



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



Warszawa, Kalisz 2008

Spis treści:

Wstęp.....	3
1. Aspekt prawny polityki transportowej Kalisza	5
2. Diagnoza stanu systemu transportowego w Kaliszu	17
2.1. Informacje ogólne	17
2.2. Układ transportowy miasta.....	18
2.3. Pomiar natężenia ruchu drogowego w Kaliszu	30
2.4. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Kalisza	40
2.4.1. Powiązania drogowe	40
2.4.2. Powiązania kolejowe.....	43
2.4.3. Powiązania lotnicze.....	45
2.5. Układ drogowy miasta – stan techniczny.....	46
2.6. Rola transportu kolejowego	51
2.7. Publiczny transport autobusowy	52
2.8. Ścieżki rowerowe	58
2.9. Strefa parkowania.....	59
3. Wpływ transportu na stan środowiska	60
4. Analiza SWOT dla systemu transportowego Kalisza	63
4.1. Mocne strony.....	63
4.2. Słabe strony.....	64
4.3. Szanse.....	65
4.4. Zagrożenia.....	65
5. Wnioski będące podstawą określenia strategii transportowej.....	67
6. Określenie celów i podstawowych zadań Strategii	69
6.1. Cele Strategii	69
6.2. Podstawowe zadania inwestycyjne	72
6.2.1. Zadania dotyczące infrastruktury transportowej poza granicami Kalisza.....	72
6.2.2. Zadania dotyczące infrastruktury transportowej w Kaliszu.....	76
7. Czynniki wpływające na wielkość potrzeb transportowych w mieście	81
8. Instrumenty i środki wdrażania strategii	86
9. Zasady monitoringu i wskaźniki realizacji Strategii	89
10. Program Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2013	91
10.1 Podstawowe zadania wraz z uzasadnieniem	91
10.2. Harmonogram realizacji zadań, wysokość nakładów, możliwe źródła finansowania oraz odpowiedzialni za realizację zadań	106
10.3. Zadania Strategii w odniesieniu do obszarów komunikacyjnych Kalisza	112

Wstęp

Celem „Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu oraz Programu Rozwoju Transportu” jest ocena obecnego stanu systemu transportowego w mieście oraz sformułowanie celów, priorytetów i działań, które w przyszłości powinny stać się podstawowym instrumentem kreującym politykę transportową władz miasta.

Zakresem opracowania objęte zostało miasto Kalisz w obecnych granicach administracyjnych, a ponadto w zakresie połączeń transportowych z Kaliszem, gminy sąsiadujące z miastem i powiązane z nim siecią transportową i systemem komunikacji miejskiej, a także miasta Ostrów Wielkopolski, Nowe Skalmierzyce i Pleszew, których bliskie powiązania z Kaliszem odgrywają szczególnie istotną rolę gospodarczą i społeczną.

Podstawowymi dokumentami pomocnymi przy realizacji opracowania były:

- w skali krajowej:
 - „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”. Warszawa 2006.
 - „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013”, Warszawa 2006.
 - „Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”, Warszawa 2007.
- w skali wojewódzkiej:
 - „Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.”. Poznań 2005,
 - Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013. Poznań 2007.
 - „Plan Transportowy Funkcjonowania Publicznego Transportu Pasażerskiego na obszarze Województwa Wielkopolskiego na lata 2007-2011”. Poznań 2007,
 - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2007-2020”. Poznań 2007.
- w skali regionalnej (Kalisz i jego najbliższe otoczenie):
 - „Studium Komunikacyjne miasta Kalisza”. Kraków 1996.
 - „Uaktualnienie Studium Komunikacyjnego Kalisza”. Kraków 2003.
 - „Program Ochrony Środowiska dla Kalisza – miasta na prawach powiatu na lata 2004-2011”.
 - „Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Kalisza na lata 2006-2013”.
 - „Strategia Rozwoju Miasta Kalisza na lata 2006-2013”.
 - „Wieloletni Program Inwestycyjny na lata 2009-2012”.
 - „Strategia Rozwoju Turystyki dla Miasta Kalisza na lata 2007-2013”.

„Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza”,
Kalisz 2005.

„Rozporządzenie Nr 37/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 31 grudnia 2007 r.
w sprawie określenia programu ochrony powietrza dla strefy – miasto na prawach powiatu
Kalisz”.

Ponadto wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Urzędu Miasta, Zarządu Dróg
Miejskich, Kaliskich Linii Autobusowych, Policji i szeregu innych instytucji.

Do opracowania tematu wykorzystano też wyniki pomiarów ruchu na wylotach dróg (9), na
najważniejszych skrzyżowaniach (20) oraz pomiary wykorzystania miejsc parkingowych
w strefie ograniczonego parkowania (19 miejsc). Badania te przeprowadziła w dniu
24.10.2007 r. i 25.10.2007 r. firma PUH Contact s.c. z siedzibą w Płońsku.

Opracowanie składa się z trzech podstawowych części:

1. Diagnostycznej, charakteryzującej obecny stan infrastruktury transportowej miasta,
natężenia ruchu, transportu publicznego i zewnętrznych powiązań transportowych.
2. Strategicznej, określającej cele, priorytety i działania, które kreować będą politykę
transportową miasta na lata 2008-2020.
3. Programu Rozwoju Transportu, uwzględniającego cele przyjęte w Strategii i usprawniającego
działania transportu publicznego na lata 2008-2013.

Prace nad niniejszym dokumentem odbywały się do końca I kwartału 2008 r., głównie przy
zastosowaniu metody eksperckiej, przy szerokim udziale konsultacji ze strony władz
samorządowych, wielu przedsiębiorstw i podmiotów związanych z szeroko rozumianym
transportem i komunikacją. Opracowanie diagnozy, założeń strategii i podstawowych założeń
programu zostało też poprzedzone konsultacjami społecznymi, przeprowadzonymi w formie
debaty publicznej i w drodze bezpośrednich kontaktów.

1. Aspekt prawny polityki transportowej Kalisza

Możliwości działania władz samorządowych w mieście na prawach powiatu w zakresie kształtowania transportu należy rozpatrywać w szerokim kontekście prawnym. Zadania te wynikają zarówno z konstytucyjnie określonej pozycji władz samorządu terytorialnego, jak i szczegółowych zadań określonych w wyspecjalizowanych regulacjach.

Władze samorządowe miasta na prawach powiatu dysponują, rzecz oczywista, w skali odpowiedniej do ich usytuowania w hierarchii administracji publicznej, szeregiem kompetencji odnoszących się do infrastruktury transportowej, inwestycji infrastrukturalnych, organizacji transportu publicznego i polityki transportowej. Samorząd terytorialny stanowiąc przecież część administracji publicznej państwa, dysponuje także pewnymi możliwościami współdziałania z innymi podmiotami.

Poniżej przedstawiono przegląd i egzemplifikację istotnych kompetencji władz samorządowych miasta, których podstawą w kształtowaniu transportu tworzą przepisy obowiązującego prawa, takie w szczególności, jak:

- Konstytucja I Rzeczypospolitej Polskiej,
- ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (uwztp)¹,
- ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (usp)²,
- ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (usg)³,
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (udp)⁴,
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (upp)⁵,
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁶,
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (utk)⁷.

Miejsce i zadania samorządu terytorialnego w Konstytucji

¹ Dz.U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603, ze zm.

² Art. 92 ust.2 (t. j. Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, ze zm.).

³ T.j. Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, ze zm.

⁴ T.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.

⁵ T. j. Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.

⁶ T.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.

⁷ T. j. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.

Zgodnie z Konstytucją (art. 163) samorząd terytorialny wykonuje zadania publiczne nie zastrzeżone przez Konstytucję lub ustawy dla organów innych władz publicznych. Stosownie do art. 165 Konstytucji, jednostki samorządu terytorialnego mają osobowość prawną i przysługują im prawo własności i inne prawa majątkowe oraz samodzielność jednostek samorządu terytorialnego, która podlega ochronie sądowej. Art. 166 ust. 1 Konstytucji wskazuje, że zadania publiczne służące zaspokajaniu potrzeb wspólnoty samorządowej są wykonywane przez jednostkę samorządu terytorialnego jako zadania własne. Art. 172 ust.1 Konstytucji stanowi, że jednostki samorządu terytorialnego mają prawo zrzeszania się.

Samorząd powiatowy i gminny – miasto na prawach powiatu – porozumienia z innymi podmiotami

Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 15 (uwztp) utworzono województwo wielkopolskie, a w załączniku do ustawy (uwztp) Kalisz zaliczono do gmin leżących w tym województwie.

Kalisz – jako miasto na prawach powiatu, jest gminą wykonującą zadania powiatu na zasadach określonych w ustawie o samorządzie powiatowym (usp)⁸. Jednocześnie ustroj i działanie organów miasta na prawach powiatu, w tym nazwę, skład, liczebność oraz ich powoływanie i odwoływanie, a także zasady sprawowania nadzoru określa inna ustawa (usg) (art. 92 usp).

Ustrój wewnętrzny Miasta Kalisza reguluje Statut⁹ uchwalony przez Radę Miejską, który „jest aktem prawnym pochodnym i komplementarnym względem ustawy o samorządzie gminnym”.

Rada Miejska Kalisza może kształtować system transportowy, zarówno w sposób pośredni, jak i bezpośredni, uchwalając budżet gminy, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, programy gospodarcze, itp. W zakres spraw związanych z transportem wchodzi także kwestie będące przedmiotem uchwał, takie jak zobowiązania w zakresie zaciągania długoterminowych pożyczek i kredytów, ustalania maksymalnej wysokości pożyczek i kredytów krótkoterminowych, podejmowania decyzji o inwestycjach i remontach, tworzenia i przystępowania do spółek i spółdzielni oraz rozwiązywania i występowania z nich, tworzenie, likwidacja i reorganizacja przedsiębiorstw, zakładów i innych gminnych jednostek organiza-

⁸ Art. 92 ust.2 i 3 usp.

⁹ Statut Kalisza Miasta na prawach powiatu (załącznik do uchwały Rady Miejskiej Kalisza Nr XVI/226/2004 z dnia 26 lutego 2004 r.).

cyjnych oraz wyposażania ich w majątek, współdziałania z innymi gminami oraz wydzielania na ten cel odpowiedniego majątku (art. 18 usg).

W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych gminy mogą tworzyć związki międzygminne i zawierać porozumienia międzygminne (art. 64 i nast. usg). Uchwały o utworzeniu związku podejmują rady zainteresowanych gmin. Prawa i obowiązki gmin uczestniczących w związku międzygminnym, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, Związek wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, gdyż posiada osobowość prawną. Gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych.

Prawo przewozowe

Prezydent miasta na prawach powiatu w zakresie obowiązku przewozowego, w odniesieniu do gminnego transportu zbiorowego uprawniony jest do ograniczenia tego obowiązku ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa bądź w wypadku klęski żywiołowej (art. 8 ust.1 pkt 1 upp).

W odniesieniu do gminnego transportu zbiorowego, na warunkach ustalonych przez organ wykonawczy miasta na prawach powiatu i za jego zgodą, przewoźnik może ograniczyć obowiązek przewozu w przypadku klęski żywiołowej, przerwy w eksploatacji, szczególnych trudności spowodowanych przez klienta, z przyczyn ekonomicznych, których przewoźnik nie mógł przewidzieć, jak również z uwagi na bezpieczeństwo ruchu (art. 8 ust. 1 pkt 2 upp).

W odniesieniu do transportu zbiorowego oraz przewozów osób i bagażu taksówkami Rada Miasta określa przepisy porządkowe oraz ustala przepisy dotyczące naruszeń przepisów o przewozie przez podróżnych (art. 15 ust. 5 i art. 34a ust. 2 upp).

Transport drogowy

Przewóz regularny wykonywany w ramach lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy i gmin sąsiadujących, to jest komunikacją miejską może być wspólnie realizowany przez porozumienie i związek międzygminny (art. 4 pkt 7a utd).

Organ wykonawczy miasta na prawach powiatu jest organem właściwym w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji w zakresie transportu drogowego, zgodnie z ustawą o transporcie drogowym (art. 7 ust. 2 pkt 1 utk).

Licencja na wykonywanie transportu drogowego taksówką udzielana jest na określony pojazd i obszar obejmujący gminę lub gminy sąsiadujące – po uprzednim zawarciu porozumienia przez gminy (art. 6 ust. 4 utd). Organ stanowiący gminy określa na dany rok kalendarzowy nie później niż do dnia 30 listopada roku poprzedniego, liczbę przeznaczonych do wydania nowych licencji po zasięgnięciu opinii organizacji zrzeszających miejscowych taksówkarzy i organizacji, których statutowym celem jest ochrona praw konsumenta (art. 6 ust. 6 utd). Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji administracyjnej, a organem właściwym w zakresie transportu drogowego jest w przewozach taksówkowych – w przypadku miasta na prawach powiatu, na obszar gminy - prezydent miasta, a na obszar gmin sąsiadujących prezydent miasta właściwy dla siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy (art. 7 utd).

Wykonywanie w krajowym transporcie drogowym przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych na liniach komunikacyjnych przebiegających na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu wymaga zezwolenia wydanego przez prezydenta miasta na prawach powiatu, w uzgodnieniu z właściwym starostą ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej (art. 18 ust.1 pkt 1 lit. d¹ (utd).

Drogi publiczne – infrastruktura drogowa

Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Władze samorządowe miasta na prawach powiatu mają wpływ na stan i rozwój infrastruktury drogowej. Drogi gminne stanowią własność samorządu gminy (art. 2a ust.2 udp). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta (art. 19 ust. 5 udp). Do jego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg.

Stosownie do art. 20 udp, do zarządcy drogi należy: opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu, przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych

zadań na rzecz obronności kraju, koordynacja robót w pasie drogowym, wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych, prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom, sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających, przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników, przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg, wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia, dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego, utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów, nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości, nabywanie nieruchomości przeznaczonych pod pasy drogowe, na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa.

Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej – gdy chodzi o miasto na prawach powiatu - przez radę miasta. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca.

Zarząd dróg ma prawo do wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg, urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy w komunikacji na drodze, ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwnieżnych (art. 21 udp).

Zarząd drogi sprawuje nieodpłatny trwały zarząd gruntami w pasie drogowym w pasie drogowym i grunty te może oddawać w najem, dzierżawę albo je używać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, a także na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu; może też pobierać z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie; w przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny może otrzymać w najem, dzierżawę

albo użyczenie nieruchomości leżące w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej (art. 22 ust. 1, 2 i 3 udp).

Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg różnej kategorii, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii; koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania (art. 25 udp). Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona budowli brzegowych przepraw promowych zlokalizowanych w ciągu drogi wraz z urządzeniami i instalacjami oraz jednostkami przeprawowymi (promami) należy do zarządcy tej drogi (art. 26 udp).

W przypadku gdy budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej przecięcia się z inną drogą transportu lądowego (z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn), wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub urządzeniem typu liniowego (w szczególności linią energetyczną lub telekomunikacyjną, rurociągiem, taśmociągiem) powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi; koszty przyłączy do urządzeń liniowych w granicach pasa drogowego, pokrywa w całości zarządca drogi, a poza tymi granicami właściciel lub użytkownik urządzeń; koszty przełożenia urządzeń liniowych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia liniowego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych pokrywa zarządca drogi; jeżeli w wyniku uzgodnień zarządcy drogi z zainteresowaną stroną zostaną wprowadzone ulepszenia urządzeń, koszty tych ulepszeń pokrywa odpowiednio ich właściciel lub użytkownik; wykonanie skrzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów oraz linii kolejowych, powodujące naruszenie stanu istniejącej drogi lub konieczność dokonania zmian elementów drogi, należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów (art. 32 i 33 udp).

Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego; zmianę zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, w szczególności polegającą na budowie obiektu budowlanego lub wykonaniu

innych robót budowlanych, a także zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, zarządca drogi uzgadnia w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu drogowego spowodowanego tą zmianą; istniejące w pasie drogowym obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu, które nie powodują zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego i nie zakłócają wykonywania zadań zarządu drogi, mogą pozostać w dotychczasowym stanie; ich przebudowa lub remont obiektów budowlanych lub urządzeń wymaga zgody zarządcy drogi, a w przypadku gdy planowane roboty są objęte obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę, również uzgodnienia projektu budowlanego (art. 35 i 38 udp).

W szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi (art. 39 ust. 3 udp).

Wpływ władz samorządowych miasta na prawach powiatu na sprawy infrastruktury drogowej wyraża się też w takich formach, jak wymienione niżej.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii m.in. rady miasta na prawach powiatu, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze ustawowe kryteria; po zasięgnięciu m.in. opinii prezydenta miasta na prawach powiatu minister ten, w drodze rozporządzenia, ustala przebieg istniejących dróg krajowych, w celu zapewnienia ciągłości dróg krajowych (art. 5 ust. 2 i 3 udp).

Ustalenie przebiegu istniejących dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa, po zasięgnięciu opinii m.in. prezydenta miasta na prawach powiatu (art. 6 ust. 3 udp).

Zaliczenie drogi do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii m.in. prezydenta miasta na prawach powiatu; ustalenie przebiegu istniejących dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga (art. 6a ust. 2 i 3 udp). Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu, z ustalenie przebiegu istniejących dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy (art. 7 ust. 2 i 3 udp).

Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii następuje z zastosowaniem trybu właściwego dla nadania kategorii (art. 10 udp).

Organy właściwe w sprawach zaliczenia do kategorii i ustalenia przebiegu dróg przekazując propozycje zaliczenia do kategorii lub propozycje ustalenia przebiegu dróg, wyznaczają termin do przedstawienia opinii na ten temat, a wyznaczony termin zgłaszania opinii nie może być krótszy niż 21 dni od dnia doręczenia propozycji do zaopiniowania; niezłożenie opinii w przewidzianym terminie uznaje się za akceptację propozycji (art. 7a udp).

Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, zaliczyć drogę niebędącą drogą publiczną do odpowiedniej kategorii, na przykład do kategorii drogi gminnej, jeżeli droga ta jest niezbędna do komunikacji publicznej, spełnia kryteria właściwe dla odpowiedniej kategorii drogi i nie została zaliczona przez organ właściwy do zaliczenia do stosownej kategorii dróg w trybie przewidzianym przepisami; wówczas także finansowanie w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony takiej drogi należy do zarządcy drogi (art. 9 udp).

Zarządca drogi publicznej – prezydent miasta na prawach powiatu - ma obowiązek oznakowania połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymania urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń (art. 8 ust. 54 udp).

Rada miasta na prawach powiatu, na wniosek prezydenta miasta, zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania, ustalić wysokość stawek opłaty oraz dokonać szeregu innych, z tym związanych ustaleń (art. 13b udp).

Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego to jest w tym przypadku rada miasta na prawach powiatu, w drodze uchwały, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego (gmina), opłatę za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz za przeprawy promowe i ustalić jej wysokość oraz dokonać innych ustaleń (art. 13 i nast. udp).

Ustawa (udp) wprowadza ograniczenia limitujące swobodę ustalania i pobierania opłat.

Współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad zapewniona jest ustawowo (art. 18 ust. 2 pkt 5 udp).

Transport kolejowy

W zakresie kształtowania transportu kolejowego miasto na prawach powiatu odgrywa właściwą dla swej pozycji rolę.

I tak:

Zarządca infrastruktury kolejowej zamierzający dokonać likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej informuje m.in. właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, o zamiarze likwidacji (art. 9 ust. 2 pkt 2 utk). Postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów niepokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji i przystąpi do spółki przewozów regionalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, linię przewidzianą do likwidacji.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej powinna zawierać w szczególności m.in. wymagania dotyczące ochrony obiektów infrastrukturalnych służących wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, w tym zadań w zakresie gospodarki komunalnej (art. 9c ust. 1 pkt 4 utk).

