



Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa

BBF Sp. z o.o.
ul. Dąbrowskiego 461
60-451 Poznań

Dotyczy: Studium LK85 – Sieradz – Kalisz – Pleszew - Poznań

Szanowni Państwo,

w związku z trwającymi konsultacjami społecznymi *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla budowy linii kolejowej nr 85 Sieradz – Kalisz - Pleszew – Poznań* **przedstawiam w załącznikach uwagi Miasta Kalisza** do zaprezentowanych przez Państwa wariantów linii kolei dużych prędkości na obszarze Kalisza **oraz propozycje** ich najbardziej optymalnego, naszym zdaniem, przebiegu.

Miastu Kalisz zależy bowiem na wypracowaniu takiego przebiegu linii kolei dużych prędkości, który z jednej strony będzie dla miasta dużym impulsem rozwojowym, z drugiej natomiast w możliwie największym stopniu ograniczy ewentualne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości, których perspektywa rodzi ogromne, w pełni zrozumiałe, emocje i protesty mieszkańców.

Obecnie **żaden z czterech zaproponowanych** na stronie cpk.pl **wariantów** przebiegu linii kolei dużych prędkości przez Kalisz **nie jest możliwy do zaakceptowania. Możliwa jest jednak ich modyfikacja w taki sposób, aby zachować spójność urbanistyczną miasta, ograniczyć wywłaszczenia i wyburzenia do minimum i jednocześnie efektywnie zlokalizować dworzec, który pozwoli pasażerom w pełni wykorzystać potencjał kolei dużych prędkości.**

Uprzejmie proszę o pozytywne odniesienie się do przedłożonych uwag i propozycji.

Z wyrazami szacunku

PREZYDENT
MIASTA KALISZA

/-/

Krystian Kinastowski

Załączniki

1. Uwagi do 4 wariantów przebiegu kolei dużych prędkości przez Miasto Kalisz
2. Propozycje przebiegu linii kolei dużych prędkości przez Miasto Kalisz

Uwagi do 4 wariantów proponowanych przebiegów kolei dużych prędkości przez miasto Kalisz w ramach STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWEGO DLA BUDOWY LINII KOLEJOWEJ NR 85 SIERADZ – KALISZ – PLESZEW – POZNAŃ opublikowanych na stronie cpk.pl.

Uwagi ogólne:

- 1) Wszystkie poddane konsultacjom warianty przebiegu **Kolei Dużych Prędkości w ramach STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWEGO DLA BUDOWY LINII KOLEJOWEJ NR 85 SIERADZ – KALISZ – PLESZEW – POZNAŃ** są nie do przyjęcia przede wszystkim z uwagi na skalę ingerencji w tereny zabudowy mieszkaniowej i przemysłowo-usługowej oraz infrastrukturę drogową, tereny chronione ujęć wody dla miasta, a także z uwagi na nieuwzględnienie w żadnej z koncepcji założeń STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA KALISZA (UCHWAŁA NR XIV/215/2019 RADY MIASTA KALISZA z dnia 26 września 2019 r.) oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przez które przebiega KDP tj.:

WARIANT 1 i 2:

- mpzp terenu ograniczonego ulicami: Częstochowską, Budowlanych, Polną i tzw. "Trasą Bursztynową",
- mpzp "Tereny Przydworcowe",
- mpzp "Tereny Przydworcowe II",
- mpzp "Tereny Przydworcowe III - część A",
- mpzp w rejonie ulicy Tylnej,
- mpzp Dobrzec - Zachód część południowa,
- mpzp Kaliskiej Strefy Inwestycyjnej - ulica Rozwojowa.

WARIANT 3:

- mpzp wyodrębnionych obszarów w rejonie Sulisławic,
- mpzp Celtycka - Słowiańska,
- mpzp w rejonie ulic: Kmiecej i Torowej,
- mpzp Huby,
- mpzp terenu Regionalnej Strefy Gospodarczej - Rypinek,
- mpzp "Tereny Przydworcowe",
- mpzp "Tereny Przydworcowe II",
- mpzp "Tereny Przydworcowe III - część A".

WARIANT 4:

- mpzp Sulistawice - Kolonia Sulistawice,
- mpzp wyodrębnionych obszarów w rejonie Sulistawic,
 - mpzp Celtycka - Słowiańska,
 - mpzp w rejonie ulic: Kmieciej i Torowej,
 - mpzp Huby,
 - mpzp terenu Regionalnej Strefy Gospodarczej - Rypinek,
 - mpzp "Tereny Przydworcowe",
 - mpzp "Tereny Przydworcowe II",
 - mpzp "Tereny Przydworcowe III - część A",
 - mpzp w rejonie ulicy Tylnej,
 - mpzp Dobrzec - Zachód część południowa,
 - mpzp Kaliskiej Strefy Inwestycyjnej - ulica Rozwojowa.

