



# PREZYDENT MIASTA KALISZA

Główny Rynek 20  
62-800 Kalisz  
tel. +48 62 7654301  
fax +48 62 7642032  
www.kalisz.pl

Kalisz, dnia 14 grudnia 2016 r.

WSR.0003.1.2016

**Pan Sławomir Chrzanowski  
Radny Rady Miejskiej Kalisza**

Ustosunkowując się do interpelacji Pana Radnego z dnia 24 listopada 2016 r. dotyczącej planów budowy na obszarze Miasta Kalisza centrów (węzłów) przesiadkowych, informuję, że:

W art. 4 ust. 1 pkt 27 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym węzeł przesiadkowy określany jest jako miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. Zgodnie z taką definicją na mapie Kalisza można już teraz wyróżnić przynajmniej kilka miejsc. Doskonałym tego przykładem jest przytoczony przez Pana Radnego w interpelacji obszar dworca kolejowego (i dworca PKS), zlokalizowany przy ul. Dworcowej/Podmiejskiej.

Nasze plany związane z powstaniem na terenie Kalisza węzłów przesiadkowych to nic innego, jak zmodernizowanie i przebudowa istniejących na obszarze miasta obiektów i przestrzeni publicznej pełniących już niejako funkcję węzłów przesiadkowych. W efekcie realizacji tych przedsięwzięć miasto zyska nowoczesną, funkcjonalną i atrakcyjną dla mieszkańców oraz odwiedzających nasze Miasto osób infrastrukturę transportu publicznego. Obecność takich obiektów na terenie miast jest uzasadniona w obecnych realiach i wynika z wielu obiektywnych przesłanek. Najważniejszą z nich, na której skoncentrowano się chociażby w obecnej perspektywie programowej środków UE (2014-2020), jest pozytywny wpływ istnienia funkcjonalnych i atrakcyjnych węzłów przesiadkowych na zmianę upodobań i postaw społecznych w zakresie planowania codziennych podróży.

Kalisz jest typowym miastem, gdzie występuje silne uzależnienie podróży od samochodu osobowego. Następstwem niniejszego jest zjawisko kongestii transportowej (szczególnie w godzinach szczytu). Nadmierny ruch samochodowy jest jednym z istotniejszych czynników powodujących powstawanie zjawiska niskiej emisji (w tym wypadku liniowej - komunikacyjnej) i związanych z tym, coraz częściej odnotowywanych na terenie miasta Kalisza, przekroczeń poziomu dopuszczalnego dla pyłu PM 10. Tworzenie na obszarze miast węzłów przesiadkowych, w połączeniu z rozwojem pozostałych elementów systemu transportu publicznego (np. tak jak w naszym przypadku z rozwojem systemu ścieżek rowerowych, wymianą przestarzałego taboru autobusowego, wprowadzaniem rozwiązań z zakresu telematki, dostosowywaniem siatki połączeń komunikacyjnych do oczekiwań i potrzeb mieszkańców) prowadzi docelowo w dłuższej perspektywie czasowej do poprawy jakości powietrza w mieście. Nowoczesna, atrakcyjna i funkcjonalna dla użytkowników infrastruktura transportu publicznego (w tym budowa przywoływanych przez Pana Radnego węzłów przesiadkowych), którą planujemy stworzyć w Kaliszu, ma prowadzić do budowania w mieście świadomości, że samochód osobowy nie jest niezbędny, aby komfortowo, bezpiecznie i efektywnie czasowo podróżować po Kaliszu. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że nie będzie to zadaniem szybkim i łatwym w realizacji, ale w połączeniu z planowanymi działaniami informacyjno-promocyjnymi dotyczącymi wzmocnienia roli transportu publicznego, rowerowego i pieszego na terenie miasta wierzę, że Kaliszanie coraz częściej będą korzystać z komunikacji publicznej (lub rowerowej i pieszej), swoje samochody pozostawiając w domu.

Realizacja tego typu inwestycji w mieście znajduje poza tym uzasadnienie w „Studium zrównoważonego rozwoju transportu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” (dokumencie opracowanym przez Międzynarodową Wyższą Szkołę Logistyki i Transportu we Wrocławiu w czerwcu 2015 r.), a także w przyjętym przez Państwa Radnych „Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Kalisza” (w szczególności załączniku nr 1 do ww. dokumentu – „Uzupełnieniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Kalisza o elementy planu zrównoważonej mobilności miejskiej”).

Nie można też tutaj pominąć faktu, że włączenie budowy węzłów przesiadkowych do zakresu rzeczowego projektów z obszaru wspierania strategii niskoemisyjnych (w tym mobilności miejskiej), stanowiących przedmiot wniosków o dofinansowanie składanych przez Kalisz w ramach konkursów z puli środków WRPO 2014+ zapewnia miastu dodatkowe punkty podczas oceny merytorycznej aplikacji, a same węzły integrują wszystkie pozostałe elementy projektu. Niniejsze podejście jest promowane i pożądane we wszystkich naborach wniosków w ww. obszarze w okresie programowania środków UE 2014-2020. Wymuszają je niejako same zapisy dokumentów programowych i przyjęte kryteria oceny projektów.