Nieruchomości przeznaczone na pasy gruntu pod linię kolejową, stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego, stają się, z mocy prawa, własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna. Za te nieruchomości jednostkom samorządu terytorialnego przysługuje odszkodowanie ustalone według zasad obowiązujących przy wywłaszczeniu nieruchomości (art. 9g ust. 1 i 2 utk).

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność jednostki samorządu terytorialnego; jeżeli przeznaczona na pas gruntu pod linię kolejową nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem (art. 9x ust. 1, 4 i 5 utk).

Samorząd terytorialny ma wpływ na rozwój infrastruktury kolejowej, co pośrednio służy także rozwojowi transportu publicznego na obszarze poddanym kompetencji samorządu

terytorialnego. Ustawa o transporcie kolejowym postanawia, że z budżetu państwa (wielkość środków przeznaczonych na finansowanie zadań w danym roku określa ustawa budżetowa) są finansowane inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych oraz inwestycje, remonty, koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

Ustawa zezwala jednak, by zadania te mogły być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł. Ustawa (utk) postanawia, że koszty utrzymania infrastruktury kolejowej pokrywane są przez zarządcę, pozwalając, by mogły być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł. Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe (to jest linie nie będące liniami o znaczeniu państwowym) są finansowane przez zarządcę, a ponadto mogą być dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury.

Transport lotniczy

Przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze¹⁰ kształtują m.in. rolę samorządu lokalnego w zakresie pasażerskiego publicznego transportu lotniczego.

Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego należy wykonywanie ustawowych funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego oraz funkcji władzy lotniczej (w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych), a m. in. w szczególności współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego.

Lotnisko można założyć po uzyskaniu zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu na wniosek zainteresowanego, a wśród zainteresowanych uprawnionych do tego, przepisy wymieniają samorządową jednostkę organizacyjną. Nieruchomości gruntowe, które są zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych, na których funkcjonują stałe przejścia graniczne, mogą być wyłącznie własnością m. in. jednostek samorządu terytorialnego. Zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego (uprawnia ono do świadczenia usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych, wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych) może uzyskać m. in. przedsiębiorca będący samorządową jednostką organizacyjną.

¹⁰ T.j. Dz.U. z 2006 r. Nr 100, ze zm.

Na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, zawierający propozycję rekompensaty zarządzającemu lotniskiem z tytułu nadwyżki kosztów nad przychodami lub przyznania innych świadczeń, Prezes ULC może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej, zapewniającego funkcjonowanie lotniska o stosunkowo niedużym ruchu lotniczym, lecz ważnym dla miasta lub regionu, z zachowaniem określonych wymagań w zakresie regularności i ciągłości ruchu lotniczego na tym lotnisku. Podstawą zawarcia umowy jest uprzednie ustalenie w umowie zawartej pomiędzy Prezesem Urzędu i wnioskującą jednostką samorządu terytorialnego zasad współfinansowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej. Dofinansowanie realizacji zadań przez Prezesa Urzędu nie może być wyższe od dofinansowania zarządzającego lotniskiem przez wnioskującą jednostkę samorządu terytorialnego i łącznych kosztów eksploatacji lotniska, bez amortyzacji. Na wniosek właściwej jednostki samorządu terytorialnego Prezes ULC może zarządzić, aby określona trasa o stosunkowo nieznacznym ruchu, lecz własna dla miasta lub regionu, była obsługiwana na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej, z zachowaniem przez przewoźnika określonych wymagań dotyczących w szczególności ciągłości i regularności przewozów, zdolności przewozowej i poziomu opłat za przewozy, ogłaszając ten fakt w dzienniku urzędowym Urzędu. Jeżeli Żaden z upoważnionych albo wyznaczonych przewoźników lotniczych nie podejmie się obsługi danej trasy stosownie do wymagań ustawy, Prezes Urzędu może ogłosić konkurs otwarty dla polskich przewoźników, a gdy przewidują to umowy międzynarodowe – także dla obcych przewoźników w celu wybrania przewoźnika lub występujących wspólnie przewoźników, gotowych do przyjęcia obowiązku użyteczności publicznej. Podstawą oceny ofert składanych w konkursie będzie forma lub wysokość rekompensaty lub innych świadczeń, o jakie wnioskują przewoźnicy w zamian za przyjęcie obowiązku użyteczności publicznej. Prezes Urzędu może włączyć do obowiązku służby publicznej wymóg, aby przewoźnik lotniczy zagwarantował, że będzie eksploatował tę trasę przez określony czas. Prezes Urzędu może ograniczyć dostęp do trasy obsługiwanej w ramach obowiązku użyteczności publicznej do jednego przewoźnika, zapewniając mu wyłączność obsługi tej trasy, na okres 3 lat. Po tym okresie procedurę wyboru przewoźnika należy powtórzyć.

Należy zaznaczyć, że istnieje potrzeba uzupełniania i zmian obowiązujących uregulowań prawnych. Najbardziej potrzebne są uregulowania dotyczące:

- regulacji prawnych odnoszących się do obszarów metropolitarnych, szczególnie w zakresie polityki transportowej,
- regulacji prawnych dotyczących planowania przestrzennego,
- przepisów dotyczących zarządzania kryzysowego,
- zasad finansowania kosztów utrzymania dróg.

2. Diagnoza stanu systemu transportowego w Kaliszu

2.1. Informacje ogólne

Kalisz jest miastem położonym w południowej części województwa wielkopolskiego nad rzeką Prosną, lewobrzeżnym dopływem Warty.

Jest najstarszym miastem w Polsce, położonym na historycznym Szlaku Bursztynowym i ważnym ośrodkiem administracyjnym i gospodarczym, pełniącym w południowej Wielkopolsce ważne funkcje przemysłowe, usługowe i kulturalno-oświatowe.

Kalisz liczy około 108 tys. mieszkańców i jest drugim co do wielkości miastem województwa wielkopolskiego. O jego randze gospodarczej świadczy fakt, że jest w nim zarejestrowanych około 11,3 tys. podmiotów gospodarczych, w tym 150 z kapitałem zagranicznym. Szczególnie dobrze rozwinięty jest przemysł lotniczy, który reprezentują 4 duże firmy, zatrudniające około 3 tys. pracowników, przemysł produkujący części do sprzętu AGD (4 duże firmy) oraz przemysł spożywczy, reprezentowany przede wszystkim przez takie firmy jak: Nestle-Winiary oraz Kaliszankę Sp. z o.o. – produkującą znane wyroby cukiernicze.

Przemysł lekki reprezentują znane firmy, jak: „Wistil”, „Haft”, „Runotex” i „Big Star”. Należy podkreślić, że firmy przemysłu lekkiego przeszły przekształcenia własnościowe i obecnie mają dobrą pozycję rynkową, pomimo otwarcia polskiej gospodarki na konkurencję zagraniczną, szczególnie z Chin i Indii.

W roku 2007 zakończył swoją działalność najstarszy zakład produkcyjny miasta – producent pianin „Calisia”.

W ostatnim czasie miasto stało się znacznym ośrodkiem akademickim. Na 5 uczelniach studiuje około 11 tys. studentów. Są to następujące uczelnie:

1. Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu – Wydział Pedagogiczno-Artystyczny.
2. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa.
3. Akademia Ekonomiczna w Poznaniu – wydział zamiejscowy w Kaliszu.
4. Politechnika Poznańska – ośrodek zamiejscowy w Kaliszu.
5. Wyższe Seminarium Duchowne.

W 23 szkołach podstawowych Kalisza uczy się 7,1 tys. uczniów, w 11 gimnazjach – 3,9 tys. uczniów i w 16 szkołach ponadgimnazjalnych – 10,4 tys. uczniów (w tym w 5 liceach ogólnokształcących – 3,7 tys. uczniów).

W ostatnich latach w Kaliszu powstało wiele obiektów handlowych wielkopowierzchniowych należących do 5 sieci. Mają one znaczny wpływ na generowanie ruchu drogowego.

W Kaliszu znajduje się szpital (Wojewódzki Szpital Zespolony), który zlokalizowany jest w 2 obiektach posiadających łącznie około 1000 łóżek.

W mieście zarejestrowanych jest 46,8 tys. samochodów osobowych, co daje Kaliszowi 2 miejsce wśród miast polskich (po Poznaniu), jeżeli chodzi o liczbę pojazdów odniesioną do liczby mieszkańców.

2.2. Układ transportowy miasta

Układ przestrzenny miasta ukształtował się w okresie średniowiecza. W późniejszych latach następowało dalsze formowanie się sieci osadniczej, w tym sieci ulic i dróg, stanowiących układ komunikacyjny miasta. Na układ ten istotny wpływ ma duża liczba mostów na rzekach i kanałach przecinających miasto. Proces tworzenia układu transportowego trwa nadal, a szybki rozwój gospodarczy Kalisza stawia przed miastem nowe wyzwania i zadania takiego kształtowania układu dróg i ulic, aby sprawny system transportowy stał się czynnikiem sprzyjającym jego rozwojowi, a nie barierą hamującą postęp gospodarczy.

W tym celu władze miasta podejmują działania mające doprowadzić do usprawnienia funkcjonowania systemu transportowego w mieście i w jego otoczeniu. Opracowywana „Strategia Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2020” oraz „Program Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2013” ma za zadanie usystematyzować wiedzę o stanie transportu w mieście oraz określić zasady i priorytety polityki transportowej władz miejskich. Nawiązując do celów zapisanych w „Strategii Rozwoju Miasta Kalisza na lata 2004-2013”, opracowanie niniejsze ma stać się podstawą polityki transportowej władz samorządowych miasta na najbliższe lata.

Podział Kalisza na obszary komunikacyjne

Obszar Kalisza w toku przeobrażeń historyczno-społecznych przybrał obecny kształt zagospodarowania osadniczo-funkcyjnego. Miejsca zamieszkania ludności oraz podstawowe miejsca pracy w przemyśle i usługach (administracja, szkolnictwo, ochrona zdrowia, kultura,

itp.) zlokalizowane są na obszarze miasta w sposób przenikający się, ale też w wielu przypadkach one zostały wyraźnie rozdzielone. W celu oceny sytuacji i opisu zadań, jakie spełniać musi wewnętrzny system transportowy miasta zespół autorski dokonał podziału Kalisza na 8 typów obszarów jednorodnych pod względem osadniczym i funkcyjnym. Są to następujące typy obszarów, na jakie podzielić można miasto:

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 usługową.
7. Obszary istniejącej – intensywnej zabudowy jednorodzinnej oraz przewidziane do dalszej zabudowy tego typu.
8. Obszary mało intensywnej zabudowy jednorodzinnej i gospodarki rolnej.

Mapa obszarów znajduje się na str. 27.

Dzieląc miasto na powyższe obszary wzięto pod uwagę rozmieszczenie punktów pomiaru natężenia ruchu, który został przeprowadzony w ramach prac nad niniejszym opracowaniem. Charakterystyka tych obszarów pod względem ich funkcji, liczby ludności (na podstawie danych z obwodów wyborczych) oraz oceny skomunikowania z systemem transportowym miasta i metodyką przeprowadzonych badań natężenia ruchu jest następująca:

1. Historyczne Centrum (obwody wyborcze nr: 1, 2, 3, 4, 6 i 7).

Liczba mieszkańców – 13 087, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 2 507.

Jest to obszar ograniczony Kanałem Rypinkowskim od południa, Kanałem Bernardyńskim od wschodu i ul. Chopina od północnego zachodu. Obejmuje obszar historycznego, średniowiecznego Śródmieścia wraz z Rynkiem Głównym i najcenniejszymi zabytkami miasta. Charakteryzuje się intensywną zabudową mieszkaniową, dużą koncentracją usług typu: handel, banki, urzędy. Na obszarze tym znajdują się najważniejsze kościoły i instytucje kościelne, teatr i Park Miejski. Jest on pozbawiony zakładów przemysłowych. Centrum objęte jest strefą płatnego parkowania, a na obszarze tym przeważa ruch pieszy. Ruch samochodowy

obsługują ulice: Warszawska, 3 Maja, Częstochowska, Sukiennicza, Al. Wolności oraz ulica Śródmiejska.

W tak rozumianym obszarze Centrum zlokalizowane są 3 obszary pomiaru natężenia ruchu pojazdów: nr 4, 9 i 10¹¹ (pełny wykaz punktów pomiaru natężenia ruchu znajduje się na str. 30-32).

Ze względu na wyjątkową wartość historyczną i intensywną zabudowę oraz ważną rolę, jaką odgrywa Centrum dla całego miasta, powinno być objęte szczególną ochroną i w miarę możliwości izolowane od intensywnego ruchu samochodowego.

2. Obszar zabudowy wielorodzinnej okalającej Centrum (obwody nr 5, 16, 42, 11, 12 i 8). Liczba mieszkańców – 12 734, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 2 314.

Na obszar ten składają się 2 rejon. Jeden na południe od Centrum, położony jest na południe od Kanału Rypinkowskiego i Proсны, w granicach ulic Stanczukowskiego, Poznańskiej, Harcerskiej, Handlowej, Południowej i Czarnej Drogi.

Drugi rejon leży na wschód od Śródmieścia i obejmuje tereny na wschód od Kanału Bernardyńskiego pomiędzy ulicami: Aleją Wojska Polskiego, Aleją Sikorskiego, Warszawską wraz z Kasztelańską, Piwną, Ogrodową i Ciepłą.

Na obszarze tym przeważa zabudowa mieszkaniowa z XIX w. i z początków XX w., otaczająca historyczne Centrum i stanowiąca funkcjonalnie jego uzupełnienie. Koncentracja usług jest niższa niż w obszarze Centrum, a standard zabudowy mieszkaniowej niższy niż w Śródmieściu. Jest tu zlokalizowany szpital, a na obrzeżu tego obszaru Galeria Kalisz – duży obiekt handlowy. Wewnątrz obszaru lub na jego granicach zlokalizowanych jest 7 punktów pomiaru ruchu: nr 2, 3, 5, 13 i 18 w rejonie południowym i nr 8 i 12 w rejonie północnym.

Ruch samochodowy obsługują ulice: Poznańska, Harcerska, Nowy Świat, Aleja Wojska Polskiego, Stanczukowskiego (rejon południowy) oraz Aleja Sikorskiego, Warszawska, Łódzka i Stawiszyńska (rejon północny).

3. Obszar zabudowy z II połowy XX w., położony pomiędzy historycznym Centrum a zachodnią obwodnicą miasta i dworcem kolejowym (obwody nr: 13, 14, 15, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 44, 45, 47). Liczba mieszkańców – 35 284, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 5 558).

¹¹ Opisując obszary wymieniano każdorazowo punkty znajdujące się wewnątrz obszarów, jak również na ich granicach.

Jest to najliczniej zamieszkały obszar miasta, którego zabudowa powstała głównie w okresie powojennym, kiedy stanowił rejon najintensywniejszej działalności budowlanej rozwijającego się szybko miasta. Obszar ten leży na zachód od historycznego Śródmieścia i zamyka się pomiędzy ulicami Poznańską, Handlową, Kordeckiego, Południową, Konopnickiej, Dworcem Kolejowym, Podmiejską i Stanczukowskiego, obejmując dzielnice Korczak, Rogatka, Widok i Czaszki, w skład których wchodzi osiedla: Dąbrowskiej, Konopnickiej, Asnyka, Kaliniec, XXV-lecia i Korczak. Główne ulice tego obszaru to: Górnośląska, Aleja Wojska Polskiego, Dobrzecka, Legionów i wymienione wcześniej Poznańska, Harcerska, Stanczukowskiego i Podmiejska. Jest to obszar rozległy ze znacznie rozwiniętymi usługami handlowymi, oświatowymi, finansowymi, ochrony zdrowia i innymi powiązanymi zwykle z osiedlami mieszkaniowymi. Na obszarze tym brak jest zakładów przemysłowych, magazynów, składów i innych temu podobnych firm, będących źródłem intensywnego ruchu drogowego samochodami ciężarowymi. Ze względu na zwartą zabudowę mieszkaniową obszar ten obciążony jest natomiast w znacznym stopniu ruchem samochodów osobowych.

W jego obrębie lub na granicach zlokalizowano 9 punktów pomiaru ruchu: nr 13, 2, 5, 18, 7, 1, 11, 16 i 14.

4) Obszar zabudowy wielorodzinnej - nowej, będącej w trakcie rozbudowy - i przewidziany do dalszej zabudowy (obwody nr: 37, 38, 39, 40, 43, 48, 50). Liczba mieszkańców 13 970, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 2 606.

Jest to główny obszar zlokalizowania nowej zabudowy miasta, rejon szybko rozwijającego się budownictwa mieszkaniowego o charakterze wielorodzinnym. Wyznaczają go następujące ulice: od wschodu ulica Podmiejska, od północy ulica Dobrzecka, a od południa Aleja Wojska Polskiego. Od zachodu brak jest wyraźnej granicy, gdyż jest to kierunek postępującej zabudowy zespołu osiedli pod nazwą Dobrzec. Rozbudowa miasta w kierunku zachodnim uzasadniona jest faktem, że na terenie Wysoczyzny Kaliskiej, na której leży Kalisz, przeważają wiatry zachodnie, przynoszące nad zachodnią część miasta czyste powietrze, pozbawione dymów i pyłów. Ekspansja miasta na ten obszar jest efektem wyczerpywania się w Kaliszu dogodnych terenów pod zabudowę, położonych bliżej Centrum. Obszar ten jest skupiskiem usług powiązanych zwykle z zabudową wielorodzinną (handel, szkoły). Znajduje się tu także reprezentacyjna hala sportowa miasta. Na granicy tego obszaru znajduje się aż 7 obiektów handlowych wielkopowierzchniowych: Castorama, Makrocash, Media Markt, Big Star, Nomi i wielkopowierzchniowy sklep meblowy BlackRedWhite (BRW), które mają

znaczny wpływ na generowanie ruchu. Ze względu na znaczne oddalenie od Centrum zespół osiedli Dobrzec musi być należycie skomunikowany z resztą miasta.

Istotnym problemem obsługi komunikacyjnej tego obszaru jest kwestia bezpieczeństwa ruchu, które jest zagrożone ze względu na to, że osiedla są oddzielone od szeroko rozumianego Śródmieścia, ruchliwą, obwodnicą zachodnią. Na granicach tego obszaru znajdują się 3 punkty pomiaru ruchu: nr 14, 15 i 16.

5. Obszary przemysłowe i przemysłowo-składowe.

W granicach Kalisza wyróżnić można 3 duże skupiska obszarów, których główną funkcją są funkcje przemysłowe lub przemysłowo-składowe. Są to następujące obszary:

5a) Obszar przemysłowy, położony w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia, na obszarze ograniczonym ulicami: Chopina od wschodu oraz Kanałem Bernardyńskim i Prosną od północy i południa, a granicą miasta od zachodu.

(Obwód wyborczy nr 17). Liczba mieszkańców – 2 462, w tym dzieci i młodzieży do 18 lat – 510).

Jest to miejsce, w którym zlokalizowano zakłady przemysłu lekkiego, jak: „Wistil”, „Haft” i „Runotex” i spożywczego, np. „Kaliszanka”. Na ulicy Majkowskiej znajduje się zajezdnia Kaliskich Linii Autobusowych i sąsiadujący z nią supermarket „Tesco”. Na obszarze tym znajduje się też Wyższe Seminarium Duchowne.