- 2) Wariant 3 i 4 przebiegu KDP jest sprzeczny z kierunkami rozwoju miasta wskazanymi w opracowanej nowej strategii rozwoju Miasta Kalisza. Przebieg linii znacząco ingeruje w tereny osiedli Sulistawice, Piwonice oraz Zagorzynek, które stanowią największe rezerwy terenów pod zabudowę mieszkaniową, objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Przyjęte w strategii ustalenia w zakresie kształtowania południowych obszarów rozwojowych miasta wskazują szereg inwestycji o charakterze kluczowym (m.in. drogowych), których realizacja jest zagrożona.
- 3) Uwaga do wszystkich wariantów poddanych konsultacjom - prowadzenie projektowanej kolei na terenie miasta Kalisza na nasypie jest niedopuszczalne z punktu widzenia przewietrzania miasta. Ze względu na ukształtowanie terenu miasto już dzisiaj boryka się z ogromnymi problemami związanymi z zanieczyszczeniami i brakiem odpowiednich przepływów mas powietrza. Projektowanie kolei przebiegającej na nasypie, który bez wątpienia stworzy nieprzepuszczalną barierę, nasili już występujące negatywne zjawiska. W związku z powyższym jedynymi dopuszczalnymi rozwiązaniami są estakady lub tunele podziemne.

Uwagi szczegółowe

Lp.	Treść uwagi	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4
1	Przejazd kolejowy ul. Lubelska do ul. Wczasowej - konieczność utrzymania połączenia drogowego z miejscowością Szale. Na chwilę obecną z koncepcji wynika, że połączenie zostanie przerwane. Dodatkowo kolizja z planowaną ścieżką rowerową Las Winiarski.	X	X		
2	W przypadku estakady przez pola (dolina rzeki Prosną) wymagane zachowanie skrajni drogowej z uwagi na konieczność zapewnienia obsługi terenów rolnych.	X	X		
3	Należy zwrócić szczególną uwagę na duże różnice wysokości terenu między doliną Prosną a ul. Częstochowską.	X	X		
4	Niedopuszczalne jest przejście kolei przez miasto od rzeki Prosną do dworca PKP po nasypie z uwagi na zaburzenie przestrzeni mocno zurbanizowanej, dużą skalę wyburzeń oraz utrudnienie przewietrzania miasta.	X	X		
5	Przejście KDP przez ul. Częstochowską - nie ma możliwości wysokościowej zmiany przebiegu ul. Częstochowskiej. Obecnie trwa przebudowa ww. ulicy w ramach projektu z dofinansowaniem UE.	X	X		
6	Zakres inwestycji KDP koliduje z funkcjonującą dużą szkołą ponadpodstawową ZSTE (ul. Częstochowska) oraz z planowaną budową centrum sportowego. Sala sportowa użytkowana jest przez KS Proсна. Miasto Kalisz posiada projekt na "Budowę hali sportowej wraz z zapleczem socjalno-technicznym w Zespole Szkół Techniczno-Elektronicznych w Kaliszu wraz z przebudową istniejącego budynku szkoły" (ul. Częstochowska 99-105). Przed realizacją przedmiotowego zadania potrzeba uzyskania pozwolenia na budowę. Ponadto szkoła była rozbudowywana w ramach projektu z dofinansowaniem UE i obowiązuje trwałość projektu. W październiku br. ogłoszone zostanie zapytanie ofertowe na wykonanie dokumentacji projektowej modernizacji boisk przy Zespole Szkół Techniczno-Elektronicznych przy ul. Częstochowskiej 99-105 w Kaliszu w ramach zadania pn.: "Modernizacja obiektów sportowych w ramach programu "Moje Boisko- Orlik 2012". Uzyskanie przedmiotowej dokumentacji pozwoli złożyć stosowne wnioski na dofinansowanie na ww. cel.	X	X		
7	Musi zostać zachowana ciągłość ulic: Polnej, Chłodnej, Zdrojowej, Zielonej.	X	X		
8	Konieczne zachowanie ciągłości ul. Kresowej i Spółdzielczej. Konieczna więc przebudowa obecnego wiaduktu i budowa nowego dla nowego odcinka.	X	X	X	X
9	Konieczne zachowanie ulicy Torowej lub zaproponowanie alternatywnego rozwiązania obsługi komunikacyjnej osiedla Zagorzynek i Sulisławic.	X	X	X	X

