

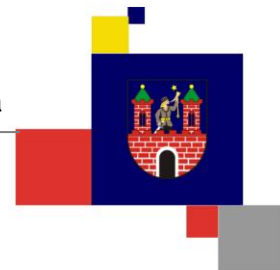


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza

Po uwzględnieniu uwag z konsultacji społecznych

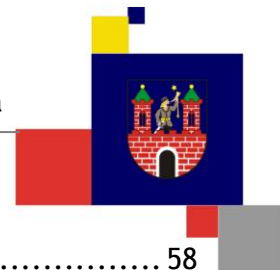
Kalisz, 14.06.2013



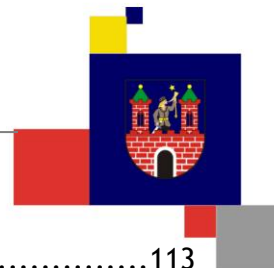


Spis treści

I. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	5
I.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza ..	6
I.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	6
I.3 Konsultacje społeczne	8
II. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	9
II.1 Informacje ogólne	10
II.1.1 Miasto Kalisz	10
II.1.2 Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych	11
II.2 System transportowy Miasta Kalisza	14
II.2.1 Układ drogowy	15
II.2.2 Transport publiczny	16
III. Podział Miasta Kalisza na obszary komunikacyjne	22
IV. Sieć komunikacyjna	28
IV.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	29
IV.2 Zasady budowy rozkładu jazdy	33
IV.2.1 Rodzaje dni w rozkładzie jazdy	33
IV.2.2 Ilość kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia	35
IV.2.3 Koordynacja rozkładu jazdy	36
IV.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	37
IV.4 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej	40
V. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	44
V.1 Podstawowe dane demograficzne	45
V.2 Główne generatory ruchu	48
V.2.1 Osiedla mieszkaniowe i sołectwa	48
V.2.2 Placówki oświatowe	50
V.2.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	51
V.2.4 Instytucje publiczne	51
V.2.5 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne	51
V.2.6 Inne generatory ruchu	52
V.3 Podaż usług przewozowych	52
V.3.1 Podaż usług przewozowych w zależności od pory dnia	52
V.3.2 Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia	52
V.3.3 Podaż usług przewozowych w ujęciu rocznym	57



V.4 Popyt na usługi przewozowe.....	58
VI. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	61
VI.1 Źródła i formy finansowania	62
VII. Taryfa przewozowa	64
VII.1 Informacje o systemie SPOKE	65
VII.2 Rodzaje biletów.....	66
VII.3 Struktura biletów	69
VIII. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	73
VIII.1 Wskaźnik motoryzacji	74
VIII.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych.....	76
VIII.2.1 Metodologia badania	76
VIII.2.2 Metryka respondentów	76
VIII.2.3 Analiza wyników przeprowadzonych badań marketingowych	80
VIII.3 Publiczny transport zbiorowy, a aspekt zrównoważonego rozwoju Miasta Kalisza	88
VIII.3.1 Strefy zróżnicowania podziału zadań przewozowych między środki transportu.....	88
VIII.3.2 Strefa płatnego parkowania.....	90
IX. Zasady organizacji rynku przewozów.....	92
IX.1 Miasto Kalisz jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	93
IX.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich.....	94
IX.1.2 Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz.....	95
IX.2 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	96
IX.2.1 Krótka charakterystyka obecnego operatora	96
X. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	98
X.1 Realizacja postulatów przewozowych.....	99
X.2 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	101
X.2.1 Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	101
X.2.2 Standard w zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej ...	102
X.2.3 Standard w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów	102
X.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska	103
X.4 Uwzględnienie w standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	105
XI. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	106
XII. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	110
XII.1 Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	111
XII.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	112



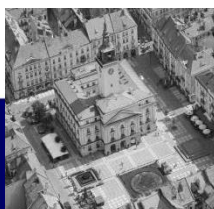
XII.3 Konsolidacja działalności spółek publicznego transportu zbiorowego	113
XII.4 Innowacje w publicznym transporcie zbiorowym	115
XII.4.1 System dynamicznej informacji pasażerskiej	116
XII.5 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem Drogowym	117
XIII. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	118
Spis rysunków	120
Spis tabel	122

Autorami niniejszego planu transportowego Miasta Kalisza są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.

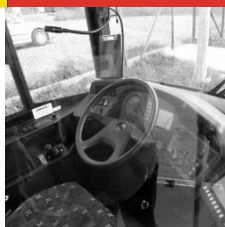


REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl



I. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza





I.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza (dalej również jako planu transportowego Miasta Kalisza) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Kalisz tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. W procesie rozwoju transportu uwzględniane będą oczekiwania społeczne mieszkańców Kalisza, promowane będą rozwiązania przyjazne dla środowiska naturalnego, jak również wdrażane nowoczesne rozwiązania zachęcające i ułatwiające podróż komunikacją zbiorową.

Dzięki realizacji celu głównego, publiczny transport zbiorowy organizowany przez Miasto Kalisz będzie rozwijał się zgodnie z wizją, która zakłada, że komunikacja miejska ze względu na jakość, dostępność oraz efektywność funkcjonowania będzie realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy Kalisza i gmin ościennych.

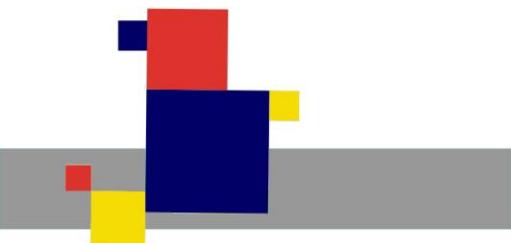
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza umożliwi w szczególności realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu przy uwzględnieniu między innymi potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego
- integrację systemu transportowego w zakresie usług przewozowych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia

I.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza

Miasto Kalisz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, która obejmuje:

- linie komunikacyjne na obszarze Miasta Kalisza





- wybrane linie komunikacyjne, w zakresie organizacji których zawarte zostały porozumienia międzygminne z gminami ościennymi

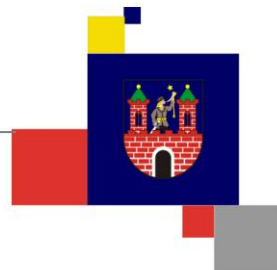
Jako gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar łącznie liczy co najmniej 80 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (dalej jako Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego.

Zakres planu transportowego Miasta Kalisza jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy Miasta Kalisza opracowany jest zgodnie z ustaleniami wynikającymi z zapisów Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2020 wraz z Programem Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2013 (dalej jako Strategia Rozwoju Transportu w Kaliszu).

Przy opracowywaniu planu transportowego Miasta Kalisza wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Kalisza, Kaliskich Linii Autobusowych Spółka z o.o., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o., Zarządu Dróg Miejskich w Kaliszu, Powiatowego Urzędu Pracy w Kaliszu, Urzędu Stanu Cywilnego w Kaliszu, Głównego Urzędu Statystycznego, kaliskich placówek oświatowych, informacji pochodzących ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego Miasta Kalisza nie został ogłoszony i uchwalony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego.



I.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy Miasta Kalisza, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym. Celem tych konsultacji było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

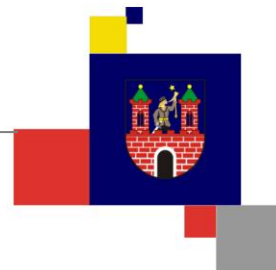
Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego Miasta Kalisza została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego Miasta Kalisza oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Miasto Kalisz rozpatrzyło opinie zebrane w czasie konsultacji społecznych, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonało stosownych zmian w projekcie planu transportowego.



II. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza





II.1 Informacje ogólne

II.1.1 Miasto Kalisz

Miasto Kalisz jest miastem na prawach powiatu i siedzibą powiatu kaliskiego. Swym zasięgiem obejmuje obszar o powierzchni 69,42 km² i jest zamieszkiwane przez 104 203 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2012r.). Kalisz jest drugim, po Poznaniu, co do wielkości miastem województwa wielkopolskiego.

Miasto Kalisz położone jest w środkowo - zachodniej Polsce, w południowej części Województwa Wielkopolskiego na Wysoczyźnie Kaliskiej, na wysokości 90 - 151 m n.p.m. Przez miasto przepływa rzeka Proсна, która wraz z dopływami: Pokrzywnica, Swędrnia, Piwonka i Krępicza oraz z kanałami: Bernardyńskim i Rypinkowskim tworzy tzw. Kaliski Węzeł Wodny.

Źródłami zaopatrzenia w wodę Miasta Kalisza są:

- wielootworowe ujęcie wzdłuż rzeki Prosny (tzw. ujęcie „Nad Prosną” lub „Lis”) - składa się z 42 studni głębinowych, częściowo zlokalizowanych w gminie Godziesze Wielkie
- ujęcia głębinowe wód z piętra jurajskiego - składające się z 6 pojedynczych studni
- ujęcia wód piętra czwartorzędowego przy ul. Szerokiej - stanowiące awaryjne źródła zaopatrzenia

Miasto wyposażone jest w sieć wodociągową o długości 372,7 km (dane na dzień 31.12.2009r.) oraz system kanalizacji ogólnospławnej i rozdzielczej, o łącznej długości sieci kanalizacyjnej (sanitarnej i deszczowej) 218,2 km. Wody opadowe i roztopowe z kanalizacji odprowadzane są do rzeki Prosny, jej dopływów, kanałów Rypinkowskiego i Bernardyńskiego oraz do licznych rowów odwadniających.

W południowo - wschodniej części miasta znajduje się rezerwat przyrody *Torfowisko Lis* o powierzchni 4,71 ha. Należy on do rezerwatów typu torfowiskowego. Otoczony jest wydmami jałowymi. W obrębie Kalisza, we wschodniej jego części, usytuowany jest również *Las Winiarski* o powierzchni 219,2 ha.

Obszar, na którym położony jest Kalisz, charakteryzuje się łagodnym klimatem. Średnia roczna temperatura wynosi około 8,4°C. Czas zalegania pokrywy śnieżnej to 40-60 dni, a okres wegetacyjny trwa 200-220 dni. Roczna suma opadów waha się w granicach 507 mm, stanowiąc jeden z najniższych wskaźników w kraju.



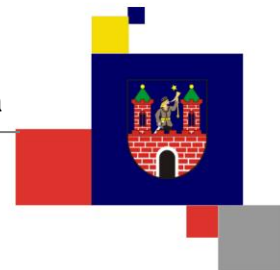
Kalisz stanowi główny ośrodek Kalisko - Ostrowskiego Okręgu Przemysłowego. Okręg obejmuje, oprócz Kalisza, Ostrów Wielkopolski, a także mniejsze tereny zlokalizowane w południowo - wschodniej części Wielkopolski, w tym m.in.: Nowe Skalmierzyce, Odolanów, Opatówek, Przygodzice. Bardzo dobrze rozwinięty jest przemysł lotniczy, w tym produkcja maszyn i silników lotniczych (*Pratt&Whitney*, *WSK PZL-Kalisz*) oraz przemysł spożywczy, reprezentowany przez firmy takie jak: *Nestle-Winiary* czy *Kaliszanka*. Dodatkowo można wyróżnić przemysł włókienniczy (*Runotex*), odzieżowy (*Big Star*) oraz produkcja koronek (*Haft*). W Kaliszu działa również podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

II.1.2 Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych

Gmina Gołuchów



Gmina Gołuchów to gmina wiejska, położona w województwie wielkopolskim, w powiecie pleszewskim. Od strony południowej graniczy z gminami Nowe Skalmierzyce i Ostrów Wielkopolski, od zachodu i północnego zachodu z gminą Pleszew, a od wschodu sąsiaduje z gminą Blizanów i miastem Kalisz. Wschodnia granica biegnie wzdłuż rzeki Prośny. Powierzchnia gminy wynosi 135 km² i jest zamieszkiwana przez ok. 9852 osoby. Obszar gminy podzielony jest na 22 sołectwa z 20 miejscowościami. Przebiegają przez nią drogi krajowe nr 11 i 12 (Kalisz-Poznań-Łódź), drogi powiatowe oraz gminne. Gmina Gołuchów zlokalizowana jest w tzw. „podwójnym trójkącie”, tj.: „mały trójkąt” - wyznaczony jest przez Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Pleszew oraz „duży trójkąt” - wyznaczony jest przez Poznań - Wrocław - Łódź.



Gmina Godziesze Wielkie

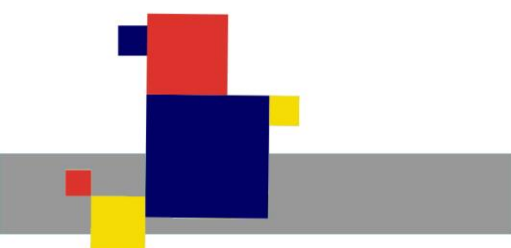


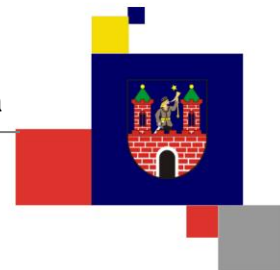
Gmina Godziesze Wielkie to gmina wiejska, położona jest w województwie wielkopolskim, w południowej części powiatu kaliskiego. Od północnego zachodu graniczy z miastem Kalisz, od północy z gminą Opatówek, od wschodu z gminą Szczytniki, od południowego wschodu i południa z gminą Brzeziny, a od zachodu sąsiaduje z gminami Sieroszewice i Nowe Skalmierzyce. Zachodnia granica biegnie wzdłuż rzeki Prosny. Powierzchnia gminy obejmuje około 105 km² i zamieszkuje ją 9027 osób (stan na 31.12.2012r.). Obszar gminy podzielony jest na 25 sołectw.

Gmina Nowe Skalmierzyce



Gmina Nowe Skalmierzyce to gmina miejsko-wiejska, położona w województwie wielkopolskim, w północno-wschodniej części powiatu ostrowskiego. Graniczy z miastem Kalisz oraz gminami: Godziesze, Gołuchów, Ostrów Wielkopolski i Sieroszewice. Powierzchnia gminy wynosi 124,99 km² i zamieszkuje ją 15323 osób. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 25 (Bobolice-Bydgoszcz-Kalisz-Ostrów Wielkopolski-Oleśnica), droga wojewódzka nr 450 (Kalisz-Opatów) oraz magistrala kolejowa nr 14 (Łódź Kaliska-Fort).





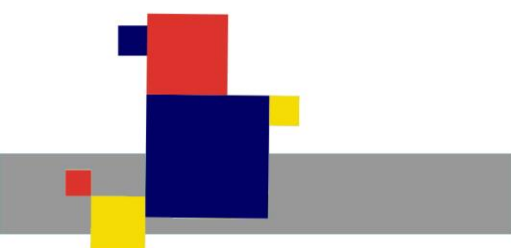
Gmina Opatówek

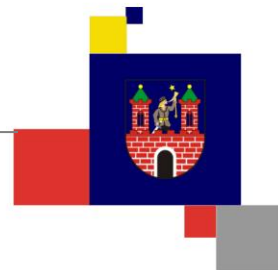
Gmina Opatówek to gmina wiejska, położona w województwie wielkopolskim, w środkowej części powiatu kaliskiego. Od północy graniczy z gminą Żelazków, od wschodu z gminą Koźminek, od południa z gminami Szczytniki i Godziesze Wielkie, a od zachodu sąsiaduje z miastem Kalisz. Powierzchnia gminy wynosi 104 km² i jest zamieszkiwana przez 10764 osób. W skład gminy wchodzi 28 wsi sołeckich i 7 miejscowości równorzędnych mających wspólną siedzibę sołecką. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 12, droga wojewódzka nr 471 (Opatówek-Turek) oraz trakcja kolejowa Łódź-Wrocław.

Gmina Żelazków



Gmina Żelazków to gmina wiejska w województwie wielkopolskim, w północnej części powiatu kaliskiego. Powierzchnia gminy obejmuje około 113,57 km² i zamieszkuje ją 9313 osób (stan na 31.12.2012r.). Średnia gęstość zaludnienia na jeden kilometr kwadratowy wynosi 80 osób. Sieć osadniczą tworzą: wieś gminna Żelazków, położona 12 km na północny-wschód od Kalisza, nad Czarną Strugą (zwaną również rzeką Bawół) oraz 36 miejscowości, z czego 25 to wsie sołeckie.





II.2 System transportowy Miasta Kalisza

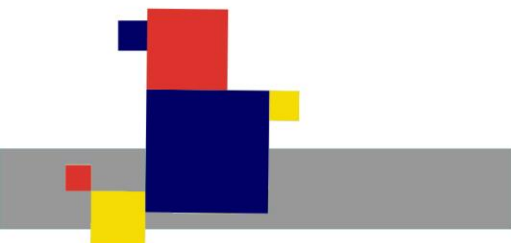
Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kalisza¹, składowymi systemu transportowego Miasta Kalisza są:

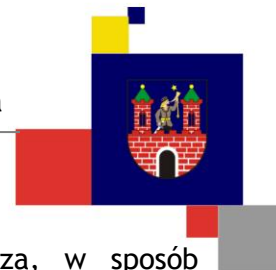
- układ drogowy
- komunikacja szynowa - kolejowa
- transport publiczny związany z układem drogowym i układem szynowym -kolejowym
- zaplecze parkingowe
- układ ścieżek rowerowych
- główne ciągi ruchu pieszego
- polityka organizacji i zarządzania ruchem w mieście

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez Miasto Kalisz jest jednym z elementów systemu transportowego Miasta Kalisza. Jest on zawarty w składowej systemu transportowego: transport publiczny związany z układem drogowym i układem szynowym-kolejowym.

Przedmiotem planu transportowego Miasta Kalisza są w szczególności przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli powszechnie dostępne usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Operatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz są Kaliskie Linie Autobusowe Spółka z o.o. Na jakość i efektywność systemu transportowego wpływają wszystkie jego elementy oraz relacje pomiędzy poszczególnymi składowymi. Na publiczny transport zbiorowy wpływ wywiera więc cały system transportowy i w różnym stopniu wszystkie jego składowe. W celu pokazania w sposób pełny oferty przewozowej dostępnej na terenie obszaru objętego planem transportowym oraz czynników ją kształtujących, w niniejszym planie transportowym Miasta Kalisza poruszane będą również kwestie związane z innymi, niż publiczny transport zbiorowy, składowymi systemu transportowego.

¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza przyjęte Uchwałą nr XXXVIII/543/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009 roku





Poniżej przedstawione są składowe systemu transportowego Miasta Kalisza, w sposób szczególnie silny oddziałujące na przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz, czyli:

- układ drogowy
- transport publiczny związany z układem drogowym i układem szynowym - kolejowym, inny niż przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz

II.2.1 Układ drogowy

Układ drogowy w Kaliszu złożony jest z dróg krajowych (przebiegających przez miasto), wojewódzkich i powiatowych (wybiegających z miasta, łącząc je z sąsiednimi miastami i gminami) oraz gminnych. Do najważniejszych dróg wchodzących w skład układu drogowego Kalisza należą:

- droga krajowa nr 12, łącząca Dorohusk - Chełm - Lublin - Radom - Piotrków Trybunalski - Sieradz - Kalisz - Leszno - Głogów - Żary - Łęknica; przebiega przez miasto ulicami: Łódzka, Warszawska, Aleja gen. Wł. Sikorskiego, Stawiszyńska, Godebskiego, Piłsudskiego, Poznańska
- droga krajowa nr 25, łącząca Oleśnicę (Wrocław) - Ostrów Wielkopolski - Kalisz - Konin - Inowrocław - Bydgoszcz - Człuchów - Bobolice (Koszalin); przebiega przez miasto ulicami: Wrocławska, Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, Stanczukowskiego, Piłsudskiego, Godebskiego, Stawiszyńska
- droga wojewódzka nr 470, łącząca Kalisz - Turek - Koło; z Kalisza wychodzi jako ulica Warszawska
- droga wojewódzka nr 442, łącząca Kalisz z Wrześnią; z Kalisza wychodzi jako ulica Godebskiego
- droga wojewódzka nr 450, łącząca Kalisz z Wieruszowem; z Kalisza wychodzi ulicami: Harcerska, Nowy Świat, Częstochowska
- droga powiatowa nr 13.209, łącząca Kalisz z Brzezinią; z Kalisza wychodzi ulicą Starożytną
- droga powiatowa nr 13.261, łącząca Kalisz - Szale; z Kalisza wychodzi ulicą Pokrzywnicką

Wymienione drogi przeprowadzają przez obszar miasta ruch tranzytowy oraz komunikację pozamiejską.



Długość dróg, według ich kategorii, tworzących sieć drogową w Kaliszu przedstawia się następująco: drogi krajowe - 24,51 km, wojewódzkie - 8,7 km, powiatowe - 80 km oraz gminne - 183,16 km.

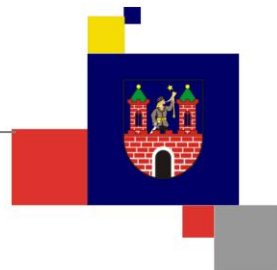
II.2.2 Transport publiczny

II.2.2.1 Transport drogowy

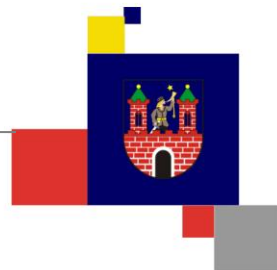
Transport miejski

Uzupełnieniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Kalisz i świadczonych przez Kaliskie Linie Autobusowe są usługi świadczone przez prywatnych przewoźników działających na zasadach komercyjnych oraz usługi organizowane przez Miasto Ostrów Wielkopolski. Przewozy regularne na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Kalisza na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na chwilę obecną (stan na 31.12.2012r.) świadczą następujący przewoźnicy:

- Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim
ul. Lotnicza 30, 63-400 Ostrów Wielkopolski
Linia: Kalisz - Ostrów
- AutoMig s.c. Z. Barcki, G. Karbowski, K. Nowak
Prywatne linie autobusowe
ul. Zgodna 19, 62-850 Lisków
Linia: Kalisz - Madalin
- PHU STARPOL
Mariusz Waszak
Sierzchów 10, 62-860 Opatówek
Linia: Kalisz - Moskurnia
Linia: Kalisz - Małgów
- Transport osobowy TRANSCEK
Alicja Brzezińska
62-834 Ceków Kolonia 14a
Linia: Kalisz - Przespolew Kościelny



- PPHU s.c.
S. Wojtczak, H. Kobierski, M. Wojtczak
Niedźwiady 8a, 62-800 Kalisz
Linia: Kalisz - Koźminek
- FHU Maciej Orczykowski
ul. Kościuszki 24, 62-840 Koźminek
Linia: Kalisz - Małgów
- Usługi Transportowe Przewóz Osób
Paweł Jaśkiewicz
ul. Nadkwasińska 35, 62-840 Koźminek
Linia: Kalisz - Małgów
Linia: Kalisz - Jarantów
Linia: Kalisz - Moskurnia
- Transport osobowy
Mirosław Litwa
Tymianek 11, 62-840 Koźminek
Linia: Kalisz - Moskurnia
Linia: Kalisz - Małgów
- FH-U KaRyS
Ryszard Kasperczak
Sierzchów 22, 62-280 Opatówek
Linia: Kalisz - Sobiesęki
- Transport osobowy
Jacek Olszewski
Osuchów 22, 62-840 Koźminek
Linia: Kalisz - Sobiesęki
- Przewóz osób
Ryszard Zimniak
ul. Armii Krajowej 11/29, 62-800 Kalisz
Linia: Kalisz - Sobiesęki



- Transport osobowy
Julian Jaszek
Pl. Św. Wawrzyńca 2, 62-840 Koźminek
Linia: Kalisz - Małgów

- Prywatny Transport Osobowy i Ciężarowy
Bogumił Waszak
ul. Kopernika 11, 62-840 Koźminek
Linia: Kalisz - Przepolew Kościelny

- Usługi Transportowe
Dariusz Pluta
ul. Browarna 5/20, 62-800 Kalisz
Linia: Kalisz - Jarantów

- Przedsiębiorstwo Przewozowe „POLTURIST”
Andrzej Jarentowski
ul. Karkonoska 18, 62-800 Kalisz
Linia: Kalisz - Gadów

- Transport Autobusowy „AUTOTRANS”
Jacek Kąkol
Niedźwiady 8, 62-800 Kalisz
Linia: Kalisz - Zadowice

- Firma Transportowa „AUTOTRANS”
Jacek Przybył
Borek ul. Działkowa 17, 62-872 Godziesze
Linia: Kalisz - Zadowice

- P.W. WRÓBEL S.C.
Pruszków 79, 62-800 Kalisz
Linia: Kalisz - Ostrów

- Pleszewskie Linie Autobusowe
ul. Ks. K Niesiołowskiego 17, 63-300 Pleszew
Linia: Kalisz - Pleszew



Przewozy komercyjne spełniają głównie funkcję dowozowo-odwozową z mniejszych ośrodków miejskich i ośrodków wiejskich do Kalisza. Linią, na której przewozy wykonuje najwięcej przewoźników jest linia Kalisz-Małgów, posiadająca 5 przewoźników. Po 3 przewoźników świadczy przewozy na linii Kalisz-Muskurnia oraz Kalisz-Sobiesęki.

Dodatkowym uzupełnieniem linii komercyjnych są linie działające na podstawie zezwoleń na przewozy regularne specjalne, świadczone przez następujących przewoźników:

- BK GROUP Sp. z o.o.
ul. Pabianicka 119/131, 93-490 Łódź
Linia: 2 Carrefour - Górnioślaska - Carrefour
Linia: 1 Carrefour - Hanki Sawickiej - Carrefour
Linia: 3 Carrefour - Majków - Śródmieście - Carrefour

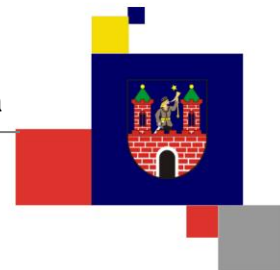
Linie te są liniami bezpłatnymi.

- PKS w Kaliszu Sp. z o.o.
ul. Wrocławska 30-38, 62-800 Kalisz
Kalisz, d.a. - Kalisz, ul. Elektryczna Pratt-Whitney, przez Kalisz, ul. Legionów/Polna
Kalisz, d.a. - Kalisz, ul. Elektryczna Pratt-Whitney, przez Kalisz, ul. Godebskiego -
Kalisz, ul. Babina
Kalisz, d.a. - Pawłówek, MTM

Transport inny niż miejski

Miasto Kalisz posiada połączenia komunikacją autobusową kursującą, zarówno w relacjach krótko, jak i długodystansowych. Większość z tych połączeń jest obsługiwanych przez PKS w Kaliszu sp. z o.o. Ponadto, przewozy realizują też przewoźnicy tacy jak: PKS Turek SA, PKS Radom Sp. z o.o., PKS Włocławek Sp. z o.o., PKS w Ostrowcu Św. SA, PKS w Gnieźnie Sp. z o.o. Kalisz posiada bezpośrednie połączenie autobusowe między innymi ze stolicą województwa wielkopolskiego - Poznaniem oraz stolicą województwa dolnośląskiego - Wrocławiem, a także mniejszymi ośrodkami gospodarczymi takimi jak Konin, Zielona Góra i Toruń.

Większość kursów rozpoczyna się na dworcu autobusowym w Kaliszu (wyjątek stanowi linia Kalisz - Wrocław, gdzie przystankiem początkowym jest ul. Parczewskiego). Dodatkowo autobusy należące do PKS w Kaliszu zatrzymują się na wybranych przystankach znajdujących się na obszarze Miasta Kalisza.



II.2.2.2 Transport kolejowy

Przez Kalisz przebiega linia kolejowa nr 14, która łączy Warszawę - Łódź - Kalisz - Wrocław. Ze względu na zły stan techniczny magistrali, na linii Warszawa - Wrocław kursują tylko nieliczne pociągi. Ruch kolejowy odbywa się zatem przez Konin, Poznań i Leszno. Przez miasto przebiega również regionalna linia kolejowa AGTC Ostrów Wielkopolski - Łódź, umożliwiającą połączenia międzyregionalne oraz międzynarodowe.