Część zakładów przemysłowych tego obszaru odczuwa trudności rynkowe, związane z konkurencją azjatycką, jednakże ten obszar miasta pozostaje ważnym skupiskiem miejsc pracy. Jest to istotne, gdyż zakłady produkcyjne i usługowe, zlokalizowane w tym miejscu, położone są blisko Śródmieścia i dojazd do nich dla znacznej części mieszkańców miasta jest stosunkowo łatwy. Głównymi ulicami obsługującymi komunikacyjnie omawiany obszar są: Aleja Wojska Polskiego, ul. Stanczukowskiego, Żłota i Majkowska. Zlokalizowano tu 1 punkt pomiarów natężenia ruchu: nr 6.

5b) Rozległy obszar na południe od ul. Kordeckiego ograniczony od zachodu i południa linią kolejową, a od wschodu Prosną i ulicami Bolesława Chrobrego i Bolesława Pobożnego (obwód wyborczy nr 22). Liczba ludności – 2 046, w tym dzieci i młodzieży do lat 18 – 398.

Na obszarze tym znajdują się zakłady przemysłu lotniczego, powstałe z WSK PZL-Kalisz, będące jednym z głównych pracodawców w mieście. Ponadto znajduje się tu giełda owocowo-warzywna, której dostawcami są lokalni producenci rolni, obsługujący miasto i region.

Na obszarze tym zlokalizowana jest także przyszła Strefa Gospodarcza – Rypinek, w której, zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego, przewidziana jest funkcja produkcyjna, usługowa i handlowa. Strefa Gospodarcza Rypinek mieści się pomiędzy ul. Częstochowską, Budowlanych i torem kolejowym. Dlatego też jest to teren wzmożonego ruchu samochodowego, koncentrującego się na ulicy Częstochowskiej i Księżnej Jolanty. Obszar ten i zakłady przemysłu lotniczego położone są tuż przy linii kolejowej, a do zakładów prowadzi bocznica kolejowa. Brak jest jednak przystanku osobowego. W granicach obszaru i na jego granicach zlokalizowano 2 punkty pomiaru ruchu: nr 18 i 19.

5c) Obszar składowo-magazynowy położony wokół dworca kolejowego wraz z torami stacji rozrządowej. Granice obszaru wyznaczają ulice: Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, linia kolejowa, ulice: Ks. Sieradzana, Metalowców i Zachodnia.

(Obwody wyborcze nr 33 i 34). Liczba mieszkańców – 5 216, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 1 010.

Jest to duże skupisko magazynów, składów budowlanych i siedzib firm, gdzie planowane jest także utworzenie Strefy Gospodarczej. Obsługę drogową tego obszaru zapewniają ulice: Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, Wrocławska oraz Dworcowa i Zachodnia. Obszar ten podzielony jest ul. Wrocławską, przy której zlokalizowane są obiekty handlu hurtowego, zajezdnia i dworzec PKS oraz dworzec PKP. Zlokalizowane tu zostały 3 punkty pomiaru natężenia ruchu: nr 7, 15 i 16.

Ze względu na położenie obszaru w otoczeniu dworca ważną rolę w obsłudze transportowej odgrywa kolej.

Wąskimi gardłami w obsłudze transportowej omawianego obszaru są przejazdy przez linie kolejowe, w szczególności ulicy Dworcowej, co utrudnia dostęp do tej części obszaru, która leży na południe od linii kolejowej.

6. Obszary Winiar i Szczypiorna.

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

6a) Winiary (obwód 21). Liczba mieszkańców – 2 130, w tym dzieci i młodzieży do 18 lat – 485.

Jest to rozległy obszar we wschodniej części Kalisza, oddalony od Śródmieścia. Jego przybliżone granice wyznaczają ulice Dyngusowa i Leśna, rzeka Swędnia od zachodu, granice Kalisza od północy i wschodu oraz linia kolejowa od południa.

W obszarze tym mieszczą się duże zakłady przemysłu spożywczego „Winiary – Nestle”, znany producent koncentratów i innych artykułów spożywczych, jeden z głównych pracodawców w mieście, a także liczne firmy, warsztaty i hurtownie. Znajdują się tu też obszary zabudowy mieszkaniowej: Osiedle Winiary i okolice ulicy Okrąglickiej. W tej dzielnicy zlokalizowano duży dom akademicki, którego mieszkańcy dojeżdżają do Śródmieścia. W związku ze znacznie zróżnicowanymi funkcjami i znaczną odległością od Centrum, Winiary muszą mieć sprawną komunikację i infrastrukturę transportową. Głównymi ulicami są Łódzka i Lubelska.

6b) Szczypiorno (obwód 35). Liczba mieszkańców – 1 170, w tym dzieci i młodzieży do 18 lat – 317.

Rozległy obszar znacznie oddalony od Centrum, położony na zachód od ulicy Zachodniej w sąsiedztwie linii kolejowej i stacji Kalisz-Szczypiorno.

Znajdują się tutaj liczne firmy i magazyny, jednak najważniejszym pracodawcą jest Centralny Ośrodek Szkolenia Służby Więziennej, zlokalizowany w historycznych koszarach – miejsca internowania Legionistów w okresie I wojny światowej. Obsługę komunikacyjną Szczypiorna zapewniają ulica Wrocławska oraz linia kolejowa. Znajduje się tu 1 punkt badania natężenia ruchu: nr 15.

7. Obszary istniejącej i przyszłej zabudowy jednorodzinnej.

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

7a) Majków i Chmielnik (obwody nr: 18, 19 i 20). Liczba mieszkańców – 6 598, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 1 242.

Jest to obszar na północ od Kanału Bernardyńskiego i ulic Warszawskiej, Sikorskiego i Aleja Wojska Polskiego, ciągnący się do północnej granicy miasta. Obszar ten położony jest u zbiegu dróg krajowych 25 i 12 i drogi wojewódzkiej 442, co, z jednej strony stanowi pewną uciążliwość ze względu na hałas i wypadki spowodowane znacznym natężeniem ruchu, a z drugiej strony jest atutem ze względu na łatwy dostęp do Centrum i możliwość

zlokalizowania w tym obszarze firm, zakładów usługowych, magazynów i hurtowni. Zlokalizowano tu 3 punkty badania natężenia ruchu: nr 8, 17 i 19.

7b) Tyniec (obwód 9). Liczba mieszkańców – 2.716, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 533.

Obszar pomiędzy ulicami Warszawską i Łódzką a granicą miasta i rzeką Swędrnią, położony blisko Centrum i atrakcyjny do dalszego zagospodarowywania. Obszar ten komunikacyjnie obsługiwany jest przez ulice: Łódzką i Warszawską, a w przyszłości prawdopodobnie przecięty zostanie przedłużeniem Trasy Bursztynowej od ul. Łódzkiej do Warszawskiej.

Zlokalizowano tu 2 punkty pomiaru ruchu: nr 12 i 20.

7c) Zawodzie (obwód nr: 10). Liczba mieszkańców – 1 233, w tym dzieci i młodzieży do 18 lat – 255.

Jest to niewielki obszar, położony pomiędzy ulicami: Częstochowską, Czarną Wodą, Chrobrego, Pobożnego i rzeką Prosną. Obszar ten przecięty jest Trasą Bursztynową i położony bardzo blisko ścisłego Centrum Miasta. Na obszarze tym zlokalizowano skansen archeologiczny, którego budowę zakończono w 2007 r., i który stanie się wkrótce ważnym obiektem na turystycznym planie miasta. Zlokalizowano tu 1 punkt pomiaru natężenia ruchu: nr 18.

7d) Rajsków (obwód 49). Liczba mieszkańców – 1 757, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 341.

Rozległy obszar na wschód od rzeki Proсны i Kanału Bernardyńskiego, zlokalizowany pomiędzy ulicami: Łódzką, Marzanny, Leśną i Wczasową, przecięty Trasą Bursztynową.

Obszar ten oprócz zabudowy jednorodzinnej posiada infrastrukturę do uprawiania sportu (stadion, basen, korty tenisowe, boisko, itp.). W przyszłości przewiduje się zlokalizowanie tu parku wodnego. Ze względu na swoje położenie jest atrakcyjny jako obszar budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego oraz funkcji rekreacyjnych i sportowych.

8. Pozostałe obszary miasta o mało intensywnej zabudowie jednorodzinnej, o charakterze rozproszonym lub ulicowym – wzdłuż dróg, a także obszary o przeznaczeniu rolniczym.

Są to obszary włączone w granice miasta, ale nie mające charakteru ściśle miejskiego.

8a) Obszar na południu miasta, położony na południe od linii kolejowej oraz omówionych wcześniej obszarów przemysłowych (5b i 5c) oraz Winiar (6a), obejmujący Sulisławice, Stawki, Piwonice, Lis przy drogach 450 i ulicach Pokrzywnickiej i Starożytnej.

(Obwody 36 i 46). Liczba mieszkańców – 3285, w tym dzieci młodzież do 18 lat – 706.

Oprócz wzmiankowanej wyżej rozproszonej zabudowy i terenów rolnych na obszarze tym znajduje się zbiornik wodny Szale, ważne miejsce wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców miasta.

8b) Obszar na zachodzie miasta, położony na zachód i północ od omówionych wcześniej obszarów Śródmieścia, Dobrzeca i Szczypiorna i rozciągający się do granic miasta (obwód 41). Liczba mieszkańców – 1 052, w tym dzieci i młodzież do 18 lat – 291.

Jest to obszar rozległy, lecz zamieszkały tylko wzdłuż ulic Korczak, Dobrzeckiej i Św. Michała. Obejmuje on tereny dawnej wsi Dobrzec, wcielonej do miasta w 2007 roku, która tradycyjnie zaopatruje mieszkańców Kalisza w produkty rolne. Ponadto przy ulicy Poznańskiej znajdują się obiekty studenckie i cmentarz komunalny. Obszar ten zostanie przecięty zachodnią obwodnicą miasta.

Na granicy obszaru znajdują się punkty pomiaru natężenia ruchu: nr 13 i 14.

Poza obszarem miasta znajdują się tereny sąsiadujące z nim i powiązane pod względem gospodarczym i społecznym, a w konsekwencji transportowym.

Cały powiat kaliski (z wyłączeniem miasta Kalisza, stanowiącego osobny powiat grodzki) liczy 11 gmin, z czego 10 to gminy wiejskie, a 1 miejsko-wiejska, w której położone jest jedyne miasto powiatu – Stawiszyn. Miasto Kalisz graniczy bezpośrednio z powiatami: kaliskim, ostrowskim i pleszewskim.

Gminy bezpośrednio graniczące z Kaliszem i ściśle z nim związane, to:

- Blizanów – 9,2 tys. mieszkańców,
- Godziesze Wielkie – 8,3 tys. mieszkańców,
- Opatówek – 10,1 tys. mieszkańców,
- Żelazków – 8,9 tys. mieszkańców,
- Nowe Skalmierzyce – 15,2 tys. mieszkańców,
- Gołuchów – 9,7 tys. mieszkańców.

Ponadto w sąsiedztwie Kalisza leży duże miasto Ostrów Wielkopolski, liczący 72,6 tys. mieszkańców (wg stanu na 2006 r.). Jest to duży ośrodek przemysłowy i usługowy, mocno związany z Kaliszem, z którym wspólnie tworzą potencjalną aglomerację o liczbie ludności zbliżającej się do 200 tys.

Pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim leży miasto Nowe Skalmierzyce (5 tys. mieszkańców), które wraz z gminą (10 tys. mieszkańców) są również ściśle związane z obydwoma miastami.

Kalisz i Nowe Skalmierzyce są połączone z Ostrowem Wielkopolskim drogą krajową nr 25 i linią kolejową nr 14, natomiast sąsiadujące gminy powiatu powiązane są z Kaliszem w sposób następujący:

- Blizanów – droga wojewódzka nr 442 – wylot na północy Kalisza,
- Godziesze Wielkie – droga powiatowa 13209 – wylot na południowym wschodzie Kalisza,
- Opatówek – droga krajowa nr 12 – wylot na wschodzie z Kalisza,
- Żelazków – droga krajowa nr 25 – wylot na północy miasta i droga wojewódzka 470 – wylot na północnym wschodzie.

Krótką charakterystykę miast i gmin leżących w sąsiedztwie Kalisza przedstawiono poniżej:

1. Ostrów Wielkopolski. Miasto położone na zachód od Kalisza i liczące 72,6 tys. mieszkańców, w którym zarejestrowanych jest około 9 tys. podmiotów gospodarczych, w tym:

- Europejskie Konsorcjum Kolejowe Wagon (d. ZNTK), zatrudniające 1300 pracowników.
- Zakłady Delphi (grupa General Motors), zatrudniające 900 pracowników.
- Zakłady Automatyki Przemysłowej.
- Fabryka Maszyn dla przemysłu spożywczego SPOMASZ.

Przez Ostrów Wielkopolski przechodzą drogi: nr 11 (S11) Kołobrzeg-Piła-Poznań-Ostrów Wielkopolski-Lubliniec-Bytom, nr 25 Bobolice-Człuchów-Koronowo-Bydgoszcz-Inowrocław-Konin-Kalisz-Ostrów Wielkopolski-Oleśnica, nr 36 Prochowice-Lubin-Rawicz-Krotoszyn-Ostrów Wielkopolski, 445 Odolanów-Ostrów Wielkopolski.

Z Ostrowa Wielkopolskiego linie kolejowe wybiegają w 5 kierunkach: kierunek Kalisz (linia nr 14), kierunek Poznań (linia nr 272), kierunek Wrocław, kierunek Kępno, kierunek Leszno.

Ostrów Wielkopolski wraz z gminą liczy 90,5 tys. mieszkańców.

2. Nowe Skalmierzyce, miasto na zachód od Kalisza (5 tys. mieszkańców) i gmina (10 tys. mieszkańców). Ośrodek przemysłowo-handlowy (Fabryka Mebli „Com.40 Limited” Sp. z o.o., Fabryka Materaców IKEA), przemysł spożywczy, centrum logistyczne, podstrefa Łódzkiej SSE. W trakcie budowy znajduje się obwodnica miasta na drodze nr 25, na obszarze gminy rozwinięte jest rolnictwo. Miasto i gmina położone są pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim, przy drodze nr 25 i linii kolejowej nr 14.

3. Miasto i gmina Pleszew położone na północny-zachód od Kalisza (30 tys. mieszkańców, w tym Pleszew 19 tys.). Miasto jest znaczącym ośrodkiem przemysłowym (fabryka obrabiarek GILDEMEISTER, 550 zatrudnionych, centrum szkolenia operatorów obrabiarek, fabryka maszyn dla przemysłu spożywczego SPOMASZ, zakłady papiernicze). Miasto połączone jest z Kaliszem podmiejską linią autobusową KLA. Ośrodek szkolnictwa średniego, 2 filie wyższych uczelni.

4. Gmina Opatówek, położona na wschód od Kalisza, o charakterze rolniczo-przemysłowym, licząca 10 tys. mieszkańców (Opatówek 4 tys.), dogodnie połączona

z Kaliszem drogą nr 25 i linią kolejową nr 14. Znajduje się tu Wytwórnia Napojów i Soków „Hellena”, cegielnia, GS i 800 innych podmiotów gospodarczych, 8 szkół podstawowych i średnich oraz filia Wyższej Szkoły Informatycznej z Łodzi. Istnieją dogodne połączenia komunikacyjne z Kaliszem.

5. Gmina Żelazków. Gmina rolnicza, położona na północ od Kalisza, zamieszkała przez około 9 tys. mieszkańców. W ostatnich latach miejsce osiedlania się mieszkańców Kalisza.

6. Gmina Blizanów. Jest to gmina rolnicza, położona na północ od Kalisza, licząca 9500 mieszkańców. Działa tu 335 podmiotów gospodarczych. Funkcjonują 3 zespoły szkół i małe szkoły podstawowe.

7. Gmina Godziesze Wielkie. Jest to gmina rolnicza, położona na południe od Kalisza, licząca 8200 mieszkańców, związana z Kaliszem komunikacją autobusową. Na terenie gminy znajduje się Wojewódzki Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej, Chorób Płuc i Gruźlicy w Wolicy k. Kalisza, dysponujący 144 łózkami dla chorych.

2.3. Pomiar natężenia ruchu drogowego w Kaliszu

W celu oceny sytuacji i natężenia ruchu w mieście, dokonano pomiaru natężenia ruchu. Miejsca pomiaru ruchu wskazane przez Urząd Miejski w Kaliszu (Zleceniodawca) obejmowały 9 dróg wlotowych, 20 wskazanych skrzyżowań oraz 19 miejsc z parkingami w strefie ograniczonego parkowania. Lokalizacje tych miejsc są następujące (numery zgodnie z porządkiem, w którym zestawiono tabele wynikowe i rysunki załączone do opracowania):

a) punkty pomiaru natężenia ruchu na drogach wlotowych:

1. wlot drogi nr 25 od Konina – ul. Stawiszyńska,
2. wlot drogi nr 25 od Ostrowa Wielkopolskiego – ul. Wrocławska,
3. wlot drogi nr 12 od Sieradza – ul. Łódzka,
4. wlot drogi nr 12 od Pleszewa – ul. Poznańska,
5. wlot drogi nr 442 od Wrześni – ul. Godebskiego,
6. wlot drogi nr 450 od Grabowa- ul. Rzymska,
7. wlot drogi nr 470 od Koła – ul. Warszawska,
8. wlot drogi nr 13.209 od Brzezin – ul. Starożytna,
9. wlot drogi nr 13.261 od wsi Szałe – ul. Pokrzywnicka.

b) punkty pomiaru ruchu na skrzyżowaniach:

