebę zwiększenia miejsc parkingowych na osiedlach (5,2%). Badani przedstawiciele NGO zwracają ponadto uwagę, że inwestorzy planując nowe obiekty mieszkalne nie zabezpieczają odpowiedniej liczby miejsc parkingowych. Zarówno mieszkańcy, jak i przedstawiciele organizacji uważają, że konieczna jest budowana parkingów buforowych. Szczegółowe odpowiedzi mieszkańców zostały zamieszczone w tabeli nr 11.

Tabela 11. Zmiany, które należy wprowadzić do w systemie parkingowym w opinii mieszkańców

Zmiany	Liczba wskazań	Odsetek
brak odpowiedzi	1	0,3%
budowa nowych parkingów	221	61,0%
budowa parkingów buforowych	1	0,3%
część dużych placów przed marketami wykorzystać na parkingi	4	1,1%
rozbudować parkingi przyosiedlowe	19	5,2%
zorganizować strzeżone parkingi	2	0,6%
tereny zielone przekształcić w miejsca parkingowe	11	3,0%
więcej bezpłatnych parkingów	63	17,4%
więcej płatnych parkingów	2	0,6%
wybudować parkingi podziemne i wielopoziomowe	20	5,5%
zburzyć pustostany i wybudować parkingi	6	1,7%
zmniejszyć opłaty	9	2,5%
zwiększyć liczbę miejsc dla niepełnosprawnych	3	0,8%
Suma końcowa	**362**	**100,0%**

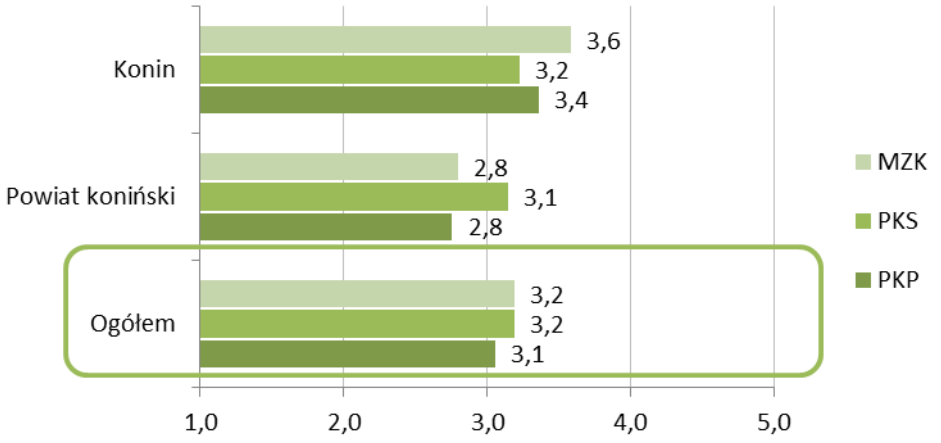
Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Najważniejszy wniosek płynący z tej części badań dotyczy konieczności budowy nowych parkingów na terenie Aglomeracji. Jednocześnie prawie 20% respondentów chce zniesienia lub też zmniejszenia opłaty za parkowanie.

10.4. Transport zbiorowy

Uczestnicy badań kwestionariuszowych ocenili poziom usług przedsiębiorstw transportu zbiorowego. Średnia ocena ogólna dla MZK i PKS jest taka sama i wynosi 3,2. PKP zostało ocenione nieco niżej. Średnia ocen wynosi 3,1. Mieszkańcy Konina i powiatu różnią się w swojej ocenie. Ci pierwsi transport zbiorowy oceniają wyżej. Najwyżej ocenili MZK (średnia 3,6), a najniżej PKS (średnia 3,2). Respondenci z powiatu konińskiego najwyżej ocenili poziom usług PKS (średnia 3,1), natomiast średnia dla MZK i PKP była taka sama i wyniosła 2,8. Niska ocena wynika z faktu, iż MZK w niewielkim stopniu obsługuje mieszkańców tych terenów, a PKP nie funkcjonuje. Szczegółowy rozkład odpowiedzi ilustruje rysunek nr 29.

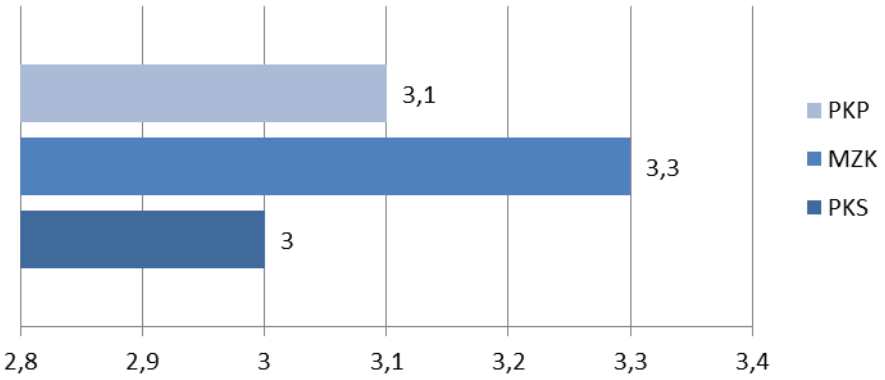
Rysunek 29. Średnia ocena usług przedsiębiorstw transportu zbiorowego w oczach mieszkańców



Przedstawiciele organizacji pozarządowych, podobnie jak mieszkańcy Konina, najwyżej ocenili MZK (średnia 3,3), a najniżej PKS (średnia 3,0) - (rysunek nr 30). Wysoka ocena MZK wynika z faktu, że większość badanych organizacji swoją siedzibę ma zlokalizowaną na terenie obsługiwanym przez tego przewoźnika.

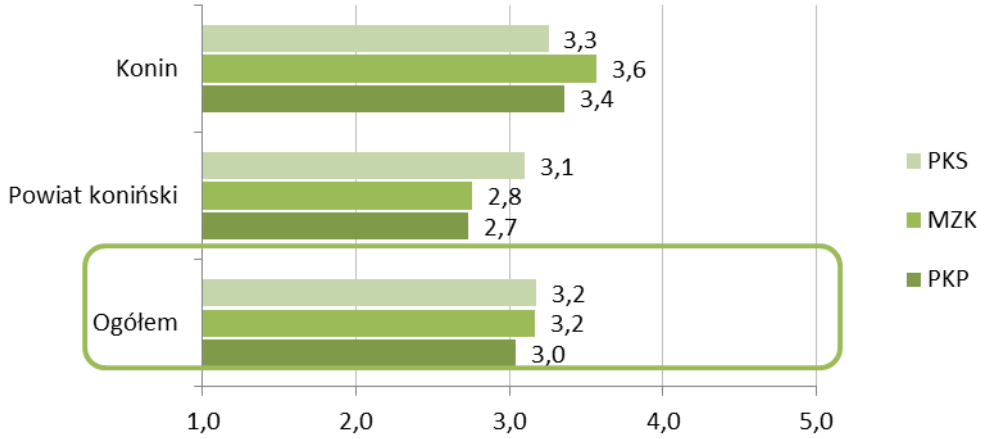
Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 30. Średnia ocena usług przedsiębiorstw transportu zbiorowego w oczach przedstawicieli organizacji pozarządowych



Po ocenie ogólnego poziomu usług transportu zbiorowego, respondenci ocenili dostosowanie oferty przewozowej przewoźników do potrzeb mieszkańców. Najniższa ocena została wystawiona PKP (średnia 3,0 dla ogółu ocen), natomiast MZK i PKS zostały ocenione na tym samym poziomie (średnia 3,2). Oceny dostosowania potrzeb są analogiczne do ocen poziomu usług. Mieszkańcy Konina, najwyżej oceniają MZK (średnia 3,6), najniżej (średnia 3,3). Ankietowani z powiatu najwyższą ocenę wystawili ofercie przewozowej PKS (średnia 3,1). Najniżej ocenili PKP (średnia 2,7). Rozkład odpowiedzi przedstawia rysunek nr 31.

Rysunek 31. Średnia ocena dostosowania oferty przewozowej do potrzeb według mieszkańców Aglomeracji

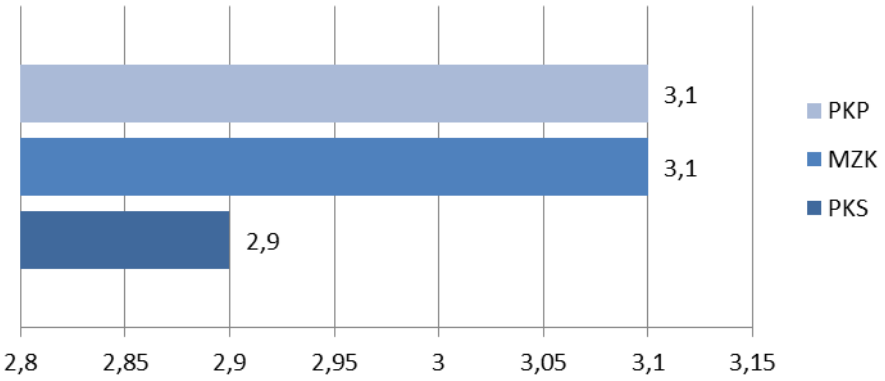


Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Przedstawiciele organizacji pozarządowych najniżej ocenili ofertę przewozową PKS (średnia 2,9) – (rysunek nr 32). Dostosowanie oferty PKP i MZK do potrzeb mieszkańców zostały ocenione na 3,1.

Rysunek 32. Średnia ocena dostosowania oferty przewozowej do potrzeb według przedstawicieli organizacji pozarządowych



Podczas wywiadów grupowych lokalni liderzy kilka słów poświęcili sytuacji PKS-u, szczególnie problemowi jego finansowania.

> *„Dojechać z małej gminy do Konina i z powrotem to jest horror. Co roku ileś kursów jest likwidowanych. Tam gdzie się generalnie opłaca PKS-owi, czyli tam gdzie uczniowie do szkół przyjeżdżają, jeszcze te kursy są trzymane, pozostałe kursy praktycznie są likwidowane.”*
>
> */lokalny lider/*
>
> *„Nawet w Skulsku kilka razy byli przedstawiciele PKS-u i bardzo chcą, oczywiście chcą też dofinansowania. Ale rzeczywiście chyba zostaną tylko kursy w pewnych godzinach, kiedy rzeczywiście widać, że jest obłożenie autobusu. Autobus jest rano i po południu, do szkoły i z pracy. I mieszkańcy oczywiście będą niezadowoleni.”*
>
> */lokalny lider/*
>
> *„Mamy świadomość jak wyglądają budżety gminne, gdzie nie ma np. wpływu z kopalni. Nie jest tak, że wójtowie nie chcą, ale nie mają z czego. Jeżeli jakaś gmina wynegocjuje 20, czy 30 tys., to takowa linia jest. Jeżeli budżety gminy nie dopłacą, to nie mają linii.”*
>
> */lokalny lider/*

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

„Trzeba mieć na uwadze jedną rzecz, że PKS jest spółką handlową. Prezes spółki handlowej ma zadanie utrzymać firmę w pozytywnej kondycji finansowej. On nie będzie wysyłał autobusów (…) gdzieś, jeśli jedna pracownica pracuje na 14.00 i potrzebuje autobus na 13.00. Jako prezesa spółki handlowej ja go rozumiem pod względem biznesowym. Teraz musimy się zastanowić nad jednym, czego my chcemy? To czy spółki handlowe typu PKS mają być dla mieszkańców, czy tylko dla biznesu. Proszę bardzo niech sobie biznes prowadzą, ale w ocenie naszej, to powinno być na ich koszt.”