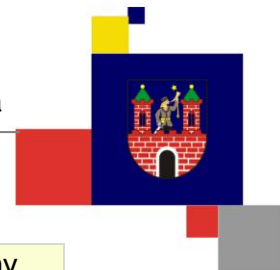
Na obszarze Kalisza znajdują się trzy przystanki kolejowe (dworzec oraz dwa przystanki osobowe):

- Kalisz
- Kalisz Szczypiorno
- Kalisz Winiary

W związku z faktem, iż linie kolejowe biegną na obrzeżach miasta, na chwilę obecną transport kolejowy w Kaliszu traktowany jest jako drugoplanowy środek transportu. W Kaliszu na chwilę obecną (01.03.2013r.) zatrzymują się pociągi pasażerskie następujących relacji:

Tabela 1. Połączenia kolejowe przebiegające przez Kalisz

Środek transportu	Relacja	
	z	do
IR - Przewozy Regionalne	Łódź Kaliska	Wrocław Główny
	Łódź Kaliska	Poznań Główny
	Wrocław Główny	Łódź Kaliska
	Poznań Główny	Łódź Kaliska
TLK - PKP Intercity	Warszawa Wschodnia	Jelenia Góra
	Białystok	Wrocław Główny
	Warszawa Wschodnia	Wrocław Główny
	Warszawa Wschodnia	Legnica
	Jelenia Góra	Warszawa Wschodnia
	Wrocław Główny	Białystok
	Wrocław Główny	Warszawa Wschodnia
	Legnica	Warszawa Wschodnia



Przewozy Regionalne	Łódź Kaliska	Poznań Główny
	Wrocław Główny	Łódź Kaliska
	Kłódzko Główny	Łódź Kaliska
	Poznań Główny	Łódź Kaliska
	Ostrów Wlkp.	Łódź Kaliska
	Łódź Kaliska	Kłódzko Główny
	Łódź Kaliska	Jelenia Góra
	Łódź Kaliska	Wrocław Główny

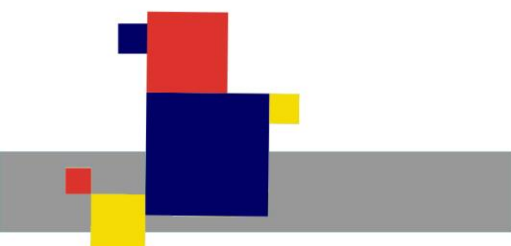
Źródło: opracowanie własne na podstawie www.pkp.pl

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym² miasto Kalisz zostało wymienione jako jeden z punktów handlowych, na których występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego. Dzięki temu powiązaniu Kalisz może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego. W chwili obecnej, w związku z minimalizacją sieci połączeń kolejowych przebiegających przez Kalisz, nie planuje się budowy takiego węzła. W przypadku wzrostu znaczenia transportu kolejowego, opcja ta zostanie przeanalizowana. Miasto Kalisz jest także uznane za punkt handlowy, w którym potencjalnie wystąpi konieczność zapewnienia skomunikowania pociągów różnych kategorii.

II.2.2.3 Transport lotniczy

Miasto Kalisz nie posiada własnego lotniska. Pasażerski transport lotniczy odbywa się poprzez korzystanie z lotnisk położonych w Poznaniu, Łodzi, Wrocławiu bądź Warszawie.

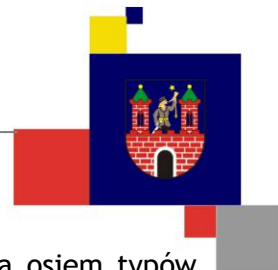
²Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym z dnia 9 października 2012r.





III. Podział Miasta Kalisza na obszary komunikacyjne





Zgodnie ze Strategią Rozwoju Transportu w Kaliszu, Miasto jest podzielone na osiem typów obszarów, które są jednorodne pod względem osadniczym i funkcyjnym. Przy podziale uwzględniono między innymi wyniki pomiarów natężenia ruchu, przeprowadzone podczas pracy nad opracowaniem Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu. Wyróżnione zostały następujące obszary:

1. Historyczne Centrum ukształtowane w okresie średniowiecza
2. Obszar zabudowy wielorodzinnej (głównie z XIX i z XX w.) okalający Centrum
3. Obszar zabudowy z II połowy XX w. położonej pomiędzy historycznym Centrum a zachodnią obwodnicą i dworcem kolejowym
4. Obszar nowej zabudowy wielorodzinnej, rozbudowującej się i przewidzianej do dalszego rozwoju
5. Obszary przemysłowe i przemysłowo-składowe
6. Obszar Winiar i Szczypiorna, oddalone od Centrum i łączące funkcję mieszkaniową z przemysłową i ulgową
7. Obszary istniejącej - intensywnej zabudowy jednorodzinnej oraz przewidziane do dalszej zabudowy
8. Obszary mało intensywnej zabudowy jednorodzinnej i gospodarki rolnej

1. Historyczne Centrum

Obszar ograniczony od południa Kanąłem Rypinowskim, od wschodu Kanąłem Bernardyńskim i od północnego zachodu ul. Chopina. Swym zasięgiem obejmuje teren średniowiecznego Śródmieścia wraz z Rynkiem Głównym i najcenniejszymi zabytkami miasta. Wyróżnia go intensywna zabudowa mieszkaniowa, duża koncentracja obiektów usługowych i użyteczności publicznej występowanie najważniejszych kościołów i instytucji kościelnych, teatru i Parku Miejskiego oraz brak zakładów przemysłowych. Na opisywanym obszarze przeważa ruch pieszey, a Centrum objęte jest strefą płatnego parkowania.

2. Obszar zabudowy wielorodzinnej okalającej Centrum

Obszar składa się z 2 rejonów:

- Pierwszy na południe od Centrum, położony jest na południe od Kanalu Rypinkowskiego i Prozny, pomiędzy ulicami: Stanczukowskiego, Poznańskiej, Harcerskiej, Handlowej, Południowej i Czarnej Drogi.
- Drugi położony jest na wschód od Śródmieścia, obejmuje swym zasięgiem tereny na wschód od Kanalu Bernardyńskiego, pomiędzy ulicami: Aleją Wojska Polskiego, Aleją gen. Wł. Sikorskiego, Warszawską, Kasztelańską, Piwną, Ogrodową i Ciepłą.



Obszar charakteryzuje się zabudową mieszkaniową z XIX i z początków XX wieku, otaczającą historyczne Centrum. Występuje tu niższa, niż w obszarze Centrum, koncentracja usług i niższy, niż w Śródmieściu, standard zabudowy. Na terenie obszaru zlokalizowany jest szpital oraz Galeria Kalisz.

3. Obszar zabudowy z II połowy XX w., położony pomiędzy historycznym Centrum a zachodnią obwodnicą miasta i dworcem kolejowym

Obszar leży na zachód od historycznego Śródmieścia, pomiędzy ulicami: Poznańską, Handlową, Kordeckiego, Południową, Konopnickiej, Dworcem Kolejowym, Podmiejską i Stanczukowskiego. Obejmuje swym zasięgiem następujące osiedla: Korczak, Rogatka, Widok i Czaszki, Asnyka, Kaliniec, XXV-lecia. Do głównych ulic można zaliczyć: Górnośląską, Aleję Wojska Polskiego, Dobrzecką, Legionów i wymienione wcześniej Poznańską, Podmiejską, Harcerską i Stanczukowskiego. Obszar należy do najliczniej zamieszkanym z mocno rozwiniętymi usługami handlowymi, oświatowymi, finansowymi, ochrony zdrowia, itp. Charakteryzuje się brakiem zakładów przemysłowych, magazynów, które mogłyby generować ruch samochodów ciężarowych, jednakże ze względu na zwartą zabudowę mieszkaniową na obszarze występuje znaczny ruch samochodów osobowych.

4. Obszar zabudowy wielorodzinnej - nowej, będącej w trakcie rozbudowy - i przewidziany do dalszej zabudowy

Obszar położony pomiędzy ulicami: od wschodu Podmiejską, od północy Dobrzecką, od południa Aleją Wojska Polskiego. Od strony zachodniej nie posiada wyraźnej granicy, co spowodowane jest ciągle rozwijającym się budownictwem mieszkalnym. Na terenie obszaru znajdują się liczne punkty usługowe, głównie ściśle związane z zabudową wielorodzinną (handel, szkoły). Dodatkowo można tu wyróżnić halę sportową miasta oraz liczne obiekty handlowe wielkopowierzchniowe, które znacząco wpływają na generowanie ruchu.

5. Obszary przemysłowe i przemysłowo - składowe

Na terenie Kalisza można wyróżnić 3 obszary, które pełnią funkcje przemysłowe lub przemysłowo - składowe. Do takich obszarów można zaliczyć:

a) obszar przemysłowy położony w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia

Obszar ograniczony ulicami: Chopina od wschodu, Kanalem Bernardyńskim i Prosną od północy i południa oraz od zachodu granicą miasta. Do głównych ulic, na których odbywa się komunikacja, można zaliczyć: Aleję Wojska Polskiego, ul. Stanczukowskiego, Złotą i Majkowską. Zlokalizowano tu zakłady przemysłu lekkiego („Haft”, „Runotex”) i spożywczego („Kaliszanka”), a także zajezdnię Kaliskich Linii Autobusowych oraz Wyższe



Seminarium Duchowne. Zakłady produkcyjne i usługowe znajdują się w bliskim sąsiedztwie Śródmieścia, dzięki czemu dojazd do nich jest stosunkowo łatwy.

b) rozległy obszar na południe od ul. Kordeckiego

Obszar ograniczony jest od zachodu i południa linią kolejową, a od wschodu Prosną i ulicami Bolesława Chrobrego i Bolesława Pobożnego. Na obszarze zlokalizowane są zakłady przemysłu lotniczego, giełda owocowo-warzywna oraz Strefa Gospodarcza - Rypinek. Strefa ta mieści się pomiędzy ul. Częstochowską, Budowlanych i torami kolejowymi.

c) obszar składowo-magazynowy położony wokół dworca kolejowego

Granice obszaru wyznaczają ulice: Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, Ks. Sieradzana, Metalowców i Zachodnia oraz linia kolejowa. Charakteryzuje się on dużym skupiskiem magazynów, składów budowlanych i siedzib firm, dodatkowo znajduje się tu zajezdnia i dworzec PKS oraz dworzec PKP.

6. Obszary Winiary i Szczypiorno

Są to obszary wyraźnie wyodrębnione z przestrzeni miasta pod względem osadniczym i funkcyjnym.

a) Winiary

Obszar położony we wschodniej części Kalisza, znacznie oddalony od Śródmieścia. Jego granice wyznaczone są przez ulice Dyngusową i Leśną, rzekę Swędrnia oraz linię kolejową. Znajdują się tu obszary zabudowy mieszkaniowej: Osiedle Winiary i okolice ulicy Okraglickiej. Głównymi ulicami są: Łódzka i Lubelska. Na obszarze zlokalizowane są zakłady przemysłu spożywczego „Winiary - Nestle”, liczne firmy, warsztaty i hurtownie.

b) Szczypiorno

Obszar znacznie oddalony od Centrum, położony na zachód od ulicy Zachodniej, w sąsiedztwie linii kolejowej i stacji Kalisz - Szczypiorno. Zlokalizowane są tu liczne firmy i magazyny, a także Centralny Ośrodek Szkolenia Służby Więziennej.

7. Obszary istniejącej i przyszłej zabudowy jednorodzinnej

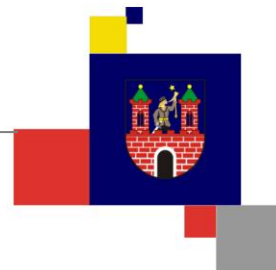
Wyodrębniono 4 obszary istniejącej, dość zwartej zabudowy jednorodzinnej, które ze względu na dogodną lokalizację mogą stać się w przyszłości obszarem dalszej zabudowy.

a) Majków i Chmielnik

Obszar położony na północ od Kanału Bernardyńskiego i ulic Warszawskiej, Al. Gen. Sikorskiego i Al. Wojska Polskiego, ciągnący się do północnej granicy miasta. Zbiegają się na nim drogi krajowe 25 i 12 i droga wojewódzka 442.

b) Tyniec

Obszar położony w bliskim sąsiedztwie Centrum, pomiędzy ulicami Warszawską i Łódzką oraz rzeką Swędrnią.



c) Zawodzie

Niewielki obszar położony w bardzo bliskim sąsiedztwie ścisłego Centrum Miasta, pomiędzy ulicami: Częstochowską, Czarną Wodą, Chrobrego, Pobożnego i rzeką Prosną. Przez obszar przebiega Trasa Bursztynowa. Zlokalizowany jest tu skansen archeologiczny.

d) Rajsków

Rozległy obszar położony na wschód od rzeki Prosną i Kanału Bernardyńskiego, pomiędzy ulicami: Łódzką, Marzanny, Leśną i Wczasową. Przez jego teren przebiega Trasa Bursztynowa. Obszar wyposażony jest w infrastrukturę umożliwiającą uprawianie sportu (stadion, basen, korty tenisowe, itp.).

8. Pozostałe obszary miasta

Są to obszary o mało intensywniej zabudowie jednorodzinnej, o charakterze rozproszonym lub ulicowym, a także obszary rolnicze.

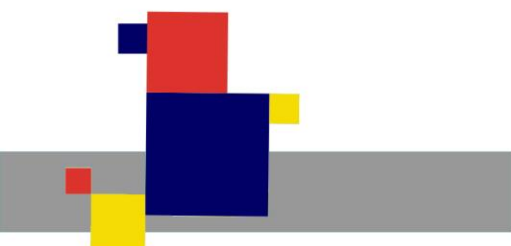
a) obszar na południu miasta

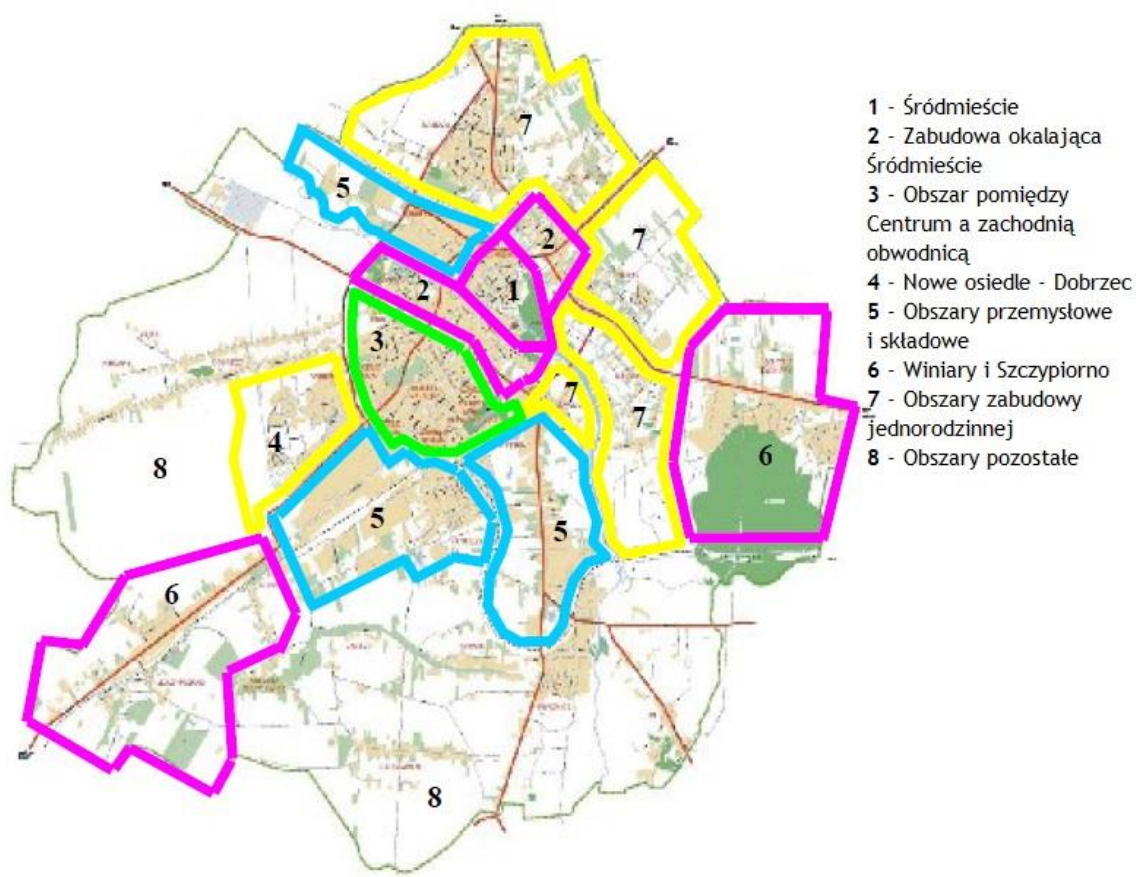
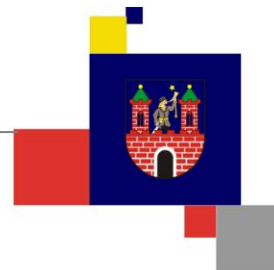
Położony jest na południe od linii kolejowej oraz opisanych wcześniej obszarów przemysłowych (5b i 5c) oraz Winiar (6a). Swym zasięgiem obejmuje Sulistawice, Stawki, Piwonice, Lis przy drogach 450 i ulicach Pokrzywnickiej i Starożytnej. Na terenie obszaru znajduje się zbiornik wodny Szale.

b) obszar na zachodzie miasta

Obszar rozległy, położony na zachód i północ omówionych wcześniej obszarów Śródmieścia, Dobrzeca i Szczypiorna i rozciągający się do granic miasta. Zamieszkiwany jest tylko wzdłuż ulic: Korczak, Dobrzeckiej i Św. Michała. Na obszarze zlokalizowane są obiekty studenckie i cmentarz komunalny.

Podział miasta Kalisza na obszary komunikacyjne w formie graficznej przedstawiono na poniższym rysunku.



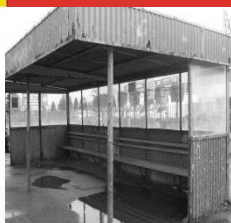


Rysunek 1. Podział miasta Kalisza na obszary komunikacyjne

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2020 wraz z Programem Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2013



IV. Sieć komunikacyjna





IV.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjną, na której obecnie wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, odzwierciedla układ linii komunikacyjnych i parametry ich obsługi według stanu aktualnego na dzień 01.03.2013 roku.

Sieć komunikacyjną, na której Miasto Kalisz organizuje przewozy użyteczności publicznej, tworzy 19 linii komunikacyjnych. Dodatkowo, w obrębie 3 linii, wydzielone są warianty linii oznaczone literowo (przykładowo 3A, 3B, 3C, 3D). Sieć komunikacyjną tworzą następujące linie podstawowe oraz linie uzupełniające:

- Linie podstawowe (wraz z wariantami): 1, S1, 2, 12, 18, 19, 3
- Linie uzupełniające: 5, 6, 7, 8, 15, 16, 17, 19E, 22, E (linia ekspresowa), S2, S3

Przebieg tras linii (z podziałem na linie obsługujące miasto Kalisz i linie wybiegające poza miasto Kalisz) przedstawiony jest w poniższych tabelach.

Przebieg linii użyteczności publicznej organizowanej przez Miasto Kalisz i obsługujących wyłącznie Kalisz jest następujący:

Tabela 2. Linie użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz i obsługujące wyłącznie Kalisz

Nr linii	Przebieg linii
1	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Łódzka - WINIARY FABRYKA / WINIARY OSIEDLE
2	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Złoty Róg - Pl. Jana Pawła II - 3 Maja - Nowy Rynek - Szopena - Harcerska - Poznańska - Nowy Szpital - Cmentarz Komunalny - KAMPUS PWSZ
3C	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - SKR - Rzymska - SULISŁAWICE
5	DWORZEC PKP - Dworcowa - Podmiejska - Dobrzecka - Wojska Polskiego - Harcerska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Stawiszyńska - GODEBSKIEGO
7	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Trasa Bursztynowa - Spółdzielcza - Tatrzańska - Budowlanych - Częstochowska - Ks. Jolanty - Rzymska - SULISŁAWICE
8	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Wojska Polskiego - Długosza - Złota - POŁO/BAŻANCIA
12	F-KA DOMÓW - Podmiejska - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Św. Józefa - 3 Maja - Nowy Rynek - Szopena - Harcerska - Poznańska - CMENARZ KOMUNALNY



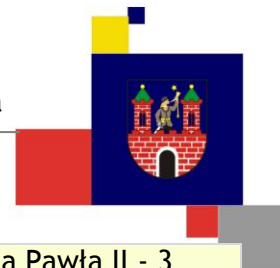
16	OBOZOWA PĘTLA - (Metalowców) - Grunwaldzka - Tatrzańska - Spółdzielcza - Kresowa - Legionów - Nowy Świat - Szopena - Nowy Rynek - Długosza - Złota - BAŻANCIA
18	H. SAWICKIEJ - Armii Krajowej - Wojska Polskiego - Wrocławska - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Św. Józefa - Stawiszyńska - Tuwima - Staffa - GODEBSKIEGO
19	H. SAWICKIEJ - Armii Krajowej - Wojska Polskiego - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Jana Pawła II - Stawiszyńska - Tuwima - GODEBSKIEGO
22	BABINA - Wojska Polskiego - Armii Krajowej - H. SAWICKIEJ - Wojska Polskiego - PARCZEWSKIEGO
S1	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Jana Pawła II - Łódzka - Kołobrzaska - Połaniecka - Będzińska - Lubelska - WINIARY OSIEDLE
S2	KAMPUS PWSZ - Poznańska - Harcerska - Lipowa - Nowy Świat - Trasa Bursztynowa - Łódzka - Kołobrzaska - Połaniecka - Będzińska - Lubelska - WINIARY OSIEDLE
S3	KAMPUS PWSZ - Poznańska - Harcerska - Lipowa - Nowy Świat - Pl. Jana Pawła II - Stawiszyńska - Tuwima - Staffa - Długa - DŁUGA PĘTLA

Źródło: Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Przebieg linii użyteczności publicznej organizowanej przez Miasto Kalisz i wybiegających poza Kalisz jest następujący:

Tabela 3. Linie użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz i wybiegające za Kalisz

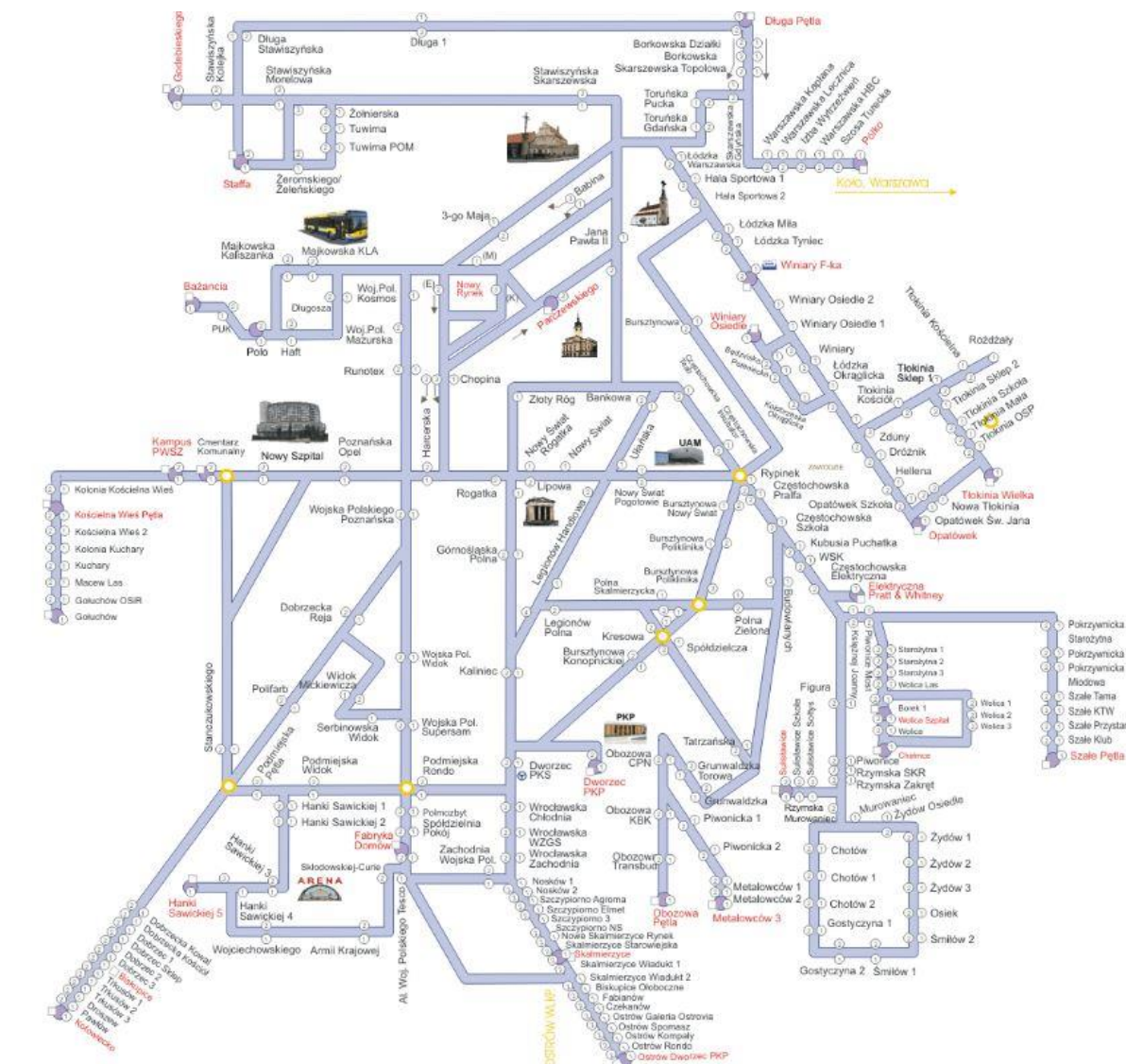
Nr linii	Przebieg linii
1A	KALISZ H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Łódzka - Winiary Osiedle - Winiary - Zduny - Dróżnik - Hellena - OPATÓWEK
1B	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Łódzka - Winiary Osiedle - Winiary - Zduny - Tłokinia Kościelna - Rożdżały - Tłokinia Wielka - Nowa Tłokinia - OPATÓWEK
3A	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - SZALE PĘTLA
3B	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - Starożytna - Wolica Las - Borek - Wolica Szpital - Wolica - CHELMCE
3D	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - SKR - Rzymska - Sulistawice - ŻYDÓW
6	ELEKTRYCZNA PRATT & WHITNEY - WSK - Częstochowska - Budowlanych - Polna - Legionów - Górnośląska - Podmiejska (Serbinowska) - Stańczukowskiego - Poznańska - Harcerska - Szopena - Nowy Rynek/Parczewskiego - Toruńska - Skarszewska/Kapłana - Warszawska - PÓLKO



12K	F-KA DOMÓW - Podmiejska - Górnośląska - Legionów- Bankowa - Pl. Jana Pawła II - 3 Maja - Nowy Rynek - Szopena - Harcerska - Poznańska - Nowy Szpital - Cmentarz Komunalny - Kampus PWSZ - KOŚCIELNA WIEŚ
15	SKALMIERZYCE - Szczypiorno - Nosków - Wrocławska - Górnośląska- Legionów - Bankowa - Pl. Kilińskiego - Stawiszyńska - Żołnierska - Staffa/Szymanowskiego - DŁUGA PĘTLA/Nowy Rynek -Majkowska - Długosza - Polo - BAŻANCIA
17	KOTOWIECKO - Droszew - Trkusów - Biskupice - Dobrzec - Dobrzecka - Wojska Polskiego - Harcerska - Szopena - NOWY RYNEK
19E	OSTRÓW WLKP. - Czekanów - Fabianów - Biskupice - Skalmierzyce - Szczypiorno - Nosków - Wrocławska - Wojska Polskiego - Górnośląska - Rogatka - PARCZEWSKIEGO
E	OSTRÓW WLKP. - Wojska Polskiego - Górnośląska - Rogatka - PARCZEWSKIEGO (LINIA EKSPRESOWA)

Źródło: Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest przedstawiona w formie graficznej na poniższym schemacie.



Rysunek 2. Schemat sieci komunikacyjnej, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: www.kla.com.pl

Za pomocą linii komunikacyjnych obsługujących tylko obszar Kalisza realizowane są podróże wewnętrzne w jego obrębie. Linie obsługujące także gminy ościenne umożliwiają (poza podróżami odbywanymi w obrębie Kalisza) realizację podróży między gminami, w szczególności spełniając funkcję dowozowo-odwozową, z gmin ościennych do miasta Kalisza.



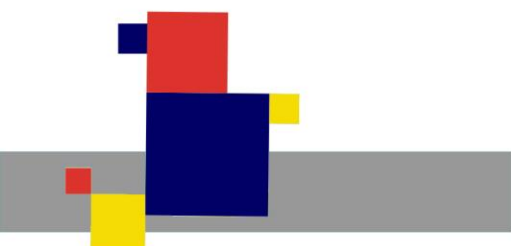
W ramach jednej linii (lub wariantu linii) wytyczone jest często kilka wariantów tras, zawsze jednak warianty alternatywne są pochodnymi wariantu podstawowego. Warianty alternatywne różnią się od wariantu podstawowego w zakresie początkowego lub końcowego fragmentu tras lub określonymi przystankami pośrednimi. Liniami mającymi tylko jeden wariant trasy - wariant podstawowy są następujące linie: 2, 3A, 5, 7, 12, 18, 19, E, S1, S2, S3. Pozostałe linie cechują się wariantowym przebiegiem tras, z czego najwięcej (5) wariantów tras mają linie nr 6 i nr 15. Rozwiązanie polegające na wytyczaniu w ramach jednej linii kilku wariantów tras jest zjawiskiem powszechnym w wielu miastach Polski i Europy, szczególnie na liniach komunikacji miejskiej. Ustalając liczbę wariantów tras, Kalisz bierze pod uwagę szczególnie potrzeby mieszkańców odnośnie wybranych kursów, jednocześnie starając się zachować tzw. czytelność sieci komunikacyjnej.

Główne ciągi komunikacyjne w Kaliszu, obsługiwane przez komunikację miejską, tworzą następujące ulice: Łódzka, Poznańska, Częstochowska, Wrocławska, Warszawska, Górnośląska oraz Legionów. Przy tych ciągach komunikacyjnych zlokalizowane są największe generatory ruchu, takie jak: osiedla mieszkaniowe (miedzy innymi osiedla: Dobrzec, Asnyka, Kaliniec, Widok, XXV-lecia), szkoły i uczelnie, zakłady pracy oraz szpital, cmentarze i inne obiekty użyteczności publicznej. Przebieg większości z linii ma charakter średnicowy, czyli linie łączą osiedla i sołectwa przechodząc przez strefę centralną miasta Kalisza. Zaletą takiego przeprowadzenia linii jest stosunkowo duża liczba możliwych do realizacji podróży bezpośrednich, jednakże wiąże się to z ryzykiem zakłóceń w punktualności funkcjonowania komunikacji.