1. ul. Górnośląska – ul. Serbinowska,

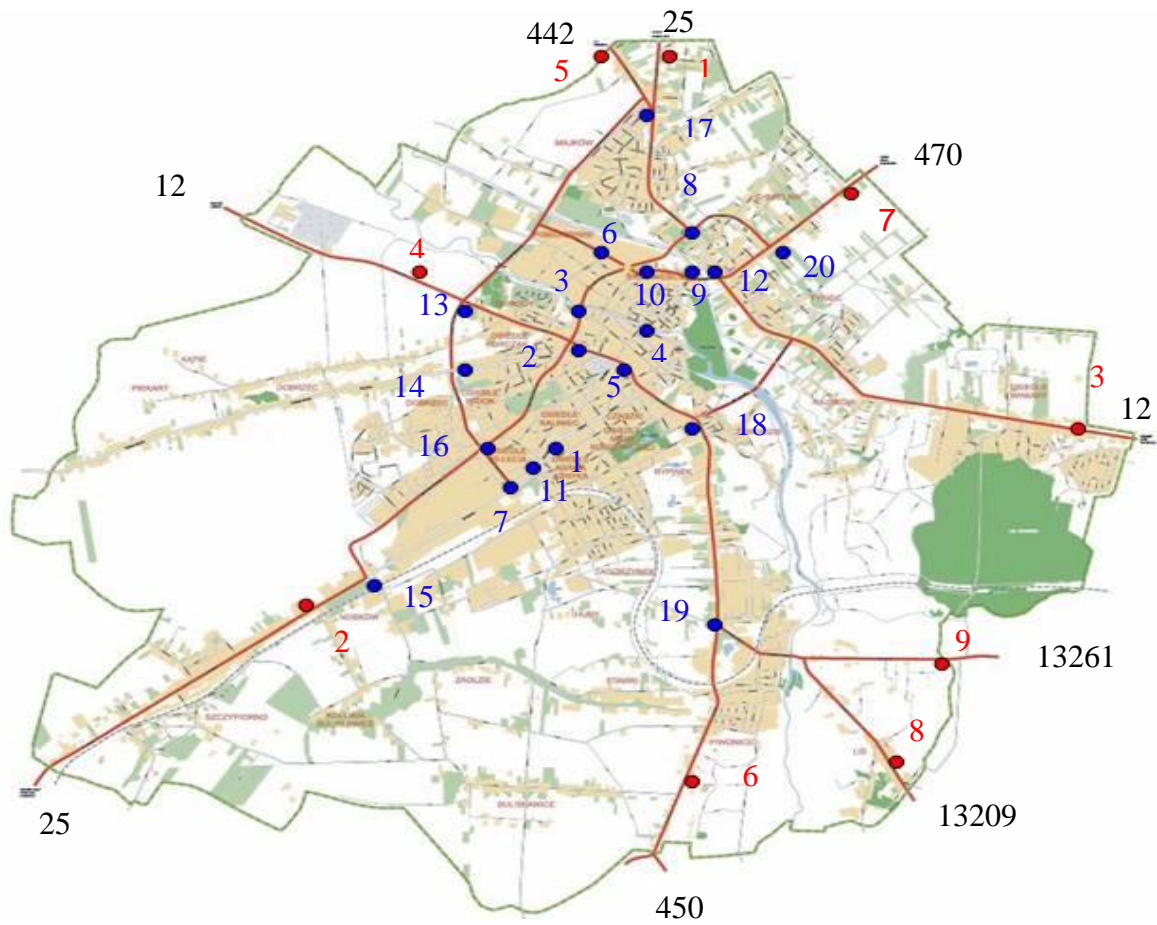
2. Aleja Wojska Polskiego – ul. Poznańska,
3. Aleja Wojska Polskiego – ul. Kościuszki,
4. ul. Sukiennicza – Aleja Wolności,
5. ul. Górnośląska – ul. Śródmiejska- ul. Harcerska – ul. Nowy Świat,
6. Aleja Wojska Polskiego – ul. Majkowska,
7. ul. Wrocławska – ul. Podmiejska,
8. ul. Stawiszyńska – Aleja Wojska Polskiego – Aleja gen. Sikorskiego,
9. Plac Kilińskiego – ul. Warszawska – ul. Stawiszyńska – ul. 3 Maja,
10. ul. Majkowska – ul. 3 Maja – Nowy Rynek,
11. ul. Górnośląska – ul. Dworcowa,
12. ul. Warszawska – ul. Łódzka,
13. ul. Stanczukowskiego – ul. Poznańska,
14. ul. Stanczukowskiego – ul. Dobrzecka – ul. Podmiejska,
15. ul. Wrocławska – Aleja Wojska Polskiego,
16. Aleja Wojska Polskiego ul. Podmiejska (rondo),
17. ul. Stawiszyńska – ul. Godebskiego,
18. ul. Częstochowska ul. Nowy Świat – Trasa Bursztynowa,
19. ul. Częstochowska – ul. Księżnej Jolanty,
20. Aleja Gen. Sikorskiego – ul. Warszawska – ul. Moniuszki.

c) wykaz miejsc parkingowych w strefie ograniczonego parkowania, w których dokonano pomiaru ich wykorzystania:

1. Plac Jana Pawła II,
2. ul. Babina,
3. ul. Parczewskiego,
4. ul. Kanonicka (cała),
5. ul. Złota (od Głównego Rynku do Alei Wojska Polskiego),
6. ul. Ciasna (od Nowego Rynku do ul. Narutowicza),
7. ul. Zamkowa (od Głównego Rynku do ul. Grodzkiej),
8. ul. Mariańska (do Głównego Rynku),
9. ul. Kolegialna i ul. Sukiennicza (do ul. Kazimierzowskiej),
10. ul. Chopina (od Nowego Rynku do Fabryki Runotex),
11. Plac Św. Stanisława,
12. ul. Kazimierzowska (od ul. Sukienniczej do ul. Śródmiejskiej),
13. ul. Śródmiejska (od Rogatki do ul. Fabrycznej),

14. ul. Śródmiejska od Mostu Kamiennego do Głównego Rynku),
15. Aleja Wolności (od Getin Banku do Sądu),
16. Plac Bogusławskiego,
17. Aleja Wolności od pałacu Ślubów do teatru,
18. ul. Pułaskiego (od ul. Śródmiejskiej do ul. Kredytowej),
19. ul. Narutowicza.

Mapa 2. Lokalizacja punktów pomiaru natężenia ruchu na drogach wlotowych i na skrzyżowaniach



- - drogi wlotowe
- - skrzyżowania

Źródło: Materiały UM w Kaliszu i opracowanie własne.

Badania wykonane zostały w dniach 24 i 25.10.2007 r., z uwzględnieniem obu kierunków ruchu, relacji skrętowych i podziału na pojazdy: motocykle, samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, ciężarowe z przyczepami i autobusy. Pomiaru dokonano w godzinach 12.00 ÷ 18.00, a wyniki przedstawiono w przedziałach godzinowych z podziałem na samochody z rejestracją miasta Kalisza i pozostałe. W przypadku badań natężenia ruchu w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego wyodrębniono dodatkowo pojazdy z rejestracją z tego miasta.

Pomiarów dokonała firma PHU Contact s.c. z siedzibą w Płońsku przy ul. Północnej 18/11, drogą obserwacji bezpośrednich. Zespół autorski wysoko ocenia przeprowadzone pomiary ruchu. W załączeniu przedstawiono wyniki badań w formie tabelarycznej i graficznej (rysunki – schematy skrzyżowań).

Analizując wyniki pomiarów pod względem obciążenia punktów pomiarowych ruchem samochodowym można stwierdzić, że najbardziej obciążonym punktem pomiarowym jest punkt 16 (Rondo Westerplatte), gdzie krzyżuje się ruch na obwodnicy z wylotem w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego i co najbardziej istotne, ruchem samochodowym kreowanym na obszarze rozbudowującego się zespołu osiedli Dobrzec.

Pozostałe najbardziej obciążone skrzyżowania położone są w Śródmieściu (punkty nr 2 i 5) w ciągu drogi nr 450, przechodzącej przez Centrum miasta z południa na północ, a także wewnątrz i na obrzeżu strefy zabudowy śródmiejskiej (punkty 13, 1, 7, 14).

Zdecydowanie mniejszym obciążeniem ruchem pojazdów charakteryzują się punkty pomiaru ruchu oddalone od Centrum (nr 17, 19, 20), z wyjątkiem punktu nr 15, położonego przy ul. Wrocławskiej na wylocie w kierunku na Ostrów Wielkopolski.

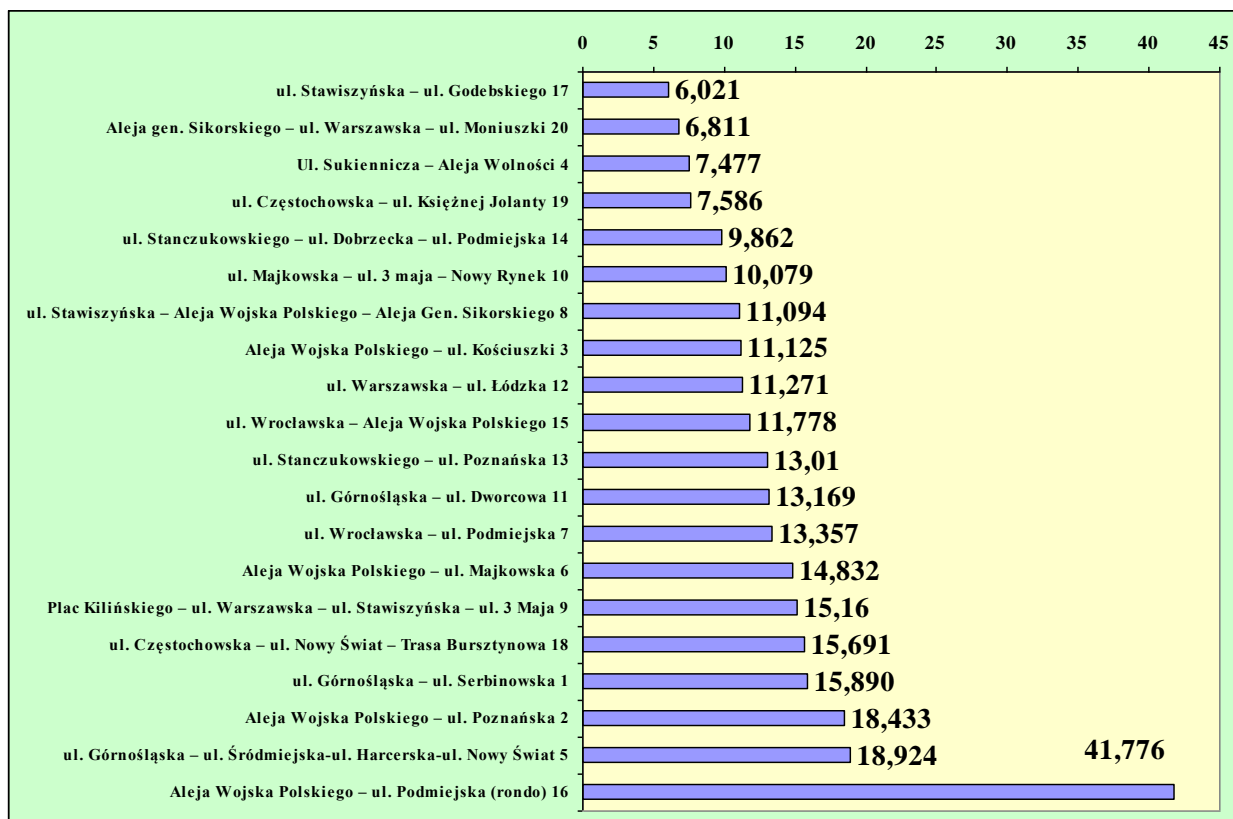
Niskim obciążeniem charakteryzuje się też punkt nr 4, usytuowany na skrzyżowaniu ul. Sukienniczej i Al. Wolności, położony w strefie płatnego parkowania.

Pozostałe punkty pomiaru charakteryzują się średnim dla Kalisza natężeniem ruchu, wynoszącym około 12-13 tys. pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie w czasie trwania pomiaru. Wyniki pomiarów wskazują, że główne skrzyżowania obciążone są ruchem w sposób równomierny.

Obciążenie punktów pomiaru ruchu na skrzyżowaniach jest następujące (łączna liczba pojazdów zarejestrowana na skrzyżowaniu w czasie trwania pomiaru):

1.	ul. Górnośląska – ul. Serbinowska	15 890
2.	Aleja Wojska Polskiego – ul. Poznańska	18 433
3.	Aleja Wojska Polskiego – ul. Kościuszki	11 125
4.	Ul. Sukiennicza – Aleja Wolności	7 477
5.	ul. Górnośląska – ul. Śródmiejska-ul. Harcerska-ul. Nowy Świat	18 924
6.	Aleja Wojska Polskiego – ul. Majkowska	14 832
7.	ul. Wrocławska – ul. Podmiejska	13 357
8.	ul. Stawiszyńska – Aleja Wojska Polskiego – Aleja Gen. Sikorskiego	11 094
9.	Plac Kilińskiego – ul. Warszawska – ul. Stawiszyńska – ul. 3 Maja	15 160
10.	ul. Majkowska – ul. 3 maja – Nowy Rynek	10 079
11.	ul. Górnośląska – ul. Dworcowa	13 169
12.	ul. Warszawska – ul. Łódzka	11 271
13.	ul. Stanczukowskiego – ul. Poznańska	13 010
14.	ul. Stanczukowskiego – ul. Dobrzecka – ul. Podmiejska	9 862
15.	ul. Wrocławska – Aleja Wojska Polskiego	11 778
16.	Aleja Wojska Polskiego – ul. Podmiejska (rondo)	41 776
17.	ul. Stawiszyńska – ul. Godebskiego	6 021
18.	ul. Częstochowska – ul. Nowy Świat – Trasa Bursztynowa	15 691
19.	ul. Częstochowska – ul. Księżnej Jolanty	7 586
20.	Aleja Gen. Sikorskiego – ul. Warszawska – ul. Moniuszki	6 811

Rys. 1. Obciążenie punktów pomiaru ruchu na badanych skrzyżowaniach

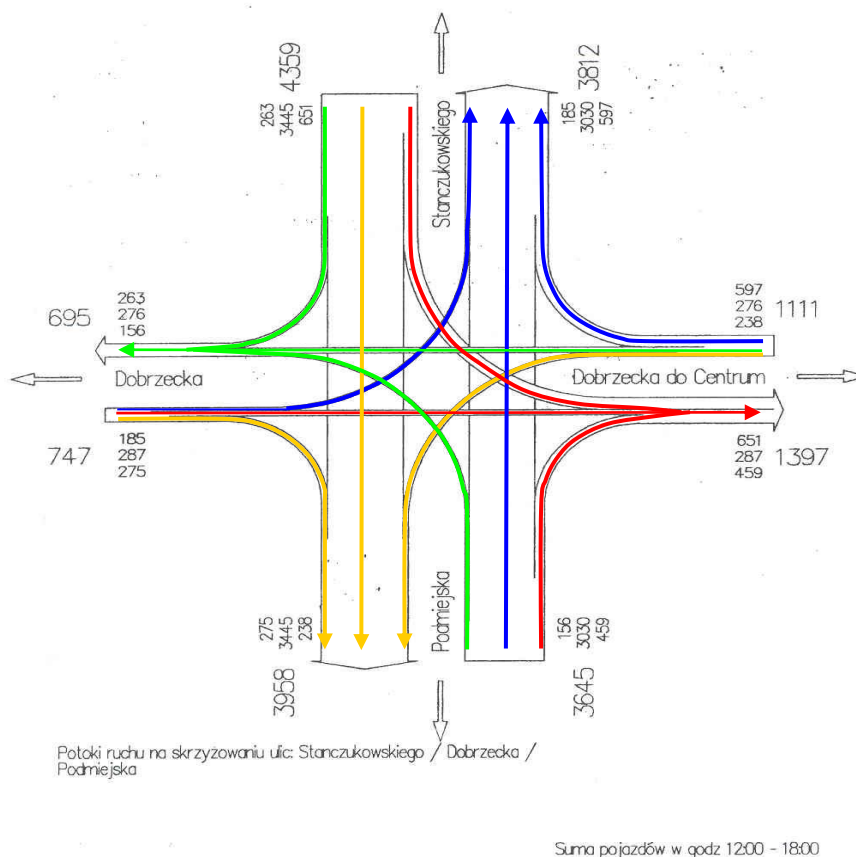


Źródło: Opracowanie własne.

W związku z dość równomiernym obciążeniem Centrum miasta ruchem drogowym należy stwierdzić, że wszystkie skrzyżowania i ulice są bardzo obciążone ruchem i brak jest miejsc wolnych od przeciążeń, korków i zatorów. Charakterystyczną cechą obciążenia ruchem pojazdów jest to, że im bliżej Centrum tym większe obciążenie skrzyżowań. Świadczy to o tym, że podstawową rolę w kreowaniu ruchu ma ruch lokalny. Związane jest to z bardzo wysokim poziomem ilościowym rozwoju motoryzacji i stosunkowo, przy istniejącej sieci ulic, dobrą organizacją ruchu drogowego.

Jedynym ciągiem w układzie drogowym miasta, gdzie widoczne są rezerwy przepustowe, jest ulica Dobrzecka, prowadząca od dawnej wsi Dobrzec i Dobro do Centrum i nie posiadająca bezpośredniego połączenia z osiedlem Dobrzec. Widać to wyraźnie na poniższej ilustracji, wskazującej rozkład obciążeń ruchu na skrzyżowaniu ul. Dobrzeckiej z obecną obwodnicą (Podmiejska, Stanczukowskiego).

Rys. 2. Potoki ruchu na skrzyżowaniu ul. Dobrzeckiej z ul. Podmiejską i Stanczukowskiego



Jednocześnie podkreślić trzeba, że obsługa Osiedla Dobrzec odbywa się przez rondo Westerplatte, Aleje Wojska Polskiego, ul. Górnośląską i Podmiejską.

W celu odciążenia tych ulic i przerwania części ruchu na ul. Dobrzecką celowe jest stworzenie bezpośredniego połączenia Osiedla Dobrzec z ul. Dobrzecką i skoncentrowania na niej części ruchu w relacji Osiedle Dobrzec-Centrum. Inwestycja taka przewidziana jest do realizacji do roku 2011.

Natężenie ruchu w roku 2007 było znacznie większe niż w roku 2003. Jednak porównywanie wielkości obciążenia konkretnych punktów pomiarowych w tych latach jest niecelowe, gdyż

w tym okresie (2003-2007) zmienił się układ dróg i organizacja ruchu, co zupełnie zmieniło potoki ruchu w mieście, a badanie okresowe z roku 2007 nie obejmowało skrzyżowań.

Jeżeli chodzi o natężenie ruchu na drogach wlotowych, to najbardziej obciążone są: droga nr 12 od Sieradza i Opatówka oraz wlot drogi nr 25 od strony Ostrowa Wielkopolskiego.

Wlot drogi nr 25 z Konina i drogi nr 12 z Pleszewa obciążone są nieco słabiej.

Spośród wlotów dróg wojewódzkich, największy poziom ruchu odnotowano na drodze nr 470 (od Koła). Jest to związane z możliwością dojazdu tą drogą do autostrady A2.

Obciążenie wlotów pozostałych dróg wojewódzkich i badanych dróg powiatowych, jest na podobnym poziomie, wyraźnie niższym od dróg krajowych i drogi nr 470.

Porównując obciążenie ruchem w godzinie szczytowego, popołudniowego obciążenia w latach 2003¹² i 2007 stwierdzić można znaczny wzrost nasilenia ruchu. Pokazano to w tabeli poniżej.

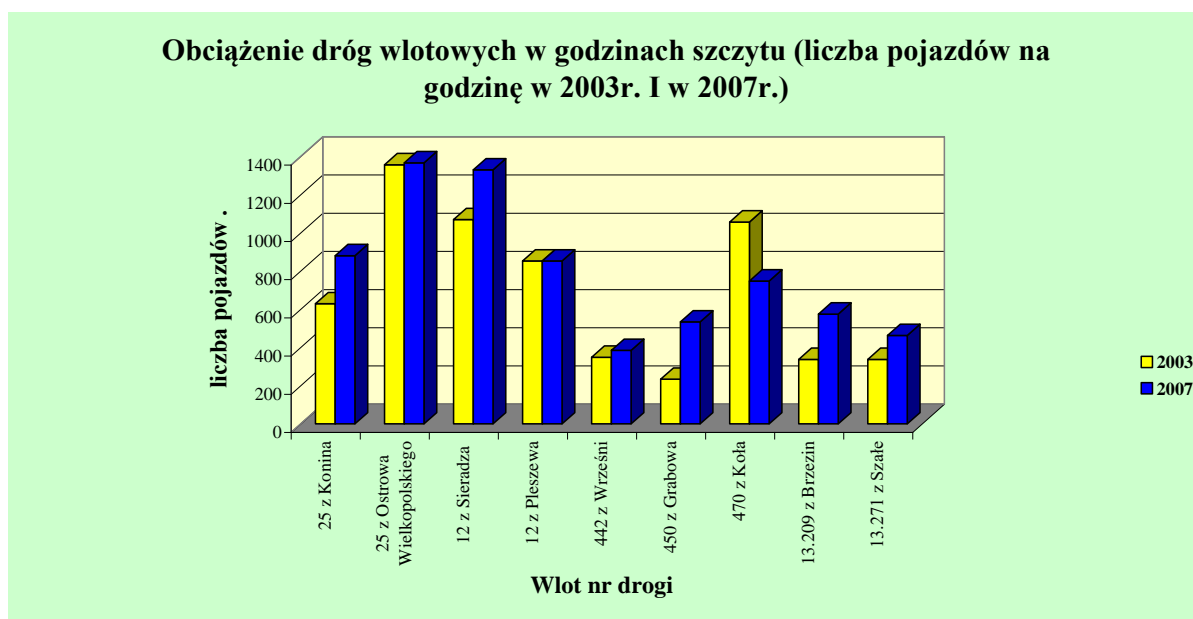
Tabela 1. Obciążenie dróg wlotowych w godzinach szczytu (liczba pojazdów na godzinę)

Wlot nr drogi	2003	2007
25 z Konina	629	881
25 z Ostrowa Wielkopolskiego	1 357	1 367
12 z Sieradza	1 070	1 330
12 z Pleszewa	853	853
442 z Wrześni	349	385
450 z Grabowa	234	534
470 z Koła	1 057	748
13.209 z Brzezin	338	575
13.271 z Szale	338	463
Razem	6 227	7 136

Źródło: Wyniki badań natężenia ruchu z 2007 r. oraz „Uaktualnienie Studium Komunikacyjne Kalisza”. Kalisz 2003.