/lokalny lider/

Dobre opinie zebrał MZK za odpowiednią liczbę biletomatów, wysoką kulturę kierowców, a także sprawny tabor. Natomiast przedstawiciele jednej z Gmin, przyznali, że z powodów finansowych zrezygnowali z usług MZK. Wdrożono inne działanie, dzięki któremu mieszkańcy mogą dojeżdżać do Konina PKS-em, ale koszt biletu jest wysokości tego, który kupowaliby korzystając z usług MZK, co jest dla nich bardzo korzystne.

W opinii przedsiębiorców problemem MZK jest brak skomunikowania niektórych kursów. Przyznali, że zbyt długie oczekiwanie na kolejny kurs zniechęca ich do korzystania z tego środka lokomocji i w efekcie wybierają przejazd własnym samochodem.

Dla mieszkańców problemem są ceny biletów, które w ich opinii są za drogie. Oprócz głosów dotyczących obniżenia ich ceny, pojawiły się też pomysły dotyczące wprowadzenia darmowej komunikacji miejskiej.

„Miasto musi ponieść koszty autobusów, żeby region był atrakcyjny, bo jeżeli ktoś przyjedzie tutaj, wsiądzie do autobusu i zobaczy na biletomacie, że najtańszy bilet kosztuje 3zł to on wysiądzie i pójdzie pieszo.”

/mieszkaniec/

„W mojej perspektywie, mam taki plan, żeby złożyć w ciągu 2 miesięcy inicjatywę obywatelską, żeby bilety w Koninie MZK były za darmo. Zostało to policzone na jakieś 2,5 mln zł rocznie, czyli to nie jest dużo.”

/mieszkaniec/

„Transport determinuje bardzo wiele dziedzin życia. Jeśli będzie darmowy to też wpływa na rozwój przedsiębiorczości. Miasto ma z tego bardzo dużo korzyści, bo nie musi inwestować w strefy płatnego parkowania, parkingi buforowe, w poprawę

infrastruktury, tak jak do tej pory. Również ma to wpływ na przedsiębiorców, bo mogą sobie pojechać do pracy autobusem, nie tracą pieniędzy na paliwo, poziom życia też się polepsza, więc myślę, że transport jest bardzo ważny.”

/mieszkaniec/

PKP podczas badań ilościowych zostało ocenione niżej niż PKS i MZK. Jednak większość uczestników wywiadów indywidualnych podkreślała, że PKP funkcjonuje sprawnie na terenie Konina. Dobre opinie dotyczyły szczególnie Kolei Wielkopolskich, a konkretnie ich taboru.

W przypadku MZK sytuacja oceniona została korzystnie. Zwracano jednak uwagę, że dobrym pomysłem byłoby rozszerzenie oferty przewoźnika na inne gminy Aglomeracji konińskiej.

W opinii osób, z którymi przeprowadzono wywiady indywidualne, PKS dysponuje najgorszym taborem, chociaż można zauważyć jego poprawę. Potrzebne byłyby autokary dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Tak jak uczestnicy innych etapów badań, rozmówcy potwierdzali, że dużą wadą PKS-u są ograniczane liczby kursów, co negatywnie wpływa na ogólną ocenę transportu zbiorowego. Sugerowano, by rzadziej uczęszczane trasy były obsługiwane przez mniejsze pojazdy.

Najwięcej do zarzucenia transportowi zbiorowemu mieli przedstawiciele mniejszych gmin, a także tych, które położone są na obrzeżach Aglomeracji.

„Nasza Gmina pozostawia w tej kwestii wiele do życzenia. Pociągów u nas praktycznie nie ma żadnych, a co do autobusów, to jeden jedzie chyba rano, a potem wraca. Ciężkie jest połączenie z powiatem. Ja osobiście mam 30 km, ale inni mają ich po 50.”

/lokalny lider/

„Widzę same minusy. Mieszkam w Jabłonce i są dwie drogi do Kleczewa. Więcej jest osób starszych niż młodzieży i nie mają jak dostać się do lekarzy. U nas lekarze przyjmują też popołudniu. Starsi ludzie potrzebują specjalistów i powinien być lepszy dojazd. Masa osób z ościennych wiosek dojeżdża do Kleczewa żeby dojechać do Konina. Wszystkie wioski pozbawione są dojazdu, bo zostały polikwidowane linie PKS.”

/lokalny lider/

„Odległość od Popielewa do gminy Skulsk, tam dopiero możemy w jakiś środek lokomocji wsiąść, a to jest tylko autobusowy, to jest 7 km. A te 7 km trzeba we własnym zakresie pokonać.”

/lokalny lider/

Każdy z przewoźników obsługujących transport zbiorowy na terenie Aglomeracji ma swoje plusy i minusy. MZK jest chwalony za tabor, odpowiednią liczbę biletomatów. Jego minusem są ceny biletów, jak i brak skomunikowania niektórych kursów. Plusem PKP jest poziom usług, ale minus to dostęp tylko na terenie Konina. Najwięcej do zarzucenia uczestnicy badań mieli PKS-owi. Szczególnie negatywnie oceniane jest ograniczanie liczby kursów. Jego zaletą jest niewątpliwie umożliwienie transportu mieszkańcom dalej oddalonych od Konina gmin.

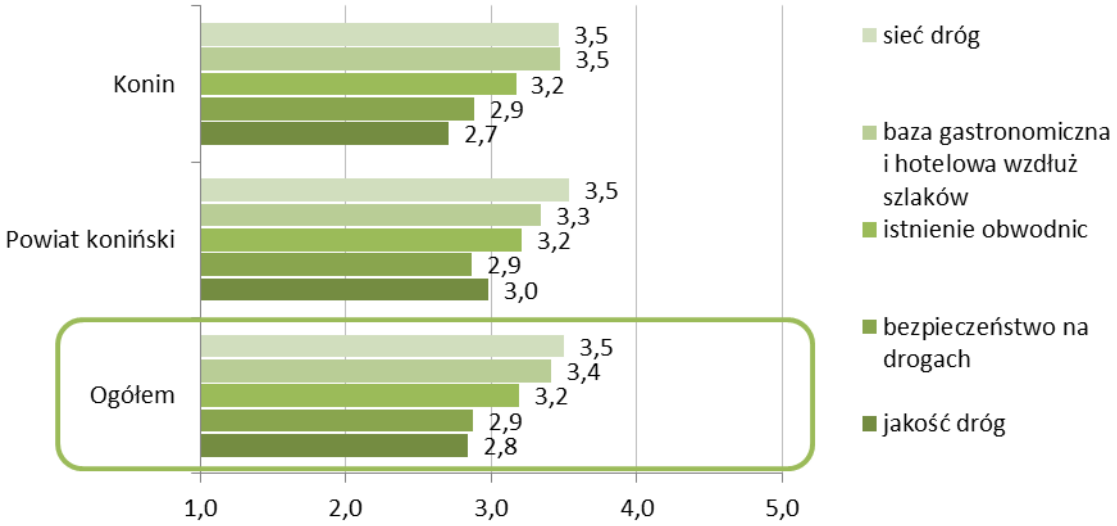
10.5. System transportowy

Podczas badań kwestionariuszowych ocenie został poddany system transportowy Aglomeracji. Średnia ocena dla ogółu wyniosła 3,2. Na tę średnią składają się oceny takich elementów jak: sieć i jakość dróg, baza gastronomiczna i hotelowa wzdłuż szlaków, obwodnice, a także bezpieczeństwo na drogach.

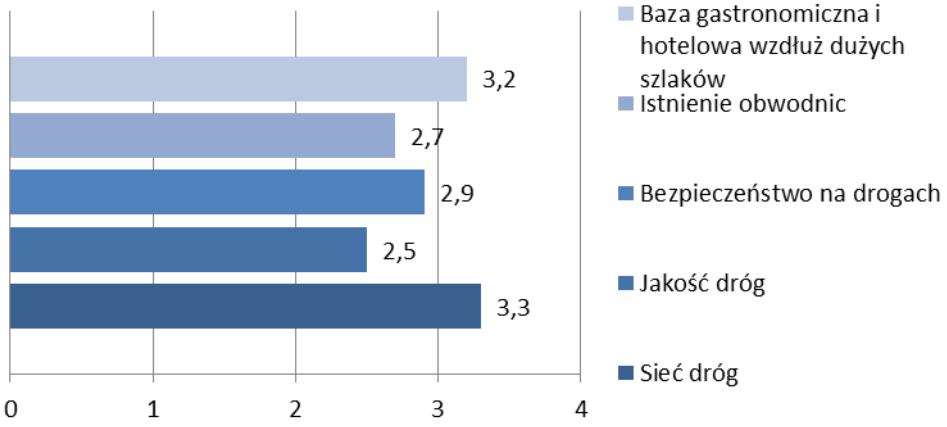
Przez wszystkich uczestników badania najwyżej została oceniona sieć dróg. Zarówno mieszkańcy powiatu, jak i Konina wystawili jej średnią ocenę na poziomie 3,5 (rysunek nr 33). Średnia ocen przedstawicieli NGO wyniosła 3,3 (rysunek nr 34).

Baza gastronomiczna i hotelowa, która zlokalizowana jest wzdłuż szlaków otrzymała drugą w kolejności średnią ocen. Dla mieszkańców Konina wyniosła ona 3,5, powiatu 3,3 (rysunek nr 33), a przedstawicieli NGO 3,2 (rysunek nr 34).

Rysunek 33. Średnie oceny poszczególnych aspektów systemu transportu drogowego według mieszkańców



Rysunek 34. Średnie oceny poszczególnych aspektów systemu transportu drogowego według przedstawicieli organizacji pozarządowych



Średnia ocena obwodnic jest taka sama dla Konina i powiatu. Wynosi 3,2 (rysunek nr 33). Dla przedstawicieli NGO średnia to 2,7. Bezpieczeństwo na drogach zyskało średnią ocenę 2,9 zarówno dla mieszkańców, jak i organizacji pozarządowych.

Na temat bezpieczeństwa wypowiedzieli się także uczestnicy wywiadów indywidulanych. W ich opinii poziom bezpieczeństwa na terenie aglomeracji jest porównywalny z tym w innych częściach kraju. Główną przyczyną jest niedostosowanie się kierowców do obowiązujących przepisów ruchy drogowego. Problemem są również brakujące chodniki, czy też złe oznakowanie niektórych dróg, szczególnie gminnych. Rozmówcom trudno było jednoznacznie wskazać miejsca szczególnie niebezpieczne. Takiej identyfikacji dokonało tylko kilkoro rozmówców:

„Odcinek dojazdu do autostrady w Starym Mieście.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Niebezpieczne rondo z uwagi właśnie na zachowanie kierowców, to rondo przy Nowej Przeprawie, skrzyżowanie Poznańska-Kleczewska-Nowa Przeprawa.”

/ekspert/

„Powinno się przebudować skrzyżowania na ulicy Poznańskiej z ulicą Hurtową, z ulicą Mostową, właśnie na tych skrzyżowaniach dochodzi często do różnych drobnych zdarzeń.”

/ekspert/

„Mamy w miejscowości zakręty, które są bardzo niebezpieczne, w Jaroszewicach jest bardzo niebezpiecznie.