Odpowiadając na pozostałe pytania Pana Radnego zawarte w interpelacji informuję, że w Kaliszu zaplanowano powstanie dwóch węzłów/centrów przesiadkowych – pierwsze na terenach dawnej bazy Kaliskich Linii Autobusowych przy ul. Majkowskiej (jako jedno z zadań projektu zgłoszonego w maju br. do dofinansowania w ramach konkursu WRPO 2014+), drugie w obszarze dworca kolejowego i dworca PKS, zlokalizowane przy ul. Dworcowej/Podmiejskiej (element przedmiotu wniosku o dofinansowanie planowanego do złożenia w I kwartale 2017 r. w konkursie WRPO 2014+ realizowanym w oparciu o alokację Strategii ZIT AKO). Decyzja o przystąpieniu do rzeczowej realizacji każdego z ww. obiektów jest uzależniona od pozyskania wnioskowanego dofinansowania (wg montażu finansowego obydwu ww. inwestycji środki UE stanowiąc mają 85% kosztów poszczególnych zadań).

Kończąc moją odpowiedź zaznaczam jednocześnie, że zbyt wczesne jest formułowanie zarzutu pod naszym adresem, że „Kalisz nieskutecznie ubiegał się o środki zewnętrzne na budowę centrum przesiadkowego”. Wniosek o dofinansowanie miasta Kalisza pn. „Rozwój niskoemisyjnego systemu komunikacji publicznej Miasta Kalisza wraz z modernizacją oświetlenia ulicznego zwiększającą jego energooszczędność”, o którym zapewne Pan Radny wspomina, przeszedł bowiem wszystkie etapy oceny z wynikiem pozytywnym. Został on też wysoko oceniony przez Komisję Oceny Projektów i zajął ostatecznie 8 pozycję (z 21) na liście rankingowej projektów. Z uwagi na wyczerpanie dostępnej dla konkursu alokacji środków (ze względu na dużą wartość projektu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o., funduszy wystarczyło zaledwie dla 7 pierwszych wnioskodawców) nasz projekt rzeczywiście, póki co, nie został zarekomendowany do dofinansowania, ale nie przekreśla to jeszcze szans miasta na pozyskanie wnioskowanej dotacji. Nie zgadzając się z argumentami Komisji Oceny Projektów uzasadniającymi obniżenie punkcji przyznanej naszemu projektowi w ramach kilku kryteriów oceny wniosków, jeszcze w listopadzie br. złożyłem na ręce Dyrektora Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu protest w stosunku do dokonanej oceny, który do dnia dzisiejszego jest rozpatrywany. Poza tym należy pamiętać, że projekt Miasta Kalisza jest pierwszym na tzw. liście rezerwowej i na jego rzecz będą przekazywane w pierwszej kolejności wolne środki powstałe na alokacji konkursu, w ramach którego ubiegamy się o wsparcie.

PREZYDENT  
MIASTA KALISZA

  
Grzegorz Sapiński

Kalisz, dn. 24 listopada 2016 roku

Sławomir Chrzanowski  
Radny Rady Miejskiej Kalisza

URZĘD MIEJSKI W KALISZU	
KANCELARIA RADY MIEJSKIEJ	
WPL. DNIA	25. 11. 2016
Nr kor.....	
Ilość zał.....	Podpis.....

Sz. P.  
**Grzegorz Sapiński**  
Prezydent Miasta Kalisza

### INTERPELACJA

**Zgodnie z §70 Statutu Miasta Kalisza składam interpelację w sprawie budowy centrum przesiadkowego.**

Formułując moją interpelację nie jestem do końca pewny czy pytać o budowę jednego centrum przesiadkowego czy dwóch albo nawet więcej tego typu punktów. Pomijając ich ilość, faktem pozostaje, że Kalisz nie należy do rozległych metropolii z niezwykle rozbudowaną komunikacją wewnętrzną oraz szczególnie dużą liczbą połączeń międzymiastowych. Dlatego powtarzając pytanie wielu kaliszan zastanawiam się z czego na co mielibyśmy się przesiadać?

O centrum przesiadkowym słyszy się od przedstawicieli obecnych władz samorządowych już od dłuższego czasu. Pojawiające się w tym kontekście lokalizacje do okolicy dworca kolejowego oraz dawna baza Kaliskich Linii Autobusowych przy ul. Majkowskiej. Wiemy też, że Kalisz – nieskutecznie – ubiegał się o środki zewnętrzne na budowę centrum przesiadkowego. Poza tym jednak wiadomo niewiele, a jest to temat, który mieszkańców ciekawi.

W związku z tym proszę o odpowiedź na poniższe pytania:

1. Budowę ilu centrów przesiadkowych planuje się w Kaliszu?
2. Jaka jest planowana lokalizacja tych punktów?
3. Jakie przesłanki merytoryczne kierowały władzami miasta podczas podejmowania decyzji o budowy centrum przesiadkowego?

Z wyrazami szacunku

Sławomir Chrzanowski  
Radny Rady Miejskiej Kalisza