	Ulica Torowa w zależności od wariantu ma być zabudowana lub będzie znajdowała się w pasie inwestycji. Brak tej ulicy będzie ogromnym utrudnieniem komunikacyjnym dla osiedli rozwojowych: Zagorzynek, Sulisławice.				
10	Kolizja zakresu inwestycji z Trasą Bursztynową - wewnętrzną obwodnicą miasta.	X	X	X	X
11	Przebudowa wiaduktu kolejowego na ul. Spółdzielczej - Kresowej nie rozwiąże problemu przejęcia całego ruchu z Zagorzynka i Sulisławic oraz terenów przemysłowych na ul. Metalowców i Obozowej w W1 i W2, a w przypadku W3 i W4, gdzie w ramach północnej nitki zakładana jest dodatkowo likwidacja przejazdu drogowego przez tory między ul. Karpacką a ul. Budowlanych, ten ruch na ul. Spółdzielczej będzie jeszcze bardziej spotęgowany. Absolutnie nie można zostawić tylko jednego wyjazdu z tak dużego obszaru w stronę miasta.	X	X	X	X
12	Obecnie z koncepcji w ramach każdego z wariantów wynika likwidacja przejazdu drogowego przez tory na połączeniu ul. Dworcowej z ul. Obozową, osiedlem Zagorzynek, Sulisławice strefą inwestycyjną przy ul. Metalowców, Obozowej. Należy zaproponować rozwiązanie alternatywne zapewniające właściwą obsługę komunikacyjną wskazanego obszaru. Należy zaproponować rozwiązania zapewniające efektywne połączenia komunikacyjne wszystkich ulic w obszarze z dworcem PKP.	X	X	X	X
13	Kolizja zakresu inwestycji ze zrealizowaną inwestycją - węzeł przesiadkowy przy dworcu kolejowym, współfinansowaną z UE, obowiązuje trwałość projektu.	X	X	X	X
14	Obecna infrastruktura parkingowa nie będzie wystarczająca przy planowanym zwiększeniu ilości pociągów zatrzymujących się na dworcu PKP. Na tą chwilę już jest problem z ilością wolnych miejsc parkingowych i wydolnością obecnej infrastruktury drogowej w tym obszarze.	X	X	X	X
15	Z uwagi na zwiększony ruch na dworcu PKP, zwiększy się również ruch na drogach: Podmiejska-Górnośląska-Wrocławska, Szlak Bursztynowy – ul. Dworcowa. W związku z tym konieczna przebudowa ww. dróg w ramach inwestycji KDP.	X	X	X	X
16	Przebieg linii i granic inwestycji zbliżony do działki 20/26 obręb 098 Zagorzynek, na której znajduje się budynek socjalny wybudowany przez Miasto (rejon obecnego dworca kolejowego, ul. Podmiejska/Miast Partnerskich), zarządzany przez MZBM. Trudno ocenić z dostępnej mapy, czy planowany przebieg może mieć wpływ na konieczność wysiedlenia mieszkańców budynku.	X	X	X	X
17	Wiadukt kolejowy na ul. Zachodniej – w ramach KDP planowana jest przebudowa wiaduktu, która powinna uwzględniać koncepcję budowy zachodniej, wewnętrznej obwodnicy miasta (koncepcja zostanie przekazania przez Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu). Konieczność rozszerzenia zakresu rozbudowy wiaduktu kolejowego oraz infrastruktury drogowej (połączenie ul. Zachodniej	X	X	X	X