/lokalny lider/

„Myślę, że ronda są spowolnieniami i bardzo dobrze rozwiązują ruch i w niektórych miejscach powinny powstać, chociażby wjazd do Ślesina, skrzyżowanie dość duże. Zresztą z mojej wiedzy na tym odcinku były śmiertelne wypadki na drodze krajowej 25, gdzie pomimo tego że jest przebudowana i bardzo dobrze funkcjonuje, to samo wykonanie tych skrzyżowań nie do końca jest najlepsze i powinno się nad tym też zastanowić, ale to są ogromne koszty.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Są to przede wszystkim wszystkie odcinki dróg krajowych, na których z racji połączeń z drogami wyższej kategorii, jak autostrady, ten ruch ciągle wzrasta, a przebieg tras często dotyczy terenów zabudowanych większych miast, czy miejscowości na terenie aglomeracji konińskiej. Z pewnością budowa obwodnic przyczyniłaby się do poprawy bezpieczeństwa.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Kolejnym ocenianym przez uczestników badań kwestionariuszowych była jakość dróg. Element ten, biorąc pod uwagę ogół wskazań mieszkańców, uzyskał najniższą średnią ocenę ze wszystkich kategorii. Wyniosła ona 2,8. Przy czym respondenci z Konina ocenili jakość dróg niżej (średnia 2,7). Średnia ocen przedstawicieli organizacji pozarządowych wynosi 2,5.

Uczestnicy badań jakościowych pytani o inwestycje, które mogą poprawić system transportu drogowego, najczęściej wskazywali DK25. Podkreślano, że droga ta powinna być dwupasmowa. Jeden z ekspertów wyraził w tej kwestii następującą opinię:

„Potrzebne jest to przedłużenie dalsze drogi 25 na odcinku od ulicy Poznańskiej do Przemysłowej, to jest potrzebne i pod to powinny być podciągnięte pozostałe inwestycje. Priorytetem jest przedłużenie drogi 25 na miasto. W związku z tym rozwinąłby się tranzyt przez miasto Konin.”

/ekspert/

W kontekście DK25, ale także potrzebnych inwestycji związanych z skrzyżowaniami:

„Na pewno potrzebna byłaby przebudowa skrzyżowania Przemysłowa/Paderewskiego, ale nie jako skrzyżowanie dwupoziomowe, ale jednopoziomowe. Przebudowa drogi 25, co by się wiązało ze skrzyżowaniem z ulicą Paderewskiego właśnie, z drogą wojewódzką do Kazimierza i skrzyżowanie dwupoziomowe w Krotoszynie. Tam musi być skrzyżowanie dwupoziomowe, skrzyżowanie przedłużonej 25 z Przemysłową, to na pewno. Można by też spróbować przebudować skrzyżowanie ulicy Europejskiej z Sokolską. Jest bardzo potrzebne tam, moim zdaniem, dwupoziomowe skrzyżowanie.”

/ekspert/

W opinii wielu rozmówców potrzebna jest budowa obwodnic niektórych miejscowości, a już szczególnie dotyczy to Konina. Jeden z przedstawicieli samorządu uznał, że potrzebne są dodatkowe możliwości połączenia z autostradą A2, a konkretnie na poziome gminy Krzymów. Pojawiły się też głosy dotyczące budowy kolejnego mostu przez rzekę Wartę:

„Na pewno taką inwestycją, już rozważaną przez powiat, jest w wybudowanie w przyszłości mostu na Warcie pomiędzy gminami Kramsk i Krzymów w miejscowości Wiechowy. To jest kilkanaście km na wschód od Konina, bo od mostu w Koninie dopiero mamy most w Kole. Czyli na przestrzeni 30 km nie mamy mostu. Ta koncepcja już została rozważona przez radę. Jest przyszłościowa, ale myślę, że niosłaby duże możliwości dla gmin wschodnich.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Jest potrzebny most nad torami kolejowymi na trasie Poznań-Warszawa, od ulicy Okólnej do Przemysłowej. To jest jeden most. Poza tym most powinien być przebudowany na ulicy Przemysłowej, nad torami kolejowymi Poznań-Warszawa, do parametrów czterech pasów ruchu. On aktualnie ma po jednym pasie ruchu w obie strony, a powinny być po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Powinien zostać poszerzony o co najmniej o jeszcze jedną jezdnię.”

/ekspert/

W kwestii dalszych zmian, które powinny być wprowadzone w organizacji ruchu drogowego pomysły są następujące:

„Jedyne co mi przychodzi do głowy to trzeba powalczyć o to, żeby mieć jeszcze dodatkowe możliwości wjazdu na autostradę na wysokości Gminy Krzymów i z pewnością budowy obwodnic poszczególnych gmin, które mają na swoim terenie drogi krajowe, ponieważ zarządca drogi krajowej dość istotnie utrudnia możliwość rozwoju tych terenów bezpośrednio przyległych do dróg krajowych. Rygory, które funkcjonują przy zmianie sposobu użytkowania na usługi, na rozwój przedsiębiorczości często są niemożliwe do spełnienia przez lokalnych przedsiębiorców czy inwestorów i to powoduje, że szukają oni innego miejsca na inwestycję.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Mogłaby być ewentualnie zamiana niektórych dróg z kategorii gminnych na powiatowe i odwrotnie.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Wiele jest takich miejsc gdzie powinno się odciążyć, chociażby gmina Skulsk i brak obwodnicy Skulska w okolicach drogi krajowej numer 25. Pewnie trzeba by było

skupić się tutaj na całej 25 i na tym co powinno się zrobić. Ja myślę, że cała ta część wschodnia, począwszy od Pątnowa, Honoratkę, Mikorzyn, ten teren też powinien być przebudowany, czy też powinna być droga przeniesiona poza te miejscowości. Tranzyt, duży, kołowy, niczego tym miejscowościom nie daje. Wręcz odwrotnie, tworzy niebezpieczeństwo. Taki duży projekt drogi krajowej 25 od Pątnowa i włączenie na wysokości Ślesina tej drogi krajowej pozwoliłoby jeszcze odciążyć te miejscowości. Jest to ogromna inwestycja, jest ona w studium i w planach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Powinno się zrobić wszystko żeby tutaj powstała. Jeśli chodzi o część południową naszej aglomeracji to nie widzę takich zagrożeń.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Jest parę miejsc, w których prawo-lewo skręty mogłyby być faktycznie zrobione.”

/lokalny lider/

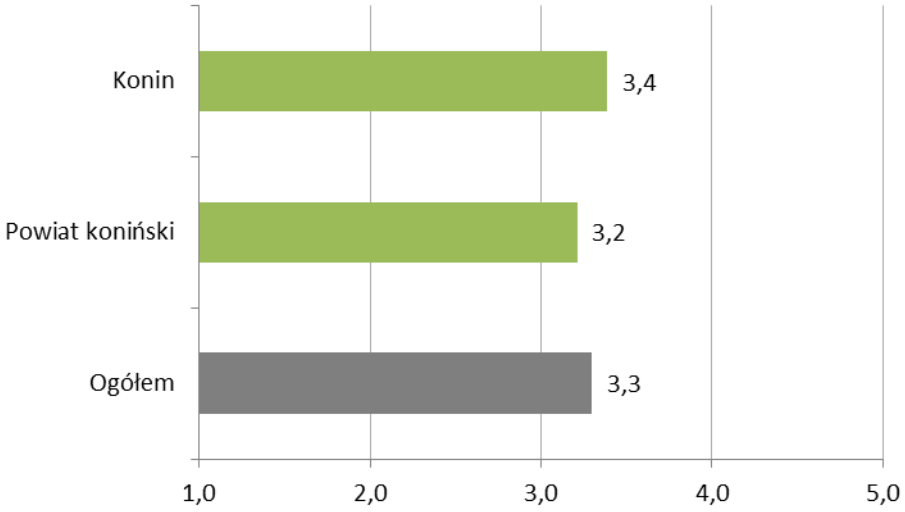
„Powinno zostać wprowadzone poprawne funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej, ponieważ są skrzyżowania bardzo mało uczęszczane w ciągi nocy, a sygnalizacja działa. Jest wiele skrzyżowań, gdzie należałoby wydzielić lewoskręty, skrzyżowanie ulicy Przyjaźni (chociaż tam próbują coś zrobić, ale to jeszcze nie jest tak, jak powinno być) z 11 Listopada i ulicy Przemysłowej z Listopada, gdzie jest zjazd na ślimak. Na pewno trzeba by rozwiązać również skrzyżowanie ulicy Margaretkowej na Chorzniu. (…) Albo to skrzyżowanie, albo przebudowa skrzyżowania ulicy Makowej ze Spółdzielców. To jest taka uliczka mała, tam są też ciągle kolejki – przebudowa, wydzielenie lewo- i prawoskrętów, to by się na pewno przydało.

/ekspert/

Uczestnicy badań kwestionariuszowych ocenili jakość całej infrastruktury komunikacyjnej Aglomeracji konińskiej. Średnia ocen przedstawicieli NGO wyniosła 3,0, natomiast mieszkańców Konina 3,4, a powiatu konińskiego 3,2. Dane ilustruje rysunek nr 37.

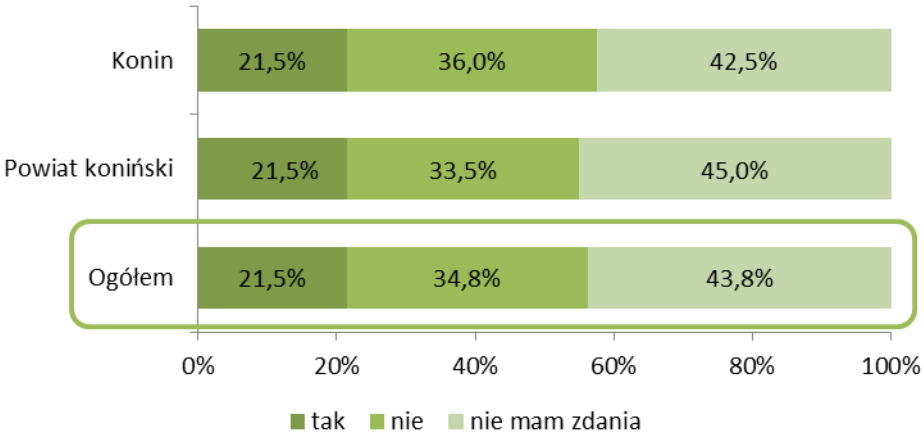
Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 35. Ocena jakości całej infrastruktury komunikacyjnej mieszkańców



Respondenci wypowiedzieli się na temat konieczności rozwoju transportu lotniczego przez władze lokalne. Dokładnie połowa przedstawicieli organizacji pozarządowych miała negatywną opinię na ten temat. Tylko 14,0% ankietowanych z tej badanej grupy udzieliło odpowiedzi pozytywnej, a 36,0% nie miało w tej kwestii zdania. Wśród mieszkańców pomysł ten zyskał nieco więcej zwolenników, gdyż konieczność rozwoju transportu zgłosiło 21,5% badanych. Wyższy był jednak odsetek osób, które były przeciwnego zdania i wyniósł 34,8%. Szczegółowe dane ilustruje rysunek nr 38.