¹² „Uaktualnienie Studium Komunikacyjnego Kalisza”. Kalisz 2003.

Rys. 3. Obciążenie dróg wlotowych w godzinach szczytu



Szczególnie dużym obciążeniem charakteryzują się drogi wlotowe z kierunku Ostrowa Wielkopolskiego (droga nr 25) i z Sieradza (droga nr 12). Znaczący wzrost ruchu obserwuje się ponadto na drodze nr 25 w kierunku na Konin, stanowiącej dojazd do autostrady A2.

Wyniki te wskazują na znaczący wzrost obciążenia ruchem pozamiejskim łącznie o około 15% (w tym tranzytowym) sieci dróg i ulic w Kaliszu. Wyjątkiem jest droga nr 470, gdzie nastąpił spadek przewozów.

Pomiar zapełnienia miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania wskazuje na znaczne ich wykorzystanie, które wynosiło 75-85%. Zwraca uwagę fakt, że w większej części strefy zawsze są wolne miejsca – przynajmniej kilka lub kilkanaście. Wyjątkiem jest rejon ulicy Śródmiejskiej, gdzie wykorzystanie miejsc parkingowych było ponad 90%, a w niektórych przypadkach parkowało tam więcej samochodów niż jest nominalnie miejsc.

Przyczyną znacznego obciążenia miasta ruchem samochodowym jest duża liczebność zarejestrowanych pojazdów. Według stanu na 17.12.2007 r. w Kaliszu zarejestrowano 61 668 pojazdów, w tym:

- samochodów osobowych: 46 761 szt.,
- samochodów ciężarowych: 8 256 szt.,
- autobusów: 283 szt.,
- motocykli: 891 szt.

Tylko w roku 2007 (do 8.12.2007 r.) zarejestrowano 8 514 pojazdów.

Jeżeli chodzi o strukturę wiekową pojazdów, to zaobserwować można zdecydowaną przewagę pojazdów starych, mających powyżej 10 lat. Jest ich aż 38 909, co stanowi 63,1% ogółu. Liczba pojazdów wyprodukowanych w ciągu ostatnich 3 lat wynosiła tylko 3 591 sztuk (5,8%), a mających od 3 do 10 lat – 19 168 szt. (31,1%).

Efektom wzmożonego ruchu samochodowego oraz dużej liczby pojazdów, zwłaszcza przestarzałych, jest ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta.

Według danych Komendy Miejskiej Policji w Kaliszu w roku 2007 doszło do 72 wypadków drogowych, w których zginęło 5 osób, a aż 102 zostało rannych. W roku 2006 doszło do 83 wypadków, w których zginęły 3 osoby, a 106 zostało rannych.

Według danych z roku 2005, liczba wypadków na 10 tys. pojazdów w Kaliszu (wraz z powiatem kaliskim) wynosiła 34,2 przy średniej krajowej 28,6 – była więc znacząco wyższa.

Do najbardziej niebezpiecznych regionów miasta zaliczają się następujące ulice:

Aleja Wojska Polskiego	(7 wypadków, 10 osób rannych, 1 osoba zabita),
Częstochowska	(6 wypadków, 11 osób rannych),
Górnośląska	(2 wypadki, 1 osoba ranna, 1 osoba zabita),
Łódzka	(6 wypadków, 9 osób rannych),
Wrocławska	(3 wypadki, 5 osób rannych),
Majkowska	(4 wypadki, 5 osób rannych),
Stanczukowskiego	(2 wypadki, 3 osoby ranne, 1 osoba zabita).

2.4. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Kalisza

2.4.1. Powiązania drogowe

Kalisz jest węzłem dróg różnych kategorii, który tworzą:

- droga krajowa nr 12, przebiegająca przez miasto od wschodu (ulica Łódzka, Warszawska, Aleja W. Sikorskiego, Stawiszyńska, Godebskiego, Stanczukowskiego, Poznańska) w kierunku na północny zachód);
Jest to ważna droga krajowa łącząca Dorohusk–Chełm–Lublin–Radom–Piotrków Trybunalski–Sieradz–Kalisz–Leszno–Głogów–Żary–Łęknica (granica z Niemcami).

- droga krajowa nr 25, przebiegająca przez miasto od południowego zachodu (ulice: Wrocławska, Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, Stanczukowskiego, Piłsudskiego, Godebskiego, Stawiszyńska) na północny wschód;

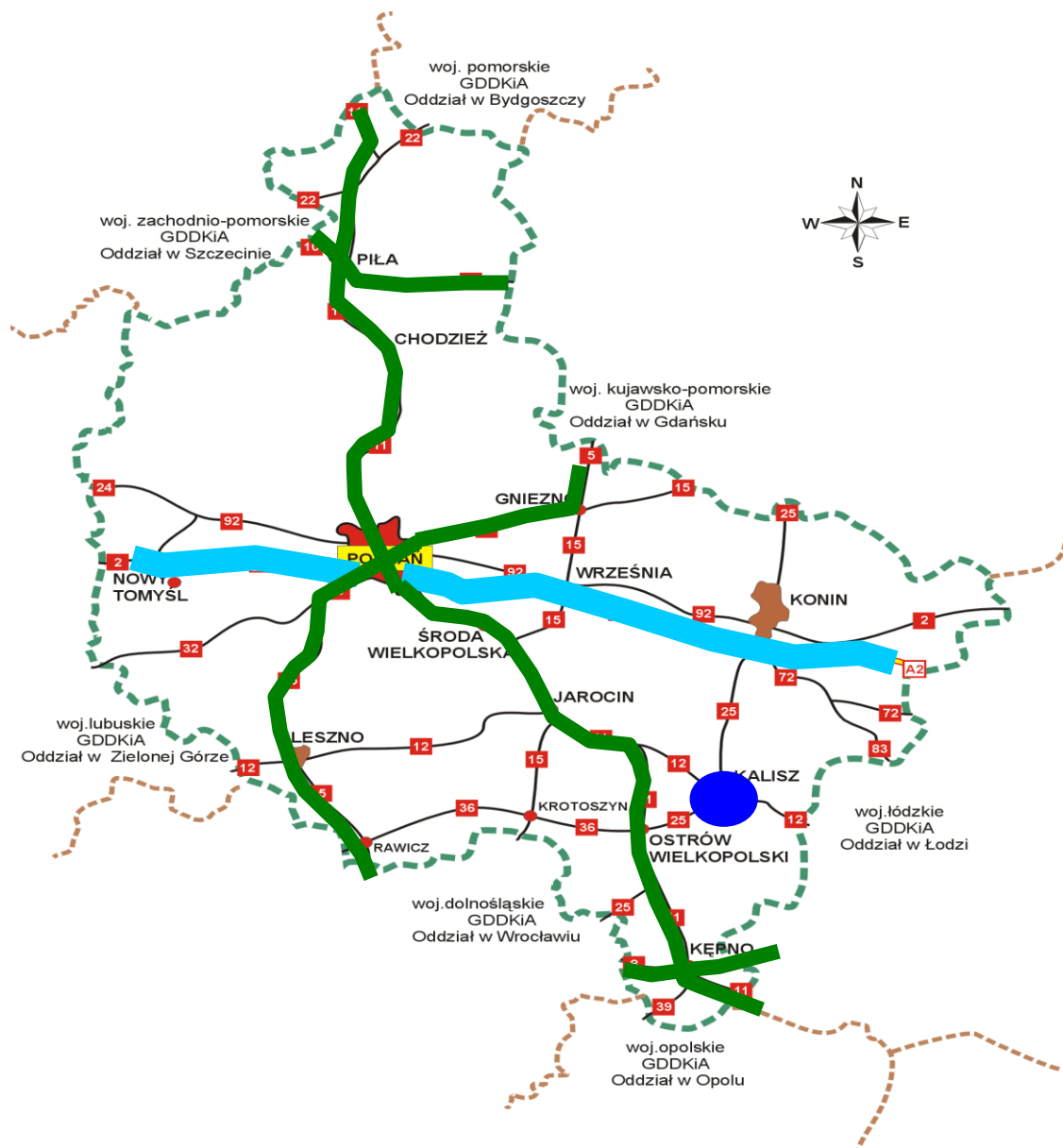
Droga ta łączy Oleśnicę (Wrocław) – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin – Inowrocław – Bydgoszcz – Człuchów – Bobolice (Koszalin).



- droga wojewódzka nr 470: Kalisz – Turek – Koło, wychodząca z Kalisza na północnym wschodzie jako ulica Warszawska;
- droga wojewódzka nr 442: Kalisz – Września. Wylot w Kaliszu na północny zachód: ulica Godebskiego;
- droga wojewódzka nr 450: Kalisz – Wieruszów. Wylot w Kaliszu na południe: ulice Harcerska, Nowy Świat i Częstochowska;
- droga powiatowa nr 13.209: Kalisz – Brzeziny. Wylot na południowy wschód: ulica Starożytna;
- droga powiatowa nr 13.261 Kalisz – Szale. Wylot na południowy wschód: ulice Pokrzywnicka.

Drogi krajowe nr 12 i 25 koncentrują większość przewozów tranzytowych przez miasto.

Lokalizację Kalisza w systemie drogowym województwa przedstawia poniższa mapa.

Mapa 3. Najważniejsze drogi w obrębie Województwa Wielkopolskiego



-  Autostrada
-  Drogi ekspresowe (układ docelowy)

Źródło: Dane GDDKiA.

2.4.2. Powiązania kolejowe

Przez Kalisz przechodzi linia kolejowa nr 14, łącząca Warszawę – Łódź – Kalisz i Wrocław. Jest to ważna magistrala kolejowa, znajduje się bowiem wśród linii znaczenia państwowego. Ze względu na jej niezadawalający stan techniczny nie jest jednak w pełni wykorzystywana do prowadzenia pociągów w relacji Warszawa–Wrocław, co powoduje, że ruch ten odbywa się przez Konin-Poznań i Leszno. Linią nr 14 kursują w relacji Warszawa-Wrocław tylko nieliczne pociągi (2 pary pociągów). W Kaliszu znajdują się 3 przystanki kolejowe: Kalisz Szczypiorno, Kalisz i Kalisz Winiary.

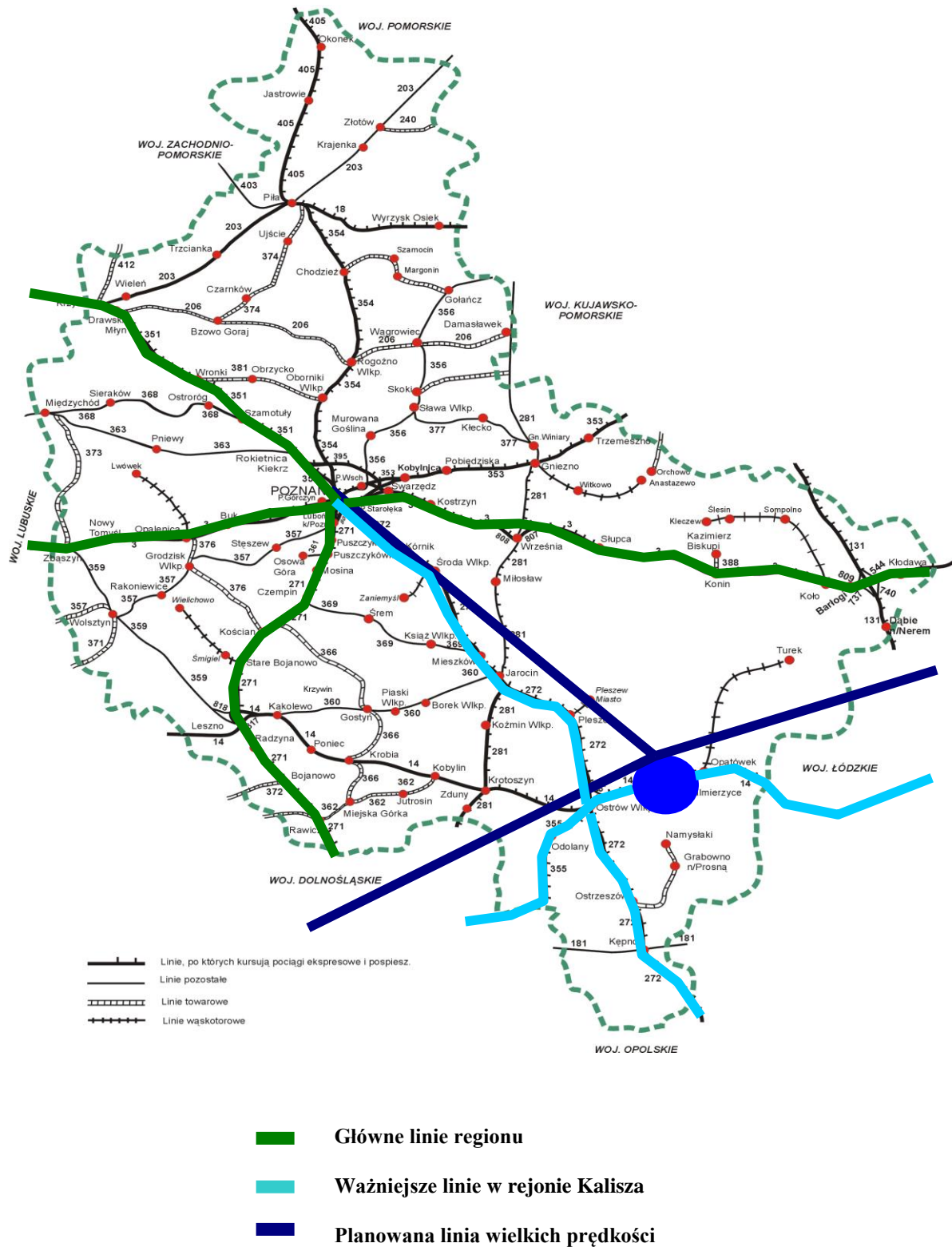
Linia ta stanowi dogodne połączenie Kalisza nie tylko z głównymi ośrodkami gospodarczo-administracyjnymi w Polsce, lecz także z Ostrowem Wielkopolskim.

Należy podkreślić, że Kalisz – drugi co do wielkości i rangi ośrodek województwa wielkopolskiego ma bardzo niedogodne połączenie kolejowe z Poznaniem – siedzibą władz wojewódzkich. Połączenie takie prowadzi przez Ostrów Wielkopolski, skąd do Poznania prowadzi linia kolejowa nr 272: Kępno–Ostrów Wielkopolski–Pleszew–Środa Wielkopolska–Poznań. Jest to również linia znaczenia państwowego, będąca w niezadawalającym stanie technicznym.

W latach 80-tych wykorzystanie linii kolejowych w obsłudze transportowej miasta było znacznie intensywniejsze, w szczególności w odniesieniu do połączeń relacji Warszawa-Łódź-Wrocław, co zapewniło Kaliszowi dogodną łączność z tymi miastami. Sytuacja pogorszyła się z chwilą skierowania pociągów relacji Warszawa-Wrocław na linię przez Poznań i Leszno z ominięciem Łodzi i Kalisza.

Lokalizację Kalisza w systemie linii kolejowych województwa przedstawia poniższa mapa.

Mapa 4. Schemat linii kolejowych na terenie Województwa Wielkopolskiego



Źródło: PLK PKP S.A.

2.4.3. Powiązania lotnicze

Zarówno Kalisz, jak i Ostrów Wielkopolski nie mają lotniska zapewniającego dostęp do systemu transportu lotniczego, i dlatego konieczne jest korzystanie z lotnisk we Wrocławiu, Poznaniu, Łodzi lub Warszawie. Lotnisko w Michałkowie koło Ostrowa Wielkopolskiego wymaga rozbudowy i dostosowania do obsługi ruchu pasażerskiego. Obecnie służy jedynie celom sportowym.

Podsumowanie

Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Kalisza oceniać należy jako wysoce niewystarczające.

Ocena ta dotyczy zarówno sytuacji bieżącej, jak również, niestety, oceny przyszłej sytuacji transportowej w kontekście planowanych inwestycji komunikacyjnych w skali kraju.

Dotyczy to miasta, które samo położone jest na historycznym Szlaku Bursztynowym.

Jeżeli chodzi o plany i koncepcje przyszłych układów komunikacyjnych Polski, to prawie wszystkie ważniejsze inwestycje przebiegać będą z dala od miasta.

Najgorsza sytuacja dotyczy układu autostrad i dróg ekspresowych.

System autostrad A-1, A-2 i A-4 omija miasto, a najbliższa z nich A-2 przebiega w odległości 44 km i połączona jest z Kaliszem drogą krajową nr 25.

Przewidywany do realizacji do 2012 roku system dróg ekspresowych również omija miasto. Najbliższa droga S8 (Wrocław-Łódź-Warszawa) ominie je w odległości około 50 km, a droga krajowa nr 11 (przyszła S11) przechodzi przez Ostrów Wielkopolski (23 km) i Pleszew (28 km).

Jedynie na drodze nr 25 przewidziane są większe inwestycje. Do roku 2012 GDDKiA planuje wybudować:

- obwodnicę Konina (oddana do użytku w grudniu 2007 r.),
- drugą jezdnię między Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim,
- obwodnicę Nowych Skalmierzyc.

W przypadku infrastruktury kolejowej sytuacja zewnętrznych powiązań komunikacyjnych kształtuje się nieco lepiej, gdyż obecnie trwa gruntowna modernizacja linii Warszawa-Łódź, stanowiącej ponad 50% długości linii Warszawa-Kalisz.

Po jej ukończeniu przewidywana jest (do 2013 roku) jako zadanie dodatkowe modernizacja odcinka Łódź-Kalisz. W tym terminie planowana jest też modernizacja szlaku kolejowego 272 Poznań-Kluczbork. Prace te powinny przyczynić się do poprawy sytuacji transportowej Kalisza.

Po roku 2012 planowana jest wielka inwestycja kolejowa, tzw. linia „Y” – linia wielkich prędkości: Warszawa-Łódź-Kalisz-Wrocław/Poznań. W Kaliszu przewidziane jest rozgałęzienie linii. Stwarza to dla miasta szansę bardzo dobrego skomunikowania z głównymi ośrodkami kraju, konieczne jednak jest zapewnienie możliwości postoju przynajmniej części pociągów w Kaliszu, co w kontekście wstępnej koncepcji projektu jest często kwestionowane. Rozwijające się miasta Kalisz i Ostrów Wielkopolski mają obecnie trudny dostęp do systemu połączeń lotniczych. Modernizacja lotniska w Michałkowie koło Ostrowa Wielkopolskiego stwarza szansę zmiany tej sytuacji.