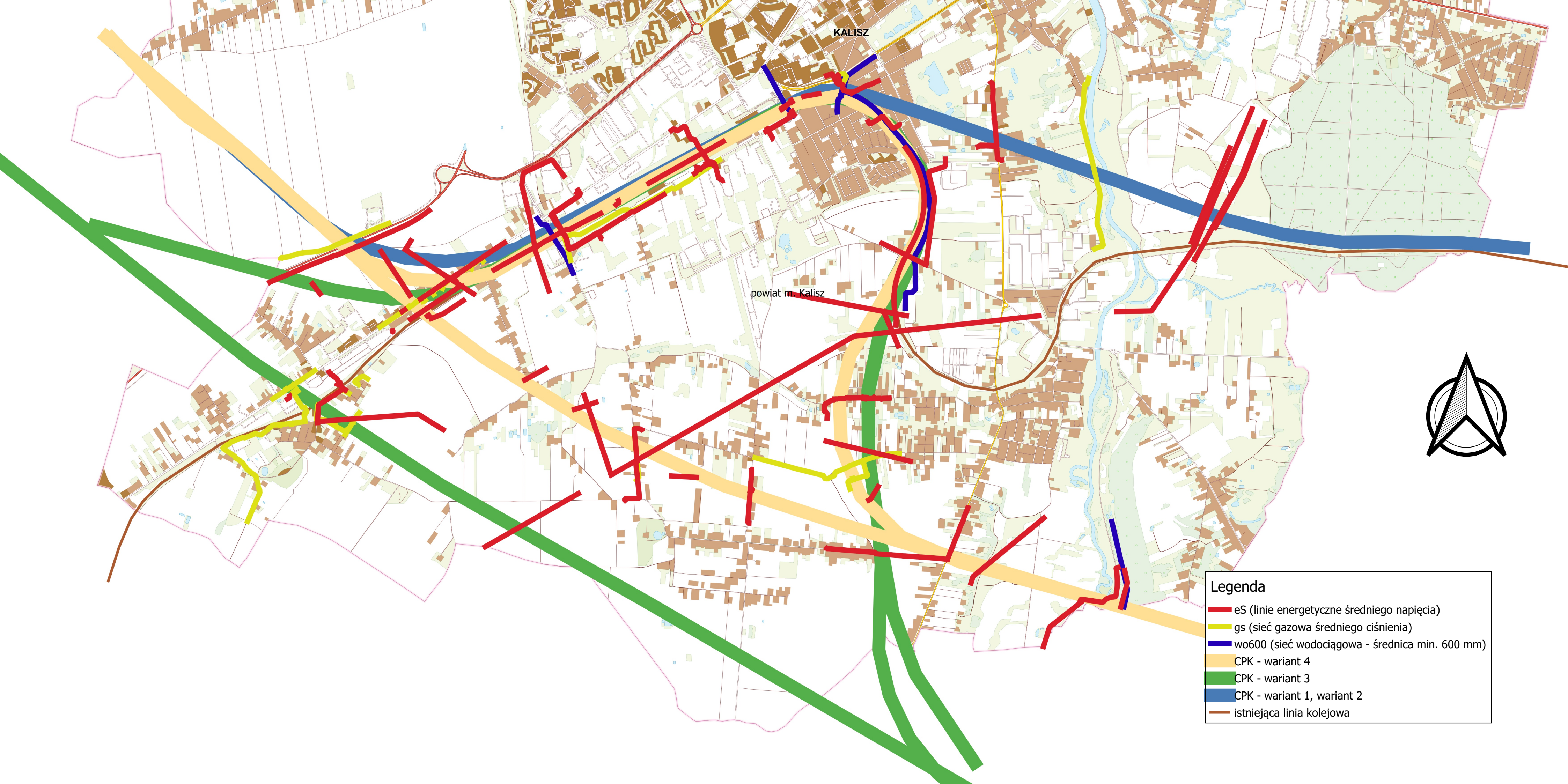
	z ul. Wrocławską) zgodnie z koncepcją Zarządu Dróg Miejskich w Kaliszu.				
18	W wariantie 2 brak rozwiązań dla przebiegu KDP nad ul. Zachodnią. Jest tylko przebudowa obecnego wiaduktu.		X		
19	Kolizja z ul. Szczypiornicką - konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej tych terenów.	X	X	X	X
20	Przejazd kolejowy - ul. Starowiejska: konieczność zachowania połączenia ul. Starowiejskiej i ul. Szczypiornickiej, tj. przebudowa na przejazd bezkolizyjny.	X	X		
21	Trzy spośród czterech wariantów przechodzą przez tereny inwestycyjne objęte dwoma planami zagospodarowania przestrzennego tj. MPZP dla Strefy Gospodarczej Dobrzec-Zachód oraz uchwalonego w tym roku MPZP Kaliska Strefa Inwestycyjna. Blokuje to rozwój tej strefy (a tym samym rozwój gospodarczy i biznesowy Kalisza) i zatrzymuje dwie planowane inwestycje. Do rozważenia kompilacja prezentowanych wariantów, ale utrzymanie przebiegu wyjściowego z Kalisza w kierunku Pleszewa jak w Wariantie 3, poza wspomnianymi terenami.	X	X		X
22	Kolizja W1, W2 i W4 z rozbudową ul. Batalionów Chłopskich obsługującą tereny inwestycyjne. Przebieg KDP uniemożliwi inwestycje na przynajmniej 60 ha.	X	X		X
23	Obiekt inżynierski nad ul. Inwestorską winien obejmować rozbudowę ul. Inwestorskiej DK 25 do dwóch jezdni.	X	X	X	X
24	Kolizja przebiegu KDP z rozbudową DW 450 w granicach miasta Kalisza. Miasto posiada projekt rozbudowy DW450, ul. Rzymska (wydana decyzja ZRID).			X	X
25	Konieczność zachowania ciągłości ul. Romańskiej.			X	
26	Przebieg linii i granic inwestycji prowadzi m.in. przez działki przy ul. Romańskiej nr: 281/6, 281/7, 281/8 i inne stanowiące kompleks działek przeznaczonych pod budownictwo jednorodzinne, część działek sprzedanych przez Miasto w przetargach, w zakresie pozostałych odstąpiono od dalszej sprzedaży.			X	
27	Kolizja z opracowanym projektem rozbudowy ul. Romańskiej.			X	X
28	Konieczność zachowania ciągłości ul. Celtyckiej.			X	
29	Konieczność zachowania ciągłości ul. Słowiańskiej.			X	X
30	Konieczność przeanalizowania obowiązujących MPZP na obszarze objętym planowaną inwestycją KDP. Inwestycja KDP w dużym stopniu ingeruje w największe tereny pod zabudowę mieszkaniową i ograniczy rozwój osadniczy miasta.			X	X
31	Konieczność zachowania ciągłości ul. Rodowej i Torowej.			X	X
32	W wariantach 3 i 4 zagrożona realizacja połączenia ul. Księżnej Jolanty – Metalowców – Zachodnia - Wrocławska zgodnie z koncepcją Zarządu Dróg Miejskich w Kaliszu (koncepcja zostanie przekazania			X	X