Rysunek 36. Konieczność rozwoju transportu lotniczego według mieszkańców



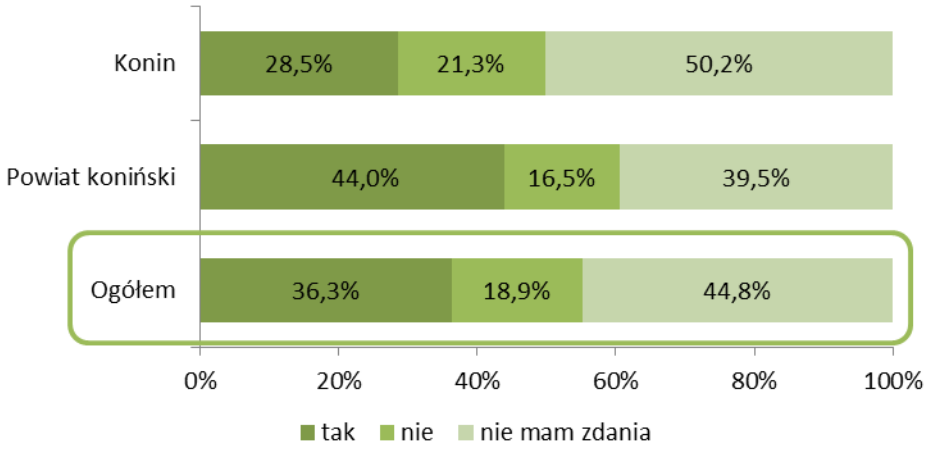
Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Wśród uczestników wywiadów zarówno grupowych, jak i indywidualnych pomysł też nie zyskał wielu zwolenników. Dominowały opinie, że zapotrzebowanie pokrywa w wystarczającym stopniu lotnisko w Poznaniu. Rozmówcy uważają, że Aglomeracja konińska ma za mały potencjał, by lotnisko miało rację bytu. Dla hobbystów wystarczające jest to znajdujące się w Kazimierzu Biskupim. Pojawiły się jednak głosy, że lotnisko pomogłoby w konkurowaniu z Poznaniem.

Uczestników wywiadów grupowych i indywidualnych zapytano także o możliwość wykorzystania w transporcie regionalnym żeglugi rzecznej. Pomysł ten zyskał zdecydowanie więcej zwolenników niż to było w przypadku transportu lotniczego. Jednak zastrzeżono, że wymagałoby to dużych inwestycji, a szczególnie pogłębienia koryta rzecznego. Rozmówcy uważają, że na chwilę obecną potencjał konińskiego portu nie jest w żadnym stopniu wykorzystywany. Transport wodny mógłby stanowić alternatywę dla transportu drogowego. Wielu rozmówców traktuje również ten rodzaj transportu w kategoriach atrakcji turystycznej.

W kontekście rozwoju Aglomeracji konińskiej, a szczególnie transportu, ważna jest kwestia konieczności tworzenia nowych centrów logistycznych. Pomysł ten popiera 36,3% badanych mieszkańców tego obszaru. Na terenie powiatu jest ich 44,0%, a Konina 28,5%. Szczegółowe dane przedstawia rysunek nr 39.

Rysunek 37. Potrzebę tworzenia nowych centrów logistycznych w opinii mieszkańców



Wśród osób, które wzięły udział w wywiadach dominowały te, które wyraziły pozytywną opinię na temat konieczności budowy nowych centrów logistycznych. Jest to według nich szansa na wykorzystanie dogodnego położenia Aglomeracji na mapie Polski, a także podniesienie atrakcyjności przedsiębiorczej tego terenu.

> *„Z pewnością ten sektor gospodarki aktualnie się rozwija i jest niezagrożony na zbliżające się lata i w związku z tym uważam za celowe rozwijanie i tworzenie tego typu placówek.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

> *„Jeżeli można by było wykorzystać tabor kolejowy to zmniejszyłoby to na pewno ilość samochodów na drogach. Przełożyć więc towary na tory i wykorzystane by to było z korzyścią.”*
>
> */lokalny lider/*

> *„Poszukujemy różnych ścieżek rozwoju dla powiatu. Jeśli Konin miałby być takim centrum przeładunkowym, to czemu nie. Jeśli byłoby to ekonomicznie uzasadnione, jeśli firmy będą widziały jakiś potencjał w naszym regionie. Niezależnie od tego, czy to będzie z wykorzystaniem dróg wodnych, czy innych środków, bo mamy i autostrady i drogi wodne i mamy kolej i dobre usytuowanie. Także tych atutów jest trochę.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

> *„Potencjał jest, bo tu się krzyżują drogi ze wschodu na zachód, z północy na południe. To jest taki centralny punkt. Tak samo z kolejowym jest to samo i nawet bym powiedziała, że przy kolejowych jest miejsce, gdzie by to mogło być to centrum przeładunkowe. W ogóle myślę, że tutaj to północ –południe też by była dobra rzecz, jakby to było. Widzę w tym szansę na poprawę sytuacji gospodarczej.”*
>
> */ekspert/*

Wskazane zostały lokalizacje tego typu inwestycji:

> *„Przy linii kolejowej. Tylko znowu jest to polityka odgórna. Transport kolejowy powinien być tańszy. Po co te drogi zajeżdżone przez te tiry. Inne kraje rozwiązują to tak, tir wjeżdża do kraju, wjeżdża na pociąg.”*
>
> */lokalny lider/*

„Największa część powinna być po stronie południowej Konina od tej, po której jest autostrada.”

/przedsiębiorca/

„Na obrzeżach raczej, koło np. Starego Miasta. Tam jest Przeprawa i trasa przelotowa- Poznań- Warszawa- Kalisz.”

/mieszkaniec/

„Mamy bardzo dobre połączenie wschód- zachód. Generalnie linia kolejowa, w zasadzie, z Chin do Hiszpanii prowadzi. Niestety miasto Konin jest pominięte. Przy torach kolejowych są jedynie jakieś prywatne linie przeładunkowe. Tego w Koninie brakuje. Kierunek północ - południe jest do obsłużenia. Od samego Kalisza, Ostrowa Wielkopolskiego aż po Bydgoszcz, tutaj można by było zająć się kontenerami

/ekspert/

„Jest takie miejsce, to jest stacja PKP Wysokie. Na pewno, by tutaj skorzystały sąsiednie gminy takie jak np. Sompolno, czy Wierzbinek, czy gmina Ślesin. To jest odległość do 15 km i na pewno, jeśli chodzi o takie centrum przeładunkowe, przydałoby się.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Ja bym tu usytuowała u nas w Gminie [Wierzbinek]. Może też na trasie tu gdzieś jest jakąś miejscowość, gdzie można by to było usytuować.”

/lokalny lider/

„Dla mnie to jest w tej chwili naturalne, że Konin. W tej chwili jest autostrada, jest rzeka, jest kolej, więc tu gdzieś jest blisko praktycznie mogłoby być centrum na Marantowie, gdzie np. wybudowałoby się jakiś port z prawdziwego zdarzenia na kanale, można by było wykorzystać istniejące tory kolejowe, które prowadzą np. do huty. Bardzo niewielki nakład byłby prawdopodobnie związany z tym, aby powiązać ten transport kolejowy i rzeczny, i również drogowy. Bo to nie jest w tej chwili problemem przejechać 10, czy 15 km z autostrady. Co prawda przejazd przez Konin, nie jest jeszcze do końca taki prosty, szczególnie od autostrady na północ, ale liczę, że to jest do rozwiązania.”

/przedsiębiorca/

„Myślę, że to jest kierunek drogi 25, a więc Rychwał, Konin, Stare Miasto już to ma, ale dalej Ślesin- Skulsk tu mogłyby powstawać takie centra i bazy przeładunkowe.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Lokalizacja przy węzłach – jeśli jest jeszcze miejsce. No i gdyby został wybudowany odcinek drogi łączącej Nową Przeprawę z drogą krajową 25, to tam też kilka dobrych miejsc pewnie można by znaleźć. Czyli z jednej strony ten węzeł, z drugiej północna strona Konina, w kierunku Bydgoszczy.”

/ekspert/

Część badań była prowadzona na temat silnych i słabych stron transportu Aglomeracji konińskiej. Dla osób, które wzięły udział w wywiadach indywidualnych silną stroną jest położenie Aglomeracji na mapie Polski. Dla wielu rozmówców jest nią też lokalizacja względem autostrady A2 i DK25. Atutem jest również umiejscowienie Konina nad rzeką Wartą. Silną stroną Aglomeracji jest także dostęp do szlaku kolejowego wschód-zachód.

Dla ekspertów słabą stroną transportu Aglomeracji jest poprowadzenie DK25 przez samo centrum Konina (ul. Przemysłowa). Podobnie przez jednego z nich, zostało ocenione skrzyżowanie ul. Europejskiej z Warszawską w Koninie, które w opinii eksperta powinno być dwupoziomowe. Inni uczestnicy dodali, że dla nich słabą stroną jest niewystarczająca jakość dróg, a także brak obwodnic. Na terenie Aglomeracji brakuje również skoordynowania świadczących usługi firm transportowych, a także współpracy między samorządami w zakresie dostępności do transportu zbiorowego.

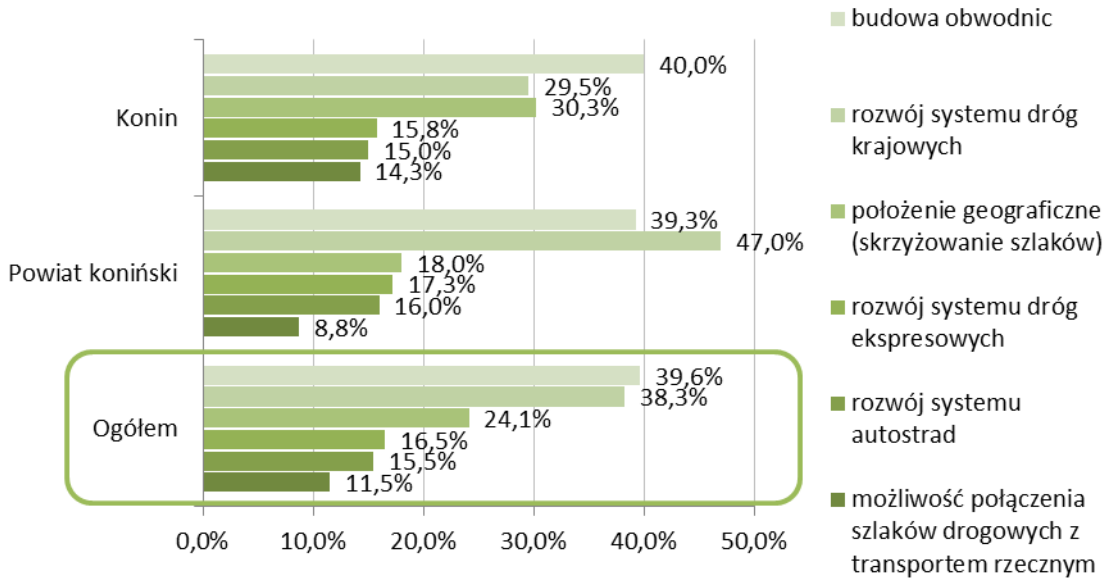
Uczestnicy badań ankietowych określili szanse i zagrożenia dla rozwoju systemu transportowego na terenie Aglomeracji. Największą szansą, w opinii mieszkańców tego terenu, jest budowa obwodnic. Tego zdania jest prawie 40% ankietowanych z Konina i powiatu konińskiego (rysunek nr 35) oraz 52% przedstawicieli NGO (tabela nr 11).

Równie ważny jest rozwój systemu dróg krajowych. Uzyskał on 38,3% ogółu wskazań mieszkańców. Biorąc pod uwagę szczegółowe dane, element ten był uważany za szansę rozwoju systemu transportowego Aglomeracji częściej przez mieszkańców powiatu (47,0%), niż miasta Konina (29,5%) – (rysunek nr 35). Wśród respondentów z organizacji pozarządowych odsetek wskazań wyniósł 32% (tabela nr 11).

