

**PODSUMOWANIE
KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
KONCEPCJI OPTYMALIZACJI OFERTY
PRZEWOZOWEJ
KALISKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ**

1. Uwagi i postulaty wniesione podczas konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne koncepcji optymalizacji oferty przewozowej kaliskiej komunikacji miejskiej przeprowadzone od 13 do 24 czerwca 2022 r.

W konsultacjach społecznych w terminie ich przeprowadzania wniesiono:

- **273 uwagi z formularzy papierowych;**
- **539 uwag w formularzach elektronicznych;**
- **40 uwag w formie komentarzy na Facebooku;**
- **13 uwag przekazanych przez operatora – Kaliskie Linie Autobusowe sp. z o.o.**

Łącznie przekazano więc aż 865 uwag, przy czym zaznaczyć należy, że pojedyncze wnioski zawierały często więcej niż jedną uwagę, a część przesłanych formularzy nie zawierała żadnych uwag. Były też liczne wnioski zupełnie identyczne (powtarzające się) – można więc przyjąć, że niektóre osoby składały ten sam wniosek więcej niż jeden raz (być może poprzez kilkakrotne wciśnięcie przycisku „wyślij” w formularzu elektronicznym po wyczyszczeniu plików cookie z przeglądarki lub ominięciu zabezpieczeń w inny sposób).

Najwięcej głosów sprzeciwu w stosunku do założeń nowej koncepcji funkcjonowania kaliskiej komunikacji miejskiej dotyczyło zaplanowanego **wycofania się z obsługi linii 3D**, obsługującej miejscowości Chotów, Gostyczyna, Śmiłów, Osiek i Żydów. W tej sprawie przysłano aż 215 wniosków: 204 od pasażerów z terenu podmiejskiego i ostatniego przystanku na terenie miasta – Rzymska Murowaniec oraz pozostałych 11 z terenu Kalisza, z którego mieszkańcy po likwidacji tej linii mieliby do dyspozycji tylko jedną linię autobusową z godzinną częstotliwością kursowania, a więc postulowali pozostawienie linii 3D przynajmniej do pętli przy ul. Rzymskiej.

Głosy sprzeciwu odnosiły się także do **likwidacji podmiejskiej linii 17** (30 wniosków, wszystkie z obszaru podmiejskiego). Kolejne 32 wnioski wpłynęły przeciwko **likwidacji linii 8** – w większości z uwagi na konieczność utrzymania szybkiego połączenia pomiędzy **osiedlem Dobrzec** a ulicami Złotą i **Bażancią**, w tym ze znajdującym się przy tej ulicy Technikum im. św. Józefa. Wnioskodawcy jednogłośnie sugerowali zwiększenie liczby kursów na tej linii i dostosowanie jej rozkładu jazdy do godzin lekcyjnych w tej szkole, a także uważali za konieczne pozostawienie linii, której trasa – jako jedynej – prowadzi al. Wojska Polskiego na odcinku pomiędzy rondem Westerplatte a ul. Dobrzecką.

Sporo głosów sprzeciwu (13 wniosków) dotyczyło likwidacji **linii 13**. Składający wnioski argumentowali, że jedynym alternatywnym dojazdem do rejonu ulic **Majkowskiej** i **Długiej** pozostanie linia 9, której trasa prowadząca przez Zagórze będzie znacznie dłuższa niż

obecna trasa linii 13. Zgłoszono pomysły uatrakcyjnienia trasy linii 13 – poprzez jej przedłużenie jej do ul. Inwestorskiej, Sulisławic lub do osiedla Wzgórza Kalisza.

Sprzeciw zgłaszano kilkakrotnie także w kwestii proponowanej zmiany trasy **linii 9**. Wnioskodawcy kwestionowali (pomimo bardzo niewielkiego popytu) likwidację bezpośredniego połączenia Zagórzynka z osiedlem Winiary (w tej sprawie zgłoszono aż 18 wniosków) oraz likwidację jakiegokolwiek linii prowadzącej Szlakiem Bursztynowym (7 wniosków).