IV.2 Zasady budowy rozkładu jazdy

IV.2.1 Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej różnią się w zależności od rodzaju dni tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela) oraz w zależności od faktu, czy dzień jest dniem nauki szkolnej czy dniem wolnym od nauki szkolnej.





W rozkładach jazdy linii komunikacyjnych są wyróżnione następujące rodzaje dni tygodnia:

Tabela 4. Rodzaje dni tygodnia uwzględnione w rozkładzie jazdy

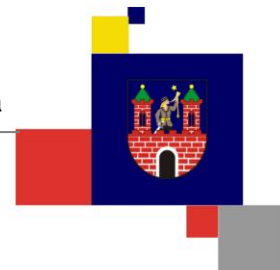
Rodzaj dni w rozkładzie jazdy	Linia
<ul style="list-style-type: none"> • roboczy • sobota • niedziela 	1, 1A, 1B, 2, 3A, 3B, 3C, 6, 12, 12K, 16, 19, S1, S3
<ul style="list-style-type: none"> • roboczy 	3D, 5, 7, 8, 15, 17, 18, E
<ul style="list-style-type: none"> • roboczy • sobota 	22
<ul style="list-style-type: none"> • roboczy (wybrane kursy tylko w dni nauki szkolnej) • sobota • niedziela 	19E
w okresie roku szkolnego <ul style="list-style-type: none"> • roboczy • sobota • niedziela 	S2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Podział na różne rodzaje dni tygodnia, a w następstwie inny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i ilości kursów) jest uzasadniony różnym popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego. Różnice w popycie są związane z dominacją innych motywów podróży w każdy z rodzajów dnia tygodnia.

Dodatkowo, w okresach, gdy popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego oraz motywacje i cele podróży różnią się znacząco od normalnie dominujących, wprowadzane są zmiany w obowiązujących rozkładach jazdy. Do okresów tych należą w szczególności:

- okres Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku
- okres Świąt Wielkanocnych
- 1 listopada (oprócz zmian w obowiązujących rozkładach jazdy uruchamiane są dodatkowe linie dedykowane do obsługi komunikacyjnej cmentarzy)
- Święto Bożego Ciała
- okres długiego weekendu majowego



IV.2.2 Ilość kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia

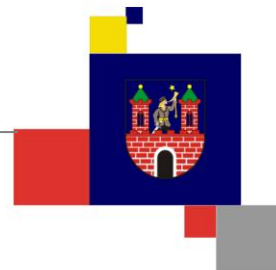
Ilość kursów zaplanowana do realizacji w poszczególne rodzaje dni tygodnia różni się od siebie. Poniższa tabela przedstawia ilość kursów zaplanowanych do realizacji na liniach komunikacyjnych w poszczególne dni tygodnia.

Tabela 5. Ilość kursów przewidziana do realizacji

Linia	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
E	10	0	0
S1	61	41	41
S2	18	12	12
S3	14	12	12
1	43	22	36
1A	48	32	16
1B	18	6	8
2	42	20	20
3A	28	14	14
3B	26	14	14
3C	30	14	14
3D	13	0	0
5	33	0	0
6	37	17	15
7	4	0	0
8	9	0	0
12	16	12	14
12K	48	22	18
15	24	0	0
16	43	22	16
17	12	0	0
18	20	0	0
19	35	29	27
19E	32	12	12
22	10	10	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Najwięcej kursów (674) jest zaplanowanych do realizacji w dzień roboczy. Ilość kursów zaplanowanych do realizacji w sobotę wynosi 311, co stanowi 46% ilości kursów zaplanowanych do realizacji w dzień roboczy. W niedzielę jest zaplanowanych do realizacji 289 kursów, co stanowi 93% ilości kursów zaplanowanych do realizacji w sobotę i jednocześnie 43% ilości kursów zaplanowanych do realizacji w dzień roboczy.



IV.2.3 Koordynacja rozkładu jazdy

Główne ciągi komunikacyjne są obsługiwane z częstotliwością 2-4 na godzinę. Koordynacja rozkładów jazdy jest stosowana na odcinkach ciągów komunikacyjnych obsługiwanych przez największą ilość linii. Odcinki, na których rozkłady jazdy są ze sobą zsynchronizowane rozpoczynają się na przystankach ulokowanych przy głównych ulicach wlotowych (ulica Łódzka, ulica Poznańska, ulica Częstochowska, ulica Wrocławska, ulica Warszawska), następnie obejmują odcinki linii prowadzonych przez ulicę Górnośląską oraz ulicę Legionów, a w dalszej kolejności ulicę Hanki Sawickiej i Aleję Wojska Polskiego. Synchronizacja odcinkowa jest stosowana w szczególności w obrębie następujących ciągów komunikacyjnych:

- Ciąg komunikacyjny zaczynający się na ulicy Łódzkiej- synchronizacja linii nr 1 oraz linii nr 1A, 1B i S1 (początek od przystanku Winiary Fabryka/Tyniec), tak aby w szczycie komunikacyjnym zapewniony był takt 10 minutowy. Dodatkowym uzupełnieniem jest linia S2.
- Ciąg komunikacyjny zaczynający się na ulicy Poznańskiej- synchronizacja linii nr 12, 12K oraz linii nr 2 (początek od przystanku Cmentarz Komunalny), tak aby w szczycie komunikacyjnym zapewniona była obsługa ciągu komunikacyjnego co 10-20 minut. Dodatkowym uzupełnieniem jest linia S2 i S3.
- Ciąg komunikacyjny zaczynający się na ulicy Stawiszyńskiej- synchronizacja linii nr 18 oraz linii nr 19 (początek od przystanku Staffa/Żeromskiego), tak aby zapewniony był takt 30 minutowy. Dodatkowym uzupełnieniem w szczycie jest linia nr 15 oraz kursująca nierytmicznie linia nr 5.
- Ciąg komunikacyjny zaczynający się na ulicy Częstochowskiej- synchronizacja następujących linii: 3A, 3B, 3C oraz linii nr 3D (początek od WSK), tak aby w szczycie komunikacyjnym zapewniona była obsługa ciągu komunikacyjnego co 10-20 minut. Dodatkowym uzupełnieniem jest linia nr 6 i 7.
- Ciąg komunikacyjny zaczynający się na ulicy Wrocławskiej- synchronizacja linii nr 19E i linii M obsługiwanej przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim, tak aby zapewniony był takt 30 minutowy. Dodatkowym uzupełnieniem jest linia nr 15.

Publiczny transport zbiorowy Kalisza umożliwia realizację podróży pomiędzy prawie wszystkimi rejonami komunikacyjnymi miasta oraz gminami, z którymi Miasto Kalisz zawarło porozumienia międzygminne. Utrudniony dostęp do publicznego transportu zbiorowego posiadają nowopowstałe osiedla mieszkaniowe. W związku z tym planuje się podjęcie działań mających na celu poprawienie atrakcyjności oferty przewozowej, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym. Działania te są opisane w dalszych częściach niniejszego planu transportowego Miasta Kalisza.



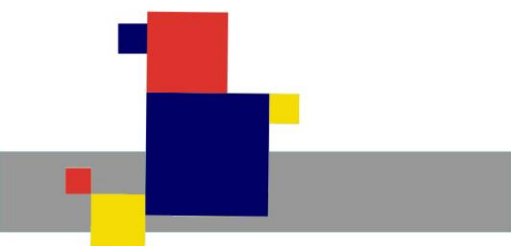
IV.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Miasto Kalisz, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do jak najpełniejszego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców, w tym także do prowadzenia przewozów na liniach komunikacyjnych mających optymalny przebieg oraz parametry obsługi. Planuje się, że układ linii komunikacyjnych będzie się zmieniać w stosunku do obecnego w wyniku dostosowania go do zmieniających się potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, np. w odpowiedzi na potrzebę objęcia komunikacją zbiorową nowopowstałych generatorów ruchu. Generatorami tymi mogą być w szczególności nowe osiedla mieszkaniowe, instytucje publiczne, jednostki opieki zdrowotnej oraz obiekty usługowo-handlowe. Przykładem generatora ruchu, który wpłynie na układ linii komunikacyjnych jest Centrum Handlowo-Rozrywkowe "Galeria Amber", powstające u zbiegu ulic Górnośląskiej i Podmiejskiej. Rozwój planowanej sieci komunikacyjnej oraz zmiany w parametrach istniejących tras i linii komunikacyjnych będą przebiegały przy uwzględnieniu nowopowstałych potrzeb transportowych wpływających na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego, związanych w szczególności z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia
- zmianami społeczno-gospodarczymi

W celu zwiększenia popytu na usługi komunikacji zbiorowej, poprzez zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej, w zakresie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym planuje się podjąć następujące działania:

- Uruchomienie linii nocnej kursującej w okresie największego przewidywanego popytu na usługę, tzn. w nocy z piątku na sobotę oraz w nocy z soboty na niedzielę (opcjonalnie jako linia sezonowa kursująca w czasie roku szkolnego). Układ linii nocnej zostanie skonstruowany głównie w oparciu o przesłanki społeczne, czyli zgodnie z zasadami podaży socjalnej i dostosowany do potrzeb grupy potencjalnych pasażerów (w przeważającej ilości ludzi młodych). Planuje się, że linia nocna będzie kursowała rytmicznie, z częstotliwością równą 60 minut.
- Zmiany w oznaczeniach linii komunikacyjnych w celu poprawienia czytelności stosowanej numeracji linii komunikacyjnej i ograniczenia możliwości sytuacji pomyłek wśród pasażerów.
- Kategoryzacja linii komunikacyjnych względem modułowej częstotliwości kursowania. Częstotliwość modułowa będzie pochodzić ze zbioru dzielników liczby 60 i będzie stała





w określonej porze dnia dla wszystkich linii danej kategorii. Linie będą przydzielone do następujących kategorii:

- ☐ linie podstawowe (kursujące z częstotliwością modułową)
 - ☐ linie uzupełniające (kursujące z częstotliwością równą określonej wielokrotności częstotliwości modułowej)
 - ☐ linie marginalne (kursujące z częstotliwością ustaloną bez powiązania z częstotliwością modułową)
- Rezygnacja z synchronizacji rozkładów jazdy par linii komunikacyjnych kursujących na głównych ciągach komunikacyjnych na rzecz synchronizacji rozkładów jazdy dla całej sieci komunikacyjnej. Oprócz synchronizacji odcinkowej (czyli koordynacji rozkładów jazdy linii jadących po wspólnym odcinku w celu uzyskania pożądanego następstwa czasów kursowania pojazdów wiązki linii), planuje się synchronizację punktową, czyli koordynację rozkładów jazdy linii komunikacyjnych mających przystanki w głównych węzłach. Synchronizacja odjazdów i przyjazdów linii w węźle przesiadkowym wpłynie pozytywnie na skrócenie czasów przesiadki podczas realizacji podróży niebezpośrednich.
- Zmiany w przebiegu linii komunikacyjnych, mające na celu wzrost dostępności do komunikacji zbiorowej (rozumianej jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego, na który składa się czas dojścia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na pojazd transportu publicznego jadącego w danym kierunku) nowopowstałych osiedli wielorodzinnych oraz zespołów domów jednorodzinnych. Obecny przebieg linii komunikacyjnych charakteryzuje się tym, że w przeważającej ilości przypadków linie komunikacyjne biegną wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, skrajem osiedli. Wyżej wskazane zmiany w przebiegu linii komunikacyjnych są możliwe jedynie po dostosowaniu infrastruktury drogowej (liniowej oraz punktowej).

Na dostępność komunikacyjną i warunki funkcjonowania komunikacji zbiorowej na osiedlach mieszkaniowych wpłynie, oprócz zadań związanych z budową bądź modernizacją infrastruktury liniowej, realizacja następujących zadań zaplanowanych w ramach Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu:

- ☐ W odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 3 (obszar zabudowy z II połowy XX wieku, położony pomiędzy historycznym Centrum a zachodnią obwodnicą miasta i dworcem kolejowym): poprawa funkcjonowania komunikacji Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. poprzez budowę nowej pętli na osiedlu Dobrzec.
- ☐ W odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 6 (obszary Winiary i Szczypiorna), w szczególności w odniesieniu do obszaru komunikacyjnego 6a-Winiary: umożliwienie wjazdu autobusów Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. w głąb



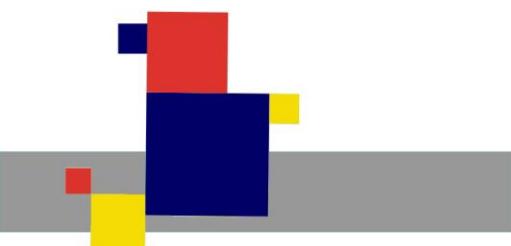
osiedla Winiary poprzez budowę pętli autobusowej lub stworzenie warunków przejazdu przez osiedle.

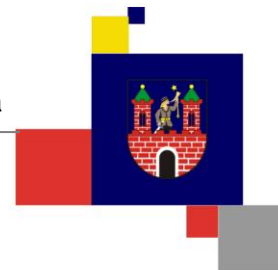
- W odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 7 (obszary istniejącej i przyszłej zabudowy jednorodzinnej), w szczególności w odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 7b-Tyniec: budowa pętli autobusowej lub umożliwienie przejazdu przez osiedle Tyniec; w szczególności w odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 7d-Rajsków: budowy pętli autobusowej bądź przejazdu okrężnego dla autobusów.
- W odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 8 (pozostałe obszary miasta), w szczególności w odniesieniu do obszaru komunikacyjnego nr 8a -obszar na południu miasta: poszerzenie zasięgu komunikacji publicznej do sołectwa Kolonia Sulisławice.

Układ linii komunikacyjnych będzie się zmieniać także jako następstwo zmian w układzie drogowym Kalisza. Zaplanowanymi przedsięwzięciami, oprócz sukcesywnie prowadzonej modernizacji i budowy dróg osiedlowych, które wpłyną na sieć komunikacyjną, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej i funkcjonowanie tych przewozów, będą w szczególności:

- Przebudowa ulicy Łódzkiej od mostu na rzece Swędrni do granic miasta (planowana realizacja do 2014 roku).
- Budowa i modernizacja ulic ułatwiających dojazd i zagospodarowanie strefy aktywności gospodarczej na południe od dworca kolejowego miasta (planowana realizacja do 2014 roku).
- Modernizacja ulicy Wrocławskiej od Alei Wojska Polskiego do granic miasta (planowana realizacja do 2014 roku).
- Budowa zewnętrznej obwodnicy Kalisza (planowana realizacja do 2020 roku).
- Dokończenie budowy Trasy Bursztynowej (planowana realizacja do 2020 roku).
- Budowa ciągu komunikacyjnego od dworca kolejowego (wraz z wiaduktem kolejowym) w ciągu ulic Podmiejskiej i Piwonickiej, a następnie ulicą Piwonicką na południe trasą przecinającą ulice Celtycką i Romańską i łączącego się z drogą nr 450 w rejonie Żydowa (planowana realizacja do 2020 roku).

Wprowadzenie zmian w ofercie przewozowej, w szczególności likwidacja lub zawieszenie linii komunikacyjnych, łączenie czy uruchamianie nowych linii lub znaczące zmiany w parametrach obsługi linii komunikacyjnych poprzedzone zostaną analizą wyników dedykowanych badań marketingowych mieszkańców. W przypadku spadku napętnień i w związku z tym konieczności zmniejszenia podaży miejsc na linii, planuje się w pierwszej kolejności, zamiast zmniejszenia częstotliwości kursowania, w miarę możliwości zmniejszanie wielkości taboru (podaż miejsc).





IV.4 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na dzień 01.01.2013 roku, ilość pojazdów używanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. wynosi 61 pojazdów, w tym 46 jest własnością Spółki, a 15 należy do Miasta Kalisz.

Tabor używany do obsługi sieci komunikacyjnej cechuje się zróżnicowaną wielkością, a w następstwie tego, zróżnicowaną pojemnością. Wielkość i pojemność taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. przedstawia poniższa tabela.

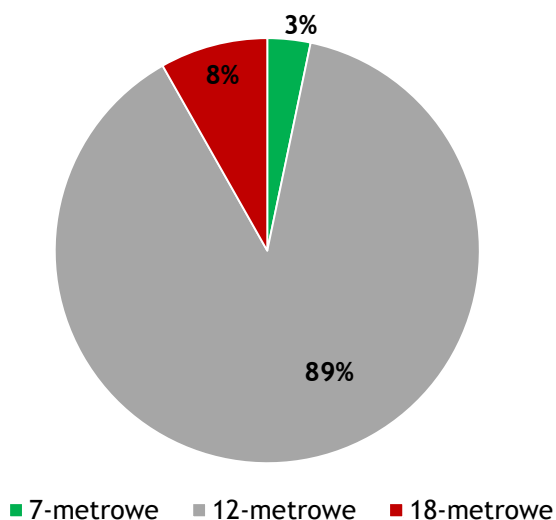
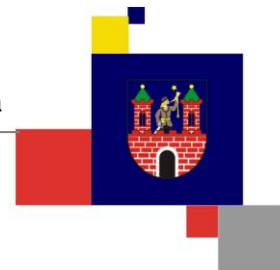
Tabela 6. Długość i pojemność pojazdów

Długość pojazdu	Ilość pojazdów	Liczba miejsc siedzących		Liczba miejsc stojących	
		Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
7-metrowe	2	12	12	26	26
12-metrowe	54	29	36	29	73
18-metrowe	5	39	44	114	135

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

W skład taboru Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. wchodzi autobusy o 3 rodzajach długości. Przeważają pojazdy 12-metrowe. Stanowią one ok. 90% ogólnej liczby autobusów. W niewielkiej ilości występują również pojazdy dłuższe (o długości 18 metrów), stanowiące ok. 8% posiadanego taboru oraz pojazdy krótsze (7-metrowe) - niewiele ponad 3%.

Średnia ilość miejsc, zarówno siedzących, jak i stojących jest różna w zależności od długości pojazdów. Autobusy 7-metrowe są w stanie pomieścić średnio 12 osób siedzących oraz 26 stojących. Z kolei w pojazdach 12-metrowych ilość miejsc wzrasta ponad dwukrotnie (33 miejsca siedzące i 53 stojące). Autobusy o długości 18 metrów charakteryzują się znacznie większą ilością miejsc stojących od ilości miejsc siedzących. Ilość tych miejsc wynosi odpowiednio 123 i 43. Udział procentowy pojazdów o poszczególnych długościach przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.



Rysunek 3. Udział procentowy pojazdów o poszczególnych długościach w całości taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

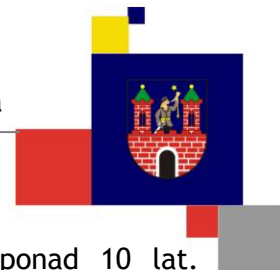
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Wiek taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. według stanu na dzień 31.01.2013r. przedstawia poniższa tabela.

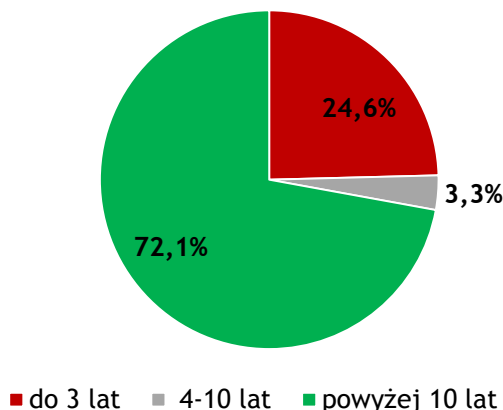
Tabela 7. Wiek pojazdów

Wiek pojazdu (w latach)	Ilość
2	10
3	5
4	1
7	1
11	2
12	5
13	7
14	6
15	7
16	10
17	5
20	1
21	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



Najwięcej (72%) wykorzystywanych pojazdów, stanowią autobusy mające ponad 10 lat. Najnowsze pojazdy, wyprodukowane po 2010 roku, stanowią ok. 25% całego taboru. Pojazdy mające między 4 a 10 lat stanowią nieco ponad 3% całkowitej ilości eksploatowanego taboru. Przedziałowo uszeregowana struktura wiekowa taboru przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.



Rysunek 4. Udział procentowy pojazdów w poszczególnych przedziałach wiekowych w całości taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

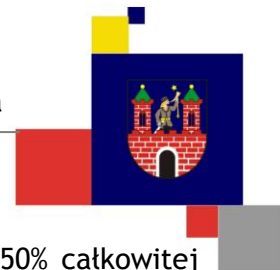
Planuje się sukcesywne zastępowanie najstarszego taboru, taboru nowym, którego standard będzie w szczególności uwzględniał potrzeby osób niepełnosprawnych i o osób ograniczonej zdolności ruchowej oraz aspekty związane z ochroną środowiska naturalnego. Standard takiego taboru jest w sposób szczegółowy opisany w rozdziale: X. *Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.*

Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. eksploatuje obecnie autobusy marek takich jak: Iveco, Man, Scania, Solaris i Volvo. Ilość pojazdów poszczególnych marek przedstawia tabela poniżej.

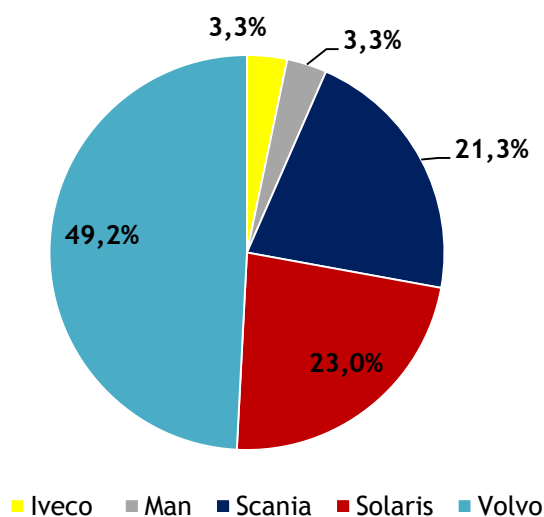
Tabela 8. Ilość pojazdów poszczególnych marek używanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Marka	Ilość
Iveco	2
Man	2
Scania	13
Solaris	14
Volvo	30

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



Dominującą marką pojazdów jest Volvo - pojazdy tej marki stanowią prawie 50% całkowitej ilości taboru. Autobusy marki Solaris i Scania stanowią odpowiednio 23% i 21% całkowitej ilości taboru, zaś najmniejszą ilość tworzą pojazdy marki Iveco i Man, po ok. 3% całkowitej ilości taboru. Udział procentowy pojazdów poszczególnych marek przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.

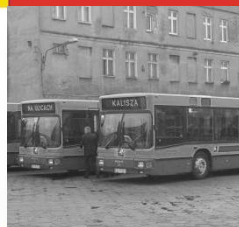


Rysunek 5. Udział procentowy pojazdów poszczególnych marek w całości taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



V. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych





Potrzeby przewozowe należą do potrzeb wtórnych, czyli potrzeb dzięki którym zaspokaja się potrzeby pierwotne. Potrzeby te są spowodowane koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Zapotrzebowanie na przemieszczanie się za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt na te usługi. Wiedza o popycie na usługi przewozowe oraz jego rozkładzie w czasie i przestrzeni jest niezbędna do właściwego skonstruowania oferty przewozowej oraz ukształtowania podaży usług przewozowych.

V.1 Podstawowe dane demograficzne

Cechy demograficzne mieszkańców obszaru objętego planem transportowym Miasta Kalisza są jednym z czynników wpływających na ich potrzeby przewozowe.

Według danych na dzień 31.12.2012 roku w Kaliszu było zameldowanych 104 203 osób³, czyli prawie 2% mniej niż w roku 2010. Przyrost naturalny w Kaliszu w roku 2012 był ujemny, liczba urodzin wyniosła 964, a liczba zgonów 1187. W porównaniu do roku 2010, liczba urodzeń zmalała o blisko 15%, a liczba zgonów wzrosła o blisko 5%.

Średnia gęstość zaludnienia miasta Kalisza jest równa 1 305,2 osób na km² ⁴. Stopień bezrobocia dla miasta Kalisza w 2012 roku wynosił 4.057, a dla całego powiatu kaliskiego wartość ta wynosiła 2.654.

Liczba mieszkańców gmin, z którymi Miasto Kalisz zawarło porozumienia międzygminne w sprawie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na wybranych liniach jest następująca:

- Gmina Gołuchów - 9852 mieszkańców
- Gmina Godziesze Wielkie - 9027 mieszkańców
- Gmina Nowe Skalmierzyce - 15323 mieszkańców
- Gmina Opatówek - 10764 mieszkańców
- Gmina Żelazków - 9313 mieszkańców

Struktura wiekowa mieszkańców Kalisza przedstawiona jest w poniższej tabeli.

³ źródło: baza ewidencji ludności miasta Kalisza

⁴ źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012, Urząd Statystyczny w Poznaniu

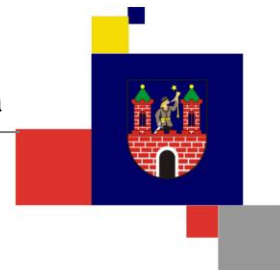


Tabela 9. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Kalisza (zameldowanych na pobyt stały i czasowy)

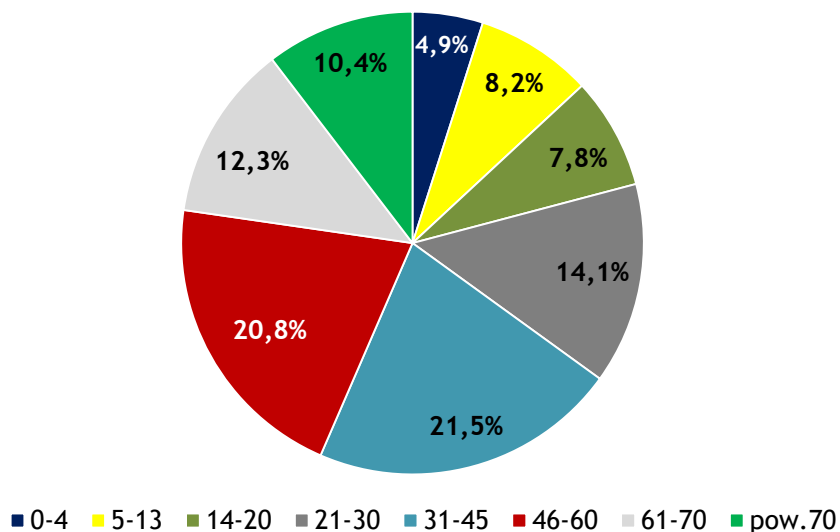
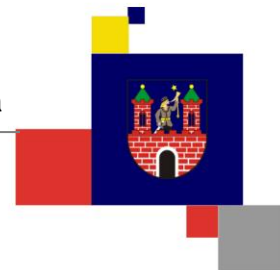
Wiek	Dane na dzień 31.12.2010r.	Dane na dzień 31.12.2011r.	Dane na dzień 31.12.2012r.
0-4	5149	5170	5131
5-13	8666	8576	8512
14-20	8708	8386	8122
21-30	15783	15182	14680
31-45	22328	22397	22438
46-60	23039	22427	21651
61-70	11849	12242	12842
pow. 70	10403	10682	10827

Źródło: baza ewidencji ludności miasta Kalisza

Analizując zmianę liczebności poszczególnych grup wiekowych miasta Kalisza na przestrzeni ostatnich trzech lat, można zauważyć, że największy wzrost liczebności dotyczy grup wiekowych: 61-70 lat (wzrost w roku 2012 o ponad 8% w stosunku do roku 2010) oraz powyżej 70 roku życia (wzrost w roku 2012 o ponad 4% w stosunku do roku 2010).

Wzrost liczebności w badanym przedziale czasowym, o niecały punkt procentowy, można zaobserwować także w grupie wiekowej 31-45 lat. W pozostałych grupach wiekowych odnotowano spadek liczebności. Największe spadki liczebności mieszkańców w roku 2012 w porównaniu do roku 2010 (ok. 7%), odnotowano w następujących grupach wiekowych: 14-20 lat, 21-30 lat oraz 46-60 lat.

Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze wiekowej mieszkańców Miasta Kalisza, aktualnej na dzień 31.12.2012r., przedstawia graficznie poniższy wykres.



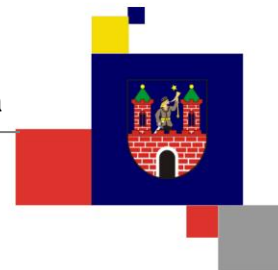
Rysunek 6. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Kalisza

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy ewidencji ludności Miasta Kalisza

Planowanie standardu oferty komunikacji zbiorowej, szczególnie w zakresie jej dostępności, uwzględnia nadchodzące przemiany demograficzne - w szczególności starzenie się społeczeństwa. Osoby w podeszłym wieku, ze względu na stan zdrowia, często nie mają możliwości samodzielnego korzystania z komunikacji indywidualnej i są tym samym skazane na transport zbiorowy.