	przez Zarządu Dróg Miejskich w Kaliszu).				
33	Kolizja W3 i W4 z realizacją inwestycji dofinansowanej w ramach Programu Polski Ład tj. przedłużenia ul. Księżnej Jolanty do ul. Budowlanych.			X	X
34	Przejazd kolejowy ul. Karpacka do ul. Budowlanych zgodnie z W3 i W4 ma być zlikwidowany. Konieczność utrzymania przejazdu, jako bezkolizyjnego (zachowanie ciągłości ul. Karpackiej).			X	X
35	Przebieg kolei na odcinku od przejazdu kolejowego ul. Karpackiej do ul. Budowlanych do przejazdu kolejowego na ul. Dworcowej przeprowadzić na estakadzie a nie na nasypie.				
36	Mocna ingerencja inwestycji KDP w ul. Obozową w ramach W3. Konieczność zachowania ciągłości ul. Obozowej i połączenia z ul. Dworcową.			X	
37	Zapewnienie ciągłości połączenia trasy Bursztynowej z ul. Obozową.	X	X	X	X
38	Zachowanie ciągłości ul. Pałacowej, Pogodnej, Lechosławskiej - obsługa terenów mieszkaniowych i rolniczych.			X	
39	Niejasny przebieg KDP na ul. Rzymskiej (DW450) w ramach W4 tj. czy kolej ma przebiegać górą czy na poziomie drogi?				X
40	Tam gdzie jest kolizja z drogami publicznymi konieczność zachowania ich ciągłości!	X	X	X	X
41	Koncepcja W3 i W4 nie uwzględnia przejścia przez Piwonię - koliduje w każdym wariantcie. Miasto ma projekt regulacji koryta cieku wodnego Piwonia, w tym poszerzenia i retencji wody (poldery).			X	X
42	Przejście kolei na odcinku od ul. Wrocławskiej do ul. Inwestorskiej odsunąć od zabudowy przy ul. 29 Pułku Piechoty i ul. Strażackiej.			X	
43	W4 zachowanie ciągłości ul. Świetlanej, Piotra Sulisławickiego, Zachodniej, Sulisławickiej, Wenedów.				X
44	W4 przebieg linii prowadzi w bezpośrednim sąsiedztwie działek, na których zgodnie z opracowaną koncepcją ma zostać wybudowany zespół szkolno-przedszkolny w Sulisławicach.				X
45	Kolizja z Miejscem Odpoczynku i Spotkań Sulisławiczanie – inwestycja prowadzona w etapach od kilku lat.				X
46	Kolizja z planowaną przez ZDM modernizacją drogi wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową ul. Sulisławickiej oraz planowaną przez Miasto Kalisz rozbudową sieci gazowej średniego ciśnienia w ul. Sulisławickiej na odcinku od ul. Celtyckiej do ul. Romańskiej.				X
47	Przebieg kolei na odcinku od ul. Wrocławskiej w kierunku Pleszewa przeprowadzić na estakadzie a nie na nasypie z uwagi na przewietrzanie miasta.	X	X	X	X