Wpłynęły też 4 wnioski przeciwko **wycofaniu linii 15** z Nowych Skalmierzyc. Argumentem za pozostawieniem tej linii miałyby być duża liczba pasażerów linii 19E i M, które przejeżdżają przez Nowe Skalmierzycy. Ponadto, jeden wniosek dotyczył skierowania nowej linii do tego miasta – w tym przypadku zaproponowano wydłużenie linii 12.

Po 2 wnioski wpłynęły przeciwko pomysłowi **likwidacji linii 7** oraz **skrócenia trasy linii 3B** tylko do granic miasta (aczkolwiek wnioskodawcy nie odnosili się do konieczności urealnienia dopłat ze strony gmin ościennych, traktując to jako coś dla nich oczywistego – gdyż były też uwagi dotyczące zwiększenia częstotliwości kursów tej linii), natomiast tylko 1 wniosek zgłoszono przeciwko **likwidacji linii 1B**.

Co ciekawe, wiele wniosków dotyczyło objęcia obsługą komunikacyjną miejscowości podmiejskich, które nie mają obecnie połączeń obsługiwanych przez KLA.

Były to następujące miejscowości (uszeregowane wg malejącej liczby wniosków i następnie alfabetycznie):

- **Głóski i Gałązki Małe** (5 wniosków);
- **Gołuchów** (3 wnioski);
- **osiedle Mączniki** w Nowych Skalmierzycach (3 wnioski);
- **Boczków** (2 wnioski);
- **Węgry** (2 wnioski);
- **Borków Nowy i Skarszewek** (1 wniosek);
- **Godziesze Wielkie** (1 wniosek);
- **Józefów, Szulec i Cienia Pierwsza** (1 wniosek);
- **Warszówka i Pruszków** (1 wniosek).

Ewentualne uruchomienie połączeń do nowych miejscowości powinno jednak wyjść z inicjatywy samorządów odpowiednich gmin, które w ślad za nową ofertą przewozową, powinny podjąć się jej finansowania. Przy obecnym deficycie ekonomiczno-finansowym segmentu linii podmiejskich, realizacja zgłoszonych wniosków dotyczących tak dużego poszerzenia zakresu obsługi komunikacyjnej w formie komunikacji miejskiej obszarów poza Kaliszem, wydaje się mało prawdopodobna.

Wiele też wniosków dotyczyło obsługi obszarów miasta nieobjętych obecnie połączeniami kaliskiej komunikacji miejskiej. Wśród nich najczęściej pojawiał się wniosek o objęcie obsługą komunikacyjną osiedla Wzgórza Kalisza (uwzględniony w koncepcji).

Pozostałe rejonny miasta wskazane przez wnioskodawców do uruchomienia komunikacji miejskiej, to:

- **ul. Ciesielska** – w os. Rajsków (2 wnioski);
- **osiedle Piwonice** – wewnątrz osiedla (2 wnioski);
- **ul. Rajskowska** – w os. Rajsków (1 wniosek);
- **Klub Seniora** – przy ul. Garbarskiej w ścisłym centrum miasta (1 wniosek);
- **ul. Szeroka** – w os. Chmielnik (1 wniosek);
- **ul. Podkowińskiego** – w os. Chmielnik (1 wniosek);
- **osiedle Rogatka** – wewnątrz osiedla (1 wniosek);
- **ul. Młynarska** – w os. Kaliniec (1 wniosek);
- **ul. Kościuszki** – w Śródmieściu (1 wniosek);
- **ul. Skalmierzycka** – w os. Konopnickiej (1 wniosek);
- **ul. Celtycka** – w os. Sulisławice (1 wniosek);
- **ul. Sulisławicka** – w os. Sulisławice (1 wniosek).

Z tej listy jedynie **ul. Skalmierzycka** bez większych inwestycji nadaje się do poprowadzenia nią linii komunikacji miejskiej i postulat ten zostanie uwzględniony.