Kolejną grupą, której potrzeby są w sposób szczególny uwzględniane podczas planowania zmian w komunikacji zbiorowej i jej rozwoju są osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej. Planuje się sukcesywne dostosowywanie oferty komunikacji zbiorowej do potrzeb tych grup, w szczególności w zakresie:

- standardu taboru
- drogi dojścia do przystanku oraz z przystanku
- gęstości przystanków z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”



V.2 Główne generatory ruchu

Największymi generatorami ruchu na obszarze Kalisza są:

- osiedla mieszkaniowe i sołectwa
- placówki oświatowe
- strefy inwestycyjne
- duże zakłady pracy
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne
- obiekty handlowo-usługowe
- instytucje publiczne
- inne generatory ruchu (np. placówki służby zdrowia, cmentarze)

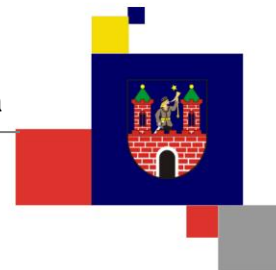
Funkcje, jakie pełnią generatory ruchu, wpływają na charakter realizowanych do nich podróży. Przykładowo, miejsca pracy oraz nauki są najczęściej celami codziennych, obligatoryjnych przemieszczeń odbywanych w określonych porach i po określonej trasie. Natomiast podróże związane z kulturą, życiem towarzyskim, zakupami, ochroną zdrowia oraz sprawami administracyjnymi, czyli podróże fakultatywne i incydentalne, cechują się najczęściej większą nieregularnością niż podróże wykonywane obligatoryjnie.

V.2.1 Osiedla mieszkaniowe i sołectwa

Liczbę mieszkańców zamieszkujących poszczególne jednostki pomocnicze, według danych na dzień 31.12.2012r., przedstawia poniższa tabela.

Tabela 10. Rozmieszczenie mieszkańców według jednostek pomocniczych (zameldowanych na pobyt stały i czasowy)

Nazwa jednostki pomocniczej	Liczba mieszkańców
Osiedle Śródmieście I	10497
Osiedle Śródmieście II	8865
Osiedle Rogatka	2924
Osiedle Majków	3428
Osiedle Chmielnik	3700
Osiedle Tyniec	3812
Osiedle Rajsków	1852
Osiedle Winiary	2380
Osiedle Ogrody	2371
Osiedle Piskorzewie	1934



Osiedle Piwonice	2751
Osiedle Czaszki	7517
Osiedle Asnyka	5926
Osiedle Rypinek	3608
Sołectwo Sulistawice	768
Sołectwo Sulistawice-Kolonia	144
Osiedle Korczak	4708
Osiedle Dobro	636
Osiedle Dobrzec P	8911
Osiedle Dobrzec W	6361
Sołectwo Dobrzec	809
Osiedle Zagorzynek	2991
Osiedle Widok	6244
Osiedle XXV-lecia	5121
Osiedle Kaliniec	4330
Osiedle Szczypiorno	1615

Źródło: baza ewidencji ludności Miasta Kalisza

Liczba ludności z podziałem na jednostki pomocnicze w 2012 roku zmalała o blisko 2% w porównaniu z rokiem 2010. Największy spadek (powyżej 4%) odnotowano na następujących osiedlach: Piskorzewie, Śródmieście II, XXV-lecia oraz Kaliniec.

Z kolei największy wzrost liczby mieszkańców nastąpił w sołectwie Sulistawice oraz na osiedlu Dobrzec P (o ponad 6%) oraz na osiedlu Szczypiorno (o prawie 6%).

Zgodnie z ustaleniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza⁵, rozwój przestrzenny miasta w większym stopniu będzie wynikać ze wzrostu standardów zamieszkania i wypoczynku, niż ze wzrostu liczby ludności. Dla rozwoju mieszkalnictwa wyznaczono tereny głównie w rejonie dzielnic i osiedli: Huby, Celtycka - Słowiańska, Piwonice, Sulistawice, Szczypiorno, Dobrzec, Majków, Chmielnik, Tyniec Północ i Lis. Dla wszystkich terenów występowania zabudowy mieszkaniowej, zarówno jednorodzinnej, jak i wielorodzinnej wskazuje się konieczność dogęszczania i koncentracji, przy spełnieniu zasad rozwoju przestrzennego ustalonych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza.

⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza, Instytut Rozwoju Miast, Kalisz, wrzesień 2009 (Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXVIII/543/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009r.)



Tendencja do rozprzestrzeniania się zabudowy Kalisza wpływa na zwiększenie zapotrzebowania na długie podróże odbywane transportem indywidualnym i jest niekorzystana z punktu widzenia realizacji polityki transportowej.

V.2.2 Placówki oświatowe

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę osób (stan na dzień 31.12.2012 r.), uczęszczających do placówek oświatowych w Kaliszu (przedszkoli, szkół podstawowych, szkół ponadgimnazjalnych oraz innych) z podziałem na osoby mieszkające (zameldowane) w Kaliszu oraz osoby niemieszkające (niezameldowane) w Kaliszu.

Tabela 11. Liczba uczniów uczęszczających do placówek oświatowych

Rodzaj placówki	Liczba uczęszczających osób	
	Osoby mieszkające w Kaliszu	Osoby niemieszkające w Kaliszu
Placówki publiczne		
Przedszkole	906	33
Ponadgimnazjalna	3111	3795
Pozostałe: -Szkoła Podstawowa -Gimnazjum -Zespół Szkół (Gim.+ SP) -Zespół Szkolno-Przedszkolny -Specjalna	8943	987
Suma	12960	4815
Placówki niepubliczne		
Przedszkole	1829	239
Podstawowa + Gimnazjum	340	184
Liceum Ogólnokształcące (w tym uzupełniające, zaoczne)	663	577
Policealne	621	1157
Pozostałe	17	109
Suma	3470	2266
Łącznie	16430	7081

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z placówek oświatowych w Kaliszu



Na obszarze Kalisza funkcjonuje także 7 żłobków. Do 3 żłobków publicznych, według stanu na dzień 31.12.2012r., uczęszczało łącznie 431 dzieci, a do żłobków niepublicznych (w tym także do Klubu Dziecięcego „Słoneczko”) uczęszczało 71 dzieci.

W Kaliszu znajduje się również 5 szkół wyższych, tj. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Pedagogiczno-Artystyczny, Wyższa Szkoła Finansów i Informatyki im. prof. Janusza Chechlińskiego w Łodzi - Wydział Ekonomii w Kaliszu, Wyższe Seminarium Duchowne Diecezji Kaliskiej Sekcja Wydziału Teologicznego Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych, oraz 3 domy studenckie: DS. „Bulionik” PWSZ, DS. „Rubin” UAM, DS. Studenta UAM.

V.2.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

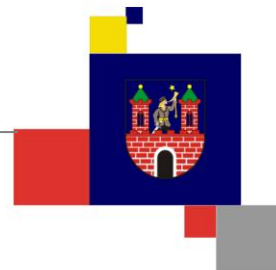
Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają również strefy przemysłowe i duże zakłady pracy. Kalisz należy do Kalisko-Ostrowskiego Okręgu Przemysłowego. Na terenie miasta funkcjonuje bardzo dobrze rozwinięty przemysł lotniczy (*Pratt&Whitney*, *WSK PZL-Kalisz*) przemysł spożywczy (*Nestle-Winiary*, *Kaliszanka*), włókienniczy (*Runotex*), odzieżowy (*Big Star*) oraz produkcja koronek (*Haft*). W Kaliszu działa również podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

V.2.4 Instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generatorów ruchu są urzędy państwowe i samorządowe występujące na terenie miasta Kalisza. Do grupy tej można zaliczyć m.in.: Urząd Miejski, Delegaturę Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, Narodowy Fundusz Zdrowia - delegatura w Kaliszu, Powiatowy Urząd Pracy, Starostwo Powiatowe, Pierwszy i Drugi Urząd Skarbowy, Urząd Celny, Komendę Państwowej Straży Pożarnej, czy Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej.

V.2.5 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są ośrodki kulturalne (np. Teatr im. Wojciecha Bogusławskiego, Muzeum Okręgowe Ziemi Kaliskiej, Centrum Kultury i Sztuki, Miejski Ośrodek Kultury, Młodzieżowy Dom Kultury im. Władysława Broniewskiego, Ośrodek Kultury plastycznej "Wieża Ciśnień" czy Filharmonia Kaliska, galerie sztuki, biblioteki) oraz sportowe (m.in.: Miejski Ośrodek Wypoczynku i Rekreacji OSRiR w Szatarni, Hala Arena na os. Dobrzec, Ośrodek Sportu, Rehabilitacji i Rekreacji, Aquapark Kalisz, basen Delfin boiska „orlik”).



V.2.6 Inne generatory ruchu

Dodatkowo źródłami ruchu na terenie miasta Kalisza są: szpital - Wojewódzki Szpital Zespolony im. Ludwika Perzyny w Kaliszu, przychodnie lekarskie, Kuria Diecezjalna, kościoły wraz z cmentarzami oraz sklepy wielkopowierzchniowe.

V.3 Podaż usług przewozowych

V.3.1 Podaż usług przewozowych w zależności od pory dnia

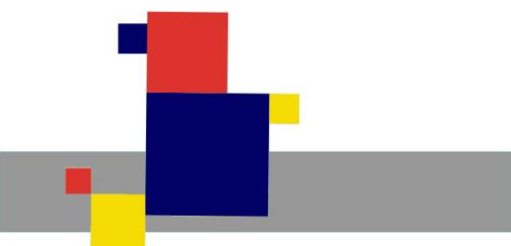
Podaż linii, rozumiana jako liczba miejsc oferowanych w pojazdach na danej linii w badanym przedziale czasu, zależy od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności. Podaż miejsc odzwierciedla popyt zróżnicowany w funkcji czasu. Typowymi porami dnia, dla których różnicuje się podaż są:

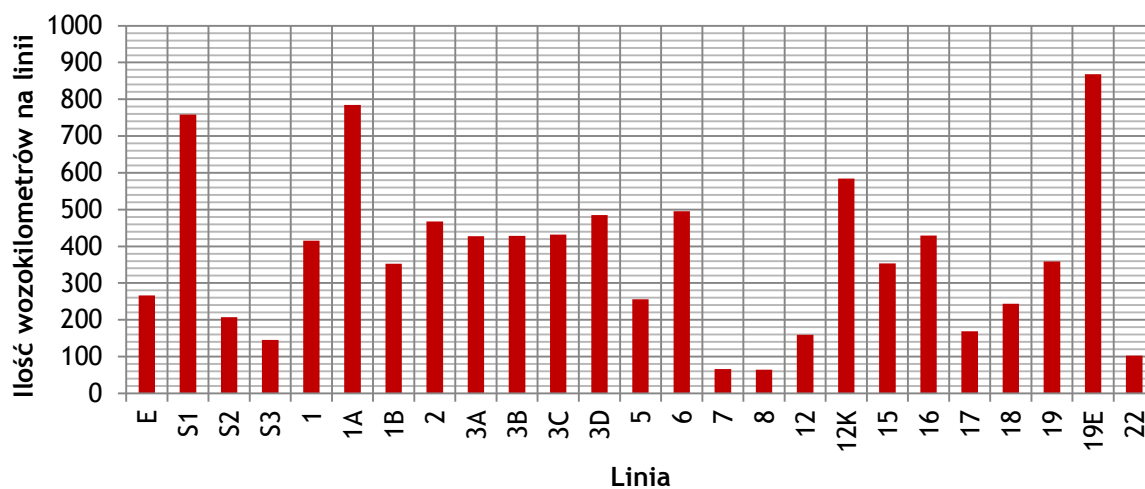
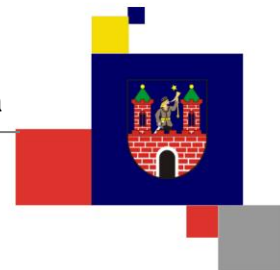
- okres wczesnoporanny
- szczyt poranny
- międzyszczyt
- szczyt popołudniowy
- okres późnowieczorny

Planuje się, aby docelowo napętnienie względne na każdym kursie nie przekraczało 70% pojemności nominalnej danego kursu. Przy czym wartość ta odnosi się do najbardziej obciążonego odcinka danego kursu. W zależności od różnic w popycie, obserwowanych na poszczególnych liniach w różnych porach dnia, planuje się jak najbardziej optymalny dobór wielkości taboru do popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Podział taboru wykorzystywanego do obsługi sieci transportowej ze względu na jego wielkość i pojemność przedstawiony jest w rozdziale: IV. *Sieć komunikacyjna*, w podrozdziale 4: *Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej*.

V.3.2 Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia

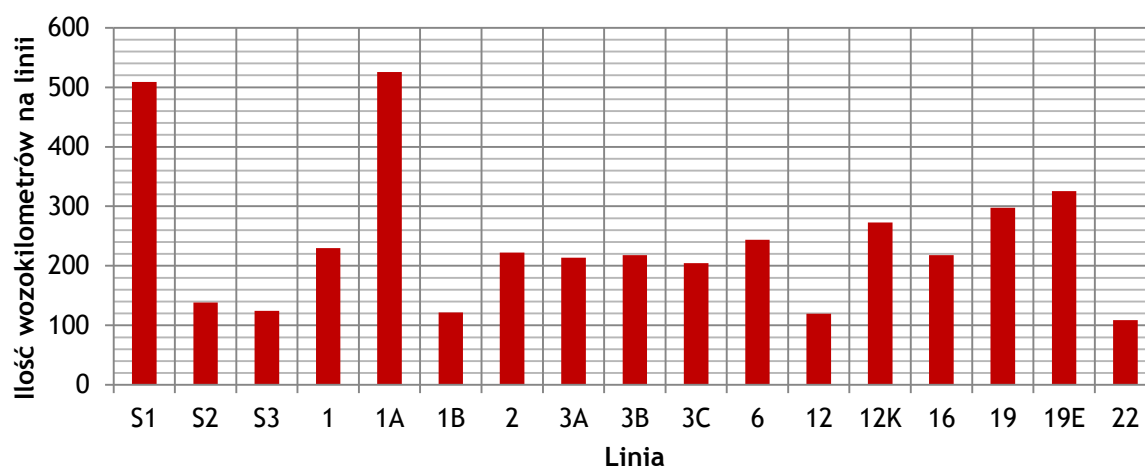
Podaż usług przewozowych, wyrażona ilością zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz różni się w poszczególnych typach dni tygodnia. Podaż ta przedstawiona jest w formie graficznej na poniższych wykresach.





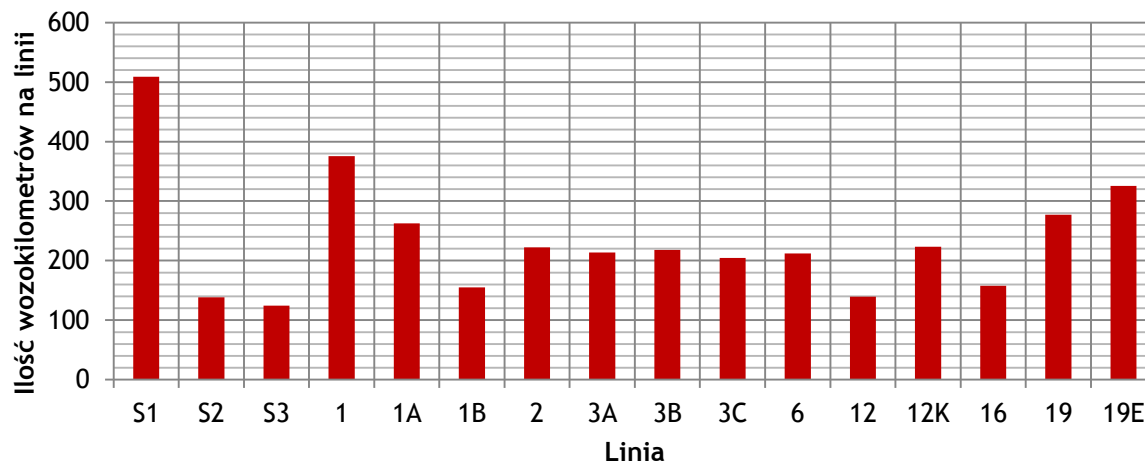
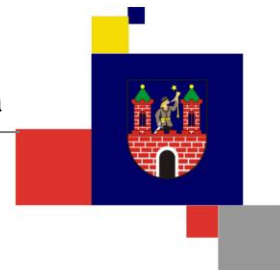
Rysunek 7. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w dzień roboczy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



Rysunek 8. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w sobotę

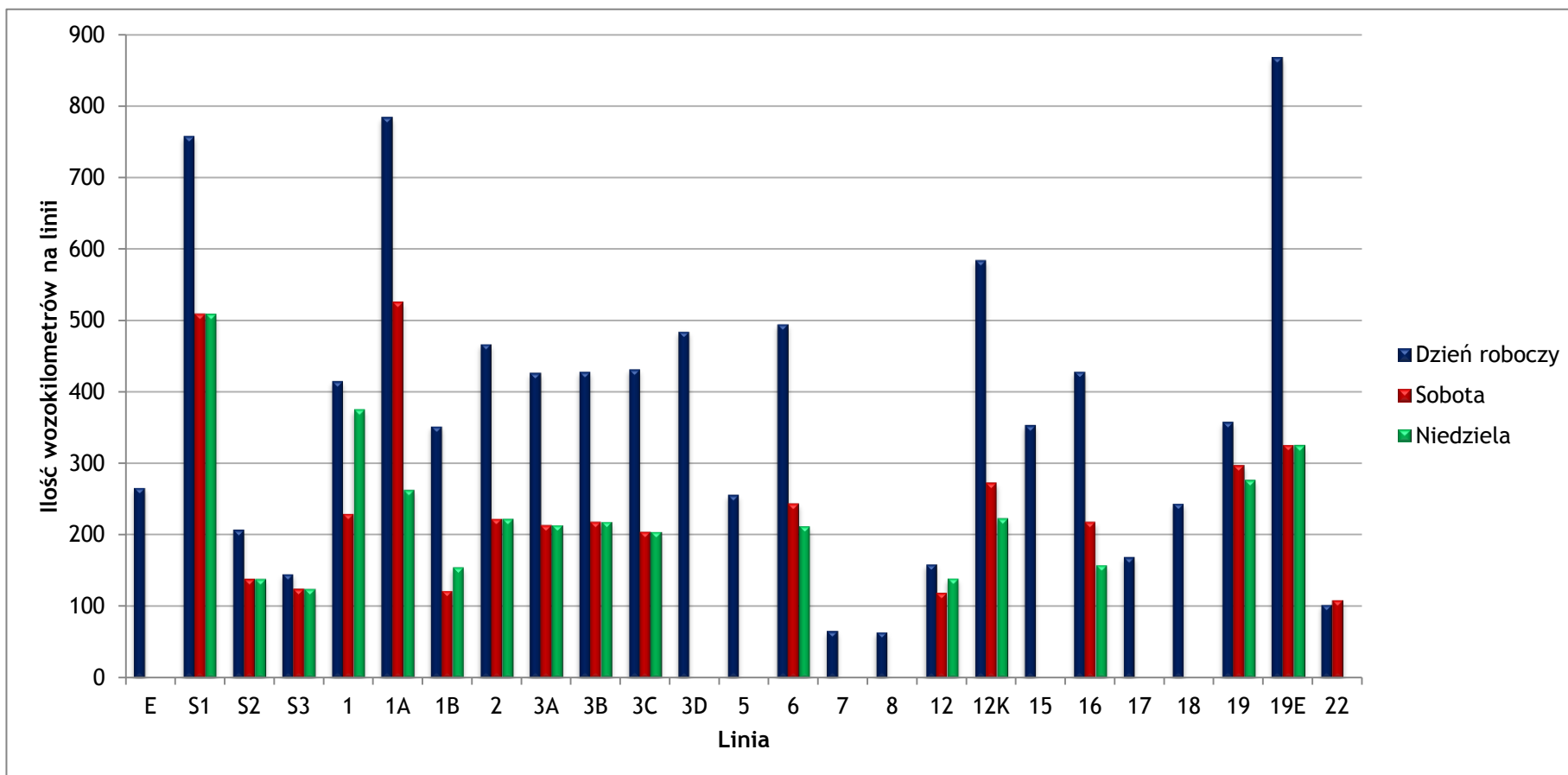
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



Rysunek 9. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w niedzielę i święta

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.

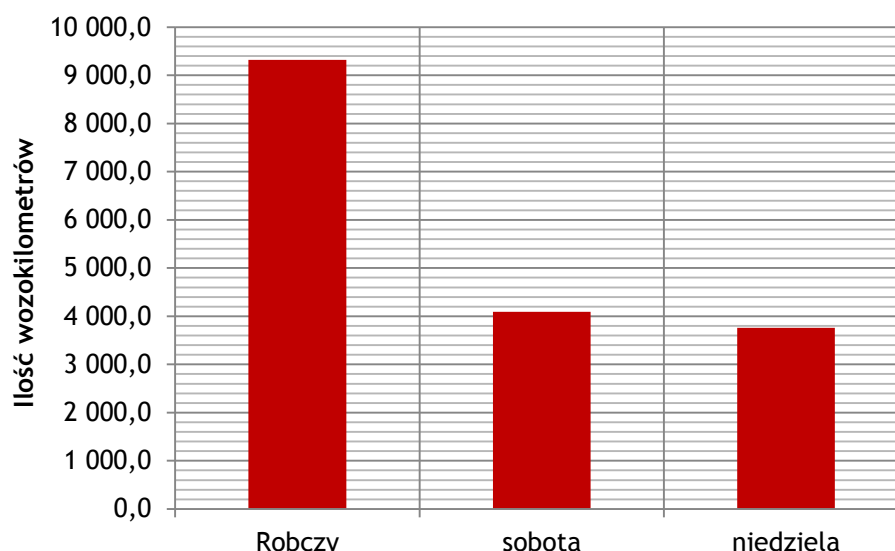


Rysunek 10. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



Podaż usług przewozowych wyrażona w ilości zaplanowanych wozokilometrów do wykonania na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz w dzień roboczy jest równa 9 319,2 wozokilometrów. W sobotę ilość ta wynosi 4 093,2 wozokilometrów, a w niedzielę i święta 3 758,8 wozokilometrów. Ilości te przedstawione zostały w formie graficznej, na poniższym wykresie.



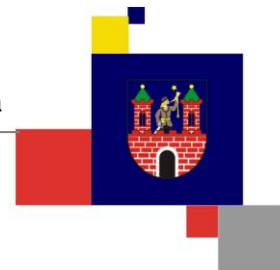
Rysunek 11. Ilość zaplanowanych wozokilometrów do wykonania na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz w dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Ilość wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w sobotę jest o 56% mniejsza od wartości zaplanowanej do wykonania w dzień roboczy. Natomiast ilość wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w niedzielę oraz święta jest o blisko 60% mniejsza od wartości zaplanowanej do wykonania w dzień roboczy oraz o 8% mniejsza od wartości zaplanowanej do wykonania w sobotę. Mniejsza liczba wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w sobotę

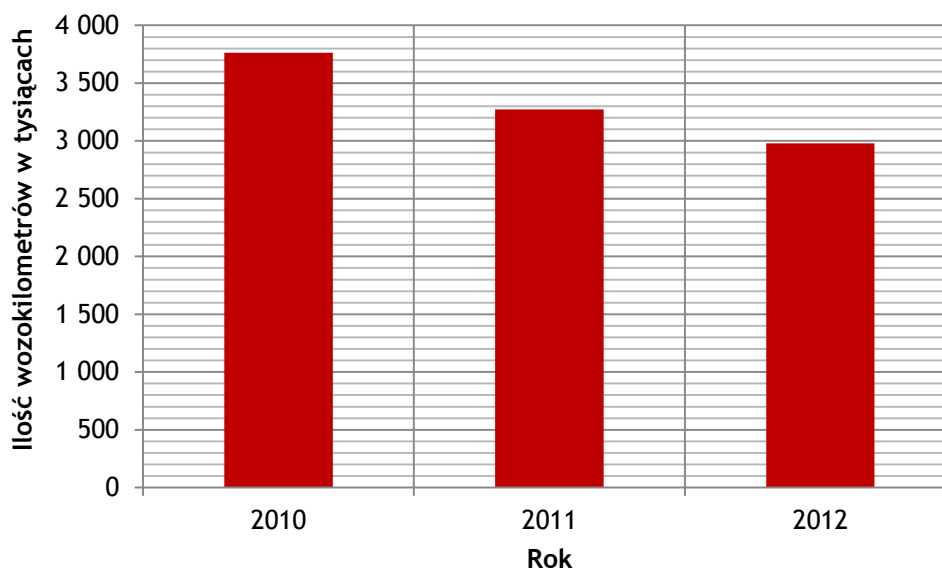
i w niedzielę związana jest z niekursowaniem autobusów niektórych linii w te rodzaje dni tygodnia oraz ograniczeniem liczby kursów (co bezpośrednio wpływa na ilość wozokilometrów zaplanowanych do wykonania) na liniach komunikacyjnych.

Różnice w ilości zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w poszczególne typy dni tygodnia związana jest z różnym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe oraz innymi motywacjami realizacji podróży.



V.3.3 Podaż usług przewozowych w ujęciu rocznym

Liczba wykonanych wozokilometrów na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz na przestrzeni ostatnich 3 lat przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.

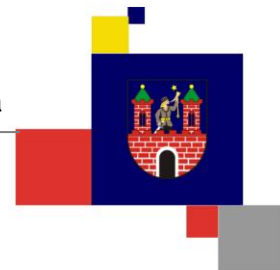


Rysunek 12. Liczba wykonanych wozokilometrów na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz na przestrzeni ostatnich 3 lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Liczba wozokilometrów wykonywanych na zlecenie Miasta Kalisza w ostatnich latach zmalała. Ilość wozokilometrów wykonanych w roku 2010 wyniosła 3763 tysiące i spadła do ilości 2979 tysięcy wozokilometrów wykonanych w roku 2012. Na przestrzeni ostatnich 3 lat ilość rocznie wykonywanych wozokilometrów zmalała o 784 tysiące, co w ujęciu procentowym oznacza ponad 20% spadek tej wartości. W dużej mierze spadek ten był spowodowany zaprzestaniem świadczenia usług przewozowych na terenach gmin Pleszew i Stawiszyn.

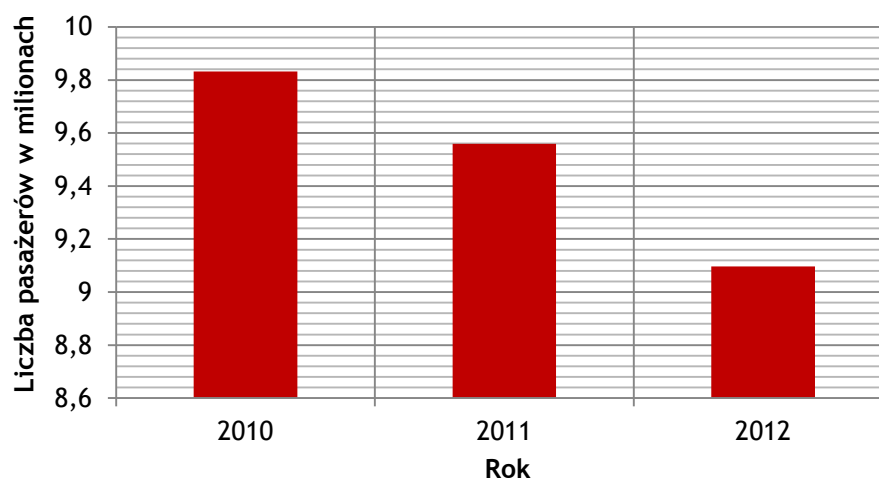
Przyczyną spadku ilości wykonywanych wozokilometrów była także redukcja kursów przewidzianych do realizacji w rozkładach jazdy wynikająca z braku popytu na usługi komunikacyjne. Należy mieć na uwadze, że ograniczenia oferty komunikacji zbiorowej, w szczególności ograniczenie częstotliwości kursowania oraz likwidacja linii wpływają na podwyższenie atrakcyjności transportu indywidualnego. Powoduje to wzrost ilości podróży odbywanych transportem indywidualnym przy jednoczesnym spadku ilości podróży odbywanych transportem zbiorowym.



V.4 Popyt na usługi przewozowe

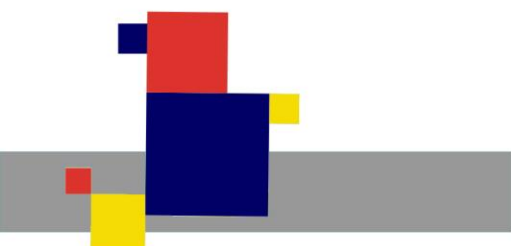
Miasto Kalisz, dzięki informacjom pochodzącym z elektronicznego systemu SPOKE (opartego na bezstykowej karcie elektronicznej), posiada dane pozwalające określić potoki pasażerskie na każdym odcinku linii, w każdym typie dnia, w dowolnym przedziale czasu. Zasady korzystania z systemu SPOKE zobowiązują pasażerów używających karty elektronicznej do odnotowania swojej obecności w pojeździe, dzięki czemu znany jest przestrzenny i czasowy rozkład podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym. Bieżąca analiza napętnień na poszczególnych kursach pozwala na optymalizację sieci komunikacyjnej, rozkładów jazdy oraz dobór wielkości pojazdów do rzeczywistych napętnień.

W ostatnich latach odnotowano spadek liczby pasażerów korzystających z przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Kalisz. Odpływ pasażerów z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej jest problemem, z jakim boryka się większość polskich miast o wielkości porównywalnej do Kalisza. Spadek liczby przewiezionych pasażerów był spowodowany także likwidacją linii komunikacyjnych będących połączeniem Kalisza z Pleszewem, Zbierskiem i Nowymi Skłamieryzycami. Liczba przewiezionych pasażerów na przestrzeni ostatnich 3 lat przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.