W opinii ankietowanych z NGO położenie geograficzne Aglomeracji stwarza największe możliwości rozwoju systemu transportowego tego zespołu miejskiego. Wskazało go aż 54%

respondentów (tabela nr 12). Wśród mieszkańców Konina odsetek wskazań wyniósł 30,3%, a powiatu konińskiego 18,0%. Warto w tym miejscu wspomnieć, że mieszkańców Aglomeracji zapytano o to, czy obszar ten w pełni wykorzystuje swoje położenie. Ponad połowa, a dokładnie 50,2% z nich, odpowiedziało negatywnie na tak zadane pytanie, twierdząc, że Aglomeracja powinna lepiej wykorzystać swoje położenie.

Rysunek 38. Szanse dla rozwoju systemu transportowego na terenie Aglomeracji według mieszkańców



Nieco większy odsetek mieszkańców Aglomeracji, jako szansę rozwoju systemu transportowego, widzi w rozbudowie dróg ekspresowych (16,5%) niż autostrad (15,5%). Odmiennego zdania są przedstawiciele NGO. Dla 30,0% z nich ważny jest rozwój autostrad, a tylko dla 14,0% dróg ekspresowych.

Najmniej respondentów rozpatruje możliwość połączenia szlaków drogowych z transportem rzecznym jako szansę dla rozwoju transportu Aglomeracji. Wskazało go 11,5% badanych mieszkańców i 10,0% przedstawicieli organizacji pozarządowych.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Tabela 12. Szanse dla rozwoju systemu transportowego na terenie Aglomeracji według przedstawicieli organizacji pozarządowych

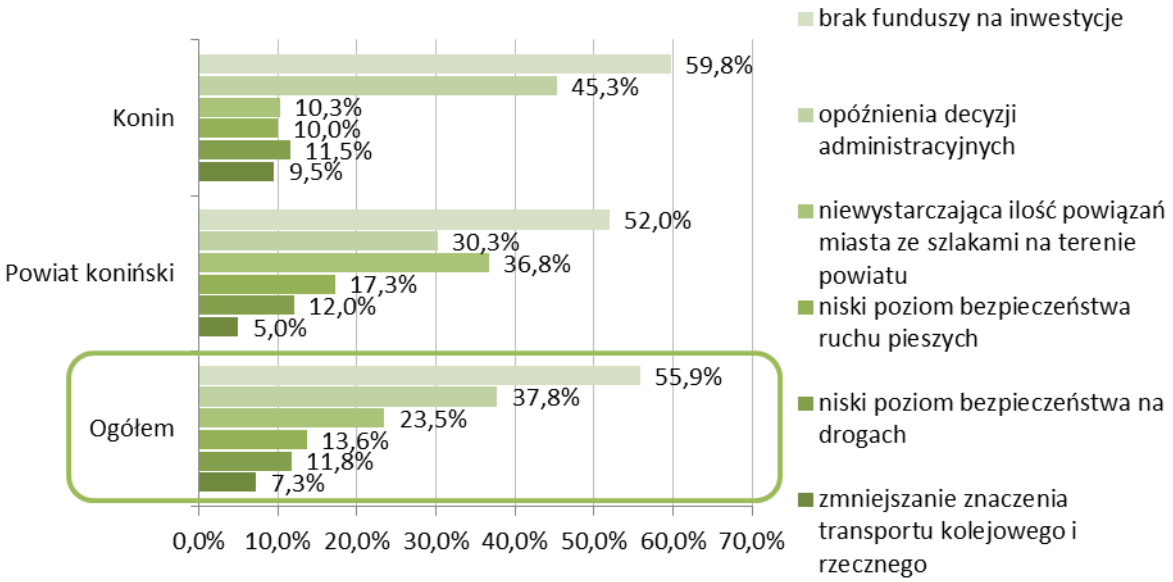
Szanse	Liczba wskazań	Odsetek
Położenie geograficzne (skrzyżowanie szlaków transportu drogowego)	27	54,0%
Budowa obwodnic	26	52,0%
Rozwój systemu dróg krajowych	16	32,0%
Rozwój systemu autostrad	15	30,0%
Rozwój systemu dróg ekspresowych	7	14,0%
Możliwość połączenie szlaków drogowych z transportem rzecznym	5	10,0%
Suma końcowa	**96**	

Uczestnicy wywiadów indywidualnych również określili szanse rozwoju dla transportu na terenie aglomeracji. Dla nich szansę wynikają przede wszystkim z położenia aglomeracji na mapie Polski. Możliwość rozwoju centrum przeładunkowego uznawana jest za bardzo przyszłościowa przez część rozmówców, szczególnie w kontekście dogodne położenie względem autostrady. Duże nadzieje pokładane są w budowie nowej drogi nr 25. Nowe perspektywy może otworzyć rozwój transportu wodnego. Transport kolejowy jest uznawany również za korzystny, ale istnieją spore obawy co do możliwości wpływania na niego przez samorząd lokalny. W opinii eksperta szansą na rozwój jest remont mostu stalowego na kanale Ulgi, a także wprowadzenie zielonych strzałek na wielu skrzyżowaniach, co usprawni ruch.

Głównym wskazywanym przez uczestników badań kwestionariuszowych zagrożeniem dla transportu Aglomeracji jest brak funduszy na inwestycje (55,9% ogółu wskazań dla mieszkańców) – (rysunek nr 36). Tego zdania jest 59,8% mieszkańców Konina, 55,9% respondentów z powiatu konińskiego i 76% przedstawicieli NGO (tabela nr 12).

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 39. Zagrożenia dla rozwoju systemu transportowego na terenie Aglomeracji według mieszkańców



Sporo obaw budzą opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych. Odsetek wskazań przez mieszkańców Konina wyniósł 45,3%, powiatu 30,3% (rysunek nr 36), a przedstawicieli badanych organizacji 34,0% (tabela nr 13).

Niewystarczająca liczba powiązań komunikacyjnych miasta ze szlakami na terenie powiatu zdecydowanie częściej wskazywane było przez mieszkańców powiatu niż miasta. Odsetki wyniosły kolejno 36,8% i 10,3%. Wśród przedstawicieli NGO odpowiedź tę wybrało 12,0% ankietowanych.

Podobna sytuacja dotyczy niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pieszych. Wskazało ją 17,3% respondentów z powiatu i 10,0% badanych z Konina. Wyższy odsetek zanotowano u ankietowanych z organizacji pozarządowych (20,0%).

Niski poziom bezpieczeństwa na drogach zyskał niski poziom wskazań. Wybrało go tylko 11,8% ankietowanych mieszkańców Aglomeracji i 10,0% badanych osób z organizacji pozarządowych. Szczegółowe dane przedstawia rysunek nr 36.

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Najmniejsze zagrożenie dla rozwoju transportu Aglomeracji płynie z ograniczenia znaczenia transportu kolejowego i rzecznego. Wskazało go tylko 7,3% mieszkańców Konina i powiatu. Natomiast wśród przedstawicieli NGO element ten był wybierany zdecydowanie częściej. Wskazało go 26,0% badanych.

Tabela 13. Zagrożenia dla rozwoju systemu transportowego na terenie Aglomeracji według przedstawicieli organizacji pozarządowych

Zagrożenia	Liczba wskazań	Odsetek
Brak funduszy na realizacje inwestycji	38	76,0%
Opóźnienia decyzji administracyjnych	17	34,0%
Niewystarczająca liczba powiązań komunikacyjnych miasta ze szlakami na terenie powiatu	6	12,0%
Niski poziom bezpieczeństwa ruchu pieszych	10	20,0%
Niski poziom bezpieczeństwa na drogach	5	10,0%
Zmniejszanie znaczenia transportu kolejowego i rzecznego	13	26,0%
Suma końcowa	**89**	

W opinii rozmówców, z którymi przeprowadzono wywiady indywidualne, głównym zagrożeniem dla rozwoju transportu jest brak środków na potrzebne inwestycje. Jest to element, o którym wspominała większość uczestników badania. Brak inwestycji spowoduje z kolei, że nie będzie możliwości skorzystania z szansy, jaką jest dogodne położenie Aglomeracji. Brak środków uniemożliwi dalsze prace związane z DK25, co zdecydowanie pogorszy sprawność ruchu drogowego. W opinii jednego z ekspertów zagrożeniem jest również niewywiązanie się PKP z budowy wiaduktu.

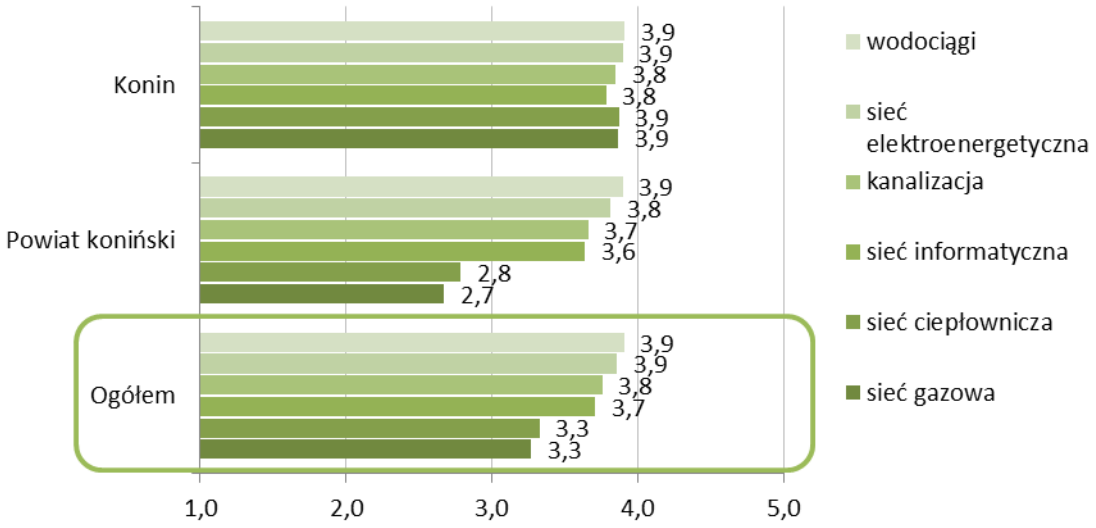
Spośród wszystkich elementów systemu transportowego najwyżej respondenci cenią sieć dróg Aglomeracji. Następna w kolejności jest baza gastronomiczna i hotelowa, która zlokalizowana jest wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Bezpieczeństwo na drogach zostało ocenione na średnim poziomie i w opinii respondentów jest porównywalne z innymi częściami kraju. Większość z nich nie potrafiła wskazać miejsc szczególnie niebezpiecznych w Aglomeracji. Jakość dróg jest najniżej oceniana przez respondentów. Najbardziej oczekiwana inwestycja przez uczestników jest związana z DK 25, a także obwodnicą Konina. Uczestnicy badań nie widzą konieczności rozwoju transportu lotniczego na terenie Aglomeracji. Więcej zwolenników zyskał pomysł wykorzystania żeglugi rzecznej. Wymaga

ona jednak wielu inwestycji. W celu wykorzystania dogodnego położenia na mapie Polski, a także w pobliżu autostrady A2, zasadne wydaje się rozwinięcie centrum logistycznego na badanym terenie.