2.5. Układ drogowy miasta – stan techniczny

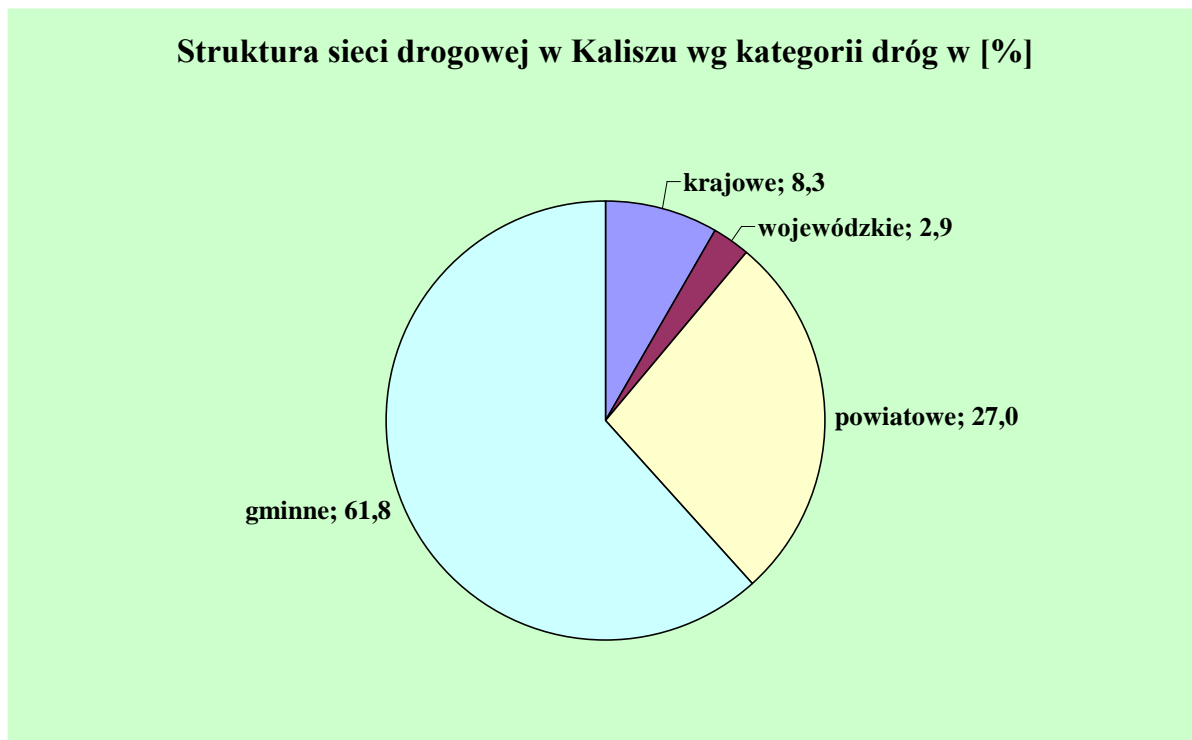
Węzeł drogowy w Kaliszu tworzy 7 głównych dróg, z których 2 krajowe przebiegają przez miasto tranzytem, a 3 drogi wojewódzkie i 2 powiatowe wybiegają z niego, łącząc miasto z ważnymi ośrodkami województwa i sąsiednich gmin. Drogi te stanowią podstawowy element węzła drogowego w Kaliszu, gdyż przechodząc przez obszar miasta, przeprowadzają ruch tranzytowy, a także wyprowadzają z miasta i wprowadzają do niego ruch pozamiejski. Ponadto pełnią funkcje lokalne i służą transportowi wewnątrzmijskiemu.

Najważniejsze ulice miasta, wchodzące w ten system, są następujące (podano wraz z numerem drogi):

- droga krajowa nr 12 (ulica Łódzka, Warszawska, Aleja W. Sikorskiego, Stawiszyńska, Godebskiego, Stanczukowskiego, Poznańska),
- droga krajowa nr 25 (ulica Wrocławska, Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, Stanczukowskiego, Godebskiego, Stawiszyńska),
- droga wojewódzka nr 470 (ulica Warszawska),
- droga wojewódzka nr 442 (ulica Godebskiego),
- droga wojewódzka nr 450 (ulice Harcerska, Nowy Świat, Częstochowska),
- droga powiatowa nr 13.209 (ulica Starożytna),
- droga powiatowa nr 13.261 (ulica Pokrzywnicka).

Podstawową obsługę transportową całego miasta zapewnia układ 549 ulic o łącznej długości 296,37 km, z czego 24,51 km stanowią drogi krajowe, 8,7 km drogi wojewódzkie, 80 km drogi powiatowe i 183,16 km drogi gminne.

Rys. 4. Struktura sieci drogowej w Kaliszu wg kategorii dróg



Źródło: dane ZDM.

Stan dróg w mieście kontroluje i odpowiada za ich utrzymanie Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu, który jest jednostką budżetową urzędu miasta. Jako zarządca dróg ZDM dokonuje systematycznej kontroli poprzez sporządzanie tzw. dziennika objazdu dróg, w którym odnotowywane są zauważane braki, usterki i uszkodzenia nawierzchni, poboczy i urządzeń sygnalizacyjnych oraz zalecenia odnośnie zakresu prac naprawczych i terminu ich realizacji. Analiza udostępnionych wykonawcy zapisów dziennika objazdu dróg z 2007 r. wskazuje, że stan techniczny zdecydowanej większości ulic miasta ocenić należy jako niezadowolającą. Sygnalizowane są liczne spękania nawierzchni, koleiny, nierówności i przełomy. Zły stan obejmuje też wiele odcinków chodników, a także urządzeń sygnalizacyjnych. Stwarza to utrudnienia dla ruchu i zagrożenie jego bezpieczeństwa. Szczególnie niepokojące jest to, że zły stan dróg dotyczy w znacznym stopniu głównych ulic i całych ciągów komunikacyj-

nych, w tym także głównej obwodnicy koncentrującej większość ruchu tranzytowego i lokalnego i najważniejszych tras wylotowych miasta.

ZDM sygnalizuje zły stan następujących ulic:

- Aleja Wojska Polskiego,
- Aleja Gen. Sikorskiego,
- ul. Wrocławska od Alei Wojska Polskiego do granic miasta,
- ul. Warszawska od Placu Kilińskiego do Al. Gen. Sikorskiego,
- ul. Łódzka,
- ul. Podmiejska,
- ul. Św. Michała,
- ul. Dobrzecka,
- ul. Godebskiego od ul. Piłsudskiego do granic miasta.

Jako miejsca w szczególnie złym stanie technicznym i wymagające pilnych interwencji ZDM wskazuje:

1. Ulicę Wrocławską od granic miasta do Alei Wojska Polskiego (wylot na Ostrów Wielkopolski).
2. Ulicę Godebskiego od Piłsudskiego do granic miasta.
3. Aleję Gen. W. Sikorskiego.

Stan nawierzchni pozostałych ulic jest zróżnicowany w zależności od czasu, w jakim dokonywano napraw i remontów.

W Kaliszu jest też wiele ulic posiadających nawierzchnię gruntową wymagającą ulepszenia, zarówno na obszarach dalej, jak i bliżej oddalonych od Centrum (np. ul. Osterwy i ul. Moniuszki).

Łącznie 125,71 km dróg (42,63%) posiada nawierzchnię gruntową – naturalną, żwirową lub żuźlową, wymagającą utwardzenia. Są to w zdecydowanej większości drogi osiedlowe.

Na terenie miasta istnieją 32 drogowe obiekty mostowe, z czego 8 na drogach krajowych, 8 kładek dla pieszych, zaś pozostałe 16 to mosty na drogach gminnych i powiatowych.

Wykaz obiektów mostowych zawiera poniższa tabela.

Tabela 2. Wykaz obiektów mostowych

Lp.	Nazwa	Rzeka	Nazwa ulicy	Kategoria drogi	Przeznaczenie obiektu	Parametry obiektu			Zajęta powierzchnia działki	Nośność	Stan techniczny	Rok budowy	Posiadana dokumentacja lub ekspertyzy
						Długość	Szerokość	Powierzchnia					
						m	m	m ²					
1	bez nazwy	Prosna	Ks. Jolanty	P	most drogowy	57,40	8,84	507,42	72,30	30	2,69	1945	Projekt remontu mostu.
2	Św. Wojciecha	Prosna	Południowa (T.B.)	G	most drogowy	100,30	10,80	1083,24			nowy	2002	
3	bez nazwy	Prosna	Pl. Bogusławskiego	-	kładka dla pieszych	28,00	5,00	140,00	51,80		3,00	ok. 1965	
4	Trybunalski	Prosna	Sukiennicza	P	most drogowy	21,30	14,80	315,24	172,32	20	4,23	1900	
5	Kamienny	Prosna	Śródmiejska	P	most drogowy	23,30	8,10	188,73	72,00	20	3,70	1829	
6	bez nazwy	Prosna	Chopina	P	most drogowy	32,40	14,20	480,08	141,40	30	3,00	1956	Ocena stanu technicznego. Projekt remontu mostu.
7	bez nazwy	Prosna	Aleja Wojska Polskiego	K	most drogowy	31,92	11,01	351,44	58,56	30	4,71	1975	
8	bez nazwy	Prosna	Aleja Wojska Polskiego	K	most drogowy	31,92	10,99	350,80	58,56	30	4,50	1975	
9	bez nazwy	Prosna	Szewska	-	kładka dla pieszych	35,30	3,50	123,55	33,51		4,21	2001	
10	bez nazwy	Prosna	Piłsudskiego	K	Most drogowy	39,80	12,90	510,84	171,00		4,47	2000	
11	bez nazwy	Swędmia	Sportowa	P	most drogowy	26,20	4,00	104,80	18,36	3	2,00	1991	Projekt remontu mostu.
12	Bursztynowy	Swędmia	Południowa (T.B.)	G	most drogowy	33,52	11,20	375,42	114,84		4,50	2000	
13	bez nazwy	Swędmia	Pontonowa	-	kładka dla pieszych	26,00	1,50	39,00	14,05		4,00	2002	
14	bez nazwy	Swędmia	Rajkowska	P	most drogowy	30,00	7,20	216,00	97,82	15	3,00	1965	
15	bez nazwy	Swędmia	Łódzka	K	most drogowy	48,40	10,00	484,00	115,92	30 (15)	2,78	1954	Ekspertyza dotycząca stanu technicznego.
16	bez nazwy	Krępica	Poznańska	P	most drogowy	9,20	13,10	120,52	24,80	30	3,00	1957	
17	bez nazwy	Krępica	Ogrodowa	P	most drogowy	5,50	10,10	55,55	11,11	30	3,22	1957	
18	bez nazwy	Kanał Bernardyński	Stadion OSiR	-	kładka dla pieszych	44,30	3,10	137,33	38,65		2,00	1968 remont	
19	bez nazwy	Kanał Bernardyński	Aleja Walecznych	G	kładka dla pieszych	48,60	4,00	194,40	76,54		2,36	ok. 1947	
20	Warszawski	Kanał Bernardyński	Warszawska	P	most drogowy	77,30	13,80	1066,74	144,00		2,00	1948	Projekt remontu mostu.
21	Most Bernardyński	Kanał Bernardyński	Stawiszynska	P	most drogowy	30,96	14,14	437,77	156,85	30	3,33	1956	

22	bez nazwy	Kanał Bernardyński	Wał Bernardyński	-	kładka dla pieszych	50,80	3,50	177,80	30,37		4,50	ok. 1999	
23	bez nazwy	Kanał Bernardyński	Aleja Wojska Polskiego	K	most drogowy	53,16	10,97	583,17	80,30	30	4,00	1978	
24	bez nazwy	Kanał Bernardyński	Aleja Wojska Polskiego	K	most drogowy	53,16	10,97	583,17	80,30	30	3,00	1978	
25	bez nazwy	Kanał Bernardyński	Wał Bernardyński	G	most drogowy	43,50	7,00	304,50	120,00	30	3,00	1987	Koncepcja wzmocnienia obiektu.
26	Makowski	Kanał Bernardyński	Piłsudskiego	K	most drogowy	80,50	12,90	1038,45		42 (A)	4,83	2004	
27	Rypinkowski	Kanał Rypinkowski	Częstochowska	P	most drogowy	27,60	8,00	248,40	58,40	15	3,00	1912	Opinia dot. stanu techn. obiektu.
28	bez nazwy	Kanał Rypinkowski	Bankowa	P	most drogowy	31,50	15,50	488,25	38,74	30	3,70	1964	
29	Reformacki	Kanał Rypinkowski	Śródmiejska	P	most drogowy	21,50	13,30	285,95	111,06	15	4,60	1880	
30	bez nazwy	Dopływ Swędni	Wał Matejki	P	most drogowy	10,30	5,10	52,53		10	4,60	Remont kapitalny 1999	
31	bez nazwy	Nad drogą	H. Sawickiej	P	kładka dla pieszych	33,20	4,50	149,40			Nowy	2004	
32	bez nazwy	Nad drogą	Piłsudskiego	K	kładka dla pieszych	27,40	3,50	95,80			4,30	2004	

Źródło: Dane ZDM Kalisz.

Stan techniczny większości obiektów ocenić można jako dobry i zadowalający, trzy z nich natomiast wymagają remontów lub zabiegów konserwujących. Niepokojąca jest sytuacja tych obiektów mostowych, których stan oceniono na 2.

Konieczne są nie tylko remonty cząstkowe, ale remonty nawierzchni, poprawa stanu oznakowania i remonty chodników. Jako przyczyny tej sytuacji wskazać można brak dostatecznych środków na bieżącą konserwację dróg, ale przede wszystkim rosnące obciążenie ruchem drogowym, do którego ulice miasta, a w tym ciągi obsługujące ruch tranzytowy nie są przystosowane. Istniejąca obwodnica nie jest w stanie obsłużyć obecnego ruchu, a w przyszłości sytuacja może ulec dalszemu pogorszeniu, o ile nie nastąpi budowa drugiej obwodnicy zewnętrznej, zamknięcie Trasy Bursztynowej na południu miasta oraz połączenie jej z ul. Warszawską na północy i przede wszystkim poprawa stanu istniejącej infrastruktury. Możliwość przeznaczenia na inwestycje drogowe środków pomocowych z UE powinna przyczynić się do poprawy sytuacji.

2.6. Rola transportu kolejowego

Transport kolejowy w obsłudze miasta pełni rolę drugoplanową, co wynika z faktu, że przebieg linii kolejowej jest peryferyjny – po obrzeżach miasta. Kalisz nie jest stacją węzłową, ma tylko 3 punkty dostępu do kolei (dworzec oraz 2 przystanki osobowe) i kilka bocznic, które mogą pomóc w zaopatrzeniu kaliskiego przemysłu w niezbędne surowce i części oraz w wywozie gotowej produkcji. Linia kolejowa nr 14 jest wykorzystywana w sposób niedostateczny nawet w tych relacjach, które są do tego szczególnie predystynowane.

W latach 2000-2005 liczba połączeń kolejowych pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim zmalała z 26 na dobę do 12 w 2005 r. W nowym rozkładzie jazdy liczbę połączeń zwiększono do 30.

Tymczasem przewoźnicy autobusowi (MZK Ostrów Wielkopolski, Kaliskie Linie Autobusowe i przewoźnicy prywatni) oferują w tej relacji około 40 połączeń na dobę, przy czym cena biletu i czas trwania podróży (24' kolej i 28' autobus) są porównywalne. Dotychczas nie rozważano również możliwości wykorzystania kolei (autobusu szynowego) do obsługi zespołu zakładów przemysłowych, stworzonych wokół WSK Kalisz w zakresie dojazdów do pracy i odciążenia systemu komunikacyjnego południowej części miasta (ulice Częstochowska i Księżnej Jolanty). Po przeprowadzeniu odpowiednich badań i analiz oraz wskazaniu rozwiązań, transport kolejowy mógłby stać się ważnym czynnikiem uzupełniającym system transportowy miasta i odciążającym przynajmniej częściowo sieć dróg i ulic o

znacznym natężeniu ruchu. Można również dodać, że w aspekcie tworzącej się aglomeracji kalisko-ostrowskiej, transport kolejowy powinien odgrywać większą rolę.

2.7. Publiczny transport autobusowy

Głównym przewoźnikiem świadczącym usługi przewozowe w Kaliszu i częściowo w sąsiednich gminach są Kaliskie Linie Autobusowe Spółka z o.o., której współnikami są:

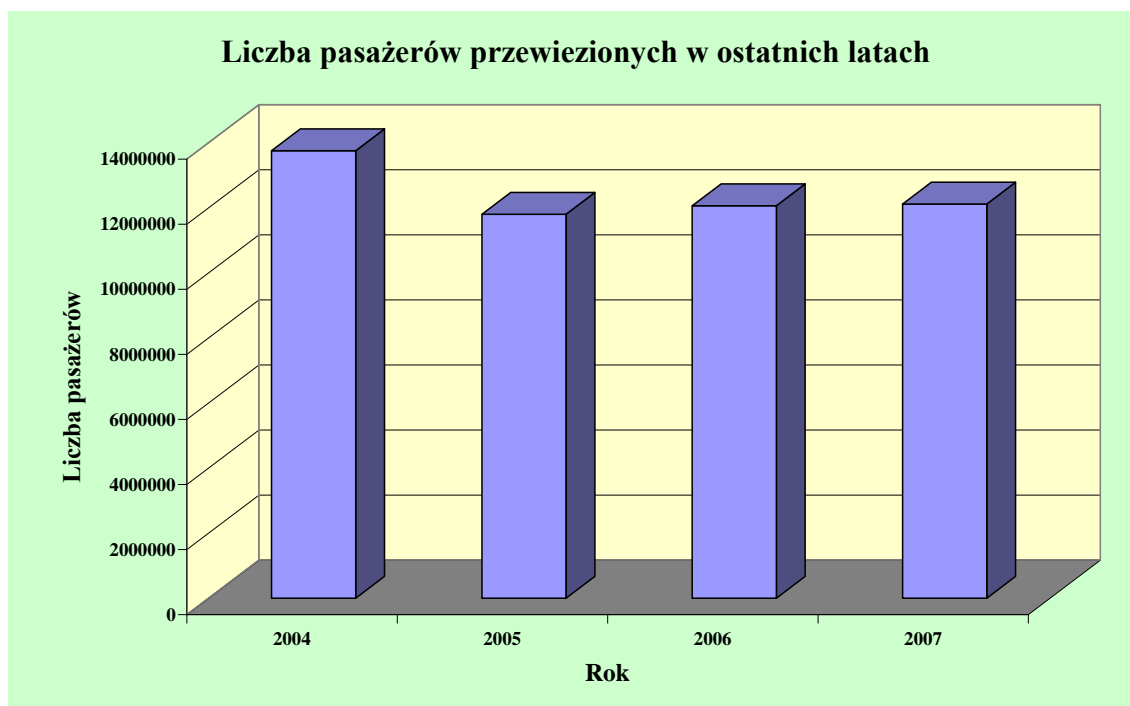
- Miasto Kalisz – 7 550 udziałów o wartości 3 775 000 zł;
- Southern Vectris Nelson Road Newport Isle of Wright – Wielka Brytania – 1 700 udziałów o wartości 850 000 zł.

Siedzibą Spółki i miejscem lokalizacji zajezdni autobusowej jest ulica Majkowska.