Rysunek 13. Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2010-2012

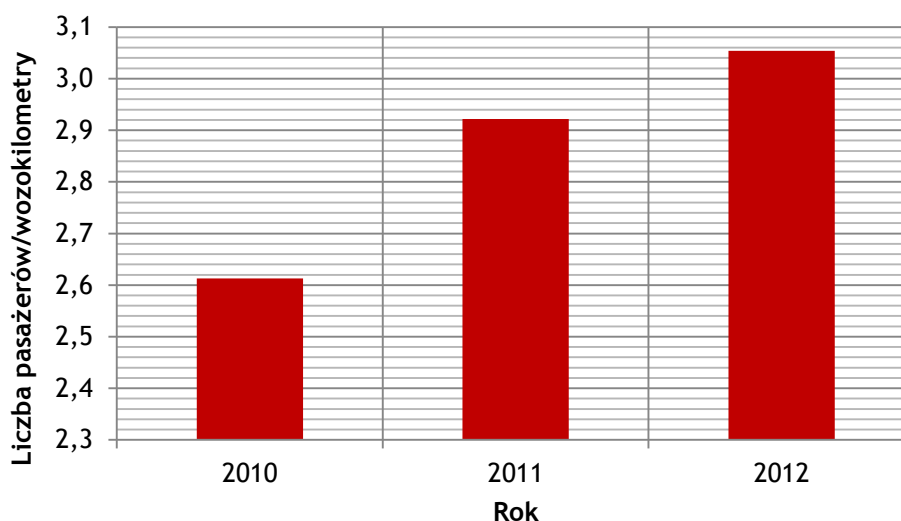
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.





W roku bazowym 2012 publicznym transportem zbiorowym organizowanym przez Miasto Kalisz zostało przewiezionych 9 097 197 pasażerów. W latach ubiegłych 2011 i 2010 zostało przewiezionych odpowiednio 9 559 497 i 9 831 605 pasażerów. Oznacza to spadek ilości przewiezionych pasażerów w roku 2012 w porównaniu do roku 2010 o blisko 7,5%. Dla porównania, liczba pasażerów przewiezionych w roku 2007 była równa 12 116 547, a w roku 2004 była równa 13 755 234⁶ pasażerów. W okresie ostatnich lat liczba pasażerów zmniejszyła się o 2 284 942, co w ujęciu procentowym równe jest spadkowi wynoszącemu blisko 19%.

Analizując liczbę pasażerów przypadającą na jeden wykonany wozokilometr, można zaobserwować wzrost tej wartości na przestrzeni ostatnich 3 lat. Liczba pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr jest przedstawiona w formie graficznej na poniższym wykresie.



Rysunek 14. Liczba pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w latach 2010-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

W 2010 roku średnia ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr wynosiła 2,6. W roku 2012 ilość ta wyniosła 3,1, a więc na przestrzeni 3 lat ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr wzrosła o wartość równą 0,5. Należy mieć na uwadze, że w tym samym okresie, zarówno ilość przewiezionych pasażerów w skali roku, jak i ilość wykonanych kilometrów w skali roku, zmniejszyły się.

⁶ Strategia Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2020 wraz z Programem Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2013, Warszawa, Kalisz 2008r.



Zwiększenie się liczby pasażerów przypadających na jeden przejechany wozokilometr nie może być więc interpretowane jako wzrost ilości pasażerów podróżujących publicznym transportem zbiorowym. Tendencja ta jest natomiast odzwierciedleniem wzrostu efektywności świadczonych usług przewozowych.

Planuje się podjęcie działań mających na celu podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej w celu zwiększenia popytu na usługi przewozowe w Kaliszu, co pozwoli przeciwdziałać w latach następnych tendencji spadkowej. Aby zapobiec dalszemu odpływowi pasażerów do komunikacji indywidualnej planuje się podjąć działania, takie jak:

- optymalizacja przebiegu sieci komunikacyjnej w przewozach o użyteczności publicznej oraz parametrów jej obsługi
- wzrost jakości oferowanych usług przewozowych prowadzący do wzrostu jakości odczuwanej przez pasażerów poprzez podnoszenie standardów realizacji tych usług
- realizacja polityki transportowej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju
- promocja usług publicznego transportu zbiorowego

Kompleksowe podjęcie wskazanych powyżej działań pozwoli na zahamowanie spadku popytu na usługi przewozowe. W wariantcie optymistycznym, efektywny popyt na usługi przewozowe, dzięki pozyskaniu nowych pasażerów wśród osób podróżujących do tej pory transportem indywidualnym, będzie charakteryzował się tendencją wzrostową.

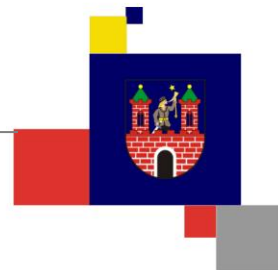
Popyt na usługi przewozowe będzie zależał także od wielu innych czynników, niezwiązanych bezpośrednio z jakością oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego, tj. w szczególności od:

- kierunków, planów i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego
- lokalizacji obiektów użyteczności publicznej
- liczby mieszkańców, w tym gęstości zaludnienia
- struktury wiekowej mieszkańców
- struktury społeczno-zawodowej mieszkańców
- poziomu bezrobocia i jego struktury
- liczby osób kształcących się
- problemów społecznych
- dominujących branż gospodarki
- poziomu zamożności mieszkańców
- wydatków na transport przeznaczanych w gospodarstwie domowym
- liczby zarejestrowanych samochodów osobowych



VI. Przewidywane finansowanie usług przewozowych





VI.1 Źródła i formy finansowania

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Kalisz polega obecnie na:

- pobieraniu przez operatora - Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; opłaty te są pobierane w formie biletów emitowanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., przy czym maksymalną cenę biletów za usługi komunikacyjne określają obowiązujące akty prawa miejscowego uchwalane przez Radę Miejską Kalisza
- przekazywaniu operatorowi - Kaliskim Liniom Autobusowym Sp. z o.o. środków własnych z budżetu Miasta Kalisza w postaci rekompensaty, zgodnie z zapisami Rozporządzenia Wspólnot Europejskich nr 1370/2007, Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.12.2010r. oraz Umowy nr UA/6/WKE/2010 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w dniu 08.11.2010r. w Kaliszu pomiędzy Miastem Kalisz a Kaliskimi Liniami Autobusowymi Sp. z o.o.; rekompensata ta przekazywana jest Spółce z tytułu poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem zleconych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- odpłatnym udostępnianiu przez Miasto Kalisz do eksploatacji Kaliskim Liniom Autobusowym Sp. z o.o. środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w postaci 15 autobusów, których właścicielem jest Miasto Kalisz

Zgodnie z zawartymi porozumieniami międzygminnymi, finansowanie funkcjonowania komunikacji na obszarze gmin ościennych: Godziesze Wielkie, Gołuchów, Nowe Skalmierzyce, Opatówek i Żelazków, następuje z poniższych źródeł przychodów:

- ze sprzedaży biletów emitowanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.
- dotacji celowych z budżetów wyżej wymienionych gmin przekazywanych do Miasta Kalisza

W roku bazowym 2012 całkowite koszty poniesione przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. na publiczny transport zbiorowy kształtowały się na poziomie 21 422 881 zł. Przychód wyniósł 20 592 417 zł, z czego 10 046 407 zł stanowiła rekompensata od Miasta Kalisza, a 9 021 300 zł wpływy z biletów. Udział wpływu z biletów w całkowitych kosztach poniesionych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. na publiczny transport zbiorowy stanowił 42%. Wartość tego współczynnika jest porównywalna z wartościami odnotowanymi w latach ubiegłych.



Udział wpływu z biletów w całkowitych kosztach poniesionych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. na publiczny transport zbiorowy w roku 2011 stanowił 39%, a w roku 2010 - 46%. Szacuje się, że w roku 2013 udział ten wyniesie ok. 49%, a w latach następnych osiągnie poziom ok. 50% i nie będzie ulegał znacznym zmianom.

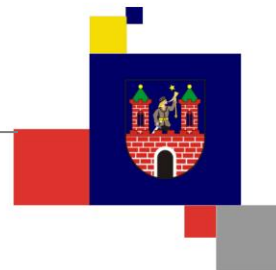
Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, będą środki pochodzące z funduszy unijnych kolejnych okresów programowania budżetu Unii Europejskiej, a także leasing i kredyty bankowe.

Planowane formy finansowania i zlecenia usług przewozowych nie ulegną w przyszłych okresach istotnym zmianom i będą kontynuowane na dotychczasowych zasadach, tj. będzie to operator wyłaniany w drodze powierzenia i rozliczany na zasadach rekompensaty.



VII. Taryfa przewozowa





VII.1 Informacje o systemie SPOKE

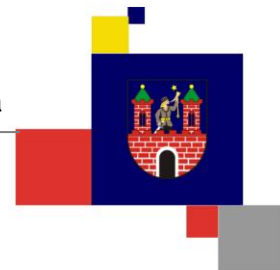
System SPOKE to elektroniczny system pobierania opłat oparty na bezstykowej karcie elektronicznej. System ten, zastosowany przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., jest pierwszym tego typu systemem w Polsce.

Karta elektroniczna, która funkcjonuje w ramach systemu SPOKE, wykonana jest z plastiku i jest wyposażona w mikroprocesor odpowiedzialny za przechowywanie i przetwarzanie informacji. Mikroprocesor zaprogramowany jest z 16 niezależnymi segmentami pamięci, chronionymi przez kody bezpieczeństwa. Na karcie elektronicznej można wykonywać wielokolorowe, trwałe nadruki.

System pobierania opłat SPOKE generuje korzyści, zarówno dla operatora, jak i pasażera.

Wybrane korzyści dla operatora:

- optymalizacja wykorzystania taboru - każdy pasażer, który korzysta z karty elektronicznej zobowiązany jest do odnotowania swojej obecności w pojeździe; pozwala to precyzyjnie określić potoki pasażerskie na każdym odcinku linii w czasie dnia, tygodnia, okresu wakacyjnego, świątecznego, itp.; w wyniku takich informacji można zoptymalizować rozkład jazdy, potrzebne pojemności, a tym samym dobrać odpowiednie typy niezbędnych pojazdów
- precyzyjne określenie wielkości nakładów finansowych na wykup przejazdów ulgowych, ustawowo ulgowych i bezpłatnych - system umożliwia pełną rejestrację i podliczanie faktycznie wykorzystanych przez pasażerów przejazdów ulgowych z podziałem na rodzaje stosowanych ulg; możliwe jest dokładne określenie ilości wykorzystanych ulg w skali miesiąca, kwartału czy roku
- obniżenie kosztów dystrybucji i produkcji biletów dzięki stopniowej rezygnacji z biletów papierowych jednorazowych i karnetów
- przyspieszenie ruchu pasażerskiego i komunikacyjnego poprzez przyspieszenie procesu wejścia pasażerów do pojazdu
- zamknięcie obiegu pieniężnego z możliwością prowadzenia dla każdej karty osobnego konta
- kontrola nad pracą kierowców pojazdów
- proste odnawianie zapisów na karcie



Najważniejsze korzyści dla pasażera:

- możliwość rozbudowania funkcji karty elektronicznej - karta może być wykorzystywana jako „elektroniczna portmonetka” do dokonywania opłat w istniejących systemach komunikacyjnych, np. parkometrach czy w przejazdach realizowanych przez PKP
- prosta obsługa
- brak konieczności użycia gotówki
- pewność transakcji i eliminacja fałszerstw
- bardziej sprawne wejście do pojazdu
- ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i dzieci
- karta odporna na uszkodzenia mechaniczne
- łatwość przeprowadzania transakcji nawet podczas ekstremalnych warunków
- brak konieczności znajomości szczegółów taryfy

W celu zebrania maksymalnie pełnej informacji o pasażerach, system biletowy został tak zaprojektowany, aby wykorzystać możliwości jakie daje najnowsza technologia w ramach SPOKE. Dlatego konieczne było wprowadzenie następujących zasad:

- wszyscy pasażerowie posiadają kartę elektroniczną; nie posiadający karty mogą nabyć u kierowcy bilet papierowy
- podróż każdego pasażera poprzez „kasowanie” przy wsiadaniu i wysiadaniu jest zidentyfikowana
- osoby korzystające z bezpłatnych przejazdów również posiadają karty elektroniczne

W skład systemu pobierania opłat zastosowanego w Kaliszu wchodzi także dodatkowe urządzenia elektroniczne zamontowane w pojazdach, w siedzibie Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. oraz w punktach sprzedaży i programowania kart zbliżeniowych.

VII.2 Rodzaje biletów

Na sieci komunikacyjnej, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz, ważne są bilety emitowane przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. Wyjątkiem są linie 19E oraz E, gdzie honorowane są także bilety okresowe emitowane przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim. Rodzaje obowiązujących biletów przedstawione są w poniższej tabeli.

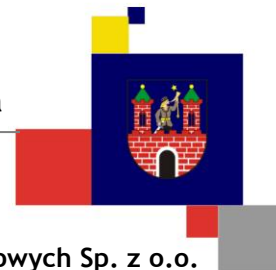


Tabela 12. Rodzaje biletów obowiązujących w autobusach Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Podział ze względu na strefę obowiązywania	Kalisz Miasto	
	Podmiejskie	0 do 5 km
		ponad 5 do 10 km
		ponad 10 do 15 km
	Kalisz - Ostrów Wielkopolski	0 do 10 km
		ponad 10 do 20 km
		ponad 20 do 30 km
Podział ze względu na okres ważności	Jednorazowy	
	Okresowy	tygodniowy pn.-pt. 1 linia
		tygodniowy 1 linia
		tygodniowy pn.-pt. miasto
		tygodniowy 1 miasto
		miesięczny pn.-pt. 1 linia
		miesięczny 1 linia
		miesięczny pn.-pt. miasto
		miesięczny 1 miasto
		kwartalny pn.-pt. 1 linia
		kwartalny 1 linia
		kwartalny pn.-pt. miasto
		kwartalny 1 miasto
	<ul style="list-style-type: none"> Wszystkie warianty biletu na 1 linię dostępne są tylko dla stref innych niż miasto Kalisz Bilety oznaczone jako „miasto” dostępne są we wszystkich wariantach strefy obowiązywania; umożliwiają nieograniczoną liczbę przejazdów, na wszystkich liniach, w granicach m. Kalisza 	
Inne rodzaje biletów	Bilet weekendowy - umożliwia okazicielowi wraz z osobą towarzyszącą dowolną ilość przejazdów wszystkimi liniami Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. w granicach miasta Kalisza podczas jednego dowolnie wybranego weekendu (sobota + niedziela)	
	Bilet rodzinny - umożliwia grupie pasażerów jeden przejazd na dowolnej linii autobusem Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. w granicach miasta Kalisza, uprawnia do przejazdu dwóch osób dorosłych z maksymalnie trojgiem dzieci w wieku do 16 lat lub jednej osoby dorosłej z maksymalnie pięciorgiem dzieci w wieku do 16 lat	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

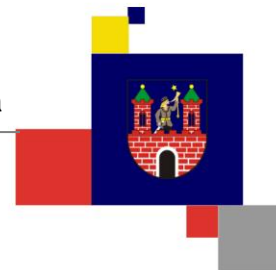


Bilety okresowe dostępne są wyłącznie w formie karty elektronicznej. Bilety jednorazowe dostępne są w formie elektronicznej oraz w formie biletów papierowych, przy czym przejazdy jednorazowe opłacone kartą elektroniczną są tańsze od przejazdów odbywanych na podstawie biletu papierowego. Jednorazowe bilety papierowe, obowiązujące na terenie Kalisza, dostępne są w sprzedaży detalicznej oraz u kierowcy autobusu. W przypadku zakupu biletu u kierowcy konieczne jest uiszczenie dodatkowej opłaty manipulacyjnej. Jednorazowe bilety na linie podmiejskie są do nabycia wyłącznie u kierowcy autobusu i nie jest przy ich zakupie pobierana opłata manipulacyjna. Również bilet weekendowy oraz bilet rodzinny dostępne są tylko u kierowcy autobusu, bez opłaty manipulacyjnej.

Ceny biletów przedstawione są w ogólnodostępnym Cenniku Kaliskich Linii Autobusowych. Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz inne zasady transportu osób i bagażu podręcznego regulowane są przez Regulamin Przewozów Środkami Transportu Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., który powstał w oparciu o przepisy: Ustawy z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 50 z 2000r.poz.601 z póź. zm.) oraz Uchwały Rady Miasta Kalisza nr XXIV/543/2005 z dnia 30 czerwca 2005r.

Obecnie obowiązująca taryfa biletowa umożliwia dobór rodzaju biletu do indywidualnych potrzeb pasażera oraz ilości i częstotliwości odbywanych podróży. Niedogodnością obecnie obowiązującej taryfy biletowej jest brak możliwości realizacji podróży niebezpośrednich na podstawie jednego biletu jednorazowego. Bilet jednorazowy może być użyty tylko na jeden przejazd i jest ważny tylko w autobusie, w którym został skasowany.

Wobec powyższego planuje się analizę i ewentualne wprowadzenie biletów jednorazowych czasowych umożliwiających realizację dowolnej liczby przejazdów w czasie zgodnym z nominałem biletu. Taki bilet podczas pierwszego przejazdu powinien być skasowany niezwłocznie po wejściu do pojazdu i od tego momentu bilet jest ważny przez liczbę minut zgodną z nominałem biletu. W przypadku pozytywnej decyzji dotyczącej wprowadzenia biletów czasowych, operacja ta zostanie poprzedzona synchronizacją rozkładów jazdy dla całej sieci komunikacyjnej. Nominały czasowe biletów zostaną dobrane na podstawie stosownych badań i analizy czasu odbywanych podróży.

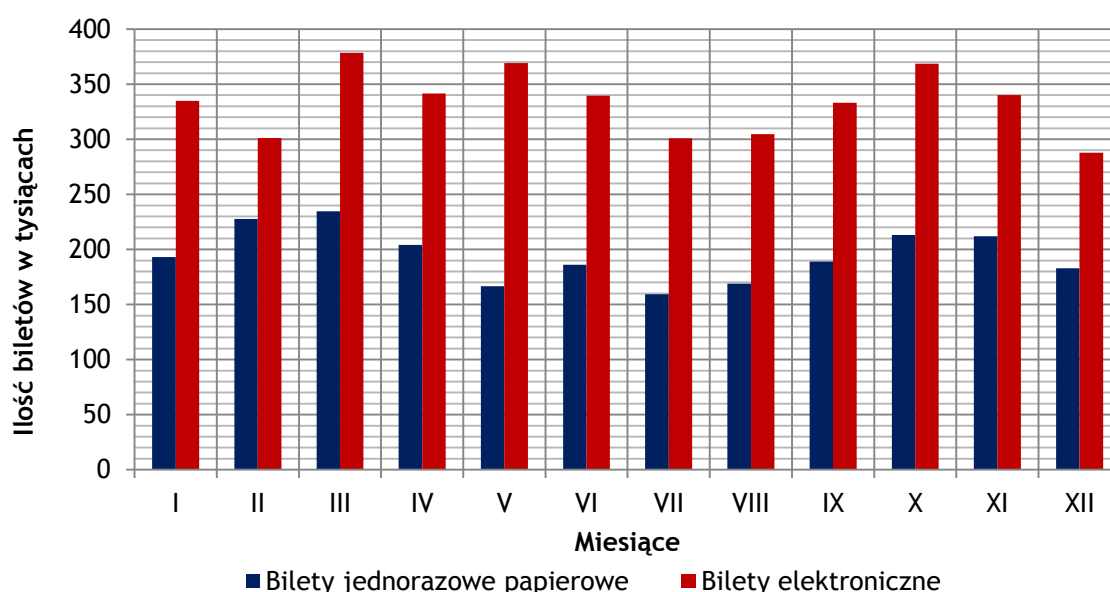


VII.3 Struktura biletów

Ilość sprzedanych biletów w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012 z podziałem na formę biletów, tj.:

- bilety papierowe - jednorazowe
- bilety elektroniczne (w systemie pobierania opłat SPOKE) - jednorazowe (gotówkowe, w formie karty elektronicznej), okresowe, bezpłatne

w formie graficznej przedstawia poniższy wykres:



Rysunek 15. Ilość sprzedanych biletów w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012 z podziałem na formę biletów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Liczba biletów sprzedanych w roku bazowym 2012 wyniosła 6 343 047 sztuk. Analizując liczbę sprzedanych biletów pod względem formy biletów zauważalne jest, że najpopularniejszą formą są bilety elektroniczne. Łączna ich sprzedaż w 2012 roku wyniosła 4 000 027 sztuk, co stanowi blisko 63% ogólnej ilości sprzedanych biletów. Około 37% biletów stanowią bilety jednorazowe papierowe, co odpowiada 2 343 020 biletom. Największą popularnością cieszą się bilety jednorazowe, osiągające około 99% ogólnej liczby sprzedanych biletów, natomiast bilety okresowe stanowią niecały 1% wszystkich biletów sprzedanych w 2012 roku (27 513 sztuk biletów). Należy mieć na uwadze, iż liczba sprzedanych biletów nie jest tożsama z liczbą

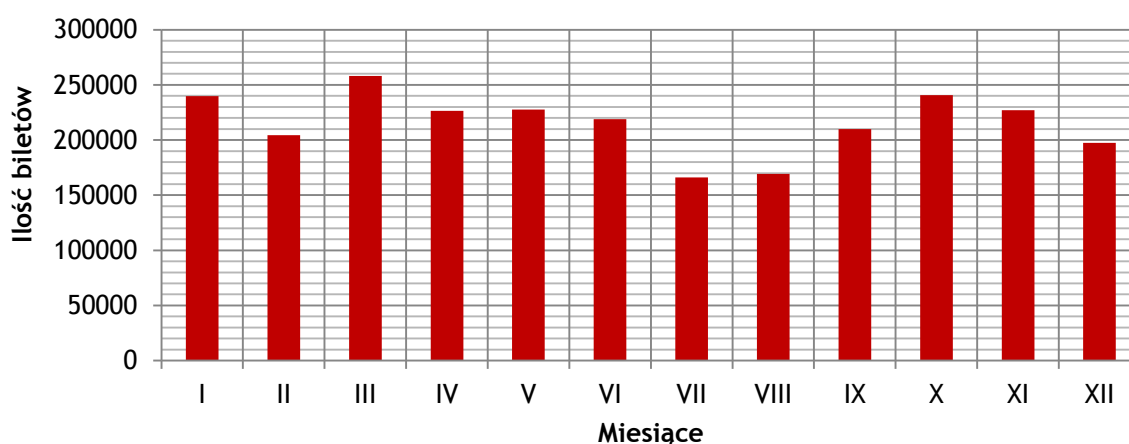


przejazdów odbywanych na podstawie tych biletów. Bilety okresowe upoważniają do większej niż 1 liczby przejazdów. Na ich podstawie realizowane jest ponad 30% wszystkich przejazdów.

Bilety ulgowe i bezpłatne

Zgodnie z obowiązującą umową o świadczenie usług Miasto Kalisz gwarantuje operatorowi publicznego transportu zbiorowego pokrycie kosztów przejazdów osób podróżujących bezpłatnie w ramach przysługujących im uprawnień oraz pokrycia kosztów przejazdów dla osób podróżujących w ramach przysługujących im uprawnień do przejazdów ulgowych. Podstawą ustalenia wysokości kosztów przejazdów są dane obejmujące liczbę sprzedanych biletów, dlatego kluczowe jest precyzyjne określenie wielkości ilości sprzedaży biletów ustawowo ulgowych i bezpłatnych.

Ilość biletów ulgowych w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012 przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie:



Rysunek 16. Ilość biletów ulgowych w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

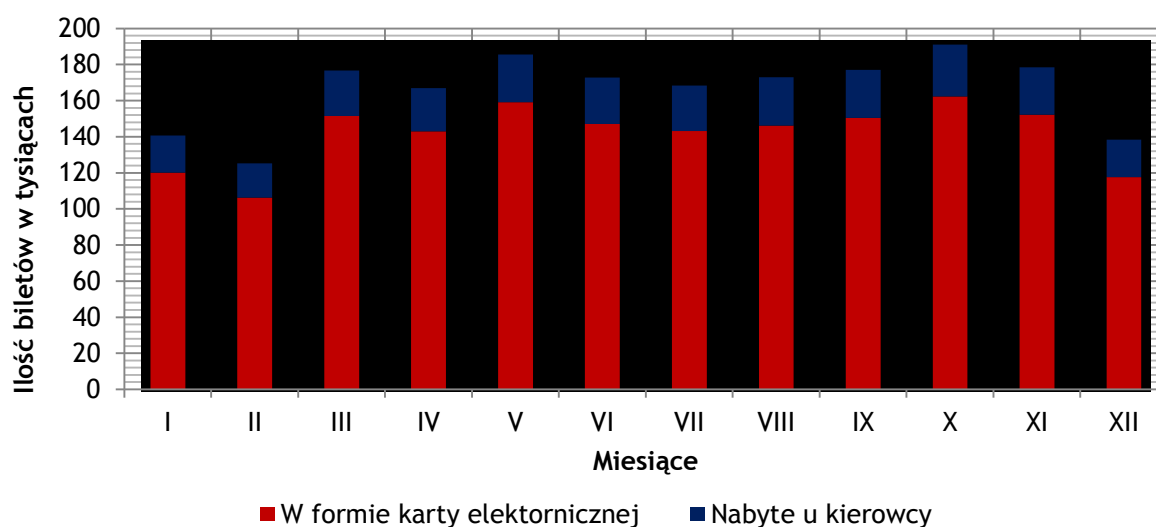
Łącznie w roku bazowym 2012 sprzedano 2 585 740 biletów ulgowych. Blisko 54% biletów ulgowych (1 406 704 sztuk), stanowiły bilety jednorazowe papierowe, a prawie 46% (1 179 036 sztuk biletów) - pochodziło ze sprzedaży SPOKE. Największa liczba sprzedanych biletów ulgowych została zanotowana w marcu (258 200 sztuk). Najmniejsza liczba sprzedanych biletów ulgowych została zanotowana w miesiącach wakacyjnych (w lipcu - 166 044 biletów, w sierpniu - 169 304 biletów). Zmniejszony popyt na bilety ulgowe w miesiącach wakacyjnych jest spowodowany brakiem przejazdów motywowanych koniecznością dojazdu do szkół, czyli przejazdów odbywanych najczęściej na podstawie biletów ulgowych. Liczba sprzedanych



biletów ulgowych nie jest tożsama z liczbą przejazdów odbytych na podstawie biletów ulgowych.

Spowodowane jest to tym, że w 2012 roku zakupionych zostało 18 477 biletów ulgowych okresowych uprawniających do odbywania więcej niż jednego przejazdu. Ilość przejazdów odbytych w 2012 roku na podstawie biletów ulgowych wyniosła 4 767 746.

Ilość biletów bezpłatnych w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012 wraz z podziałem na bilety nabywane u kierowcy oraz za pomocą karty elektronicznej przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.



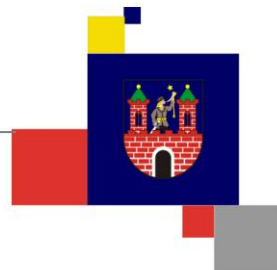
Rysunek 17. Ilość biletów bezpłatnych w roku 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.

Łącznie w roku bazowym 2012 zanotowano 1 994 031 podróży odbytych na podstawie biletów bezpłatnych. Ponad 85%, czyli 1 699 029 biletów bezpłatnych zostało zarejestrowanych w formie karty elektronicznej. Niecałe 15%, czyli 295 002 biletów bezpłatnych zostało pobranych u kierowcy.

W zakresie struktury wykorzystywanych przez pasażerów biletów planuje się, aby:

- ilość biletów papierowych systematycznie malała, a ilość biletów elektronicznych systematycznie rosła
- ilość biletów jednorazowych systematycznie malała, a ilość biletów okresowych systematycznie rosła



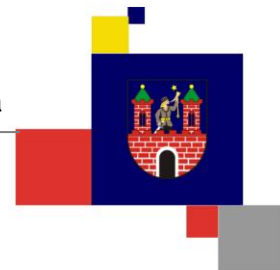
Obecnie obowiązująca taryfa przewozowa działa stymulująco na realizację powyższych założeń dzięki temu, że:

- stosunek ekonomiczny kosztów przejazdów odbywanych na podstawie jednorazowych biletów w formie karty elektronicznej do kosztów przejazdów odbywanych na podstawie jednorazowych biletów papierowych promuje odbywanie podróży na podstawie biletów w formie karty elektronicznej w ramach systemu SPOKE
- stosunek ekonomiczny kosztów regularnych przejazdów odbywanych na podstawie biletów jednorazowych do kosztów regularnych przejazdów odbywanych na podstawie biletów okresowych promuje odbywanie regularnych podróży na podstawie biletów okresowych
- bilety okresowe dostępne są wyłącznie w formie elektronicznej
- przejazdy bezpłatne realizowane są na podstawie karty elektronicznej, wydawanej mieszkańcom miasta Kalisza bez ponoszenia opłaty



VIII. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu





VIII.1 Wskaźnik motoryzacji

Obciążenie ruchem miejskiej sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

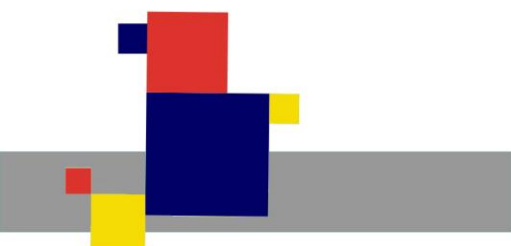
Liczba zarejestrowanych, według stanu na dzień 31.12.2012r., w Kaliszu samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców wynosi 865 i jest o 334 samochody osobowe przypadające na 1000 mieszkańców większa od średniego wskaźnika dla województwa wielkopolskiego⁷. Porównując wartość wskaźnika motoryzacji dla miasta Kalisza z wartościami dla miast o porównywalnej wielkości, można zauważyć, że wartość dla Kalisza jest stosunkowo wysoka. Przykładowo, wskaźnik motoryzacji dla miasta Opole kształtuje się na poziomie 667, dla miasta Zielona Góra na poziomie 590, a dla miasta Gorzów Wielkopolski na poziomie 555. Wysoki wskaźnik motoryzacji w Kaliszu ma odzwierciedlenie między innymi w zatłoczeniu dróg i ulic oraz w problemach z zaparkowaniem samochodu.