Pozostałe wymienione miejsca lub ulice z przyczyn technicznych nie nadają się do obsługi komunikacją miejską. Nawet skierowanie midibusu wąskimi ulicami **Ciesielską** i **Rajskowską** nie jest obecnie możliwe, bo na końcu tych ulic pojazd ten nie miałby możliwości zawrócenia. Obsługa osiedla **Piwonice**, ulic **Celtyckiej** i **Sulisławickiej** oraz ul. **Podkowińskiego** czy ul. **Szerokiej** standardowej wielkości autobusami (co sugerują wnioskodawcy poprzez zmianę tras niektórych linii) nie jest możliwe z uwagi na parametry ulic, przy czym ul. Sulisławicka nawet nie jest jeszcze przejezdna na całej swojej długości. Powodem wniosku o skierowanie autobusu w ul. Podkowińskiego jest postulat zapewnienia dojazdu do przychodni „Konsylium”, skąd obecnie do najbliższego przystanku autobusowego jest 500 metrów. Przejazd autobusu ul. **Młynarską** (lub jakkolwiek inną na osiedlu **Rogatka**) oraz ul. **Kościuszki** teoretycznie byłby możliwe, ale problematyczne byłoby wyznaczenie przystanków w ciągach tych ulic w dogodnych lokalizacjach, poza tym ulice te są dość blisko innych, którymi poruszają się pojazdy komunikacji miejskiej (ul. Górnośląska i ul. Serbinowska – którą w koncepcji wyznaczono trasę linii 22, ul. Harcerska i ul. Chopina). **Ścisłe centrum miasta** może być natomiast znacznie lepiej obsługiwane nie tylko poprzez wprowadzenie komunikacji miejskiej na ul. Garbarską, ale również dzięki uruchomieniu nowych przystanków, które są planowane w koncepcji: jednej

pary przy ul. Sukienniczej oraz przy ulicach Parczewskiego i Babina (w rejonie skrzyżowania z ul. Wodną).

Niezależnie od barier technicznych, determinujących brak możliwości poprowadzenia postulowanymi trasami linii komunikacji miejskiej, należy zwrócić uwagę, że dla większości z tych tras złożono tylko po 1 wniosku, a jedynie w przypadku dwóch nowych ulic – po 2.

Mieszkańcy zgłosili także szereg propozycji nowych połączeń bezpośrednich, które wprowadzić obecnie nie funkcjonują, ale zostały zgłoszone jako przez nich pożądane.

Największą liczbą wniosków dotyczących uruchomienia nowego połączenia bezpośredniego, charakteryzował się postulat wprowadzenia **szybkiego połączenia pomiędzy osiedlem Dobrzec a Szpitalem i Cmentarzem Komunalnym**. Obecnie bezpośredni dojazd do cmentarza wymaga przejazdu okrężną trasą – przez centrum (autobusami linii 2, 12 lub 12K). Krótszy dojazd do szpitala jest wprowadzić zapewniany, ale można skorzystać jedynie z linii 6, której trasa prowadzi wschodnim skrajem osiedla Dobrzec (ul. Podmiejską). Postulat uruchomienia szybszego połączenia w ww. relacji zgłoszono aż 25 razy (przy czym trzykrotnie sugerowano skierowanie linii 6 z zajazdem przez Cmentarz Komunalny), plus dodatkowo 1 wniosek dotyczył zapewnienia analogicznego szybkiego połączenia z osiedla Dobrzec do Kościelnej Wsi.

Z **osiedla Dobrzec** zgłaszano jeszcze postulaty dotyczące wprowadzenia w środek osiedla trasy linii 6, dzięki czemu możliwy byłby nie tylko dojazd do szpitala z całego osiedla, ale też i szybszy niż przez centrum dojazd do ul. **Częstochowskiej** oraz dojazd do ogródków działkowych przy ul. **Borkowskiej** (łącznie 4 wnioski), a także postulat bezpośredniego połączenia do strefy przemysłowej przy ul. **Inwestorskiej** (11 wniosków). Zgłoszono też wnioski o szybsze połączenie z **Sulisławicami**, a więc trasą prowadzącą nie przez centrum miasta, ale przez dworzec kolejowy i ul. Zachodnią. Wraz z innymi postulatami dotyczącymi przedłużenia trasy linii 3C przynajmniej do Galerii Amber, takich wniosków było 9. Jeden wniosek dotyczył połączenia zachodniej części osiedla Dobrzec (ul. Skłodowskiej-Curie) z pętlą **Wał Bernardyński Bażancia**.