Spółka KLA obsługuje 23 linie autobusowe z 238 przystankami (wykaz linii w załączeniu), a liczba pasażerów przewiezionych w ostatnich latach wynosi:

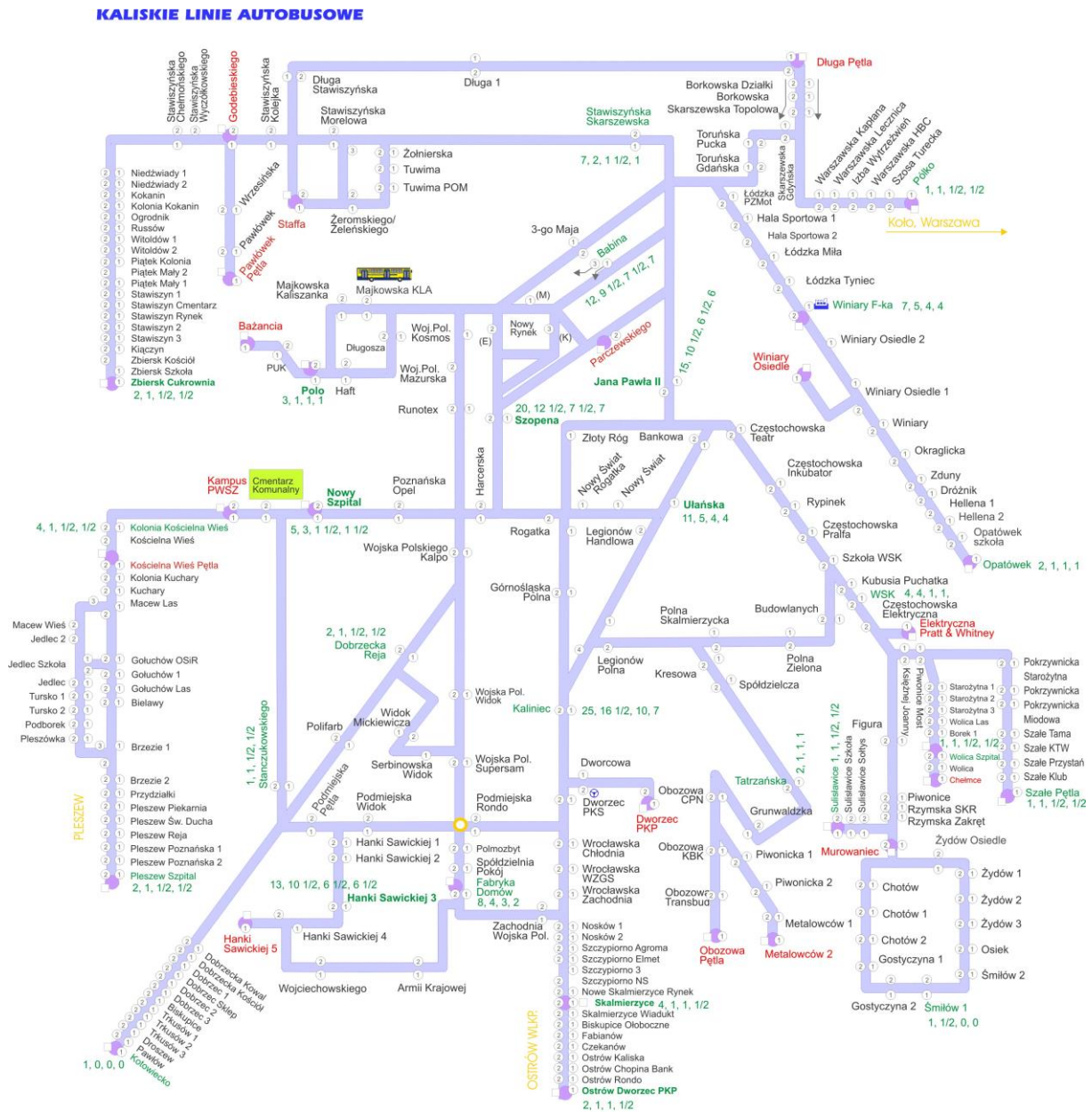
- rok 2004 13 755 234 pasażerów,
- rok 2005 11 802 229 pasażerów,
- rok 2006 12 062 612 pasażerów,
- rok 2007 12 116 547 pasażerów.

Rys. 5. Liczba pasażerów KLA



Źródło: Dane KLA.

Rys. 6. Schemat linii autobusowych KLA



Zielonym kolorem zaznaczono częstotliwość na głównych ciągach komunikacyjnych określającą liczbę autobusów na godzinę w porządku: godziny szczytu, godziny pozaszczytowej, soboty, niedziele.

Źródło: KLA.

Analiza połączeń wykonywanych przez KLA pozwala stwierdzić, że najważniejsze rejony miasta mają dostęp do komunikacji publicznej. Brak jest jedynie linii obsługującej w głąbi osiedla Winiary i kilka miejsc odległych od Centrum, takich jak: Kolonie Sulisławice, ul. Rajsowska, rejon ul. Zachodniej, ul. Stare Miasto, osiedle Tyniec. Zwraca też uwagę brak połączeń autobusowych na Trasie Bursztynowej. Jest to wprawdzie teren słabo zaludniony,

jednakże Trasa ta mogłaby być wykorzystana jako skrót omijający Śródmieście. Jeżeli nawet obecnie trasa taka nie jest ekonomicznie uzasadniona, to po dokończeniu zachodniej części Trasy Bursztynowej i uaktywnieniu obszarów gospodarczych wokół dworca kolejowego, połączenie omijające Śródmieście może być uznane za celowe – przynajmniej ze względów społecznych.

Zwraca też uwagę pewna dysproporcja w obsłudze komunikacyjnej osiedli: Widok, Korczak i Rogatka, położonych w rejonie ulic: Aleja Wojska Polskiego, Widok, Graniczna i Dobrzecka, w porównaniu z innymi częściami Śródmieścia. Rejony te, pomimo że są miejscem lokalizacji licznie zamieszkanymi osiedli, są obsługiwane przez mniejszą liczbę linii autobusowych niż rejon ulic Górnośląskiej i Legionów, które koncentrują znacznie większą liczbę linii i połączeń. Warto też rozważyć celowość uruchomienia połączenia przeznaczonego dla studentów, które mogłoby połączyć bezpośrednio domy akademickie w Winiarach, ulicę Nowy Świat oraz campus na ulicy Poznańskiej.

KLA posiada 66 autobusów. Ich strukturę pod względem marek i struktury wiekowej przedstawiono poniżej.

Tabela 3. Stan ilościowy taboru KLA za lata 2004-2007

Marka	2004 rok			2005 rok			2006 rok			2007 rok		
	Kasacja	Zakup	Stan na 31 grudnia 2004 r.	Kasacja	Zakup	Stan na 31 grudnia 2005 r.	Kasacja	Zakup	Stan na 31 grudnia 2006 r.	Kasacja	Zakup	Stan na 30 września 2007 r.
Jelcz	7		15	1		14	6		8	2		6
Ikarus	2		7			7	2		5	5		
Volvo			19			19		8	27		3	30
MAN		2	7			7			7		4	11
Scania		1	11			11			11	1		10
DAB		9	9			9			9			9
Razem	9	12	68	1	0	67	8	8	67	8	7	66

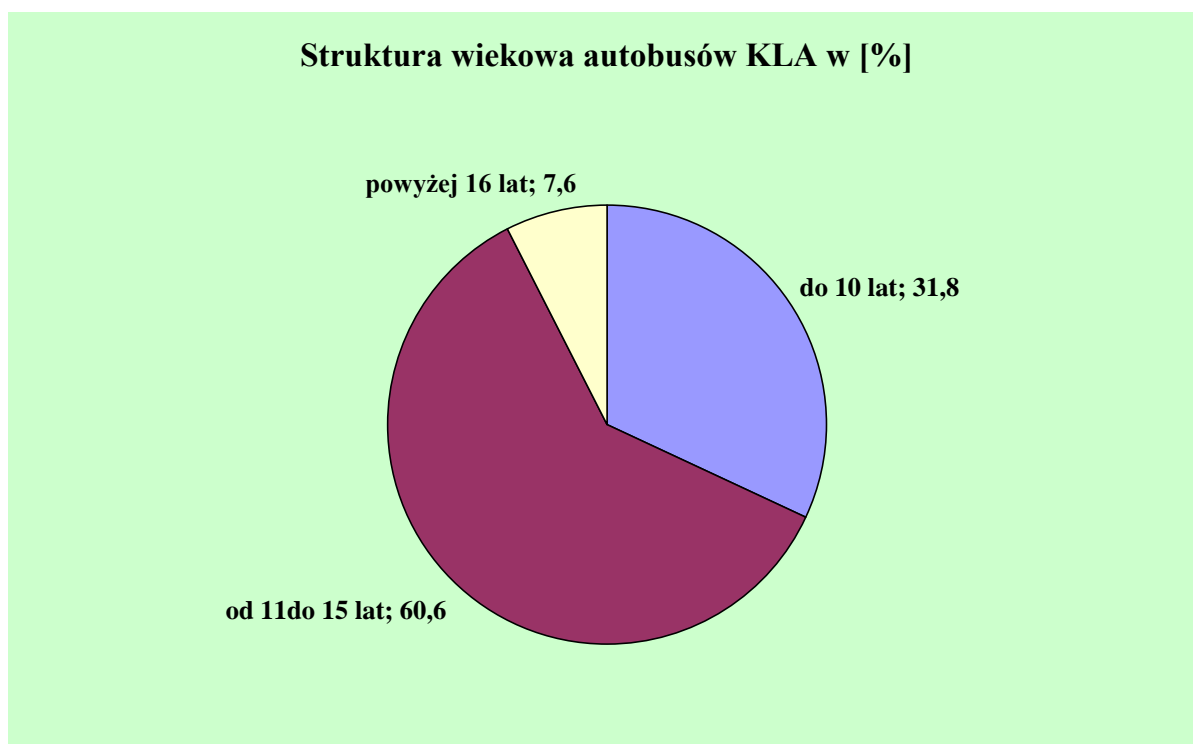
Źródło: Dane KLA.

Tabela 4. Struktura wiekowa autobusów

Rocznik	Wiek autobusu	Liczba autobusów
1988	19	2
1992	15	3
1993	14	17
1994	13	2
1995	12	2
1996	11	6
1997	10	13
1998	9	7
1999	8	6
2000	7	8
Razem		66

Źródło: Dane KLA.

Rys. 7. Struktura wiekowa autobusów KLA w [%]



Średni wiek autobusu KLA wynosi 11 lat.

KLA w swojej działalności sygnalizują wiele problemów, które utrudniają im właściwe funkcjonowanie. Najważniejsze z nich są następujące:

1. Potrzeba lokalizacji nowych przystanków przy Biurze Obsługi Klienta Urzędu Miejskiego, w bezpośredniej bliskości Centrum i przy nowych centrach handlowych.
2. Potrzeba reorganizacji ruchu pieszego i kołowego w ciągu ulic Śródmiejskiej i Zamkowej poprzez stworzenie ciągu pieszego.

3. Brak zatok autobusowych przy drogach krajowych.
4. Brak priorytetu dla autobusów wyjeżdżających z zatoki przystankowej na ul. Górnośląskiej przy Rogatce Wrocławskiej.
5. Brak możliwości przedłużenia komunikacji w głąb osiedla Winiary – brak utwardzonej drogi i pętli.
6. Utrudnienia w przejeździe ulicą Dobrzecką na skrzyżowaniu z Podmiejskiej i na Częstochowskiej w pobliżu giełdy warzywnej.
7. Wydłużanie się czasu przejazdu autobusów ze względu na zwiększony ruch i rosnącą liczbę skrzyżowań z sygnalizacją. Zielona fala nie obejmuje KLA ze względu na przystanki.
8. Brak Karty Miejskiej, co w przyszłości utrudnić może szerokie włączanie do obsługi miasta innych przedsiębiorstw transportowych.
9. Potrzeba nowej lokalizacji dla zajezdni KLA.
10. Narastający problem utrzymania przystanków autobusowych.

Pozostałe przedsiębiorstwa autobusowe świadczące regularne usługi transportowe w rejonie Kalisza to PPKS Kalisz, MZK Ostrów Wielkopolski i kilkunastu drobnych prywatnych przewoźników.

PPKS Kalisz jest głównym przewoźnikiem obsługującym przewozy pasażerskie pomiędzy Kaliszem a miastami i miejscowościami południowej części województwa wielkopolskiego.

Liczba przewiezionych osób i liczba posiadanych autobusów kształtowała się w ostatnich latach w sposób następujący:

- 2004 r. – 6 029 500 osób, 131 autobusów,
- 2005 r. – 5 944 657 osób, 134 autobusów,
- 2006 r. – 5 942 212 osób, 132 autobusów,
- 2007 r. (do końca września) – 4 061 125 osób, 136 autobusów.

Szczególnie istotnym zadaniem PPKS Kalisz jest obsługa połączeń Kalisz – Poznań. Podróż autobusem do Poznania jest w tej chwili podstawowym sposobem na korzystanie z usług transportu publicznego w tej relacji, w której kursuje 10 autobusów dziennie.

MZK Ostrów Wielkopolski jest przewoźnikiem miejskim tego miasta. Rocznie realizuje około 4÷5 mln przewozów pasażerskich. Stan taboru wynosi 62 pojazdy. Przedsiębiorstwo to obsługuje częściowo przewozy pomiędzy Ostrowem Wielkopolskim a Kaliszem.

Ponadto ruch lokalny w regionie obsługuje kilkunastu przewoźników prywatnych, działających na podstawie licencji wydanych w imieniu Starosty Powiatu Kaliskiego.

Poniżej przedstawiono listę tych przedsiębiorców (wg stanu na koniec 2007 r.).

1. Zimniak Ryszard z siedzibą Nadkwasin Nowy 3.
2. Prywatne Przedsiębiorstwo Handlu i Usług s.c. St-w Wojtczak i Hieronim Kobierski z siedzibą Niedźwiady 8a.
3. Wojtczak Stanisław – Prywatny Przewóz Osób z siedzibą Niedźwiady 8.
4. Kobierski Hieronim – Publiczny Transport Osobowy z siedzibą Dębe 6/5.
5. Usługi Transportowe – Sławomir Sobczak z siedzibą Borek 45.
6. Jaszek Julian – Transport Osobowy z siedzibą Koźminek, Plac Św. Wawrzyńca 2.
7. P.P.U.H. „Reco” Remigiusz Kaźmierczak z siedzibą Opatówek, ul. Turkowska 5a.
8. P.H.U. „Starpol” – Mariusz Waszak z siedzibą Sierzchów 10.
9. Prywatne Linie Autobusowe „Auto-Mig” Z. Barcki, G. Karbowski, K. Nowak z siedzibą Madalin 19.
10. Transport Osobowy „Transcek” Alicja Brzezińska z siedzibą Ceków Kol 14A.
11. Olszewski Jacek – transport Osobowy z siedzibą Osuchów 22.
12. Kasperczak Ryszard – Usługi Transportowe, Przewóz Osób z siedzibą Sierzchów 22.
13. Autotrans s.c. – Firma Transportowa z siedzibą Borek, ul. Działkowa 17 (4 autobusy, 116 przewozów miesięcznie).
14. Jaśkiewicz Paweł – Przewozy Autokarowe z siedzibą Koźminek, ul. Nadkwasinińska 35.
15. Litwa Mirosław – Transport Osobowy z siedzibą Tymianek 11.
16. Orczykowski Maciej – Transport Osobowy z siedzibą Koźminek, ul. Kościuszki 24.
17. Waszak Bogumił – Prywatny Transport Osobowy i Ciężarowy z siedzibą Koźminek, ul. Kopernika 11.

Wszyscy przedsiębiorcy wymienieni powyżej działają również poza granicami miasta.

Ponadto w regionie działają następujące firmy prywatne, posiadające licencję, wydaną przez Prezydenta Miasta Kalisza na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób:

1. Przeds. Przewozowe „POLTURIST” – A. Jarentowski Kalisz, ul. Karkonoska 18.

2. Tymoteusz Paluszkiewicz Kalisz, ul. Romańska 96.
3. Sławomir Miklas Kalisz, ul. Rajkowska 6c.
4. Marchwicki Grzegorz Kalisz, Al. Wojska Polskiego 36/16.
5. Dariusz Pluta Kalisz, ul. Browarna 5/20.
6. „Jocker” PHU Piotr Walczak Kalisz, ul. H. Sawickiej 25/10.
7. „True Adventure“ – Jakub Gorzelańczyk Kalisz, ul. Poznańska 25/55.
8. „Vanessa” Kinga Noga Kalisz, ul. Wykopaliskowa 18.
9. PW Krzysztof Wróbel Kalisz, ul. Wrocławska 53-57.

2.8. Ścieżki rowerowe

W Kaliszu obserwuje się niewystarczający rozwój ścieżek rowerowych, co utrudnia wykorzystanie rowerów jako środków dojazdu do pracy, szkół i uczelni.

Przez miasto przebiega jedynie szlak rowerowy będący częścią tzw. Transwielkopolskiej Trasy Rowerowej z Poznania do Kępna, która prowadzi ulicami: Kruczkowskiego, Piłsudskiego, Stanczukowskiego, Dobrzecką i Św. Michała i liczy 7 km.

Ponadto wzdłuż ul. Granicznej istnieje 600 m ścieżki mającej połączyć osiedle Dobrzec z Centrum.

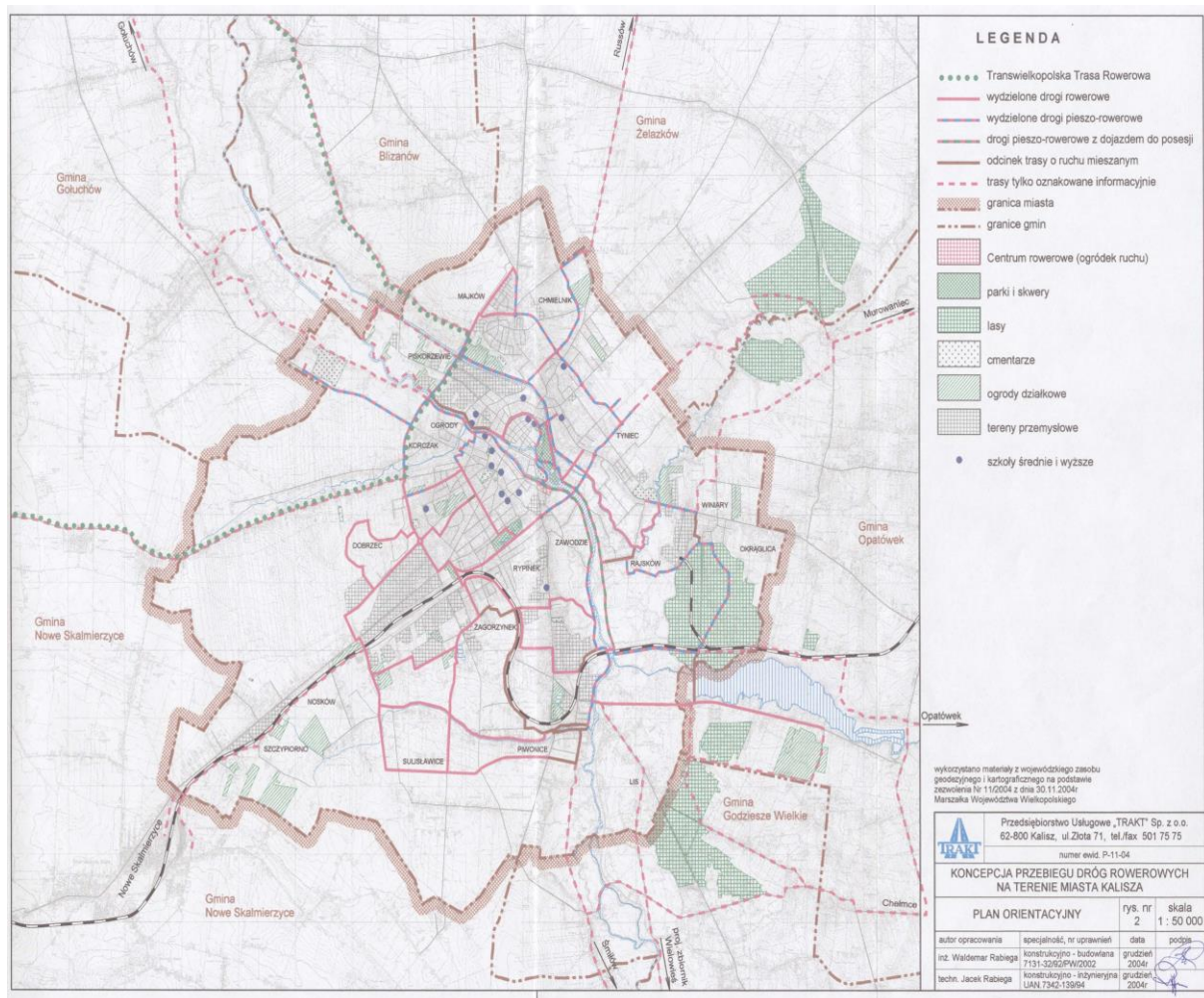
Wydzielone drogi rowerowe lub pieszo-rowerowe istnieją także wzdłuż ulicy Piłsudskiego i Wyspiańskiego i na przedłużeniu ulicy Sportowej w osiedlu Tyniec. W mieście istnieją też szlaki dopuszczone do ruchu rowerowego, niespełniające kryteriów zaliczenia ich do wydzielonych ścieżek rowerowych lub pieszo-rowerowych. Prowadzą one z centrum miasta Wałem Piastowskim, ulicą Wojciecha z Brudzewa, a następnie wzdłuż ulicy Starożytnej (tzw. Bursztynowy Szlak Rowerowy).