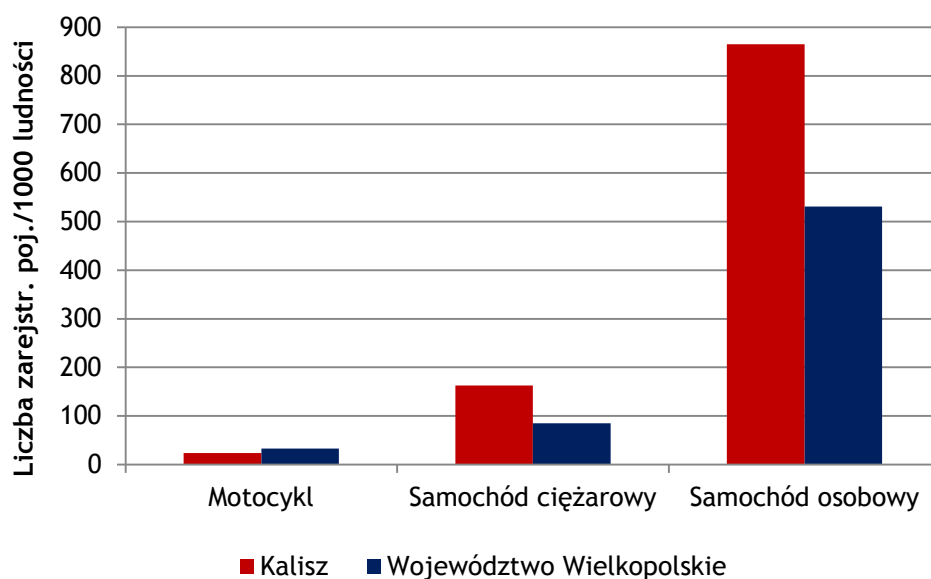
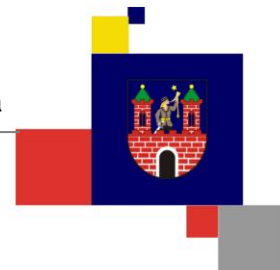
Pod względem liczby zarejestrowanych motocykli przypadających na 1000 mieszkańców liczba ta, wynosząca dla Kalisza 24, jest o 9 niższa niż średnia województwa wielkopolskiego.

Uwagę zwraca duża liczba samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Kaliszu przypadająca na 1000 mieszkańców. Wynosi ona 163 i jest blisko dwukrotnie wyższa od wskaźnika dla województwa wielkopolskiego.

Liczbę zarejestrowanych pojazdów w Kaliszu przypadającą na 1000 mieszkańców w porównaniu dla danych odnoszących się do województwa wielkopolskiego przedstawia poniższy wykres.

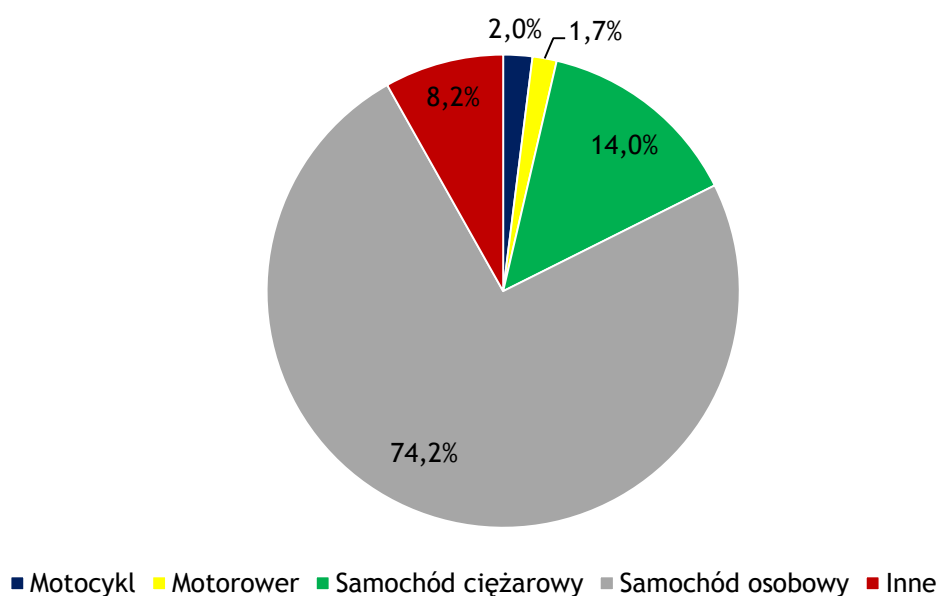
⁷Źródło: Główny Urząd Statystyczny



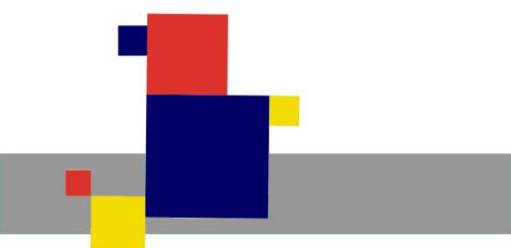


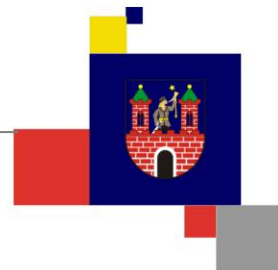
Rysunek 18. Liczba zarejestrowanych pojazdów przypadająca na 1000 mieszkańców
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Kaliszu oraz z GUS

Strukturę zarejestrowanych w Kaliszu pojazdów obrazuje poniższy wykres.



Rysunek 19. Struktura pojazdów zarejestrowanych w Kaliszu
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Kaliszu





VIII.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

VIII.2.1 Metodologia badania

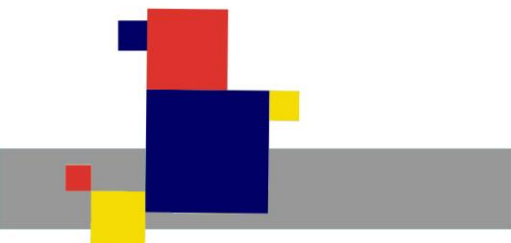
W lutym 2013 roku zostały przeprowadzone badania marketingowe reprezentatywnej grupy mieszkańców Kalisza, które poprzedziły przystąpienie do prac nad przygotowaniem niniejszego planu transportowego Miasta Kalisza. Celem badań było poznanie preferencji mieszkańców Kalisza co do wyboru środka transportu oraz zbadanie rangi postulatów transportowych. Zbadana została ranga następujących postulatów transportowych:

- bezpośredniości
- częstotliwości
- dostępności
- niezawodności
- kosztu, czyli wysokości opłaty taryfowej
- prędkości
- punktualności
- rytmiczności
- wygody

Próba badawcza została dobrana przy uwzględnieniu rozkładu cech populacji mieszkańców Kalisza, w szczególności płci, wieku oraz wykształcenia. Badania zostały przeprowadzone tzw. metodą CATI (od ang. Computer Assisted Telephone Interview), czyli metodą polegającą na przeprowadzaniu wspomaganych komputerowo wywiadów telefonicznych. Dzięki takiemu doborowi metodologii, badaniami zostali objęci również mieszkańcy Kalisza nie korzystający z transportu zbiorowego. Poznanie preferencji osób, które odbywają podróże transportem indywidualnym jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

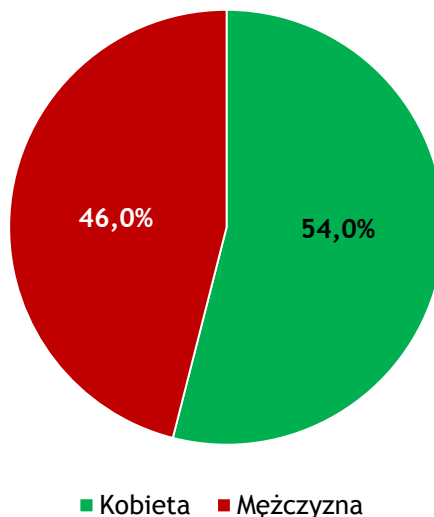
VIII.2.2 Metryka respondentów

Badanie przeprowadzono z uwzględnieniem reprezentatywności doboru respondentów ze względu na strukturę mieszkańców, według kryteriów mających wpływ na preferencje mieszkańców odnośnie wyboru środka transportu, rangę postulatów przewozowych i ogół zachowań komunikacyjnych.



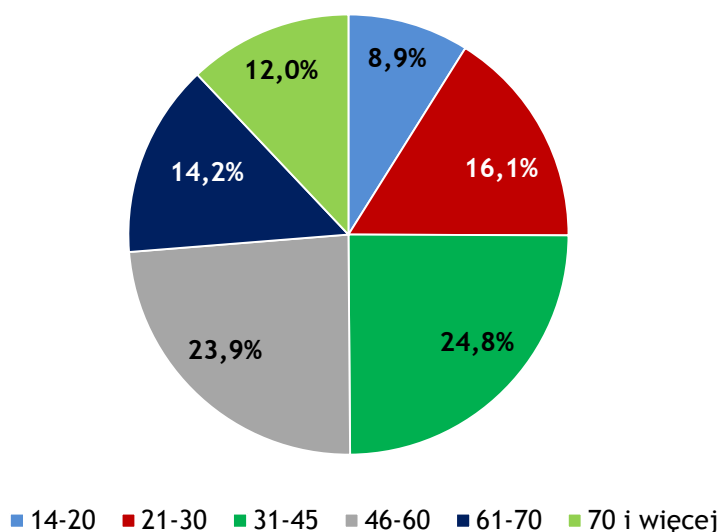


Podział respondentów ze względu na płeć przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.



Rysunek 20. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć
Źródło: opracowanie własne

Podział respondentów ze względu na wiek przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.

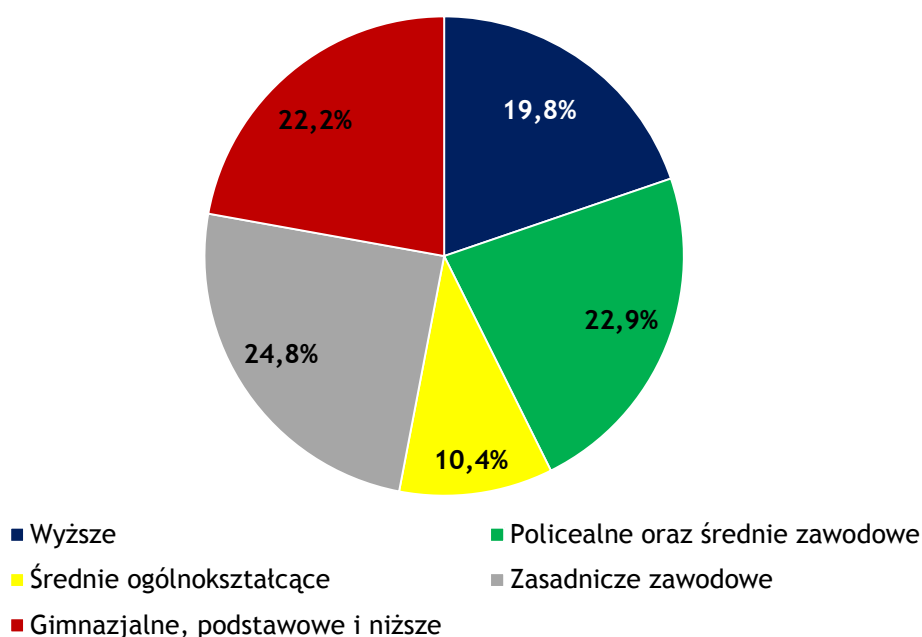


Rysunek 21. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek
Źródło: opracowanie własne



Najlichnieszą grupę respondentów pod względem wieku, tj. 24,8% stanowiły osoby między 31 a 45 rokiem życia. Niewiele mniejszą, bo 23,9% ankietowanych, stanowiły osoby między 46 a 60 rokiem życia. Osoby między 21 a 30 rokiem życia stanowiły 16,1%, między 61 a 70 rokiem życia stanowiły 14,2%, a osoby mające powyżej 70 lat - 12%. Najmniejszą grupę respondentów pod względem wieku, tj. 8,9% stanowiły osoby między 14 a 20 rokiem życia.

Podział respondentów ze względu na wykształcenie przedstawia poniższy wykres.



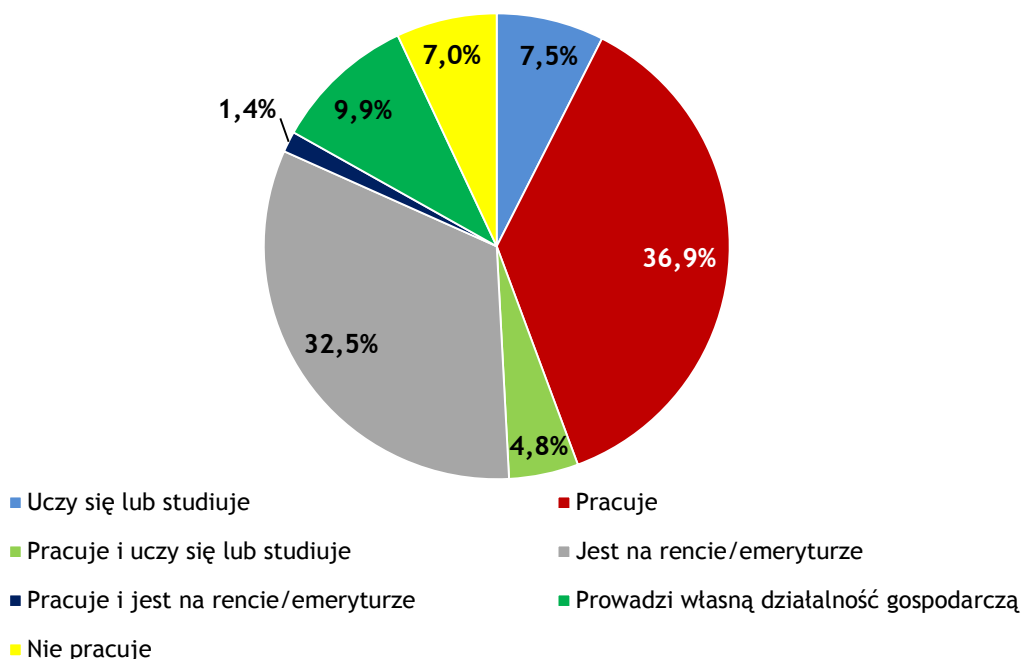
Rysunek 22. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

Najlichnieszą grupę respondentów pod względem wykształcenia, tj. 24,8% stanowiły osoby posiadające wykształcenie zawodowe. Osoby posiadające wykształcenie policealne i średnie zawodowe stanowiły 22,9%, a osoby posiadające wykształcenie gimnazjalne, podstawowe lub niższe stanowiły 22,2%. Natomiast osoby posiadające wykształcenie wyższe stanowiły 19,8% respondentów. Najmniejszą grupę respondentów pod względem wykształcenia, tj. 10,4% stanowiły osoby posiadające wykształcenie średnie ogólnokształcące.

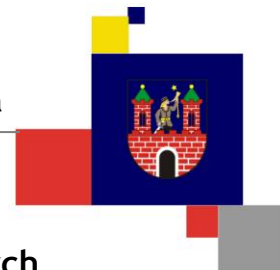


Podział respondentów ze względu na obecnie wykonywaną aktywność zawodową przedstawia poniższy wykres.



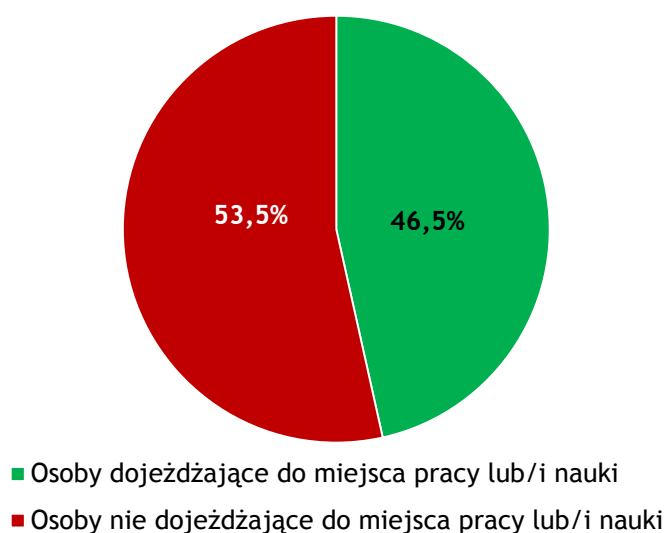
Rysunek 23. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na aktywność zawodową
Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę respondentów (36,9%) stanowiły osoby pracujące. Osoby będące na rencie lub emeryturze stanowiły 32,5% respondentów, a 9,9% osoby prowadzące własną działalność gospodarczą. Osoby uczące się lub studiujące stanowiły 7,5% badanych. Osoby niepracujące stanowiły 7,0% ogółu badanych. Osoby jednocześnie pracujące i uczące się lub studiujące stanowiły 4,8%. Najmniejszą grupę respondentów pod względem aktywności zawodowej, tj. 1,4% stanowiły osoby jednocześnie pracujące i będące na rencie lub emeryturze.



VIII.2.3 Analiza wyników przeprowadzonych badań marketingowych

Pierwsze pytanie dotyczyło wskazania przez respondentów, czy dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.

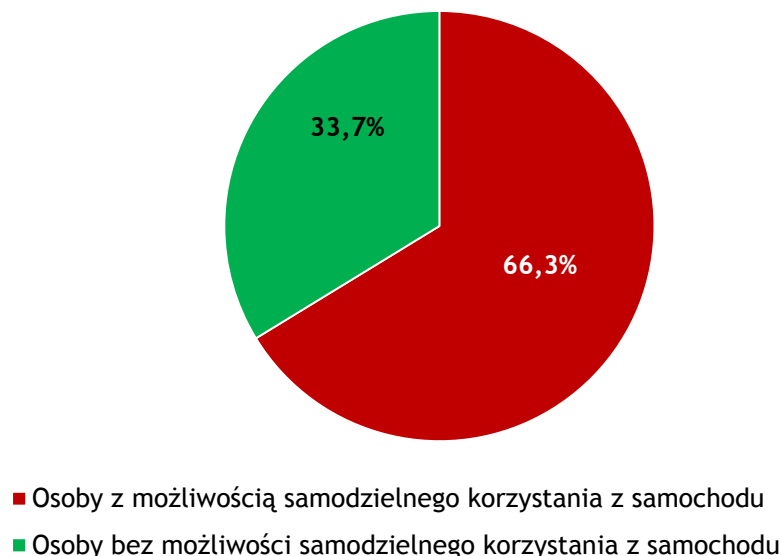
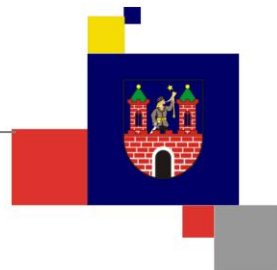


Rysunek 24. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki

Źródło: opracowanie własne

Respondenci, którzy zadeklarowali, że dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki stanowili 46,5% badanych. Podróże wykonywane w celu dojazdu do miejsca pracy lub nauki najczęściej są podróżami wykonywanymi na stałej trasie, regularnie i w określonych godzinach. Natomiast 53,5% respondentów zadeklarowało, że nie dojeżdża do miejsca pracy i/lub nauki. Oznacza to, że podróże które wykonują, motywowane są innymi celami (przykładowo takimi jak zakupy czy rozrywka), które cechują się większą zmiennością trasy oraz mniejszą regularnością niż przejazdy związane z pracą lub nauką. Fakt, że osoby dojeżdżają do miejsca pracy lub nauki nie wyklucza wykonywania przez nie podróży okazjonalnych w innych celach niż praca lub nauka.

Drugie pytanie miało na celu zweryfikowanie, czy respondenci mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 25. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu

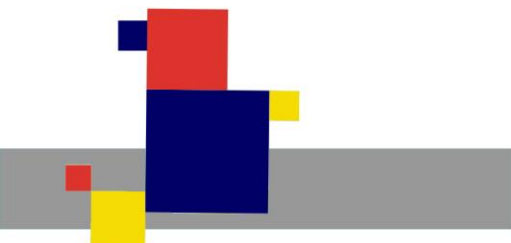
Źródło: opracowanie własne

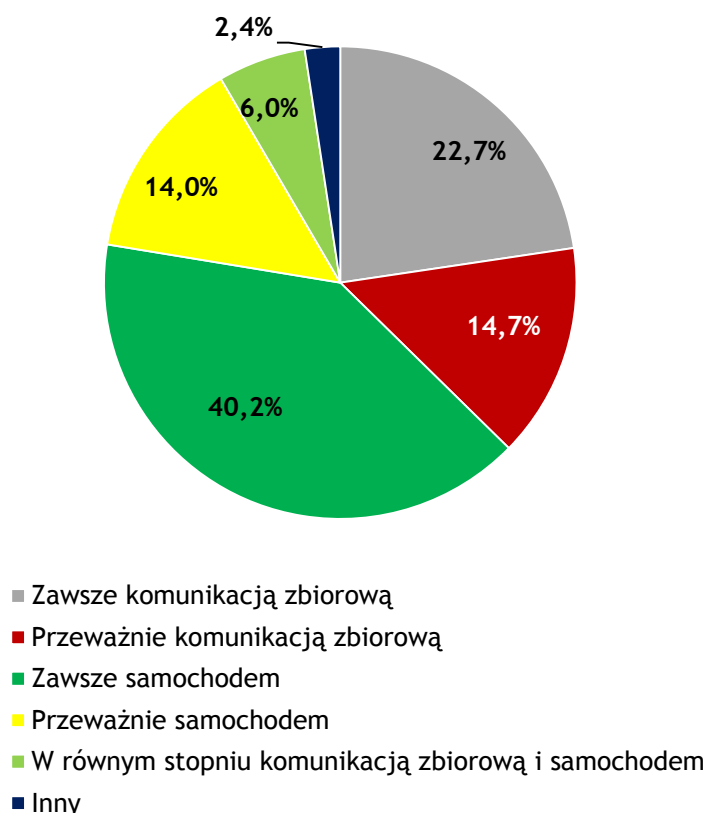
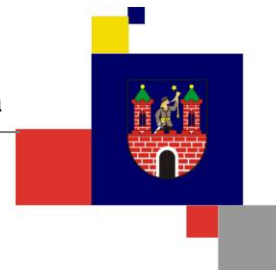
Aż 66,3% respondentów zadeklarowało, że ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Pozostali (33,7%) zadeklarowali, że takiej możliwości nie mają. Osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu są grupą trudną do pozyskania przez publiczny transport zbiorowy. Podróże komunikacją zbiorową dokonują najczęściej wtedy, gdy ten sposób podróży daje im realnie odczuwalną korzyść w porównaniu do odbycia tej samej podróży transportem indywidualnym.

Trzecie pytanie miało na celu wskazanie środka transportu jakim respondenci najczęściej odbywają podróże. Możliwe było wskazanie jednej z następujących odpowiedzi:

- zawsze komunikacją zbiorową
- przeważnie komunikacją zbiorową
- zawsze samochodem
- przeważnie samochodem
- w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem
- innym (jakim?)

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.





Rysunek 26. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu jakim najczęściej dokonują podróży

Źródło: opracowanie własne

Na pytanie „Jakim środkiem transportu Pan/Pani podróżuje?” najwięcej respondentów (40,2%) odpowiedziało, że zawsze podróżuje samochodem. Kolejną pod względem liczebności była odpowiedź „zawsze komunikacją zbiorową”, na którą wskazało 22,7% ankietowanych. Część (14,7%) badanych wskazało, że podróżują przeważnie komunikacją zbiorową. Nieznacznie mniej, bo 14,0% badanych wskazało, że podróżują przeważnie samochodem. Część (6%) respondentów wskazało, że podróżuje w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem.

Najmniej badanych (2,4%) odpowiedziało, że podróżuje innym środkiem transportu niż komunikacja zbiorowa lub samochód i wskazywało, że podróży dokonuje pieszo, rowerem lub taksówką. Z analizy udziału procentowego poszczególnych odpowiedzi wynika, że blisko 60% badanych mieszkańców Kalisza podróżuje przynajmniej sporadycznie komunikacją zbiorową.

Na wybór środka, jakim podróżują respondenci, ma wpływ możliwość (lub brak tej możliwości) samodzielnego korzystania z samochodu. Wśród osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, jako środek transportu, którym odbywają podróże, dominuje



komunikacja zbiorowa. Grupa ta stanowi 55% badanych i deklaruje, że zawsze podróżuje komunikacją zbiorową a 20,7%, że przeważnie komunikacją zbiorową.

Osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu (5,7%) podróżuje w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem oraz taka sama ilość respondentów podróżuje przeważnie samochodem. Część z badanych osób (7,9%), mimo braku możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, zawsze podróżuje tym środkiem transportu, a 5,0% wybiera inny, niż komunikacja zbiorowa i samochód, środek transportu.

Zupełnie inaczej wygląda udział procentowy odpowiedzi odnośnie środka transportu, którym podróżują osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Tutaj 56,7% tych osób deklaruje, że zawsze podróże odbywa samochodem, a 18,2%, że przeważnie samochodem. Na kolejnych miejscach pod względem liczebności odpowiedzi są: „przeważnie komunikacją zbiorową” (11,6%), „w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem” oraz „zawsze komunikacją zbiorową” (po 6,2%), „inny” (1,1%).

Dla osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu odbywanie podróży za pomocą komunikacji zbiorowej jest często koniecznością, a nie wyborem i istnieje ryzyko, że w momencie uzyskania możliwości samodzielnego korzystania z samochodu liczba podróży odbywanych komunikacją zbiorową zostanie przez te osoby zmniejszona. W przypadku osób mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu, odbywanie podróży komunikacją zbiorową jest podyktowane dokonaniem wyboru środka transportu.

Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące środka transportu jakim respondenci odbywają podróże kształtuje się inaczej dla poszczególnych grup wiekowych. Największy udział komunikacji zbiorowej, jako środka odbywania podróży, jest charakterystyczny dla osób w wieku 14-20 lat (43,2% odpowiedzi „zawsze komunikacją zbiorową” oraz 16,2% odpowiedzi „przeważnie komunikacją zbiorową”) oraz dla osób w wieku powyżej 70 lat (40,0% odpowiedzi „zawsze komunikacją zbiorową” oraz 22,0% odpowiedzi „przeważnie komunikacją zbiorową”).Warto zauważyć, że osoby należące do tych grup wiekowych, z racji zbyt młodego lub podeszłego wieku, często nie prowadzą samodzielnie samochodu.

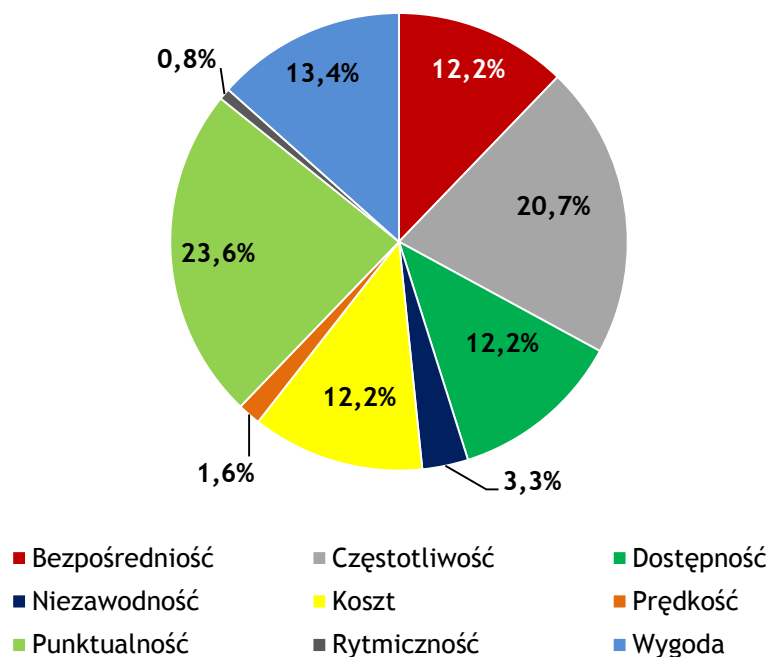
Kolejne, **czwarte pytanie**, dotyczyło średniej ilości podróży jaka jest dziennie odbywana przez respondentów. Średnia ruchliwość mieszkańców Kalisza, wyrażona liczbą dziennie odbywanych podróży, to 2,2. Dla osób które zadeklarowały, że dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki średnia ruchliwość jest większa od średniej ruchliwości wyznaczonej dla całej badanej próby i wynosi 3. Dla osób, które zadeklarowały, że nie dojeżdżają do miejsca pracy i/lub nauki średnia ruchliwość jest mniejsza od średniej ruchliwości wyznaczonej dla całej badanej próby i wynosi 1,45.