48	Rezygnacja z prowadzenia linii kolejowych po nasypach na terenie całego miasta.	X	X	X	X
49	W wariantach W3 i W4 przejście przez rzekę Prosnę i nabrzeża stanowiące tereny chronione z uwagi na znajdujące się tam ujęcia wody dla Miasta Kalisza.	X	X	X	X
50	Przebieg linii i granic inwestycji prowadzi m.in. przez: - działki 227, 228 obręb 150 Rajsków, stanowiące własność Miasta Kalisza, użyczone Pierwszemu Kaliskiemu Klubowi Golfowemu, na których funkcjonuje pole golfowe, - działkę 134/4 obręb 151 Szczypiorno (ul. Szczypiornicka 73), na której zlokalizowany jest budynek wielorodzinny (dawny blok zakładowy PKP, mieszkania sprzedane).	X	X		
51	Przebieg linii i granic inwestycji prowadzi przez stanowiący własność Miasta Kalisza kompleks leśny (Las Komunalny Wolica).				X
52	Należy zapewnić nowe drogi do obsługi gruntów rolnych i innych działek, które utracą dostęp do dróg publicznych w wyniku podziału działek, jaki nastąpi w celu realizacji inwestycji i wykupów działek. Ogólnodostępne drogi do obsługi pól uprawnych i innych działek zaprojektować należy wzdłuż przebiegu KDP tzn. od przejazdu do przejazdu przez trasę KDP.	X	X	X	X
53	Wyznaczyć należy obszary niezbędne do przeprowadzenia scaleń lub wymiany gruntów przeciętych przez linie KDP, a niepodlegających wykupowi. Oszacować także koszty przeprowadzenia prac scaleniowych lub wymiany gruntów.	X	X	X	X
54	Przebieg KDP przez Las Winiarski – niezbędne są uzgodnienia z Administracją Lasów Państwowych ze względu na likwidację dróg i rowów pożarowych oraz duktów leśnych.	X	X	X	X
55	Niezbędne są do rozwiązania kolizje z sieciami uzbrojenia technicznego terenu – na załączonej mapie pokazano przykładowo kolizje z sieciami: energetyczne średniego napięcia, gazowe średniego ciśnienia, wodociągowe o średnicy min 600 mm.	X	X	X	X
56	Czy przedstawione warianty przebiegu KDP skorelowane są z planowanym przebiegiem obwodnicy Miasta Kalisza na jego terenie i poza nim?	X	X	X	X

PREZYDENT
 MIASTA KALISZA
 /-/

Krystian Kinastowski



Legenda

eS (linie energetyczne średniego napięcia)

gs (sieć gazowa średniego ciśnienia)

wo600 (sieć wodociągowa - średnica min. 600 mm)

CPK - wariant 4

CPK - wariant 3

CPK - wariant 1, wariant 2

istniejąca linia kolejowa

Propozycje przebiegu linii kolei dużych prędkości przez miasto Kalisz**1) Propozycja 1 - z inną lokalizacją przystanku KDP na terenie miasta Kalisza**

Propozycja 1 zakłada przebieg KDP przez Kalisz bazujący na odcinku jednego z zaproponowanych wariantów przedstawionych na CPK.pl w ramach konsultacji społecznych, tj. odcinek południowy przebiegu KDP z wariantu 3 biegnący przy południowej granicy miasta, gdzie nie ma prawie żadnych zabudowań, z nowym dworcem/przystaniem w okolicach ul. Wrocławskiej, niedaleko przystanku Kalisz Szczypiorno, gdzie można by, przebudowując obecne linie kolejowe z Kalisza i Skalmierzyc/Ostrowa, zrobić mały węzeł przesiadkowy dla pociągów lokalnych (tzw. wahadeł z Kalisza i Ostrowa), tak aby pasażerowie mogli się przesiąść z kolei lokalnych dowożących na KDP.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- W proponowanym rozwiązaniu odcinek południowy w większości przechodzi przez teren Kalisza po polach gdzie nie ma jeszcze ukształtowanej sieci dróg głównych i pochłonie najmniej nieruchomości ze wszystkich proponowanych rozwiązań, oczywiście pod warunkiem rezygnacji w W3 z przejścia przez centrum miasta (obecny dworzec kolejowy). Przy założeniu, że będzie szła tylko jedna nitka przez Kalisz, można nawet nieco wyprofilować jej przebieg tak, aby jak najmniej nieruchomości zostało wyburzonych w Szczypiornie, zwłaszcza przy ul. 29 Pułku Piechoty w Kaliszu i ul. Strażackiej.
- Proponowane rozwiązanie zakłada rezygnację z przejścia przez centrum miasta (obecny dworzec kolejowy) co w znacznym stopniu ograniczy wyburzenia budynków mieszkalnych i przemysłowo-usługowych, a co za tym idzie ograniczy skalę konfliktów społecznych na etapie projektowania i realizacji, ograniczy także w dużym stopniu nakłady na przebudowę infrastruktury drogowej w wielu punktach miasta (która po części będzie leżała również po stronie samorządu), a także w dużym stopniu ograniczy nakłady na przebudowę obecnej infrastruktury kolejowej w Kaliszu, która zresztą niedawno była modernizowana.
- W proponowanym wariantcie lokalizacja dworca/przystanku w okolicach ul. Wrocławskiej, niedaleko przystanku Kalisz Szczypiorno, ograniczy duży ruch generowany już obecnie w okolicach obecnego dworca kolejowego. Rozbudowując w nowym miejscu infrastrukturę kolejową załedwie o 2, 3 tory dojazdowe, a może nawet przesuując przystanek Kalisz Szczypiorno bliżej ul. Wrocławskiej, można stworzyć mały węzeł kolejowy, umożliwiając przesiadanie się z pociągów lokalnych z samego Kalisza i innych relacji z tego kierunku oraz pociągów z kierunku Ostrowa Wielkopolskiego. Takie rozwiązanie będzie miało bardziej aglomeracyjny charakter. Na chwilę obecną, ul. Wrocławska jest w stanie obsłużyć większy ruch z uwagi na przejście tranzytu przez obwodnicę Nowych Skalmierzyc.
- Propozycja nie zawiera utrudnień komunikacyjnych dla mieszkańców osiedli w szczególności: Zagorzynka, Sulisławic i Rypinka, firm i ich pracowników zlokalizowanych w rejonie ul. Obozowej i Metalowców wynikających z nielikwidowania przejazdów kolejowo-drogowych na ul. Dworcowej i ul. Karpackiej do ul. Budowlanych.
- Dużą zaletą proponowanego rozwiązania będzie to, że nie ograniczy ona osadniczego rozwoju miasta, tj. osiedli Sulisławice, Zagorzynek i Rypinek. Nie ogranicza rozwoju stref przemysłowych na Dobrzecu, na ul. Obozowej, Metalowców oraz w znacznej mierze wzdłuż ul. Wrocławskiej.
- Przystanek KDP w innej lokalizacji niż dworzec PKP, ale w powiązaniu z obecną linią kolejową i możliwością skomunikowania z nią.