Z **osiedla Korczak**, pomimo ogromnego zadowolenia uczestników konsultacji ze znacznego zwiększenia częstotliwości linii 5, postulowano dalsze zwiększenie oferty przewozowej. Mieszkańcy oczekiwali zmiany trasy **linii 6** w taki sposób, aby autobusy przejeżdżały **przez os. Korczak**, a nie przez przystanek przy szpitalu (1 wniosek), a także sugerowali wydłużenie trasy **linii 5 do Dworca PKP** i wybranymi kursami do pętli przy **ul. Metalowców**, aby zapewnić połączenie tego osiedla z dworcem kolejowym (4 wnioski).

Z **osiedla Winiary** (oraz z przystanków przy ul. Łódzkiej) postulowano nowe bezpośrednie połączenia w kierunkach: **Cmentarza Komunalnego** (4 wnioski), **Wału Bernardyńskiego** (2 wnioski) i **osiedla Majków** (1 wniosek).

Z osiedla **Majków** wnioskowano o bezpośrednie połączenie ze **szpitalem** i **Cmentarzem Komunalnym** (1 wniosek) oraz z ulicą **Częstochowską** (1 wniosek).

Z **osiedla Zagórze** zgłoszono jedynie postulat nowego bezpośredniego połączenia z **Cmentarzem Komunalnym** (1 wniosek).

Z ul. **Częstochowskiej** zaproponowano dwa nowe połączenia: dwa wnioski dotyczyły połączenia z **Cmentarzem Komunalnym** oraz dwa wnioski połączenia z ulicą **Złotą**.

Nowe połączenie zaproponowano także z **Sulisławic** do **ul. Warszawskiej** (1 wniosek) oraz postulowano wydłużenie trasy **linii 22** ul. Braci Niemojowskich do Cmentarza Tynieckiego (również 1 wniosek).

W jednym wniosku zaproponowano **zupełnie nową linię** i wskazano jej trasę: z przystanku Majkowska Medix ulicami Wojska Polskiego i Dobrzecką (czyli podobnie do obecnej trasy linii 8), a następnie dalej przez galerię Amber i ulicami: Górnośląską, Lipową, Nowy Świat, Bankową, Jana Pawła II, Łódzką, z zajazdem do Aquaparku, Łódzką i Borkowską do pętli Długa.

Zaproponowano również kilka zmian w trasach konkretnych linii. Częstymi postulatami były:

- rezygnacja z wprowadzenia zajazdu linii **1A na osiedla Winiary** (wpłynęło 5 takich wniosków, w tym z KLA sp. z o.o.);
- zmiana trasy linii **2** w taki sposób, aby nie pojawiała się w dwóch kierunkach w centrum na tych samych przystankach (3 wnioski);
- wydłużenie trasy linii **5** do ul. Sikorskiego (1 wniosek, aczkolwiek bez wskazania, gdzie autobusy miałyby zawracać).

Poza zmianami w trasach, pod adresem niemal wszystkich linii lub poszczególnych fragmentów sieci komunikacyjnej, zgłaszano postulaty zwiększenia liczby kursów i częstotliwości połączeń. Najwięcej zgłoszeń dotyczyło zwiększenia liczby kursów wykonywanych ul. **Wrocławską** (aż 36 wniosków). Wiele wniosków dotyczyło również zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów linii 6, a najlepiej uruchomienia drugiej linii (z trasą prowadzącą ul. Legionów) do ul. **Warszawskiej** i do miejscowości **Pólko** (17 wniosków). Kolejnym miejscem pod względem liczby zgłoszonych wniosków o zwiększenie częstotliwości połączeń był ciąg ulic: **Złota – Bażancia – Wał Bernardyński** (11 wniosków). Zwiększenie liczby kursów do ul. **Inwestorskiej** postulowano 9 razy, a na linii **3C** – 7 razy. Wzrost częstotliwości obsługi **osiedla Majków** postulowano w 6 wnioskach (w tym w 2

wyraźnie zwracano uwagę na godziny wieczorne), a 4 wnioski dotyczyły zwiększenia liczby kursów realizowanych **ul. Kordeckiego**. W sprawie zwiększenia częstotliwości kursów przez **Zagórzynek** złożono 3 wnioski. Kolejne 2 wnioski dotyczyły intensywności obsługi pętli **Majkowska Medix** oraz linii **11**. Jedna uwaga dotyczyła zwiększenia liczby kursów **linii 9**, a także kursów wykonywanych z pętli przy ul. **Elektrycznej** oraz z przystanków przy **ul. Harcerskiej**.