W **piątym pytaniu** respondenci mieli wskazać, który postulat przewozowy uważają za najważniejszy, pod względem realizacji go przez komunikację zbiorową. Na pytanie odpowiadały wyłącznie osoby podróżujące (z dowolną częstotliwością) komunikacją zbiorową. Badane były następujące postulaty:

- bezpośredniość, czyli możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się
- częstotliwość, czyli odstępy czasu między odjazdami
- dostępność, czyli odległość od/do przystanku
- niezawodność, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie
- koszt, czyli wysokość opłaty taryfowej
- prędkość, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie
- punktualność, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy
- rytmiczność, czyli równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku
- wygoda, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 27. Wskazanie przez respondentów badania marketingowe najważniejszego postulatu przewozowego

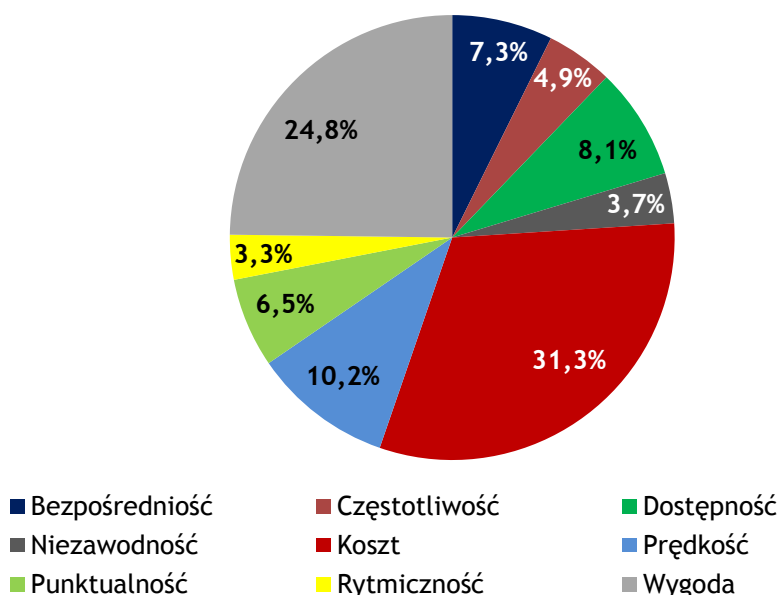
Źródło: opracowanie własne



Najwięcej, bo 23,6% respondentów wskazało, że w ich ocenie najważniejsza jest punktualność funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Nieznacznie mniej, bo 20,7% ankietowanych, odpowiedziało, że najważniejszym postulatem pod względem realizacji go przez komunikację zbiorową jest częstotliwość jej kursowania. Podobna ilość osób wskazała na wygodę (13,4%) i bezpośredniość, dostępność oraz koszt (po 12,2% każda z wymienionych trzech odpowiedzi).

Za najważniejszy z postulatów 3,3% respondentów uznało niezawodność, a 1,6% prędkość. Najmniej ze wszystkich udzielonych odpowiedzi (0,8% wszystkich odpowiedzi) dotyczyła rytmiczności. Należy mieć na uwadze, że ranking wskazania najważniejszego z postulatów jest także w pewnym stopniu odzwierciedleniem oceny aktualnej oferty przewozowej i jej realizacji. Oznacza to, że w ocenie mieszkańców Kalisza, powinna się zwiększyć punktualność kursowania publicznego transportu zbiorowego.

Następne, **szóste pytanie**, dotyczyło wskazania przez ankietowanych, który postulat przewozowy uważają za na najmniej ważny, pod względem realizacji go przez komunikację zbiorową. Na to pytanie, tak jak na pytanie związane ze wskazaniem postulatu najważniejszego odpowiadały wyłącznie osoby podróżujące (z dowolną częstotliwością) komunikacją zbiorową. Badane były te same postulaty przewozowe co w poprzednim pytaniu, tzn. bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność oraz wygoda. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



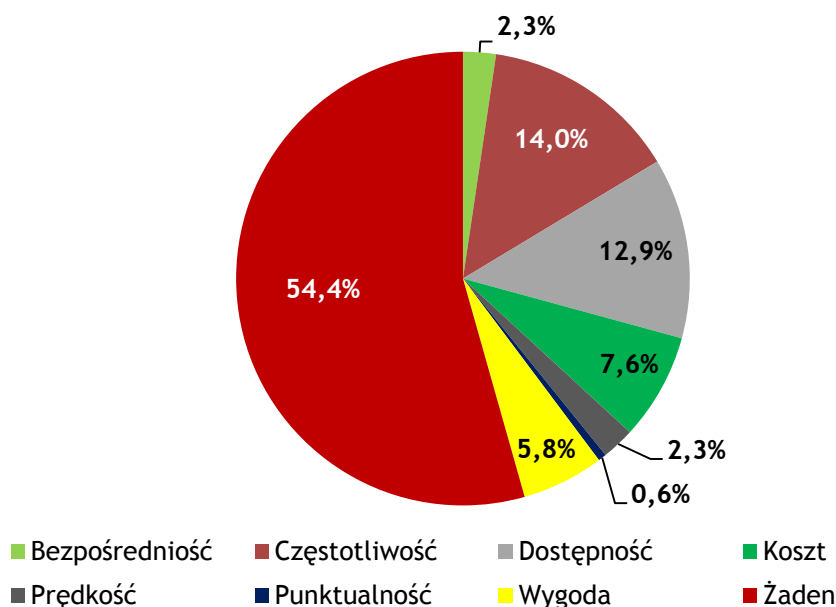
Rysunek 28. Wskazanie przez respondentów badania najmniej ważnego postulatu przewozowego

Źródło: opracowanie własne



Najwięcej, bo 31,3% respondentów wskazało, że w ich ocenie najmniej ważnym z postulatów jest postulat związany z kosztem komunikacji zbiorowej. Grupa 24,8% ankietowanych odpowiedziało, że najmniej ważnym postulatem, pod względem realizacji go przez komunikację zbiorową, jest wygoda, a 10,2% wskazało, że tym postulatem jest prędkość. Podobna ilość osób wskazała na dostępność, bezpośredniość oraz punktualność, które uzyskały odpowiednio 8,1%, 7,3% oraz 6,5% wskazań. Najmniej ze wszystkich udzielonych odpowiedzi (3,3% wszystkich odpowiedzi) dotyczyła rytmiczności. Fakt, że postulaty związane z kosztem komunikacji zbiorowej oraz jej wygodą zostały przez największą ilość respondentów uznane za najmniej ważne, nie oznacza, że realizacja tych postulatów może być pomijana przy tworzeniu oferty przewozowej.

Pytanie siódme dotyczyło postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby respondenci zaczęli korzystać z transportu zbiorowego. Pytanie było skierowane do osób nie korzystających z komunikacji zbiorowej, czyli tych, którzy zadeklarowali, że zawsze podróżują samochodem. Dotyczyło tych samych postulatów przewozowych, których ranga była badana u osób korzystających z komunikacji zbiorowej, tzn. bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność oraz wygoda. Dodatkowo badani mogli udzielić odpowiedzi „żaden” oznaczającej, że nic ich nie przekona do zamienienia samochodu na transport zbiorowy. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 29. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne

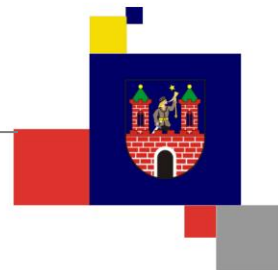


Ponad połowa respondentów (54,4%) odpowiedziało, że poprawa jakości realizacji postulatów przewozowych przez komunikację zbiorową nie przekona ich do rezygnacji z odbywania podróży samochodem. Blisko piętnaście procent (14,0%) badanych wskazało, że zaczęliby korzystać z komunikacji zbiorowej gdyby poprawiła się częstotliwość jej kursowania, a 12,9% gdyby wzrosła dostępność do komunikacji zbiorowej. Na kolejnych miejscach uplasowały się postulaty odzwierciedlające koszt (7,6% odpowiedzi), wygodę (5,8% odpowiedzi) oraz bezpośredniość i prędkość (po 2,3% odpowiedzi). Żaden z respondentów nie wskazał niezawodności ani rytmiczności, jako postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby respondenci zaczęli korzystać z transportu zbiorowego.

Na podstawie analizy uzyskanych odpowiedzi widać, że podejmowanie działań promujących i podnoszących jakość oraz efektywność publicznego transportu zbiorowego w Kaliszu nie jest wystarczające do wyraźnego zwiększenia popytu na usługi komunikacji miejskiej. Dlatego planuje się podejmowanie działań mających na celu zachęcenie mieszkańców Kalisza do zmniejszenia liczby podróży odbywanych transportem indywidualnym. Do takich działań można zaliczyć:

- płatne parkowanie oraz limitowanie liczby miejsc parkingowych w przeciążonych obszarach
- wprowadzenie priorytetów dla transportu zbiorowego w programach sygnalizacyjnych
- ograniczanie przepustowości układu drogowego dla transportu indywidualnego w celu zwiększenia przestrzeni dla transportu zbiorowego, rowerowego oraz pieszych
- tworzenie stref ruchu pieszego w strefie centralnej
- tworzenie sieci ciągów rowerowych umożliwiających bezpieczne podróże do szkół, miejsc pracy oraz miejsc koncentracji usług oraz terenów rekreacyjnych

Wyniki badań marketingowych dotyczących preferencji wyboru środka transportu oraz rangi postulatów przewozowych pokazały, że publiczny transport zbiorowy nie jest obecnie traktowany przez mieszkańców Kalisza, jako realna alternatywa dla transportu indywidualnego. Wśród pasażerów komunikacji zbiorowej przeważają osoby niemające możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Głównie są to osoby młode oraz osoby starsze. W ocenie mieszkańców Kalisza najważniejszym postulatem transportowym jest postulat punktualności kursowania publicznego transportu zbiorowego, a najmniej ważnym koszt komunikacji zbiorowej. Wobec powyższego, planuje się ciągle doskonalenie oferty przewozowej do oczekiwań pasażerów, a także działania mające na celu podnoszenie jakości usług publicznego transportu zbiorowego w celu pozyskania nowych pasażerów wśród osób korzystających z transportu indywidualnego. Planuje się także zastosowanie instrumentów polityki transportowej promujących używanie środków transportu alternatywnych wobec transportu indywidualnego.

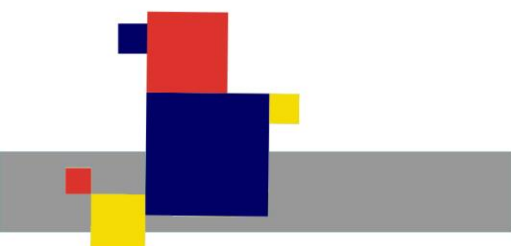


VIII.3 Publiczny transport zbiorowy, a aspekt zrównoważonego rozwoju Miasta Kalisza

Polityka transportowa Miasta Kalisza jest oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego Miasta Kalisza i wszystkich jego składowych może wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór środka transportu jakim mieszkańcy będą odbywać podróże i przyczynić się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym. Pozytywnie na preferencje wyboru środka transportu przez mieszkańców Kalisza wpływa rozwój transportu rowerowego. Planowany rozwój systemu ścieżek rowerowych umożliwi dokonywanie podróży rowerem, zarówno w celach rekreacyjnych, jaki i do miejsca nauki i pracy. Duże znaczenie dla rozwoju transportu rowerowego w Kaliszu będzie miała planowana realizacja projektu Rower Miejski.

VII.3.1 Strefy zróżnicowania podziału zadań przewozowych między środki transportu

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką prosamochodową, a ideą miasta bez samochodu. Strategia prosamochodowa zakłada promowanie transportu indywidualnego, między innymi poprzez rozbudowę układu drogowego, którego trzon stanowią autostrady miejskie, przy jednoczesnym ograniczeniu transportu zbiorowego do realizacji funkcji wyłącznie socjalnych. Jak pokazały między innymi doświadczenia miast amerykańskich, taka strategia nie przynosi zadowalających efektów w odniesieniu do rozwoju systemu transportowego i ponadto ma negatywne skutki społeczne. Idea przeciwna, czyli idea miasta bez samochodu, wyklucza transport indywidualny z ruchu miejskiego dopuszczając odbywanie podróży, oprócz komunikacją zbiorową, pieszo lub na rowerze. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. W tym celu dokonuje się między innymi podziału miast na strefy, w których następuje różny podział podróży realizowanych poszczególnymi środkami transportu.





Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza⁸, w celu ułatwienia organizacji i zarządzania ruchem, Kalisz został podzielony na trzy strefy, charakteryzujące się zróżnicowanym podziałem zadań przewozowych między środki transportu, przy przyjęciu współdziałania podsystemów transportowych na różnych zasadach (wynikających z przyznanych im priorytetów). Są to:

- **strefa centralna** - obszar objęty ulicami: Chopina, 3-go Maja, Warszawską, Kanalem Bernardyńskim, rzeką Prosną, Kanalem Rypinkowskim; ze względu na wysoką gęstość zakończeń podróży, w strefie tej powinien dominować transport zbiorowy; ruch dostawczy (zaopatrzenie) powinien odbywać się w godzinach nocnych lub wczesno - rannych, a ruch samochodów osobowych powinien podlegać pełnym ograniczeniom ustalonym przez samorząd lokalny; koniecznym jest, aby w strefie tej zapewnić bardzo dobre warunki dla ruchu pieszego, szczególnie dla osób niepełnosprawnych oraz wydzielić trasy dla ruchu rowerowego; mieszkańcy obszaru powinni być bardziej uprzywilejowani do parkowania i poruszania się po strefie w stosunku do pojazdów spoza obszaru
- **strefa pośrednia** - obszar objęty ulicami: Aleją Wojska Polskiego, Polną, Trasą Bursztynową, Szlakiem Bursztynowym oraz wzdłuż rzeki Prosny i Kanalu Rypinkowskiego; w strefie tej dopuszczone są lokalne trudności w korzystaniu z samochodów osobowych na korzyść transportu zbiorowego; obszar ma za zadanie przejmowanie ruchu do strefy centralnej, dlatego konieczna jest dbałość o sposób prowadzenia i zabezpieczenia ruchu pieszego oraz rowerowego; strefa pośrednia może zostać rozszerzona o dodatkowe obszary, charakteryzujące się wysoką gęstością zakończeń podróży
- **strefa tzw. obrzeżna** - pozostały obszar miasta o niskiej gęstości zakończeń podróży; strefa ta powinna charakteryzować się pełną swobodą w korzystaniu transportu indywidualnego, a transport zbiorowy powinien być dostosowany do popytu wynikającego z zapotrzebowania na usługi dla osób, które nie korzystają z transportu indywidualnego; ruch pieszy powinien być prowadzony, w sposób dogodny, do przystanków komunikacji zbiorowej

Potrzebę zmiany podziału zadań przewozowych pomiędzy różne środki transportu w strefie centralnej wskazuje między innymi „Koncepcja modernizacji placu wokół Ratusza oraz ulic: Śródmiejskiej, Zamkowej i Kanonickiej”, sporządzona przez Miasto Kalisz w 2011 roku.

⁸ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza przyjęte Uchwałą nr XXXVIII/543/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009 roku



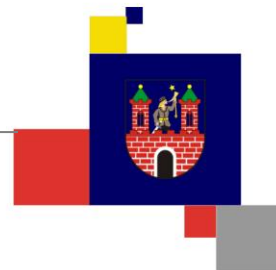
Jednym z kluczowych założeń opracowania jest wyłączenie głównych ulic Starego Miasta z ruchu kołowego i parkowania. Powodem takiej decyzji jest intensywny ruch samochodowy i parkujące pojazdy, które dominują nad ruchem pieszym utrudniając tym samym swobodny dostęp do atrakcyjnych miejsc Starego Miasta.

Zaplanowano wyłączenie następujących ulic: Śródmiejska, Zamkowa i Kanonicka, na których dodatkowo konieczne jest zapewnienie, w określonych godzinach, ruchu dostawczego oraz umożliwienie dojazdu pojazdów specjalnych (pogotowia, straży pożarnej, policji, itp.). Pojazdy te będą mogły się poruszać jedynie wzdłuż pierzei zachodniej ulic Śródmiejskiej i Zamkowej oraz północnej ulicy Kanonickiej. Środkowa przestrzeń ulicy przeznaczona zostanie na handel, usługi i rekreację.

VII.3.2 Strefa płatnego parkowania

Ograniczenia zastosowane w stosunku do transportu indywidualnego mają wpływ na podział zadań przewozowych pomiędzy środki transportu. Jednym z nich jest wprowadzenie strefy płatnego parkowania, czyli obszaru miasta, na którym istnieje obowiązek uiszczania opłaty za korzystanie z miejsca parkingowego. Strefa Płatnego Parkowania (SPP) w Kaliszu została ustalona uchwałą Rady Miejskiej Kalisza nr XXIX/389/2012 z dnia 29 listopada 2012r. Obejmuje ona pasy drogowe następujących ulic: Babina, Biskupia, Browarna, plac W. Bogustawskiego, Ciasna, Adama Chodyńskiego, Fryderyka Chopina (odc. Nowy Rynek - Wodna), Fabryczna, Franciszkańska, Garbarska, Grodzka, plac Jana Pawła II, Berka Joselewicza, Kadecka, Kanonicka, Kazimierzowska, plac Jana Kilińskiego, Kolegialna, Tadeusza Kościuszki, (odc. Śródmiejska - Mikołaja Kopernika), Kredytowa, Krótka, Łazienna, Majkowska (odc. Nowy Rynek - Al. Wojska Polskiego), Mariańska, Mostowa, Gabriela Narutowicza, Niecała, Nowy Rynek, Alfonsa Parczewskiego, Piekarska, Piskorzewska, Przechodnia, Kazimierza Pułaskiego (odc. Śródmiejska - Czeszkowska), Rzeźnicza, Św. Stanisława, Sukiennicza, Szklarska, Śródmiejska, plac św. Józefa, Targowa, Wodna (odc. Alfonsa Parczewskiego - Fryderyka Chopina), Al. Wolności, Zamkowa, Złota (odc. Śródmiejska - Chopina).

Dokładny zasięg SPP został przedstawiony na kolejnym rysunku.



Rysunek 30. Zasięg strefy płatnego parkowania w Kaliszu

źródło: www.kalisz.pl

Stawki opłat za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania ustalone są w zależności od długości czasu parkowania (za pierwszą i każdą następną godzinę parkowania), bądź jako opłata abonamentowa. Dla mieszkańców zameldowanych w SPP przewidziana została znacznie niższa opłata zryczałtowana (miesięczna, kwartalna, roczna).

Osoby niepełnosprawne mogą parkować swoje pojazdy bez wnoszenia opłaty (koniecznym jest posiadanie karty parkingowej osoby niepełnosprawnej) na miejscach, które zostały oznaczone znakiem P-24 oraz tabliczką T-29, informujących o miejscu przeznaczonym dla pojazdu osoby niepełnosprawnej.

Dodatkowo z zerowej stawki opłaty korzystają pojazdy: jednośladowe, oznakowane służby miejskie (jedynie podczas wykonywania obowiązków służbowych), publicznej komunikacji zbiorowej (zatrzymującej się na wyznaczonych przystankach) oraz taksówek, dla których wydzielono miejsca postojowe oznaczone tabliczkami D-19 (postój taksówek) oraz D-20 (koniec postoju taksówek).



IX. Zasady organizacji rynku przewozów





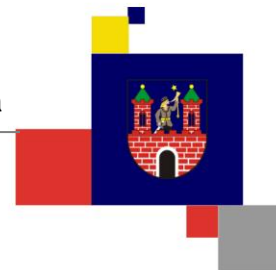
IX.1 Miasto Kalisz jako organizator publicznego transportu zbiorowego

W Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zostało zdefiniowane pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Miasto Kalisz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Kalisza oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z Miastem Kalisz stosowne porozumienia międzygminne. Obecnie jest to 5 gmin, które scharakteryzowano w poprzednich rozdziałach niniejszego planu transportowego Miasta Kalisza. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie terytorialnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.), gdzie wskazano, że gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Na podstawie porozumień międzygminnych zostały przekazane Miastu Kalisz zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego polegające na świadczeniu usług transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych, które obejmują:

- na terenie Gminy Godziesze Wielkie autobusami linii nr 3B, 3D
- na terenie Gminy Gołuchów autobusami linii nr 12K
- na terenie Gminy i Miasto Nowe Skalmierzyce autobusami linii nr 3D, 15, 17
- na terenie Gminy Opatówek autobusami linii nr 1A, 1B oraz 3A i 3B (na odcinku przebiegającym przez teren gminy Opatówek)
- na terenie Gminy Żelazków autobusami linii nr 6 na odcinku przebiegającym przez teren gminy tj. przez miejscowości Szosa Turecka i Pólko

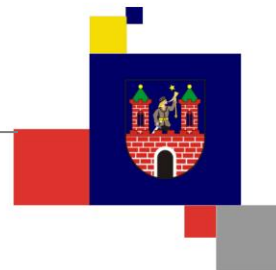
Miasto Kalisz, w ramach organizacji rynku przewozów, jest odpowiedzialne również za opiniowanie wniosków i na ich podstawie wydawanie stosownych zezwoleń dla przewoźników prywatnych, którzy świadczą swoje komercyjne usługi transportu zbiorowego, również na obszarze objętym niniejszym planem transportowym Miasta Kalisza. Rynek ten bliżej opisano w rozdziale II niniejszego opracowania.



IX.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Wydział Komunikacji i Ewidencji Działalności Gospodarczej Urzędu Miejskiego w Kaliszu. Są to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
 - systemu informacji dla pasażera
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje

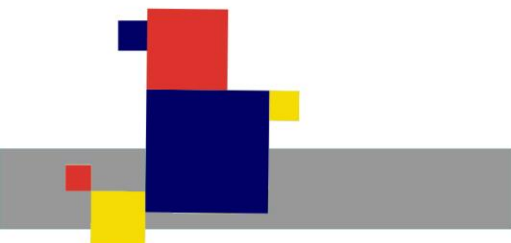


IX.1.2 Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz

Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz oraz warunki korzystania z tych przystanków, są wskazane w Uchwale Nr XI/139/2011 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 29 czerwca 2011 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz. Ze wskazanych przystanków komunikacyjnych korzystać mogą wyłącznie operatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób. Warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz, w sposób szczegółowy wskazane są w Załączniku nr 2 do wyżej wymienionej Uchwały.

Planuje się, że w drodze uchwały Rady Miejskiej Kalisza zmienione zostaną warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz. Wyszczególnione zostaną przystanki, z których korzystać będą mogli operatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnicy uprawnieni do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób oraz przystanki, z których korzystać będą mogli operatorzy publicznego transportu zbiorowego.

Wyposażenie przystanków zlokalizowanych na terenie gmin, od których Miasto Kalisz przejęło na podstawie porozumień międzygminnych zadania publicznego, polegającego na świadczeniu usług transportu zbiorowego, stanowi własność tych gmin i jest przez nie utrzymywane i naprawiane na ich koszt. Gminy te zobowiązały się między innymi także do utrzymania w czystości, odśnieżania oraz konserwacji nawierzchni na drogach gminnych w obrębie przystanków i pętli położonych na ich terenie oraz nieodpłatnego udostępnienia na rzecz operatora przystanków i pętli położonych na ich terenie w celu realizacji porozumień międzygminnych, a w przypadku odpłatności za użytkowanie pętli i przystanków, ponoszenia kosztów tej odpłatności.





IX.2 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Operatorem publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z definicją wskazaną w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

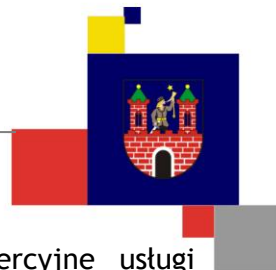
Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że organizator publicznego transportu zbiorowego może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w przypadku gdy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Operatorem wewnętrznym świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest spółka Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., której 100% udziałowcem jest Miasto Kalisz, a której, w drodze Uchwały Rady Miejskiej Kalisza nr LVI/757/2010 z dnia 28 października 2010 roku, powierzono zadanie własne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

W celu uregulowania zasad wzajemnej współpracy i realizacji powierzonych zadań w zakresie świadczenia usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego, Miasto Kalisz zawarło wieloletnią umowę z ww. operatorem. Umowa ta została podpisana dnia 8 listopada 2010r. w Kaliszu i jej treść określa szczegółowe zasady, zgodnie z którymi operator wykonuje, w ogólnym publicznym interesie gospodarczym, zadania własne Miasta w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Miasta Kalisza oraz w granicach administracyjnych innych gmin, z którymi Miasto zawarło stosowne porozumienia międzygminne. Umowa ta została zawarta na okres 10 lat, tj. do dnia 8 listopada 2020r. Po wygaśnięciu tej umowy nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Operator będzie nadal wybierany w trybie bezprzetargowym, czyli w drodze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co jest równoznaczne z powierzeniem tychże usług.

IX.2.1 Krótka charakterystyka obecnego operatora

Operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz jest miejska spółka Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. Podstawową działalnością Spółki są usługi przewozów regularnych z obszaru komunikacji miejskiej. Spółka świadczy także usługi w zakresie przewozów



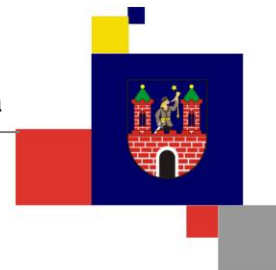
regularnych specjalnych na dowóz uczniów niepełnosprawnych oraz komercyjne usługi przewozowe w ramach przewozów okazjonalnych.

Spółka, oprócz działalności przewozowej, prowadzi także dodatkową działalność gospodarczą stanowiącą element uzupełniający do działalności podstawowej. Jest to między innymi wykonywanie badań technicznych pojazdów, naprawy pojazdów ciężarowych i autobusów, usługi mycia pojazdów oraz wynajmu powierzchni reklamowych.



**X. Pożądany standard
usług przewozowych
w przewozach
o charakterze
użyteczności
publicznej**





X.1 Realizacja postulatów przewozowych

Miasto Kalisz, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży, zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do tego, aby standard usług przewozowych w przewozach o użyteczności publicznej w możliwie największym stopniu odpowiadał oczekiwaniom mieszkańców w tym zakresie.

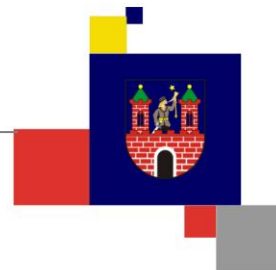
Planuje się podejmowane działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej między innymi dzięki systematycznemu podnoszeniu jakości dostarczanych usług przewozowych. Poniżej przedstawione są działania, które planuje się zrealizować, aby móc podwyższyć standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych.

Tabela 13. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> • Ciągłe monitorowanie potrzeb mieszkańców w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców połączeń bezpośrednich.
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi. • W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru, a dopiero później ewentualna likwidacja kursów.
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację bądź rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego. • Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez optymalne usytuowanie i gęstość przystanków. • Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków.
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> • Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru.



Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Możliwie tani koszt biletów. • Wzrost udziału biletów okresowych. • Analiza możliwości i zasadności wprowadzenia nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się na podstawie jednego biletu jednorazowego.
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost prędkości podróży poprzez podjęcie działań mających na celu poprawienie płynności ruchu w Kaliszu oraz zastosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu zapewniających priorytety dla publicznego transportu zbiorowego.
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost punktualności kursowania. • Eliminacji odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> • Kategoryzacja linii względem modułowej częstotliwości kursowania. Interwały międzypojazdowe będą pochodzić ze zbioru dzielników liczby 60.
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach. • Poprawa standardu taboru poprzez sukcesywną wymianę taboru. • Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.



X.2 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą:

- przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie zbiorowym z dnia 6 września 2001r.)
- przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych

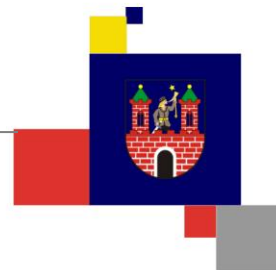
Miasto Kalisz, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do tego, aby organizowane przez niego przewozy były w jak największym stopniu dostępne dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W celu ułatwienia tym osobom dostępu do publicznego transportu zbiorowego oraz podniesienia komfortu podróżowania publicznym transportem zbiorowym tych osób, planuje się sukcesywnie podejmować działania podnoszące standard podróżowania w tym zakresie. Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego ma wpływ oferowany standard w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej
- informacji dostępnej dla pasażerów

X.2.1 Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są uwzględniane już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do maksymalnej eliminacji barier poruszania się poprzez:

- likwidację barier na drodze dojścia od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych
- lokalizację przystanków możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej (przykładowo placówek służby zdrowia - m.in. lokalizacja przystanku na ul. Długiej przy ul. Podkowińskiego w celu ułatwienia dostępu do SZOZ „Konsylium”)



- lokalizację przystanków komunikacji zbiorowej połączoną z lokalizacją ciągów pieszych
- dostosowanie wysokości peronów do wysokości progów wejściowych taboru
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej

X.2.2 Standard w zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej

Dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej jest jednym z czynników jakim planuje się kierować przy zakupie bądź modernizacji istniejącego taboru. Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowych lub niskowejsciowych
- posiadania możliwości tzw. przykłąku
- wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego
- uwzględnienia w taborze miejsca na wózki inwalidzkie
- wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz lokalizacji tych urządzeń
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów

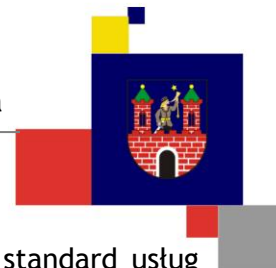
Wszystkie autobusy obecnie eksploatowane przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. są autobusami niskopodłogowymi, co znacznie ułatwia dostęp do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

X.2.3 Standard w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów

Ważnym aspektem w zakresie uwzględnienia w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej jest dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, w szczególności osób o obniżonej sprawności sensorycznej (zmysłowej), systemu informacji dla pasażera. W zakresie tego systemu planuje się wykorzystywać:

- informację dźwiękową pozwalającą osobą ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku
- informację dźwiękową pozwalającą osobą ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek na którym autobus się aktualnie znajduje
- informację wizualną ułatwiającą podróż osobą niedosłyszącym





Wszystkie wyżej wymienione w podgrupach czynniki wpływające dodatnio na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy osób podróżujących publicznym transportem zbiorowym, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną i podróżują komunikacją zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

X.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska

Transport drogowy negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne, ponieważ jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planuje się wspierać wszelkie rozwiązania z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska są działania mające na celu stałe unowocześnianie taboru (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych:

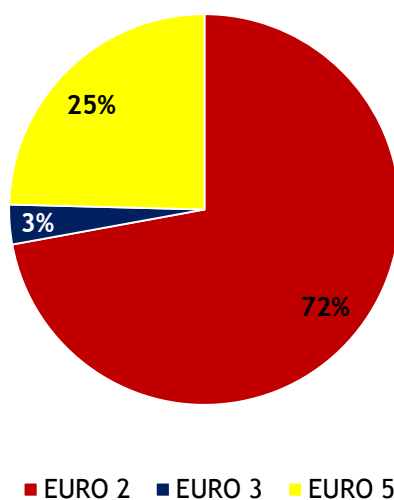
- tlenków azotu (NO_x)
- węglowodorów (HC)
- tlenków węgla (CO)
- cząstek stałych

Problem dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów.