11. Infrastruktura techniczna

Respondenci dokonali oceny infrastruktury technicznej Aglomeracji. Najwyższą średnią ocen zdobyły wodociągi. W przypadku mieszkańców wyniosła ona 3,9 (rysunek nr 40), a w przypadku przedstawicieli NGO 3,7 (rysunek nr 41). Pozostałą infrastrukturę mieszkańcy Konina zawsze oceniali nieco wyżej niż mieszkańcy powiatu konińskiego. Oprócz wodociągów, w pierwszej trójce najlepiej ocenianych, sklasyfikowała się sieć elektroenergetyczna (średnia 3,9 dla ogółu mieszkańców) i kanalizacja (średnia 3,8). Średnia ocen przedstawicieli NGO tych elementów wynosi 3,5. W opinii mieszkańców następna w kolejności pod względem wysokości średniej jest sieć informatyczna (średnia 3,7). Przedstawiciele organizacji pozarządowych wyżej od niej sklasyfikowali sieć ciepłowniczą (średnia 3,4).

Rysunek 40. Średnie oceny stanu infrastruktury technicznej według mieszkańców

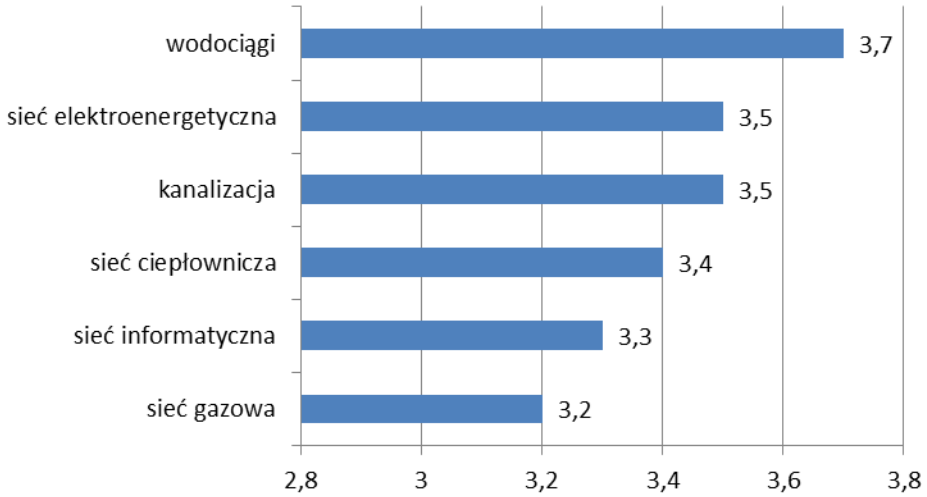


Znaczna różnica występuje między oceną sieci ciepłowniczej i gazowej. Mieszkańcy Konina ocenili je tak samo, średnia ich ocen wynosi 3,9, natomiast mieszkańcy powiatu sieć

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

ciepłowniczą ocenili na 2,8 a gazową na 2,7 (rysunek nr 40). Średnie ocen przedstawicieli NGO wynoszą kolejno 3,4 i 3,2 (rysunek nr 41).

Rysunek 41. Średnie oceny stanu infrastruktury technicznej według przedstawicieli organizacji pozarządowych



Mieszkańcy, zapytani w czasie wywiadów grupowych o zadowolenie z jakości infrastruktury technicznej, takiej jak sieć wodociągowa, ciepłownicza, energetyczna, teleinformatyczna, narzekali na wysokie koszty prywatnej kanalizacji czy ogrzewania gazowego. Dlatego ich zdaniem samorządy powinny dofinansowywać takie działania, tak jak dofinansowują ściąganie eternitu z dachów. W powiecie nie wszędzie może dotrzeć system kanalizacji, wodociągów, ciepłowniczy i gazowy, dlatego wyraźne zadowolenie w każdym z tych obszarów wyrażali mieszkańcy samego Konina.

Nieliczne osoby były niezadowolone ze stanu infrastruktury technicznej:

> *„Nowe technologie, które są, dla nas, do Konina nie docierają, ponieważ nie wiem, takie jest moje zdanie. Są ludzie, którzy wcześniej się dogadają, podzielniki ciepła w blokach zainstalują itd. Nowe bloki, czy nowe technologie są takie, że na klatce schodowej jest tak, że ile ciepła przejdzie to za tyle płacę. U nas są bardzo stare technologie, mimo że mieszkańcy monitują, na zasadzie: więcej mi latem paruje tego niż za ogrzewanie i nie można tego zmienić.”*
>
> */mieszkaniec/*

Wśród liderów i przedsiębiorców najlepiej oceniane były wodociągi, najgorzej kanalizacja. Oceny dobre lub bardzo dobre uzyskały sieć ciepłownicza, energetyczna, informatyczna. Oprócz kilku wyjątków, ponieważ wspominano o przerwach w dostawie prądu paraliżujących pracę. Przedsiębiorcy podkreślili przy tym brak informacji ze strony władz gmin i powiatu, który to powoduje przestoje w produkcji:

> *„Nie jesteśmy informowani o tym, że nie ma bądź nie będzie prądu, ja powinienem SMS-a dostać, że nie będzie prądu.”*
>
> */przedsiębiorca/*

> *„Powinno być tak, że o każdych brakach w dostawie prądu czy czegoś tam powinniśmy być informowani, żeby można było zaplanować sobie przebieg pracy inaczej, a nie siedzieć 5 h bezczynie.”*
>
> */przedsiębiorca/*

Podsumowując, należy zauważyć, że ogólnie mieszkańcy, liderzy i przedsiębiorcy z terenu powiatu i miasta Konina są zadowoleni ze stanu infrastruktury technicznej, ale należy pamiętać, że nie do każdego zakątka powiatu dociera każdy z typów infrastruktury, o które pytano. Natomiast tam, gdzie jest problem z przyłączeniem do wspólnego systemu kanalizacji, czy wodociągów, zdaniem wszystkich ankietowanych, powinny pomagać władze samorządowe, dotując prywatne, indywidualne rozwiązania takie jak przydomowa oczyszczalnia ścieków.

Przedstawicieli samorządów lokalnych, ekspertów, lokalnych liderów i przedsiębiorców zapytano w czasie wywiadów indywidualnych o ocenę stanu infrastruktury technicznej. Wskazywali oni, że tylko część gmin jest skanalizowana, w niewielu jest instalacja gazowa. O dostępie do sieci ciepłowniczej mogą myśleć tylko mieszkańcy Konina i gmin sąsiadujących ze stolicą Aglomeracji.
Dość często badani zwracali uwagę na słaby zasięg sieci komórkowej i teleinformatycznej. Dotyczyło to zwłaszcza terenów wiejskich.

> *„Oceniłbym raczej dobrze ten rozwój infrastruktury technicznej. Wiadomo, że zawsze lepiej to wygląda na północy powiatu, tam gdzie są gminy bogatsze typu Kleczew, Ślesin, doskonale jest też w gminie Stare Miasto, choć to akurat południowa część. Reasumując: im gmina bogatsza, tym większe możliwości i zagospodarowanie techniczne lepsze.”*
>
> */ekspert/*

Zdaniem większości respondentów kanalizacja, czy gazyfikacja mogą się powieść tylko w miejscowościach o zwartej zabudowie (przykład z gminy Golina: Kawnice, Węglew, Kraśnica).

Najwyższe oceny zbierały sieci energetyczna i wodociągowa, dalej teleinformatyczna, komórkowa, gazowa i kanalizacyjna, do której nie wszyscy mieszkańcy mają dostęp. Problemem na drodze rozwoju tych sieci są ograniczenia techniczne i finansowe:

> *„Nie tylko możliwości finansowania, zasobność gminy wpływa na budowę kanalizacji – poziom rozwoju jest u nas bardzo zróżnicowany, choćby jeśli chodzi o infrastrukturę gmin. Gminy, na których terenie odbywała się działalność wydobywcza kopalni z tą infrastrukturą szybciej się uporały, łatwiej im jest ją budować. Tak więc z jednej strony jest kopalnia, więc jest i degradacja środowiska, ale z drugiej są konkretne wpłaty do kasy gminy, które służą potem poprawie jakości życia mieszkańców. Także ten problem jest złożony.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

Przedsiębiorcy narzekali na przerwy w dostawie prądu i brak wyprzedzającej informacji o tym, tak aby mogli zaplanować produkcję:

> *„Jak to jest możliwe żeby nie było prądu, prawda? A u nas wiatr wieje 10 km dalej, a u nas już prądu nie ma. I to powinno być zrobione jakąś ziemią. Ja wiem, że to są na pewno gigantyczne inwestycje, ale gigantyczne też pieniądze płacimy za energię.”*
>
> */przedsiębiorca/*

Respondenci dziwili się, dlaczego nie można miejscowości podłączać do sieci gazowej, skoro w pobliżu kilku z nich przechodzi rurociąg:

> *„Jeśli chodzi o gaz, to koło nas przechodzi rurociągg i dlaczego my nie możemy z niego korzystać, zrobić jakąś rozdzielnie, żeby móc to używać.”*
>
> */lokalny lider/*

Podsumowując, mieszkańcy są z reguły zadowoleni ze stanu infrastruktury technicznej, do której mają dostęp. Najwyżej oceniają sieć energetyczną, wodociągową a także ciepłowniczą i gazową, jeśli mają do niej dostęp (mieszkańcy miast). Najgorzej została oceniona kanalizacja, której w niektórych miejscowościach dotkliwie brakuje a także sieć komórkowa nie obejmująca swoim zasięgiem wszystkich mieszkańców. Wśród zadań władz dotyczących tego tematu wymienić można poprawę zasięgu sieci komórkowej, dotarcie z Internetem

szerokopasmowym do wszystkich miejscowości, zapewnienie stałego dostępu do prądu przedsiębiorstw, a jeśli to niemożliwe, to informowanie przedsiębiorców o przewidywanych przerwach w dostawach energii.

12. Ochrona środowiska

Respondenci wypowiedzieli się na temat poszczególnych elementów ochrony środowiska na terenie Aglomeracji. Biorąc pod uwagę ogół ocen mieszkańców, poziom czystości w Koninie i powiecie konińskim, a także jakość powietrza osiągnęły taką samą średnią, która wyniosła 3,6 (rysunek nr 42). Z analizy szczegółowych danych wynika, że mieszkańcy powiatu konińskiego wyżej ocenili poziom czystości na swoim terenie (średnia 3,7), niż w Koninie (średnia 3,6). Średnia ocen respondentów z Konina jest taka sama i wynosi 3,6.

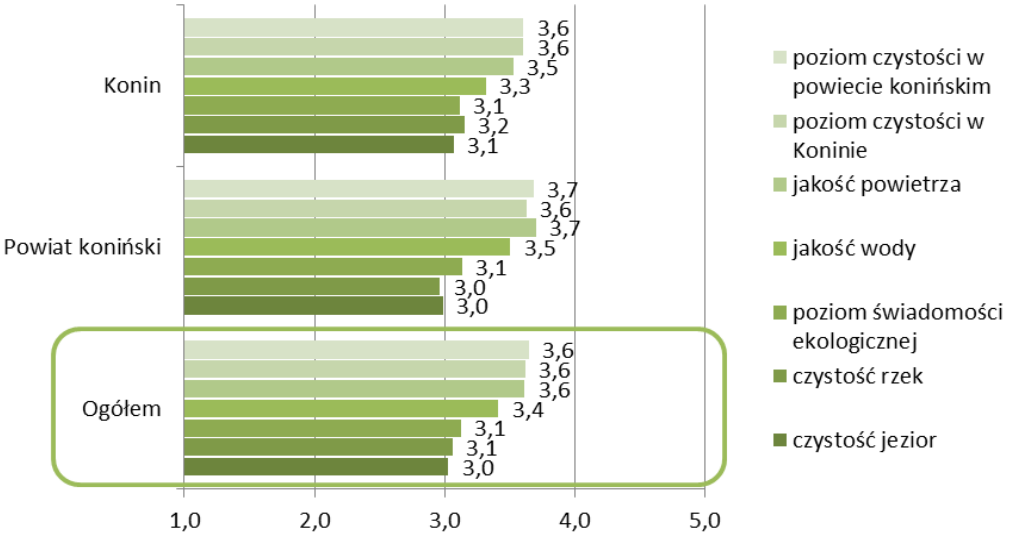
Jakość powietrza i wody zostały wyżej ocenione przez ankietowanych z powiatu (średnia kolejno 3,7 i 3,5) niż Konina (średnia kolejno 3,5 i 3,3). Poziom świadomości ekologicznej mieszkańców Aglomeracji został oceniony przez te dwie grupy tak samo (średnia 3,1).