Niektóre wnioski dotyczyły zwiększenia częstotliwości połączeń tylko **w godzinach wieczornych**: 6 razy wskazano na zbyt niską częstotliwość kursów wieczorami do **Cmentarza Komunalnego** (choć można się domyśleć, że wnioski te złożyli mieszkańcy pobliskich osiedli poza Kaliszem), a 5 razy proszono o dostosowanie do potrzeb pasażerów godzin kursów wieczornych z pętli przy ul. **Elektrycznej** (w tym we wniosku złożonym przez tamtejszy zakład pracy). Złożono też 7 ogólnych uwag dotyczących zwiększenia częstotliwości połączeń, w tym w 3 z nich wskazano w szczególności na godziny wieczorne.

Oprócz zwiększenia częstotliwości kursowania postulowano także uruchomienie niektórych linii w soboty i niedziele. Jeden wniosek dotyczył uruchomienia w dni weekendowe połączeń realizowanych ulicą **Skarszewską**, kolejny – uruchomienia w dni wolne od pracy **linii 9**, a w 1 wniosku zaproponowano w sposób ogólny, aby wszystkie linie kaliskiej komunikacji miejskiej funkcjonowały **całotygodniowo**.

Część wniosków dotyczyła zwiększenia liczby połączeń poza miasto: najwięcej do **Nowych Skalmierzyc** i **Ostrowa Wielkopolskiego** (14 wniosków) oraz na **linii 3B** (11 wniosków). Poza tym 7 wniosków dotyczyło linii **3A** lub wydłużenia trasy linii **6** do pętli Szale, natomiast po 3 wnioski zgłoszono w kwestii zwiększenia liczby kursów na liniach: **1A**, **12K** i **17**.

Poza Kaliszem zgłoszono też postulat zmiany trasy linii **19E i M** na terenie miasta Ostrowa Wielkopolskiego: w aż 4 wnioskach postulowano skierowanie tras tych linii bezpośrednio do centrum przesiadkowego, z pominięciem centrum miasta. Zaproponowano też bezpośrednie połączenie Opatówka z ul. Częstochowską w Kaliszu (1 wniosek).

Warto w tym miejscu – jako oddzielny – przedstawić wniosek dotyczący uruchomienia dodatkowej **linii 20**. Pewnej grupie pasażerów tak spodobała się nowa trasa linii 22 (obsługująca ulice: Serbinowską, Widok, Mickiewicza i Dobrzecką oraz nowe osiedle Wzgórza Kalisza), że zaproponowali oni drugą podobną linię, która wraz z kursami linii 22 funkcjonowałaby z częstotliwością jak dla linii podstawowych. Trasy obu linii różniłyby się tylko na początkowym krańcu: linię 20 zaproponowano z ul. **Wrocławskiej** (lub ul. Inwestorskiej) do dworca kolejowego i dalej dokładnie trasą linii 22. Zdaniem wnioskodawców taka para linii zachęciłaby mieszkańców rejonów przez nią obsługiwanych, w tym osiedla Wzgórza Kalisza, do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej. W tej sprawie wpłynęło 6 wniosków i 1 podobny do nich

– aby drugi kraniec linii znajdowały się przy **ul. Częstochowskiej**. Kolejne 4 wnioski też dotyczyły zwiększenia częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej do osiedla **Wzgórze Kalisza**, ale zaproponowano w nich skierowanie tam linii: 1A, 9 lub 13.

Kilka wniosków zgłoszono też w zakresie **komunikacji nocnej**. Jednym z nich było wprowadzenie linii nocnej w głąb osiedla Winiary, podobnie jak prowadzą trasy autobusów linii 9 lub 11. Wnioskowano też o uruchomienie drugiej linii nocnej, do osiedla Majków (1 wniosek) oraz do Opatówka (1 wniosek). Następne 4 wnioski dotyczyły zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów linii nocnej.

Zgłoszone zostały również uwagi do rozkładów jazdy. Część z nich dotyczyła rozkładów jazdy obecnie obowiązujących: przesunięcia wskazanych kursów linii **3B** (3 wnioski), **1** (2 wnioski), **5** i **18** (po 1 wniosku) oraz dostosowania kursów linii 8 do godzin pracy (2 wnioski).