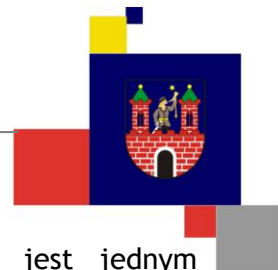
W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. Innymi, niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin, proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. Dlatego w przyszłości planuje się analizę i możliwość obsługi wybranych linii komunikacji, bądź całej sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz, autobusami o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne.

Obecnie używany tabor, w przeważającej części (44 pojazdy), wyposażony jest w silniki spełniające normę EURO 2. Dotyczy to taboru mającego ponad 10 lat. Normę EURO 3 spełniając 2 pojazdy - autobus VOLVO 7700 z 2006 roku oraz autobus SOLARIS URBINO 18 z 2009 roku. Wysoką normę EURO 5 spełnia 15 pojazdów, są to pojazdy mające mniej niż 10 lat. Żaden z autobusów nie jest wyposażony w najniższą z norm, tj. EURO 1 ani w najwyższą z obowiązujących norm, tj. EURO 6 (norma ta będzie obowiązywać każdy nowy tabor zakupiony po 1 stycznia 2014r.). Udział procentowy taboru wyposażonego w silniki spełniające poszczególne normy EURO przedstawiony jest w sposób graficzny na poniższym wykresie.



Rysunek 31. Podział taboru ze względu na normy EURO

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.



Standard taboru w zakresie norm EURO jakie spełniają silniki taboru, jest jednym z najważniejszych czynników uwzględnianym przy wymianie taboru w Kaliszu. Planuje się sukcesywną wymianę autobusów wyposażonych w silniki spełniające normę EURO 2.

X.4 Uwzględnienie w standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (miejsca zamieszkania, miejsca pracy, instytucji publicznych itp.) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 m od przystanku komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut (przyjmując średnią prędkość pieszego na poziomie około 5 km/h). Natomiast według standardów niemieckich maksymalna droga dojścia pasażera do przystanku autobusowego nie powinna przekraczać 300 m⁹. Należy mieć na uwadze, że czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu związanych między innymi z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

W chwili obecnej w Kaliszu nie jest ustalony standard dostępności podróży do infrastruktury przystankowej. W momencie aktualizacji Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu rozważone zostanie przeprowadzenie badań dostępności do przystanków komunikacyjnych. Badania tego typu są badaniami stosunkowo kosztownymi i wymagającym zastosowania nowoczesnych narzędzi graficznych lub systemu informacji geograficznej (GIS). W wyniku przeprowadzonych badań powstanie mapa dostępności przestrzennej do sieci komunikacyjnej, na której wykonywane są przewozy użyteczności publicznej. Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych ustalony zostanie, dla każdego z obszarów komunikacyjnych Miasta Kalisza, standard w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej oraz podjęte zostaną niezbędne działania mające na celu przybliżenie publicznego transportu zbiorowego do miejsc zamieszkania.

⁹ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)



XI. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera





Obecny sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje dostęp do informacji w zakresie:

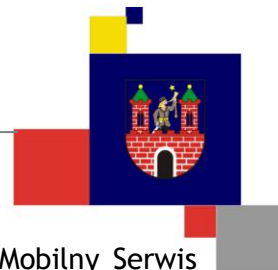
- godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu
- obowiązujących opłat za przejazd
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
- regulaminów przewozu osób

Aktualne i kompleksowe informacje w zakresie transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system i być dostępne dla pasażerów (także potencjalnych pasażerów) we wszystkich fazach procesu transportowego, łącznie z fazą przygotowawczą do odbycia podróży, w szczególności w następujących fazach:

- w fazie planowania podróży
- w fazie oczekiwania na autobus na przystanku
- w fazie odbywania podróży

W fazie planowania podróży w Kaliszu i gminach ościennych, potencjalni pasażerowie mają możliwość skorzystania z następujących źródeł informacji dla pasażera:

- strona internetowa Miasta Kalisza, na której znajduje się informacja o systemie informacji pasażerskiej zapewnionej przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.
- strona internetowa Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., na której istnieje możliwość uzyskania informacji między innymi w zakresie:
 - rozkładów jazdy wszystkich linii komunikacyjnych dostępnych w formie tabelarycznej i graficznej
 - przepisów Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., w szczególności Regulaminu Przewozu Środkami Transportu Kaliskich Linii Autobusowych, uprawnień do bezpłatnego otrzymania karty elektronicznej, uprawnień do ulgowych przejazdów, uprawnień do przejazdów bezpłatnych
 - obowiązujących opłat za przejazd oraz możliwości obliczenia ceny biletu przy uwzględnieniu różnych typów biletów na wybranym odcinku linii komunikacyjnej (określonym poprzez wskazania przystanku początkowego oraz przystanku końcowego) za pomocą dostępnego Kalkulatora Cen Biletów
- Punkt Obsługi Klienta, który jest czynny od poniedziałku do piątku w godzinach 7:00 - 15:30; Punkt Obsługi Klienta udziela informacji także telefonicznie oraz jest w nim zainstalowany komputerowy kiosk informacyjny umożliwiający dostęp do aktualnego rozkładu jazdy autobusów



- Rozkład jazdy dostępny w telefonie komórkowym za pomocą aplikacji Mobilny Serwis Informacyjny

W fazie oczekiwania na pojazd na przystanku pasażer ma możliwość skorzystania z informacji pasażerskiej w zakresie:

- rozkładów jazdy linii komunikacyjnych zatrzymujących się na przystanku
- schematów sieci komunikacyjnych umieszczonych na przystankach znajdujących się przy głównych ciągach komunikacyjnych oraz w strefie centralnej
- tablic kierunkowych umieszczonych na pojazdach widocznych w momencie zbliżania pojazdu do przystanku

Standard usług w odniesieniu do systemu informacji dla pasażera ulegnie podwyższeniu w wyniku planowanego wdrożenia, na wybranych przystankach, systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Będzie to część realizacji zadania pn. "Unowocześnienie infrastruktury komunikacyjnej miasta Kalisza poprzez wprowadzenie systemu zarządzania taboru i dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z kompleksowym zagospodarowaniem przestrzeni przystankowej". Zadanie planowane jest do realizacji w latach 2014-2015. Możliwe jest ewentualne przesunięcie terminu realizacji w związku z kwalifikacją projektów w ramach konkursu GAZELA. W pierwszej kolejności tablice informacyjne będące częścią systemu zostaną zamontowane

na przystankach, na których następuje największa wymiana pasażerów oraz na przystankach obsługujących instytucje publiczne. Za pomocą systemu będzie istniała również możliwość przekazania w formie graficznej lub tekstowej komunikatów ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa pasażerów.

W fazie odbywania podróży pasażer ma możliwość skorzystania z informacji pasażerskiej w zakresie:

- informacji o opłatach za przejazd, uprawnień do ulgowych przejazdów i regulaminie przewozów osób
- schematów sieci komunikacyjnej umieszczonych wewnątrz pojazdów
- tablic kierunkowych umieszczonych wewnątrz pojazdów

Informacja pasażerska dostępna w czasie odbywania podróży jest w dużej mierze zależna od standardu pojazdu, którym podróż jest realizowana. Przy modernizacji obecnie używanego lub zakupie nowego taboru planuje się brać uwagę także aspekt oferowanego wyposażenia z zakresu informacji pasażerskiej, również z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

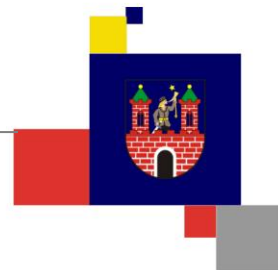


Wraz z rozwojem i integracją składowych systemu transportowego będzie następował rozwój systemu informacji dla pasażerów. W chwili, gdy w Kaliszu powstaną węzły przesiadkowe oraz nastąpi koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu, potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w tym zakresie, w sposób szczególny, zostaną uwzględnione w systemie informacji pasażerskiej. Planuje się, że rolę centrów przesiadkowych będą pełnić między innymi przystanki usytuowane na obrzeżach miasta, gdzie pasażerowie będą mieć możliwość sprawnego przesiadania się między komunikacją dalekobieżną i miejską



XII. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego





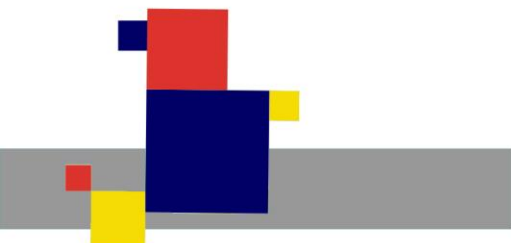
XII.1 Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

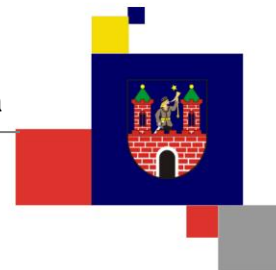
Miasto Kalisz, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie planował i zarządzał usługami przewozowymi, tak aby były zaspokojone potrzeby mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie się odbywał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Celem zrównoważonego rozwoju transportu jest optymalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i transport zbiorowy. Publiczny transport zbiorowy w Kaliszu pełni i będzie pełnił funkcję socjalną. Nie powinien być jednak wykorzystywany tylko przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej. Publiczny transport zbiorowy, dzięki optymalnemu przebiegowi sieci komunikacyjnej i parametrów jej obsługi oraz wysokiej jakości realizacji usług, powinien być realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego przyczyni się do zahamowania spadku popytu na te usługi, a nawet zwiększenia popytu poprzez pozyskanie nowych pasażerów, podróżujących do tej pory transportem indywidualnym. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą nie tylko jego pasażerowie, lecz wszyscy użytkownicy systemu transportowego, a także środowisko naturalne.

Dzięki informacjom i wnioskom pochodzącym z przeprowadzanych badań marketingowych mieszkańców dotyczących komunikacji zbiorowej, informacjom o potokach pasażerskich pochodzących z systemu SPOKE oraz badaniom ruchu, Miasto Kalisz jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców.

Przyszła sieć komunikacyjna będzie wyznaczona na podstawie wcześniejszej analizy kierunków i natężeń ruchu pasażerskiego. Rozwój sieci komunikacyjnej, pod względem nowych kierunków obsługi, będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z kierunków rozwoju przestrzennego obszaru, na którym Miasto Kalisz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego oraz powstawaniem nowych generatorów ruchu na tym terenie. Rozwój ten będzie się odbywał przy uwzględnieniu możliwości dostępu komunikacji zbiorowej do infrastruktury transportowej. Możliwość obsługi przez komunikację zbiorową nowopowstałych generatorów ruchu, przykładowo takich jak: osiedla mieszkaniowe, strefy przemysłowe, obiekty użyteczności publicznej, będzie uwzględniana już w fazie projektowania tych generatorów.

Równolegle do zmian przestrzennych w obrębie sieci komunikacyjnej, planuje się szeroko rozumiany wzrost standardu jakości usług organizowanych przez Miasto Kalisz, tak aby w możliwie pełny sposób spełnione były oczekiwania jakościowe mieszkańców odnośnie realizacji przez publiczny transport zbiorowy postulatów przewozowych.



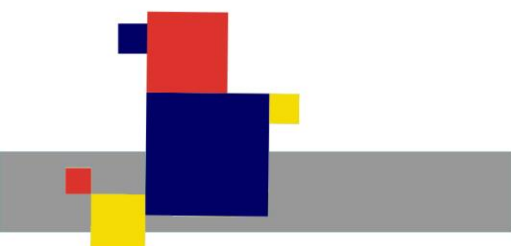


XII.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Wielowymiarowa i wieloaspektowa integracja usług przewozowych dostępnych na terenie, na którym Miasto Kalisz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Obecnie dostępna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją realizowanych usług, w szczególności usług realizowanych na zlecenie Miasta Kalisza i usług realizowanych przez przewoźników komercyjnych oraz przez nieodległy Ostrów Wielkopolski (za wyjątkiem biletów okresowych emitowanych przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim, które są honorowane w autobusach linii 19E oraz E kursujących na trasie Kalisz - Ostrów Wielkopolski).

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego jest długofalowym procesem. Dlatego planuje się podejmować dalsze działania zmierzające do integracji usług publicznego transportu zbiorowego, docelowo dążące do:

- Stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji miejskiej i regionalnej, takich jak dworzec kolejowy i przystanki kolejowe oraz dworzec autobusowy. Integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo powinna dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej. Potrzeba integracji różnych gałęzi publicznego transportu zbiorowego została wskazana między innymi w Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu poprzez zaplanowanie przedsięwzięcia: lepsze wykorzystanie dworca kolejowego poprzez połączenia autobusem szynowym i koordynację komunikacji autobusowej z kolejową.
- Stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie z wszystkich dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym Miasta Kalisza usług publicznego transportu zbiorowego. Opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym. Idea wspólnego biletu będzie w pierwszej kolejności wdrożona na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o. jako jeden z efektów konsolidacji tych spółek.





Integracja usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym planem transportowym może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności Miasta Kalisza oraz gmin ościennych, przewoźników komercyjnych i przewoźników kolejowych oraz Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

Pozytywnie na proces integracji usług publicznego transportu zbiorowego wpłyną następujące planowane działania:

- konsolidacja działalności spółek publicznego transportu zbiorowego: Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o.
- integracja systemu transportowego z uwzględnieniem transportu publicznego w ramach rozwoju obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej

XII.3 Konsolidacja działalności spółek publicznego transportu zbiorowego

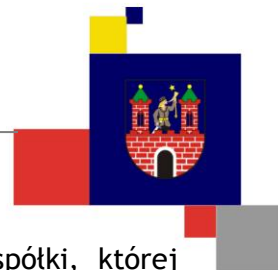
Potrzeba konsolidacji działalności spółek publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- Kaliskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Sp. z o.o.
- Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o.

została wskazana w dokumencie strategicznym pn. „Założenia i kierunki działania w zakresie konsolidacji Spółek: Kaliskie Przedsiębiorstwo Transportowe Sp. z o.o., Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o.”

Miasto Kalisz w wyniku przejęcia od Skarbu Państwa 100% udziałów w spółce Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o. oraz odkupienia od Southern Vectis Limited 18,38% udziałów w spółce Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. stało się stuprocentowym właścicielem dwóch spółek, mających siedzibę w Kaliszu, działających w sektorze transportu publicznego. Zasadne w tej sytuacji jest skoordynowanie działań obu tych spółek, mające na celu eliminację obszarów dublujących się. Niezbędne jest więc przeprowadzenie optymalizacji wykorzystywanego potencjału intelektualnego, majątku i zaplecza technicznego. Koordynacja działań musi uwzględniać fakt, że Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. są operatorem wewnętrznym, który zawarł z organizatorem transportu zbiorowego umowę na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i za niezbędne zostało uznane zachowanie tego statusu.





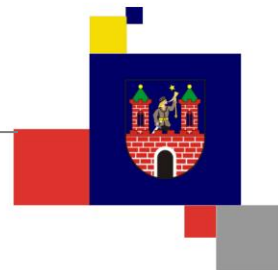
Uwzględniając powyższe przesłanki podjęta została decyzja o utworzeniu spółki, której przedmiotem działalności będzie zarządzanie i koordynowanie działań przewoźników należących do Miasta Kalisza, świadczących usługi w sektorze publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym, Uchwałą Rady Miejskiej Kalisza w 2011 roku powołana została miejska spółka „Kaliskie Przedsiębiorstwo Transportowe Sp. z o.o.”. Niezbędne jest ukierunkowanie działań spółek na osiągnięcie właściwych relacji ekonomiczno-finansowych przy systematycznym podwyższaniu poziomu jakości świadczonych usług i zaspokajaniu oczekiwań pasażerów.

Efekty synergii w wyniku konsolidacji spółek będą widoczne w następujących obszarach:

- optymalizacja wykorzystania potencjału spółek
- mniej odczuwalne społecznie skutki restrukturyzacji
- poprawa wyników ekonomicznych
- poprawa jakości świadczonych usług transportowych
- modernizacja i sukcesywna wymiana taboru
- większe możliwości pozyskiwania zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji

Efekty działalności Kaliskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Sp. z o.o. w zakresie konsolidacji, według stanu na październik 2012r., są już widoczne w następujących obszarach:

- optymalizacja zarządzania i działalności spółek Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kaliszu Sp. z o.o. poprzez:
 - przejęcie i skonsolidowanie dublujących się procesów biznesowych, między innymi: jeden zarząd, zarządzanie działalnością operacyjną i warsztatową, zakupy, kontrola przewozów pasażerskich, wsparcie działalności operacyjnej, organizacja przewozów pasażerskich
 - umowy o wzajemne świadczenie usług w wybranych obszarach, między innymi: w obszarze czynności zarządzania strategicznego oraz spraw kadrowo-płacowych, obsługi księgowo-finansowej, działalności eksploatacyjnej, kontroli przewozów
- optymalizacja zatrudnienia
- redukcja kosztów działalności obu spółek
- pozyskiwanie nowych źródeł dochodów
- realizacja procesu inwestycyjnego



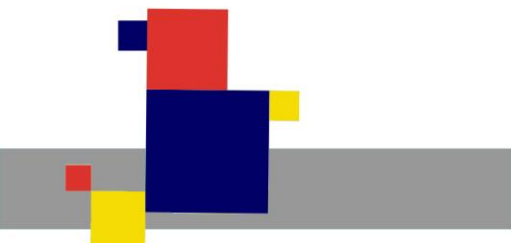
Kierunki dalszych działań konsolidacyjnych są następujące:

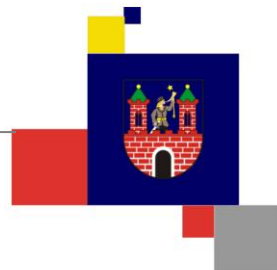
- Przejęcie wszystkich procesów wspierających do Kaliskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Sp. z o.o. Jako procesy wspierające zostały zdefiniowane: zarządzanie, obsługa klienta, obsługa techniczna, stacja paliw, myjnia samochodowa, kontrola przewozów, stacja diagnostyczna, serwis ogumienia.
- Realizowanie głównego celu biznesowego grupy kapitałowej, tj. świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- Prowadzenie innej działalności komercyjnej związanej z myjnią, stacją paliw, stacją kontroli pojazdów, sprzedażą części oraz reklamą.
- Optymalizacja sieci komunikacyjnej na terenie Kalisza i połączeń z okolicznymi gminami.
- Rozwój rynków połączeń międzymiastowych, usług okazjonalnych i przewozów zamkniętych.
- Sukcesywna, stabilna wymiana taboru.
- Realizacja przyjętego planu inwestycyjnego Kaliskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Sp. z o.o.

XII.4 Innowacje w publicznym transporcie zbiorowym

Wyrażanie w coraz szerszym wymiarze innowacyjnych rozwiązań mających pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Obecnie zastosowane rozwiązania, takie jak: karta elektroniczna, system wewnętrznego monitorowania autobusów, system informacji pasażerskiej dostępny przez telefon komórkowy, interaktywna mapa z rozkładem jazdy dostępna w Internecie oraz kalkulator cen biletów świadczą o innowacyjnym podejściu, zarówno organizatora, jak i operatora publicznego transportu zbiorowego do realizowanych przez nich zadań.

Planuje się wdrożenie kolejnych innowacyjnych rozwiązań, między innymi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, systemu lokalizacji taboru oraz uruchomienie centrum sterowania ruchem.





XII.4.1 System dynamicznej informacji pasażerskiej

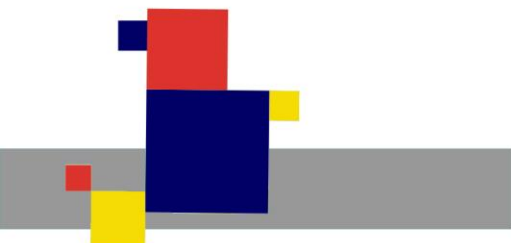
W ramach realizacji zadania pn. "Unowocześnienie infrastruktury komunikacyjnej miasta Kalisza poprzez wprowadzenie systemu zarządzania taborem i dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z kompleksowym zagospodarowaniem przestrzeni przystankowej" zostanie uruchomiona sieć tablic informacyjnych wyświetlających informacje o rzeczywistym rozkładzie jazdy oraz aktualne wiadomości związane z komunikacją miejską organizowaną. W tego typu tablice informacyjne zostaną wyposażone przystanki znajdujące się przy głównych ciągach komunikacyjnych oraz obsługujące instytucje publiczne, a więc przystanki na których następuje największa wymiana pasażerów. Zadanie planowane jest do realizacji w latach 2014-2015.

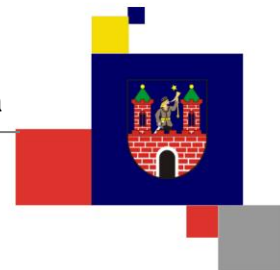
System tablic informacyjnych będzie informował pasażerów oczekujących na przystanku:

- o rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do rozkładu jazdy,
- o bieżącym rozkładzie jazdy autobusu i o innych zdarzeniach w ruchu autobusów
- w zakresie innych komunikatów związanych z bezpieczeństwem pasażerów

Z systemem dynamicznej informacji przystankowej powiązany zostanie system zarządzania taborem. Umożliwi to rzeczywiste określenie lokalizacji taboru, które będzie wykorzystywane do zapewnienia informacji o aktualnym czasie przyjazdu autobusu. System zarządzania taborem zapewni bieżącą informację o aktualnym położeniu autobusów oraz będzie kontrolować bytność pojazdu w zdefiniowanych punktach i/lub obszarach (np. przystanki, pętle, itp.).

W ramach realizacji zadania przewiduje się także wymianę wiat przystankowych wraz z remontem podłoża pod przystanki. Działania te wpłyną dodatnio na komfort oczekiwania na autobus na przystankach komunikacyjnych.

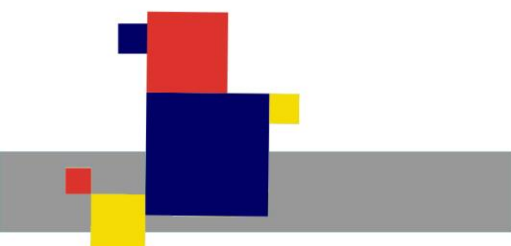




XII.5 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem Drogowym

Projekt pn. „Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym w Kaliszu - etap I” został jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, Działanie 8.3 „Rozwój inteligentnych systemów transportowych”.

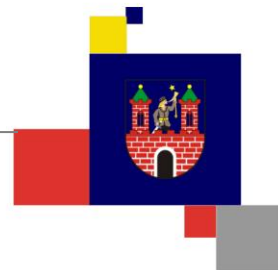
Celem realizowanego przez Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu projektu jest poprawa dostępności komunikacyjnej oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu w transporcie indywidualnym i miejskim Miasta Kalisza poprzez realizację Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (ZSZRD). Dzięki realizacji projektu skrócony zostanie czas przejazdu głównymi arteriami Kalisza. Zintegrowany System Zarządzania Ruchem Drogowym funkcjonujący w ciągu głównych arterii komunikacyjnych (Al. Wojska Polskiego, Górnośląska, Wrocławska) pozwoli na upłynnienie ruchu drogowemu w godzinach szczytu. Działanie ZSZRD polegać będzie na zbieraniu bieżących informacji o sytuacji na drogach, a następnie na dostosowaniu do tej pracy sygnalizacji w newralgicznych punktach miasta. Tam, gdzie będą się tworzyć zatory, automatycznie wydłuży się cykl zielonego światła. Dzięki funkcjonowaniu ZSZRD w Kaliszu funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego będzie cechowało się większą niż obecnie punktualnością oraz zwiększeniu ulegnie prędkość komunikacyjna autobusów, co wpłynie na skrócenie czasów realizowanych przez pasażerów podróży.





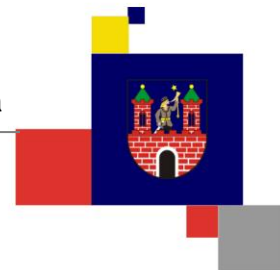
XIII. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza





Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Miasto Kalisz decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji niniejszego planu transportowego.

Z uwagi jednak na teorię i praktykę planowania transportu, przyjmuje się, że w cyklach corocznych dokonywać się będzie weryfikacji zapisów planu transportowego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego Miasta Kalisza wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez Radę Miejską Kalisza.

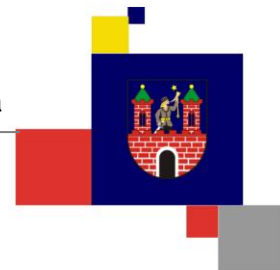


Spis rysunków

Rysunek 1. Podział miasta Kalisza na obszary komunikacyjne	27
Rysunek 2. Schemat sieci komunikacyjnej, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	32
Rysunek 3. Udział procentowy pojazdów o poszczególnych długościach w całości taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	41
Rysunek 4. Udział procentowy pojazdów w poszczególnych przedziałach wiekowych w całości taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.	42
Rysunek 5. Udział procentowy pojazdów poszczególnych marek w całości taboru używanego przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	43
Rysunek 6. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Kalisza	47
Rysunek 7. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w dzień roboczy	53
Rysunek 8. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w sobotę	53
Rysunek 9. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w niedzielę i święta	54
Rysunek 10. Ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz	55
Rysunek 11. Ilość zaplanowanych wozokilometrów do wykonania na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz w dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę	56
Rysunek 12. Liczba wykonanych wozokilometrów na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz na przestrzeni ostatnich 3 lat	57
Rysunek 13. Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2010-2012	58
Rysunek 14. Liczba pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w latach 2010-2012	59
Rysunek 15. Ilość sprzedanych biletów w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012 z podziałem na formę biletów	69
Rysunek 16. Ilość biletów ulgowych w poszczególnych miesiącach roku bazowego 2012	70
Rysunek 17. Ilość biletów bezpłatnych w roku 2012	71
Rysunek 18. Liczba zarejestrowanych pojazdów przypadająca na 1000 mieszkańców	75
Rysunek 19. Struktura pojazdów zarejestrowanych w Kaliszu	75
Rysunek 20. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć	77
Rysunek 21. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek	77
Rysunek 22. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie	78
Rysunek 23. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na aktywność zawodową	79



Rysunek 24. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki	80
Rysunek 25. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu	81
Rysunek 26. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu jakim najczęściej dokonują podróży.....	82
Rysunek 27. Wskazanie przez respondentów badania marketingowe najważniejszego postulatu przewozowego	84
Rysunek 28. Wskazanie przez respondentów badania najmniej ważnego postulatu przewozowego	85
Rysunek 29. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową	86
Rysunek 30. Zasięg strefy płatnego parkowania w Kaliszu	91
Rysunek 31. Podział taboru ze względu na normy EURO.....	104



Spis tabel

Tabela 1. Połączenia kolejowe przebiegające przez Kalisz	20
Tabela 2. Linie użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz i obsługujące wyłącznie Kalisz.....	29
Tabela 3. Linie użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz i wybiegające za Kalisz	30
Tabela 4. Rodzaje dni tygodnia uwzględnione w rozkładzie jazdy	34
Tabela 5. Ilość kursów przewidziana do realizacji	35
Tabela 6. Długość i pojemność pojazdów	40
Tabela 7. Wiek pojazdów	41
Tabela 8. Ilość pojazdów poszczególnych marek używanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	42
Tabela 9. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Kalisza (zameldowanych na pobyt stały i czasowy).....	46
Tabela 10. Rozmieszczenie mieszkańców według jednostek pomocniczych (zameldowanych na pobyt stały i czasowy).....	48
Tabela 11. Liczba uczniów uczęszczających do placówek oświatowych.....	50
Tabela 12. Rodzaje biletów obowiązujących w autobusach Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o.....	67
Tabela 13. Realizacja postulatów przewozowych.....	99