Najniżej mieszkańcy Aglomeracji ocenili czystość i zagospodarowanie rzek (średnia 3,1) i jezior (średnia 3,0). Średnie ocen respondentów z Konina były wyższe niż ankietowanych z powiatu konińskiego. Szczegółowe dane ilustruje rysunek nr 42.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 42. Średnia ocena poszczególnych elementów związanych ze środowiskiem naturalnym według mieszkańców

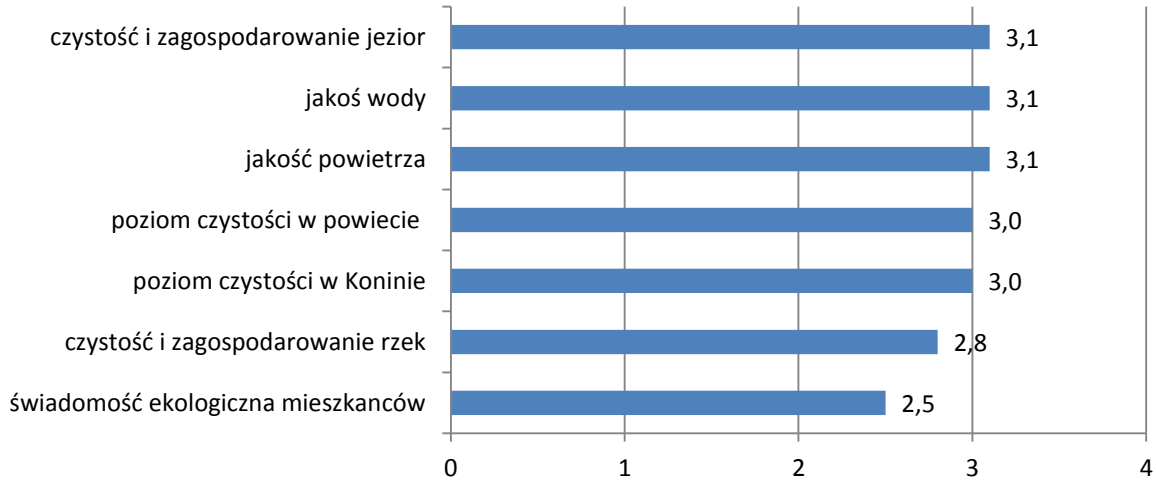


Przedstawiciele organizacji pozarządowych czystość i zagospodarowanie jezior, jakość wody i powietrza ocenili tak samo. Średnia ich ocen wynosi 3,1 (rysunek nr 43). Na tym samym poziomie ocenili też czystość w Koninie i powiecie konińskim (średnia 3,0). Najniższą średnią uzyskała świadomość ekologiczna mieszkańców Aglomeracji (średnia 2,5). Szczegółowe dane ilustruje rysunek nr 43.

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

Projekt **„Aglomeracja konińska – współpraca JST kluczem do nowoczesnego rozwoju gospodarczego”**
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rysunek 43. Średnia ocena poszczególnych elementów związanych ze środowiskiem naturalnym według organizacji pozarządowych



Uczestnicy wywiadów grupowych zostali zapytani o to, jakie są zadania władz samorządowych w dziedzinie ochrony środowiska. Wśród propozycji wymieniano segregację odpadów, rekultywację wysypisk śmieci, które są zagrożeniem dla zdrowia mieszkańców, zwiększenie ilości miejsc rekreacyjnych, parków, miejsc spotkań.

Liderzy podkreślali pozytywny wpływ na środowisko braku huty aluminium i oddalania się kopalni odkrywkowej od Konina. Środowisku znacząco ich zdaniem pomogła ustawa śmieciowa oraz budowa przez samorządy oczyszczalni i przepompowni. Podkreślono, że za brak funduszy na ochronę środowiska częściowo odpowiadają zmiany administracyjne:

> *„W 2010 r. został zlikwidowany powiatowy fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej, wszystkie pieniądze idą do Poznania, a tak zostawały w starostwie i pieniądze były dzielone.”*
>
> */lokalny lider/*

Wskazywano też na inny problem, jakim jest ludzka mentalność, którą powinna zmienić edukacja:

Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)

„Cały czas mamy wielką robotę do zrobienia, zmianę mentalności ludzi, niepalenie śmieci. Bo już nawet jak płacą to i tak palą. Ale proszę państwa jak nie mają czym palić, to palą tym.”

/lokalny lider/

„Tak, ochrona środowiska, również i mentalność, to wszystko się z jednym wiąże. Trochę rzeczy jest niedopiętych, bo na przykład u nas w gminie obserwuję, że owszem już te śmieci są sortowane, zabierane, ale jak gmina nie ma straży gminnej itp. żeby tego skontrolować, mandatu wystawić. Postawili parkomaty, co z tego, że to jest jak nikt tego nie egzekwuje. Więc tutaj jest problem organizacyjny, ale wrócę znowu do tej mentalności, bo z tym ciągle walczę od iluś lat. Ona się zmienia, ale to jest proces bardzo powolny i złożony, ale jest postęp.”

/lokalny lider/

Przedsiębiorcy jako oznakę poprawiania się jakości środowiska wskazywali na segregację śmieci, budowę kanalizacji na wsiach, przydomowe oczyszczalnie. Jeden z rozmówców zauważył jednak negatywny dla przedsiębiorczości aspekt tej sytuacji:

„Jeżeli chodzi o ochronę środowiska to mam przykład, że rozmnożyły się kormorany, żurawie. Wpadają one na pole i robią szkody. Są one pod ochroną, i nikt nie chce dać odszkodowania za zjedzony plon. Dzwoniłem do starostwa, do marszałka. I nic. Nie można straszyć tych zwierzaków, jeszcze trzeba dokarmiać.”

/przedsiębiorca/

Na pytanie, co zmienia się w zakresie ochrony środowiska na terenie Aglomeracji mieszkańcy uczestniczący w wywiadach grupowych odpowiadali, że widoczna jest segregacja odpadów, chociaż została ona oceniona jako zbyt droga usługa. Narzekano także, że jest za mało miejsc gdzie można wyrzucić zużyte baterie i żarówki, a w lasach nadal jest dużo śmieci. Z drugiej strony mieszkańcy potwierdzili, że ulice są czyste, a służby odpowiedzialne za utrzymanie czystości sprawnie działają. Oceny dotyczące tego samego aspektu, ale w Koninie były zróżnicowane, od bardzo złych po bardzo dobre. Zatem część mieszkańców doceniała czystość, zaś inni nie zauważali pozytywnych zmian w tym zakresie.

Wszystkie grupy badanych wspominały o istotnej w zakresie środowiska inwestycji, jaką jest zakład utylizacji odpadów. Po tym, jak zmniejszyła się ilość zakładów przemysłowych, elektrownie dzięki spełnianiu norm dotyczących emisji zanieczyszczeń nie są już

niebezpieczne, pozostał problem kopalni i indywidualnych gospodarstw (produkcja odpadów, palenie w piecach).

Zdaniem niewielkiej części uczestników wywiadów grupowych w dziedzinie środowiska jest gorzej niż 10 lat temu i jest to wina zarówno zakładów, jak i mieszkańców. Jeden z przedsiębiorców zauważył przy tym jednak, że gdyby nie elektrownie i filtrowanie wody nie byłoby na tym obszarze jezior tylko bagna. Z drugiej strony zwrócono uwagę na zanikanie jezior na skutek działania kopalni węgla brunatnego. Gminy wraz z kopalnią starają się ten proces powstrzymywać, kopalnia uczestniczy też aktywnie przez szereg lat w procesie rekultywacji terenów po odkrywkach, jednak nie można całkowicie ochronić środowiska w miejscach związanych z jej działaniem.

Podsumowując, wszystkie badane grupy bez problemów wymieniły pozytywne przykłady w dziedzinie jakości środowiska w ostatnich latach, takie jak poprawa jakości wody i powietrza w wyniku zamknięcia wielkich zakładów i nałożenia na pozostałe przestrzegania wymagających norm. Bardzo ważnym zadaniem dla władz samorządowych w zakresie ochrony środowiska jest jednak niedopuszczenie do zaniku jezior będących główną atrakcją turystyczną. Inne zadanie, związane z niską oceną dotyczącą działania „ustawy śmieciowej” i zadymiania miast i miasteczek zimą, to egzekwowanie przepisów dotyczących segregacji i wywozu odpadów oraz budowa spalarni.

Liderów lokalnych, przedsiębiorców, ekspertów, przedstawicieli samorządów i organizacji pozarządowych uczestniczących w wywiadach indywidualnych zapytano o jakość środowiska naturalnego i zmiany jakie zachodzą w tej dziedzinie w ostatnich latach. Badanych zapytano również o zadania dla władz samorządowych w zakresie ochrony środowiska. Wśród odpowiedzi pojawiły się takie dotyczące niedopuszczenia do degradacji środowiska, o które należy oprzeć turystykę, jak i wskazujące na edukację proekologiczną mieszkańców, zwłaszcza dzieci (włączanie się do akcji takich jak Sprzątanie Świata, Drzewko za Butelkę, promowanie odpowiednich postaw). Nieliczne były głosy na temat tego, że jakość środowiska się pogarsza, między innymi woda jest gorszej jakości i jest jej coraz mniej (obniża się poziom jezior). Respondenci w większości byli zadowoleni ze stanu środowiska naturalnego, który ich zdaniem jeśli nie polepszył się w ostatnich latach to na pewno się nie pogorszył. Wskazywano m.in. na dofinansowywanie przez Starostwo Powiatowe usuwania eternitu z dachów, segregację śmieci, zniknięcie wielkich zakładów, które zanieczyszczały środowisko. Zwracano też uwagę na wzrost poziomu świadomości ekologicznej

mieszkańców, przy czym w tej kwestii jest jeszcze dużo do zrobienia, zwłaszcza w odniesieniu do ogrzewania (palenie odpadkami w piecach w gospodarstwach indywidualnych) i segregacji śmieci:

> *„Generalnie należałoby zrobić jedno w ramach polityki aglomeracyjnej, podłączać odbiorców do jednej elektrociepłowni. Zarówno w tych gminach ościennych, jak i w Koninie jest dużo do zrobienia. To samo dotyczy oczyszczania ścieków. Do tej pory były dziwne ciągoty, że każda gmina sobie swoją oczyszczalnię budowała. W tej chwili jest potężna oczyszczalnia, nawet dwie. Natomiast gminy wolą same sobie budować, bo wszystko jest droższe w Koninie.”*
>
> */ekspert/*