- Z uwagi na problemy związane z zanieczyszczeniami i brakiem odpowiednich przepływów mas powietrza, a także szerokością pasa inwestycyjnego, prowadzenie projektowanej kolei na terenie miasta Kalisza na nasypie jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. W związku z powyższym jedynymi dopuszczalnymi rozwiązaniami są estakady lub tunele podziemne.

2) **Propozycja 2 - z tunelem i estakadą**

Propozycja 2 zakłada przebieg KDP przez Kalisz z wykorzystaniem rozwiązań zastosowanych w wariantach przedstawionych na CPK.pl w ramach konsultacji społecznych, ale oparty o inne rozwiązania budowlane na poszczególnych fragmentach przebiegu KDP. Pierwszy odcinek od granic miasta od strony Opatówka do doliny rzeki Prosnicy można oprzeć o przebieg proponowany w wariantach 1 i 2, ale realizowany nie na nasypie tylko na estakadzie z zastrzeżeniem, iż konieczne jest utrzymanie połączenia drogowego z miejscowością Szałe tj. jeśli nie może zostać utrzymany przejazd kolejowo-drogowy ul. Lubelska do ul. Wczasowej, to należy zaproponować alternatywne połączenie drogowo w tej lokalizacji. Następnie odcinek KDP od doliny rzeki Prosnicy do dworca PKP powinien przebiegać tunelem (niepełna 3 km) wówczas perony KDP będą znajdować się w części podziemnej stacji. Za dworcem PKP przebieg KDP może stopniowo wychodzić na powierzchnię na prostej wzdłuż obecnej linii torów. Odbicie w stronę Pleszewa powinno być zlokalizowane jak w wariantach 3 w szczególności, omijając tereny w strefie inwestycyjnej na Dobrzeczu, z przejściem przez ulicę Wrocławską i Inwestorską po estakadzie, ale zlokalizowanej w taki sposób aby jak najmniej ingerowała w istniejącą zabudowę.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Proponowany wariant umożliwia ominięcie zabudowy mieszkaniowej na Rypinku, Zagorzyńku, Sulistawicach oraz nie ograniczanie obsługi komunikacyjnej tych osiedli (nie ma likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych na ul. Dworcowej, Karpackiej).
- Propozycja wykorzystuje dworzec PKP w obecnej lokalizacji, ale wymagana jest przebudowa części peronowej oraz rozbudowa części parkingowej w strefie przydworcowej. Obecna infrastruktura parkingowa przy dworcu PKP nie będzie wystarczająca przy planowanym zwiększeniu ilości pociągów zatrzymujących się na dworcu, konieczna więc będzie rozbudowa parkingu. Z uwagi na zwiększony ruch na dworcu PKP konieczna będzie również przebudowa układu komunikacyjnego w okolicach dworca w ramach inwestycji KDP tj. Podmiejska- Górnośląska-Wrocławska, Szlak Bursztynowy-Dworcowa, tak aby był zdolny do obsługi zwiększonego ruchu samochodowego.
- Przebieg KDP w proponowanym rozwiązaniu prawie nie koliduje z gęstą siecią istniejących dróg publicznych.
- Propozycja nie ogranicza osadniczego rozwoju miasta, tj. nie oddziałuje negatywnie na rozwój osiedli Sulistawice, Zagorzynek i Rypiniek. Nie ogranicza również rozwoju stref przemysłowych na Dobrzeczu, w rejonie ulic Obozowa, Metalowców oraz w znacznej mierze wzdłuż ul. Wrocławskiej.
- Z uwagi na problemy związane z zanieczyszczeniami i brakiem odpowiednich przepływów mas powietrza, a także szerokością pasa inwestycyjnego, prowadzenie projektowanej kolei na terenie miasta Kalisza na nasypie jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. W związku z powyższym jedynymi dopuszczalnymi rozwiązaniami są estakady lub tunele podziemne.