Część wniosków do rozkładów jazdy miała charakter bardzo ogólny:

- dostosowanie do godzin pracy w szpitalu (4 wnioski) lub w innych zakładach pracy (1 wniosek);
- dostosowanie do godzin w szkołach (1 wniosek);
- zwiększenie liczby kursów przed godziną 6 w dni powszednie (1 wniosek), po godzinie 17 w soboty i niedziele (1 wniosek) i po godzinie 22 z Galerii (1 wniosek).

Co ciekawe, złożono też wnioski o zwiększenie liczby połączeń w miejscach, w których komunikacja miejska funkcjonuje bardzo intensywnie: os. Ogrody, dworzec kolejowy, ul. Chopina i przystanek Złoty Róg (wszystkie po 1 wniosku).

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pojawiły się również uwagi, które w koncepcji optymalizacji kaliskiej komunikacji miejskiej zostały już uwzględnione. Najczęściej pojawiającą się taką uwagę było wprowadzenie **rytmicznych odjazdów** poszczególnych linii, co przecież jest kluczowym elementem koncepcji (10 wniosków, w tym 1 dotyczył konkretnie linii 2 i 12). Odnośnie uruchomienia linii **22 w soboty i niedziele** zgłoszono 3 postulaty, a 2 – odnośnie uruchomienia nowej linii do osiedla **Kaliskie Wzgórze**.

Po 1 postulacie dotyczyło:

- uruchomienia linii autobusowej w ciągu ul. **Serbinowskiej** i ul. **Braci Niemojowskich**;
- pozostawienia połączenia **Tuwima – Poznańska** (zamiast linii 22 realizować je będą z większą częstotliwością autobusy linii 5);
- uruchomienia linii priorytetowej w ciągu **ul. Legionów** (taką rolę pełnić będą skoordynowane ze sobą linie 11 i 12/12K);

- zwiększenia częstotliwości kursów **w relacjach: centrum – dworzec PKP, osiedle Wiśniary – Kościuszki**, w ciągu **ul. Kordeckiego**, w ciągu **ul. Skarszewskiej** oraz na **linii 5**.

Sporo uwagi poświęcono oznaczeniom linii. Wnioskodawcy odnieśli się do funkcjonującego w Kaliszu cyfrowo-literowego oznaczania linii. Zdecydowana większość osób zabierających głos w tej sprawie większość argumentowała, że nie należy stosować osobnych oznaczeń dla bardzo podobnych tras, a jedynie umieszczać oznaczenia końcowej pętli (lub wariantu trasy) w rozkładach jazdy. Podkreślano jednak, że nie może być zbyt dużo wariantów tras w ramach każdej z linii. Wyrażano przekonanie, że w sytuacji, gdy poszczególne trasy są dość podobne (np. linie 3A i 3B), to powinno się je złączyć w jedną linię, natomiast gdy trasy są zupełnie różne (np. linie 19 i 19E), to powinny mieć odrębną numerację. Postulat **rezygnacji z dotychczasowych zasad oznaczeń cyfrowo-literowych**, zgłosiło 12 wnioskodawców. Pogląd przeciwny reprezentowało tylko dwóch wnioskodawców. Niektóre oznaczenia wnioskodawcy sami zaproponowali.

Wnioskodawcy zaproponowali także uruchomienie **nowych przystanków** na terenie miasta Kalisza. Poza zaproponowanymi już w koncepcji przystankami **Sukiennicza** i **Parczewskiego**, zaproponowano następujące nowe lokalizacje:

- w ciągu ul. Chopina (2 wnioski);
- w rejonie skrzyżowania Granicznej i Mickiewicza (2 wnioski);
- w ciągu ul. Górnośląskiej (przy skrzyżowaniu z ul. Cmentarną);
- Ułańska (w kierunku Wyszyńskiego);
- w ciągu ul. Wojska Polskiego przy Galerii Bursztyn;
- w ciągu ul. Długiej przy skrzyżowaniu z ul. Michałowskiego (jako alternatywa dla skierowania linii autobusowej ul. Podkowińskiego);
- w ciągu ul. Inwestorskiej (3 wnioski);
- w ciągu ul. Kordeckiego;
- przy Centrum Przesiadkowym obok Dworca PKP, zamiast Galerii Amber (2 wnioski).