> *„Woda, przynajmniej tu w Koninie jest dużo czystsza, bo jest bardzo mocno uzdatniania i porównywalna jest nawet do wód źródlanych, które w butelkach można kupić, natomiast nie wiem, jak na terenie powiatu, ale myślę, że odczuwa się, że jest lepiej. Jakoś tak mi się wydaje.”*
>
> */ekspert/*

> *„Władze powinny monitorować stan środowiska. Jakby to powiedzieć, właściwie informować o zasobach. I ewentualnie karać tych, którzy szkodzą temu środowisku, czyli wprowadzić taki nadzór, który by wyłapywał tych, którzy wywożą do lasu, czy do rezerwatu śmieci.”*
>
> */przedstawiciel organizacji pozarządowej/*

Istotnie na poprawę środowiska wpłynie zakład utylizacji odpadów (popularnie nazywany spalarnią):

> *„Jeszcze, żeby jak najszybciej powstała ta spalarnia. No i żeby społeczeństwo było bogatsze to nie będzie palić byle czym. Bo tak, ludzie wypalają najprzeróżniejsze rzeczy i nawet nie można za bardzo nic robić, bo nie mają po prostu pieniędzy na dobry opał.”*
>
> */przedstawiciel samorządu lokalnego/*

> *„Aglomeracja Konińska wykazuje się sporą inicjatywą chociażby tym, że będzie budowana spalarnia zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej. Nie możemy gromadzić tych odpadów tylko musimy jeszcze je zagospodarować. Ponoć najtańszym zagospodarowaniem jest spalanie, przy okazji będzie trochę ciepła, trochę energii*

i wierzę, że ten zakład tak jak było obliczane, że w grudniu 2015 roku powstanie. Tylko pytanie, ile będziemy płacić za tonę tych śmieci, które trzeba spalić.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Tylko nieliczni badani zwracali uwagę na wysoki poziom zatrucia środowiska, w związku z wieloletnią działalnością huty aluminium, elektrowni, kopalni i brak zmian na lepsze w tej dziedzinie. Przy czym zaznaczano, że niepotrzebne jest dalsze zamykanie zakładów, wręcz przeciwnie, powinno chronić się je przed upadkiem, natomiast nie powinny już zatruwać środowiska.

„Normy europejskie, jeśli chodzi o elektrownie są tak duże, że nie ma w tej chwili dużego zanieczyszczenia powietrza ze strony funkcjonowania elektrowni. Filtry taki mają wpływ, że w tej chwili te skutki nie są odczuwalne. My mamy dobre powietrze, mamy dobry klimat i samorządy oraz wszystkie podmioty pracujące w tym obszarze bardzo się starają, żeby nie pogarszać sytuacji ekologicznej na terenie naszego powiatu. Natomiast my chcemy kojarzyć się z regionem energetycznym – pozytywną energią – i niekoniecznie wyłącznie z energią pozyskaną ze spalania węgla brunatnego, bo tu mówimy o ewentualnej energii i kierunkach rozwoju gospodarczego powiatu do energii odnawialnej.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

„Natomiast w samym powiecie, prawda jest też taka, że zakłady zamknięto, ale te zakłady, no ludzie mają też tam zatrudnienia, więc nie dążmy do tego, żeby wszystko pozamykać, a do tego, żeby po prostu jakimiś metodami, które są do tego wskazane traktować, a nie tworzyć jakiegoś tam zagrożenia dla środowiska, natomiast nie zamykać miejsc pracy, no bo bez sensu. Ani gospodarka, ani nic.”

/przedsiębiorca/

Wszystkie grupy wskazywały na dalszą rozbudowę i modernizację kanalizacji jaką powinny prowadzić samorządy, zwłaszcza na terenach przy jeziorach i rzekach. Dotyczy to także oczyszczalni (jeśli nie da się budować wspólnych, to dotowanie przydomowych) i egzekwowania zapisów „ustawy śmieciowej”:

„W kwestii gminy właśnie jest, żeby infrastruktura odpowiednia do utrzymywania tego była, czyli no oczyszczalnia, wodociągi itd. No to, to musi być. Należy to

utrzymać na odpowiednim poziomie, no i egzekwować od mieszkańców, aby po prostu przestrzegali przepisów.”

/przedsiębiorca/

Kilku przedsiębiorców, przedstawicieli władz samorządowych i liderów podkreśliło potrzebę ochrony lasów. Jeden z nich podał przykład Złotej Góry, gdzie powstał teren ochronny dla różnych gatunków zwierząt i punkt widokowy, dzięki któremu można obserwować przyrodnicze otoczenie. Takich punktów powinno być zdaniem badanych więcej, żeby nie tylko przyciągać turystów, ale i dać więcej możliwości rekreacyjnych samym mieszkańcom.

Uczestnicy wywiadów indywidualnych na pytanie o zmianę wizerunku Konina i regionu, który kojarzy się z kopalnią, elektrowniami, hutą, wskazywali na potrzebę zmian, ale nie kosztem zakładów i miejsc pracy. Zdaniem przedstawicieli władz samorządowych trzeba zrównoważyć rozwój Aglomeracji, racjonalnie zarządzać przestrzenią, nie burzyć ładu i nie oddziaływać na wrażliwe środowisko inwestycjami. Elektrownie i kopalnie będą nadal funkcjonować i ten wizerunek Konina nie ulegnie zmianie, natomiast nie powinno to przeszkadzać w rozwoju turystyki i promowaniu pięknych terenów:

„Zawsze już zostaną elektrownie, także kopalnia, to strategiczne dziedziny gospodarcze. Kopalnia za szkody wypłaca już odszkodowania i wiele rzeczy wspólnie z samorządami przewiduje i zabezpiecza, jak dopompowywanie wód do jezior, kiedy obniża się ich stan. Uciążliwe zakłady, jak huta, zostały zlikwidowane. Emisja spalin elektrowni mieści się w europejskich normach.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Przedsiębiorcy zaproponowali, by poprawiać sytuację wizerunku Konina wykorzystując środki unijne, ale do tego trzeba przeszkolić osoby pozyskujące środki i dążyć do dofinansowania na dużą skalę.

Wśród wszystkich badanych w kwestii zmiany postrzegania Aglomeracji jako związanej z energetyką opinie były raczej spójne, ponieważ odpowiednie działania zostały już podjęte (rekultywacja, zmniejszenie zanieczyszczenia, więcej terenów rekreacyjnych i sportowych), to, na czym należałoby się skupić, to promocja. Region jest przyjazny turystom, zielony i czysty, nie widać zanieczyszczenia środowiska, jednak należałoby to wypromować. Innym zadaniem dla władz jest uporządkowanie praw własności terenów poprzemysłowych:

„Konwart przy Przemysłowej, strefa po hucie aluminium, tereny po odkrywkach, które częściowo tylko są adaptowane na cele turystyczne. Można zrobić zakłady produkcyjne, montownie, drobne inwestycje gospodarcze, a oprócz tego rekreacja, np. tory samochodowe. Uporządkować sprawę własności i wtedy myśleć o przekształceniach.”

/przedstawiciel organizacji pozarządowej/

Nieliczne były głosy o braku zagospodarowania terenów poprzemysłowych:

„No to myślę, że te hałdy pokopalniane tu akurat w Koninie, ale myślę, że w ogóle wszędzie tam, gdzie kopalnia powoli swoje wydobycie zamyka. W Kleczewie podobno powstało, ja tam nawet nie byłam, ale tam taka „Mała Malta” to miało być nazwane i taki park, w którym są place zabaw, jakieś tam ławeczki, ale nie wiem czy tam gdzieś jeszcze. Nie umiem powiedzieć. Tutaj w Koninie bym powiedziała, że hałdy są niezagospodarowane, jakby to powiedzieć mnóstwo ziemi, na której porósł las, praktycznie krzaki, drzewa i nic więcej i tam jakieś ścieżki są, ale to wszystko jest na dziko. To myślę, że mogłoby być bardziej zagospodarowane i to by może było fajne miejsce na spacery, natomiast tam gdzieś indziej to nie wiem, czy coś jest.”

/lokalny lider/

Na pytanie o dostępność terenów rekreacyjnych osoby ze wszystkich badanych grup bardzo rzadko wskazywały, że brak jest takiego dostępu (np. jeśli nie ma się samochodu), natomiast zdaniem większości badanych tereny rekreacyjne są łatwo dostępne (przy czym bardziej w miastach niż poza miastami). Pojawiają się jednak dwa problemy: dojazdu innym środkiem transportu niż samochód (brak połączonych ze sobą ścieżek rowerowych) i własności tych terenów:

„Dostępność ogólna jest niezła. Mogłoby być tych terenów więcej i lepiej urządzonych. Dobrze byłoby przejąć na własność te przekształcane tereny.”

/przedstawiciel samorządu lokalnego/

Oprócz wymieniania jezior, parków, lasów, wśród terenów rekreacyjnych wskazywano też komercyjne kompleksy wypoczynkowe, jak Bobrowisko w Starym Borowcu i Krystianowe Ranczo w Grodźcu.

Nieużytki zdaniem badanych można by przekształcić w parkingi, głównie dotyczy to gmin, w których położone są popularne wśród turystów jeziora:

„Przydałoby się więcej parkingów nad jeziorami. Dojazd jest OK, tylko nie ma potem gdzie zaparkować, więc problemem nie jest dojechanie, tylko zaparkowanie.”

/ekspert/

„No, trochę się poprawiło. Trochę tych placów zabaw dla dzieci… na tych terenach miasta to się poprawiło. Myślę, że w Koninie też. I park… jest tam trochę już bardziej baza doposażona z tych projektów unijnych, też troszkę ta baza jest lepsza. Nasze miasto też się zaczyna poprawiać, bo w dwóch już są właśnie te place zabaw wybudowane, a w trzeciej miejscowości boiska. Mi się wydaje, że jest lepiej. Że te pieniądze z projektu odnowy wsi jednak poprawiły troszeczkę sytuację.”

/przedsiębiorca/

Podsumowując, uczestnicy wywiadów indywidualnych są raczej zadowoleni ze stanu środowiska naturalnego. Zauważają istnienie dużych zakładów, które zanieczyszczają jeszcze środowisko (kopalnia, elektrownie), jednak są to również miejsca pracy, które należy chronić. To, na co powinny teraz zwrócić uwagę samorządy, to egzekwowanie przepisów „ustawy śmieciowej”, uporządkowanie sprawy palenia śmieci w celu ogrzewania gospodarstw indywidualnych, dalsza rozbudowa kanalizacji i oczyszczalni (dużych i przydomowych), budowa spalarni, likwidacja dzikich wysypisk, oczyszczenie lasów i jezior.

W sprawie segregacji odpadów zauważono nieopłacalność ustalonych przez samorządy stawek. Należy zatem wprowadzić takie stawki, aby atrakcyjniejsze było sortowanie śmieci.

Sprawa rekultywacji terenów pokopalnianych jest zdaniem większości badanych na bieżąco realizowana przez samorządy. Oprócz sadzenia lasów i tworzenia sztucznych jezior respondenci chcieli by też innego ich wykorzystania, zwłaszcza na parki rozrywki, miejsca mogące zainteresować turystów. Co do innych terenów poprzemysłowych to w części należałoby by je wykorzystać na powtórne inwestycje gospodarcze, a w części na inwestycje publiczne.

Dostępność do terenów rekreacyjnych oceniono niejednoznacznie. Z jednej strony na terenach miejskich i nierolniczych są one dostępniejsze, z drugiej strony istnieje problem z dojazdem innym środkiem transportu niż samochód (a jeśli wybierze się samochód, to niewystarczająca jest ilość miejsc parkingowych w pobliżu jezior, parków, czy lasów).