3) **Propozycja 3 - przedstawiana podczas spotkania konsultacyjnego w Kaliszu**

Propozycja 3 zakłada przebieg KDP przez Kalisz z wykorzystaniem rozwiązań zastosowanych w wariantach przedstawionych na CPK.pl w ramach konsultacji społecznych, z elementami odcinkowej modyfikacji. Na odcinku od granic miasta od strony Opatówka do doliny rzeki Prosnicy, przebieg jak w wariantach 1 i 2 z tym, że

wyjście z doliny rzeki po estakadzie, ale w innym mniej zurbanizowanym obszarze np. za cmentarzem. Przejście przez ul. Częstochowską po estakadzie i dalej po lekkim łuku w okolice ul. Krzywej i wpięcie w dotychczasowy przebieg torowiska w okolicach przejazdu kolejowego Karpacka-Polna-Budowlanych. Następnie przebieg do dworca PKP po śladzie obecnego torowiska (zastosowanie na tym odcinku estakady, a nie nasypu w znacznym stopniu ograniczy obszar pasa inwestycyjnego, co przy tak gęstej zabudowie wydaje się jedynym społecznie akceptowalnym rozwiązaniem). Następnie za dworcem PKP przebieg KDP wzdłuż obecnego torowiska. Odbicie w stronę Pleszewa powinno być zlokalizowane jak w wariancie 3, tak by ominąć tereny w strefie inwestycyjnej na Dobrzecu, z przejściem przez ulicę Wrocławską i Inwestorską po estakadzie, ale zlokalizowanej w taki sposób aby jak najmniej ingerowała w istniejącą zabudowę.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Propozycja wykorzystuje dworzec PKP w obecnej lokalizacji, ale wymagana jest przebudowa części peronowej oraz rozbudowa części parkingowej w strefie przydworcowej. Obecna infrastruktura parkingowa przy dworcu PKP nie będzie wystarczająca przy planowanym zwiększeniu ilości pociągów zatrzymujących się na dworcu, konieczna więc będzie rozbudowa parkingu. Z uwagi na zwiększony ruch na dworcu PKP konieczna będzie również przebudowa układu komunikacyjnego w okolicach dworca w ramach inwestycji KDP tj. Podmiejska- Górnośląska-Wrocławska, Szlak Bursztynowy-Dworcowa, tak aby był zdolny do obsługi zwiększonego ruchu samochodowego.
- Z uwagi na fakt, iż to rozwiązanie obejmuje likwidację przejazdów kolejowo-drogowych od ul. Dworcowej do ul. Obozowej oraz od ul. Karpackiej do ul. Polnej i ul. Budowlanych, należy zapewnić ciągłość komunikacyjną, połączenia ul. Karpackiej z ul. Polną i ul. Budowlanych oraz ul. Dworcowej i Obozowej w obecnej lokalizacji tych przejazdów. Brak stosownych rozwiązań spowoduje utrudnienia komunikacyjne dla mieszkańców, w szczególności osiedli: Zagorzynka, Sulisławic i Rypinka, pracowników i uczniów szkół zlokalizowanych na osiedlach, firm i ich pracowników zlokalizowanych w tym rejonie.
- Dodatkowo z uwagi na fakt, iż to rozwiązanie obejmuje likwidację przejazdów kolejowo-drogowych od ul. Dworcowej do ul. Obozowej oraz ul. Karpackiej do ul. Polnej i ul. Budowlanych, przebudowa wiaduktu kolejowego na ul. Spółdzielczej musi zakładać zwiększoną przepustowość samochodów i pieszych.
- Należy mieć na uwadze, iż zaproponowane na spotkaniu konsultacyjnym rozwiązanie w najmniejszym stopniu, spośród powyższych, ogranicza skalę ingerencji w istniejący układ komunikacyjny i zabudowę mieszkaniową oraz przemysłowo usługową.
- Z uwagi na problemy związane z zanieczyszczeniami i brakiem odpowiednich przepływów mas powietrza, a także szerokością pasa inwestycyjnego, prowadzenie projektowanej kolei na terenie miasta Kalisza na nasypie jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. W związku z powyższym jedynymi dopuszczalnymi rozwiązaniami są estakady lub tunele podziemne.

PREZYDENT

MIASTA KALISZA

/-/

Krystian Kinastowski