W jednym wniosku uznano, że przystanki w Śródmieściu ogólnie powinny być co około 300-400 metrów.

Podczas konsultacji społecznych wpłynęły także wnioski, które były bardzo ogólne, bądź nie odnosiły się bezpośrednio do rozkładu jazdy. W uwagach ogólnych zwrócono uwagę na **nierównomierną podaż usług w poszczególnych rejonach miasta** (1 wniosek) oraz **zbyt długie i kręte trasy niektórych linii** (4 wnioski).

Wnioski nieodnoszące się do rozkładów jazdy dotyczyły:

- **wprowadzenia wspólnego biletu** (1 wniosek);

- **klimatyzacji w autobusach** (1 wniosek);
- **ujednoczenia nazw przystanków** (1 wniosek);
- **wprowadzenia zapowiedzi głosowych** (1 wniosek);
- **umieszczenia na przystankach i w pojazdach map lub schematów** (1 wniosek);
- **prezentacji rozkładów jazdy w aplikacji jakdojade.pl** (1 wniosek);
- **budowy rond w Kaliszu** (1 wniosek);
- **ustawienia ławki na przystanku Babina** (1 wniosek).

W kilku wnioskach odniesiono się do planów wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej, przy czym dokładnie taka sama liczba wnioskodawców **poparła**, jak i **wyraziła sprzeciw wobec idei bezpłatnej komunikacji miejskiej** (po 3 wnioski).

Ograniczeń uprawnień do ulg w komunikacji miejskiej dotyczył 1 wniosek, w kolejnym wniosku wyrażono pogląd, że **linie podmiejskie powinny funkcjonować dalej, niezależnie od dopłat otrzymywanych ze strony gmin ościennych**. W 3 wnioskach zasugerowano, że **wynagrodzenie osób decyzyjnych** w zakresie komunikacji miejskiej powinno być zależne od liczby pasażerów w autobusach – tak specyficzny wniosek sugeruje jednak, że zgłosiła go trzykrotnie ta sama osoba, bo w tych samych wnioskach pojawił się jednocześnie sprzeciw wobec idei bezpłatnej komunikacji miejskiej i – wniosek przeciwstawny – protest przeciwko ograniczeniu uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

W konsultacjach wzięli także udział przedstawiciele Kaliskich Linii Autobusowych sp. z o.o., którzy zwrócili uwagę na różne aspekty techniczno-technologiczne realizacji usługi komunikacji miejskiej, w tym przede wszystkim zgłosili postulat urealnienia czasów postojów – w celu umożliwienia punktualnej realizacji rozkładów jazdy, wskazując przy tym także na miejsca, w których należy nieco wydłużyć czasy przejazdu. W nadesłanych uwagach Spółka postulowała także wyznaczanie przerw dla kierowców w miejscach, gdzie są osobne przystanki końcowe i początkowe, a także zwróciła uwagę, że publikacja rozkładów jazdy powinna leżeć w kompetencjach organizatora przewozów. Ponadto zwrócono uwagę, że w przypadku skrócenia linii do granic miasta, konieczne będzie wybudowanie przynajmniej trzech pętli autobusowych (dla linii: 3B, 6 i 17) oraz że konieczne będzie przystosowanie dróg na osiedlu Wzgórza Kalisza do ruchu autobusów. W zakresie układu proponowanych tras postulowano rezygnację z wprowadzania zajazdu linii 1A do osiedla Winiary, a także wydłużenie kursów linii 3C przynajmniej do Galerii Amber.

Jedynie 3 uwagi dotyczyły bezpośrednio realizacji przez firmę PTC badań marketingowych. W pierwszym wniosku zgłoszono wątpliwość, czy aby na pewno **badania były wykonane w okresie reprezentatywnym**, natomiast dwóch pozostałych wnioskodawców uznało, że badania powinny obejmować znacznie szerszą grupę osób, uwzględniając także

popyt potencjalny i być przeprowadzane również wśród kierowców samochodów osobowych, użytkowników rowerów, hulajnóg oraz w gospodarstwach domowych.