Inna trasa rowerowa prowadzi ze Śródmieścia wzdłuż wschodniego brzegu Proсны do Winiar i nad zbiornik Szałe. Ścieżki i szlaki rowerowe prowadzone są wzdłuż brzegów rzek i kanałów, a także prowadzą do szkół (np. do Gimnazjum nr 3) od Alei Wojska Polskiego i wzdłuż ulicy Poznańskiej do cmentarza.

Na zlecenie władz miasta, doceniających rolę rozbudowy wydzielonych ścieżek rowerowych, opracowana została „Koncepcja przebiegu dróg rowerowych na terenie miasta Kalisza”. Koncepcję opracowała firma „Trakt” Sp. z o.o. w roku 2004. Zgodnie z tą koncepcją od 2004 roku trwa sukcesywna rozbudowa ścieżek rowerowych wzdłuż nowo budowanych tras np.

wzdłuż Trasy Bursztynowej. Powstające ścieżki nie zostały jeszcze połączone w jeden system, ale w każdym roku powstają nowe odcinki, uzupełniające planowany system szlaków rowerowych.

Mapa 5. Docelowy przebieg ścieżek rowerowych w Kaliszu



Źródło: koncepcja przebiegu dróg rowerowych na terenie Miasta Kalisz, Przedsiębiorstwo Usługowe „TRAKT” Sp. z o. o., Kalisz 2004.

2.9. Strefa parkowania

Centrum Kalisza objęte jest strefą płatnego parkowania, co ma na celu ograniczenie liczby parkujących samochodów oraz racjonalnego korzystania z dostępnych tam parkingów. Jest ona wyznaczona następującymi ulicami: Chopina, Wodna do ul. Śródmiejskiej, Krótka, Kościuszki do Towarowej po obu stronach, Śródmiejska do Rogatki Wrocławskiej, Fabryczna, Joselewicza, Pułaskiego, Śródmiejska, Kazimierzowska, Kadecka, Łazienna, Kolegialna, Plac Św. Józefa, ul. Niecała, Plac Kilińskiego po obu stronach, Babina, Nowy Rynek do 3 Maja, Chopina.

Ze strefy wyłączony jest Rynek Główny, gdzie dopuszczony jest tylko ruch pieszy, a ruch samochodowy ograniczono do zaopatrzenia sklepów.

3. Wpływ transportu na stan środowiska

Podstawowym problemem związanym z wpływem transportu samochodowego na ochronę środowiska w Kaliszu jest emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w wyniku nadmiernego natężenia ruchu.

Jak już wspomniano, Kalisz jest ważnym węzłem drogowym, przez który przechodzą 2 drogi krajowe i 3 drogi wojewódzkie. Czynnikiem niekorzystnie wpływającymi na emisję komunikacyjną są:

- a) Koncentracja ruchu tranzytowego w mieście, który odbywa się głównie przez obwodnicę przechodzącą częściowo przez obszary zabudowane, którą tworzą ulice: Aleja Wojska Polskiego, Podmiejska, Stanczukowskiego, Piłsudskiego i Stawiszyńska. Ruch tranzytowy odbywa się też przez drogi wylotowe. Główne z nich to ulice Łódzka, Wrocławska, Poznańska, Warszawska, Częstochowska, Rzymska, Godebskiego i Żłota. Brak drugiej, zewnętrznej obwodnicy powoduje znaczną emisję zanieczyszczeń, tym bardziej, że na skutek nadmiernego ruchu pojazdy często zatrzymują się (korki, sygnalizacja świetlna), co zakłóca płynność ruchu i zwiększa emisję spalin;
- b) Znaczna duża liczba samochodów osobowych w mieście, które są używane do dojazdów do pracy i szkół ze względu m.in. na niewystarczającą ilość ścieżek rowerowych i brak wykorzystania kolei. Sytuację pogarsza fakt, że większość samochodów ma około 10 lat, są więc zużyte i nie spełniają współczesnych wymagań ekologicznych.

Innym problemem wywoływanym przez ruch drogowy jest nadmierny hałas. Badania w tym zakresie przeprowadzono w roku 2002, a wyniki ich zamieszczono w opracowaniu pt. „Stan środowiska miasta Kalisza”, wykonanym przez firmę Arkadis Ekokonrem z Wrocławia i Urząd Miejski w Kaliszu, a także w roku 2006 i 2007.¹³

Stwierdzono wiele miejsc charakteryzujących się nadmiernym hałasem, przede wszystkim przy ulicy Łódzkiej, a także przy ulicach Sienkiewicza, Południowej, Wyspiańskiego i Mieczysława Starego. Część badań miała charakter przedinwestycyjny i poprzedzała

¹³ Sprawozdanie z okresowych pomiarów ruchu i hałasu drogowego przy drogach na terenie Miasta Kalisza.

budowę Trasy Bursztynowej, a więc można przypuszczać, że po jej częściowym wybudowaniu sytuacja nieco się poprawiła.

Wyniki badań przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 5. Wyniki badań natężenia hałasu przy drogach w Kaliszu w 2002 roku

Lokalizacja punktu pomiarowego 1 m od jezdni	Równoważny poziom hałasu L_{Aeq16h} [dB]	Natężenie ruchu pojazdów (poj./h)		
		Ogółem	Pojazdy ciężkie	% pojazdów ciężkich
Monitoring przedinwestycyjny				
ul. Łódzka 33a/Wigury	75,3	1173	250	21,3
ul. Łódzka 52/Łęgowa	75,1	1126	2065	18,3
ul. Łódzka 168 – wylot z Miasta	73,3	1062	198	18,6
ul. Mieczysława Starego	62,2	1058	244	23,1
ul. Południowa 72	57,4	748	136	18,2
ul. Dworcowa	71,4	569	97	18,0
ul. Podmiejska/Mała	72,1	461	73	15,8
ul. Stanczukowskiego/Dobrzecka	71,9	287	53	18,5
ul. Stanczukowskiego – przy szpitalu	71,3	66	4	6,1
ul. Wyspiańskiego 51/Kruczkowskiego 71	59,7	36	4	11,1
ul. Sienkiewicza 37	57,5	16	3	18,8
ul. Godebskiego 17	70,2	7	1	14,3
Miejsca, w których stwierdzono duże natężenia hałasu				
ul. Warszawska 7	73,6/69,8*	1574	140	8,9
Aleja Wojska Polskiego/Majkowska 6	74,5/72,1*	1700	400	23,5
Aleja Wojska Polskiego 98	75,3/71,3*	1518	272	17,9
Aleja Wojska Polskiego – przy Rondzie	69,9/-*	1500	218	14,5

Źródło: „Stan środowiska miasta Kalisza”, Kalisz 2002.

Wzrost natężenia ruchu od roku 2004 przyczynił się do wzrostu hałasu komunikacyjnego, a badania przeprowadzone w roku 2007 wykazały następujący poziom hałasu w punktach pomiarowych:

Norma hałasu – noc 50 dB, dzień 60 dB.

- ul. Górnośląska 13 – noc 63,1 dB, dzień 70,8 dB;
- ul. Śródmiejska 20 – noc 60,3 dB, dzień 69,5 dB;
- ul. Kolegialna 4 – noc 63,6 dB, dzień 69,6 dB;
- ul. 3 Maja 16 – noc 58,7 dB, dzień 67,3 dB;
- ul. Poznańska 59 – noc 59,9 dB, dzień 68,3 dB;
- ul. Stawiszyńska 96 – noc 61,6 dB, dzień 66,9 dB;
- Aleja Wojska Polskiego 25 – noc 64,9 dB, dzień 70,0 dB;

- ul. Warszawska 72 – noc 66,0 dB, dzień 69,8 dB;
- ul. Łódzka 171 – noc 67,2 dB, dzień 73,7 dB;
- ul. Częstochowska 140A – noc 64,4 dB, dzień 70,4 dB;
- ul. Godebskiego 13A – noc 60,8 dB, dzień 65,5 dB.

Jeżeli chodzi o hałas kolejowy i lotniczy, badań na terenie miasta nie prowadzono, jednakże niska intensywność ruchu kolejowego pozwala przypuszczać, że czynnik ten nie odgrywa istotnej roli.

Sposobami na zmniejszenie uciążliwości transportu drogowego dla środowiska są:

- a) modernizacja dróg i ulic oraz rozbudowa obwodnic, a w konsekwencji wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- b) poprawa stanu technicznego samochodów i autobusów komunikacji miejskiej (zakup autobusów z silnikami euro-2 i euro-4),
- c) zwiększenie liczby drzew, krzewów i pasów zieleni wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych w celu ograniczenia hałasu,
- d) ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w Centrum na rzecz komunikacji zbiorowej,
- e) staranne dobieranie lokalizacji nowych przystanków autobusowych,
- f) budowa ekranów akustycznych, konieczna zwłaszcza w przypadku budowy nowych dróg, mogących mieć niekorzystny wpływ na stan środowiska,
- g) tworzenie infrastruktury dla transportu rowerowego,
- h) zastosowanie mokrego czyszczenia ulic, zwłaszcza w Centrum, w celu redukcji emisji i stężeń pyłów.

4. Analiza SWOT dla systemu transportowego Kalisza

Analiza SWOT jest metodą powszechnie stosowaną przy sporządzaniu dokumentów polityki regionalnej typu: strategia regionu, strategia rozwoju transportu, program rozwoju transportu i inne podobne dokumenty o charakterze regionalnym i branżowym.

Pozwala ona zidentyfikować mocne i słabe strony oraz przyszłe szanse i zagrożenia związane z systemem transportowym Kalisza i jego bliższego i dalszego otoczenia.

4.1. Mocne strony

1. Koncentracja w mieście dużej liczby ludności, licznych zakładów i funkcji usługowych, co nadaje mu wysoką rangę jako drugiego co do wielkości miasta województwa wielkopolskiego, ważnego ośrodka gospodarczego, akademickiego i kulturalnego i stwarza pomyślne warunki dla rozwoju miasta i otaczającego regionu.
2. Położenie miasta na skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych nr 12 i 25 oraz trzech dróg wojewódzkich i 2 powiatowych oraz przy linii kolejowej znaczenia państwowego, co ułatwia dostęp komunikacyjny do Kalisza dla ludności i podmiotów gospodarczych.
3. Gęsta sieć ulic tworzących układ komunikacyjny miasta zapewniający dostęp do wszystkich jego dzielnic i osiedli.
4. Sprawnie działająca komunikacja miejska (Kaliskie Linie Autobusowe) wyposażona w nowoczesny tabor dostosowany do współczesnych wymagań.
5. Sprawne funkcjonowanie przedsiębiorstwa PKS-Kalisz, które ułatwia zewnętrzne połączenia pasażerskie Kalisza, a w szczególności zapewnia podstawowe połączenia Kalisza z Poznaniem, a także licznych przewoźników prywatnych uzupełniających sieć okolic miasta.
6. Bliskość Ostrowa Wielkopolskiego, dużego ośrodka gospodarczego i usługowego, co tworzy ułatwienia na rynku pracy, a oba miasta uzupełniają się gospodarczo i pod względem funkcji usługowych, a wspólnie mogą tworzyć silny zespół lobbujący w sprawie rozwiązań korzystnych dla obu miast.

4.2. Słabe strony

1. Niezadawalający stan techniczny dróg tranzytowych, ulic i obiektów mostowych w Kaliszu.
2. Narastające zatłoczenie ulic, szczególnie w Centrum, nadmiernym ruchem drogowym, na skutek stałego wzrostu liczby pojazdów, braku wystarczającej przepustowości istniejącego układu drogowego i niedostatecznej liczby miejsc parkingowych.
3. Zbyt duże obciążenie ruchem istniejącej obwodnicy, która na skutek rozbudowy miasta przejęła na siebie dodatkowo część obciążenia ruchem lokalnym.
4. Niewystarczający poziom bezpieczeństwa ruchu wyrażający się znaczną liczbą wypadków pomimo spadku ich liczby w ostatnim okresie.
5. Brak obwodnicy zewnętrznej Kalisza i konieczność dokończenia Trasy Bursztynowej poprawiającej układ komunikacyjny w południowej części miasta a także potrzeba realizacji przedłużenia Trasy Bursztynowej w kierunku na ul. Warszawską, co skutkuje przenoszeniem części ruchu tranzytowego na istniejący układ drogowy.
6. Znaczne oddalenie centrów decyzyjnych PKP, co utrudnia zadowalającą dla regionu organizację kolejowego transportu regionalnego.
7. Niedostateczne wykorzystanie transportu kolejowego, nawet w relacjach, w których można to zrobić stosunkowo niewielkim kosztem (relacja Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Opatówek) przy wykorzystaniu np. autobusów szynowych.
8. Niedostateczne uwzględnianie w technicznych projektach drogowych rozwiązań dla komunikacji zbiorowej, takich jak pętle i zatoki autobusowe.
9. Brak wystarczającej liczby ścieżek rowerowych, które mogłyby stanowić bezpieczną alternatywę samochodowych dojazdów do pracy i szkół i wpływać na odciążenie systemu komunikacyjnego.
10. Niekorzystny wpływ transportu drogowego na środowisko wskutek jego natężenia i faktu, że znaczna część samochodów ma około 10 lat, co stwarza dla środowiska dodatkowe zagrożenie hałasem i emisją spalin.
11. Przyjęte przez władze centralne plany rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych, które pozostawiają rejon Kalisza na uboczu najważniejszych inwestycji drogowych omijających miasto w znacznej odległości od nich.

12. Znaczna odległość od najbliższych lotnisk i brak własnego lotniska pasażerskiego dla Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego.

4.3. Szanse

1. Możliwość modernizacji, usprawnienia i udrożnienia istniejących dróg i kolei przy pomocy środków pomocowych Unii Europejskiej tworzy wielką szansę na poprawę zewnętrznych więzi komunikacyjnych Kalisza, głównie w relacjach z Poznaniem, Wrocławiem, Łodzią i Warszawą, a w konsekwencji na wzrost jego atrakcyjności dla inwestorów krajowych i zagranicznych.
2. Istniejące lotnisko sportowe w Michałkowie koło Ostrowa Wielkopolskiego może po odpowiednim przystosowaniu umożliwić łatwy dostęp do krajowej i międzynarodowej sieci połączeń lotniczych.
3. Istnieje możliwość realizacji dużych i ważnych inwestycji drogowych w Kaliszu i w jego bezpośrednim otoczeniu, które pozwolą ograniczyć natężenie ruchu tranzytowego i usunąć go poza Kalisz, co powinno ograniczyć natężenie ruchu, poprawić stan bezpieczeństwa i stan środowiska. Dostęp do środków pomocowych UE tworzyć będzie szansę sprawnej realizacji takich inwestycji jak budowa drugiej obwodnicy i dokończenie Trasy Bursztynowej.
4. Budowa drugiej jezdni do Ostrowa Wielkopolskiego, usprawniająca ruch do tego miasta.
5. Usprawnienie i modernizacja istniejących ulic powinno usprawnić ruch w mieście i jego bezpieczeństwo, nawet przy znacznym rozwoju miasta i jego rozbudowie.
6. Budowa ścieżek rowerowych, aktywizacja ciągów pieszych i poszerzenie strefy ograniczonego parkowania powinny ograniczyć ruch samochodowy w Centrum.
7. Istnieje możliwość lepszego wykorzystania kolei do obsługi lokalnych połączeń z Ostrowem Wielkopolskim, Opatówkiem oraz ułatwienie dojazdów do pracy w południowej części miasta (WSK Kalisz).
8. Perspektywa budowy kolei wielkich prędkości, tzw. „Y” jest wyjątkową szansą na włączenie Kalisza w nowoczesny system krajowych połączeń transportowych.

4.4. Zagrożenia

1. Niewystarczające tempo naprawy dróg i mostów może powodować ograniczenia w rozwoju miasta.

2. Dalszy wzrost natężenia ruchu drogowego, głównie w Centrum, a w konsekwencji pogorszenie: warunków komunikacyjnych, warunków bezpieczeństwa ruchu oraz oferty komunikacji publicznej na skutek blokowania autobusów w korkach i na skrzyżowaniach.
3. Niewykorzystanie kolei w połączeniach lokalnych (z Ostrowem Wielkopolskim) i międzyregionalnych (z Wrocławiem, Łodzią i Warszawą) grozić będzie zwiększeniem rozwoju i roli transportu drogowego, pogorszeniem stanu środowiska i bezpieczeństwa ruchu.
4. Trudności z otrzymaniem przez władze miejskie środków pomocowych UE.
5. Trudności z realizacją inwestycji współfinansowanych ze środków UE spowodowane:
 - barierami prawnymi i proceduralnymi (procedury przetargowe, protesty, itd.),
 - brakiem siły roboczej i materiałów, a w konsekwencji wzrostem kosztów realizacji inwestycji transportowych.
6. Dalsze pozostawianie Kalisza na uboczu głównych inwestycji infrastruktury transportowej kraju.
7. Brak decyzji o rozbudowie lotniska w Michałkowie.
8. Przeworsowanie koncepcji, aby przyszła kolej wielkich prędkości „Y” omijała Kalisz, nie zatrzymując się w nim, co uniemożliwiłoby osiągnięcie przez miasto korzyści z jej funkcjonowania.

5. Wnioski będące podstawą określenia strategii transportowej

Przedstawiona powyżej diagnoza sytuacji systemu transportowego Kalisza zakończona analizą SWOT pozwala na sformułowanie szeregu wniosków, które staną się podstawą określenia strategii transportowej miasta do 2020 r. Wnioski te przedstawiono poniżej w podziale na kilka podstawowych grup:

1. Wnioski dotyczące zewnętrznych więzi transportowych Kalisza:

- 1.1. Ze względu na niekorzystne położenie miasta wobec najważniejszych planowanych inwestycji drogowych należy dołożyć wszelkich starań (w tym lobbuing), aby zarządcy dróg krajowych i wojewódzkich modernizowali drogi krajowe nr 25 i 12 oraz drogi wojewódzkie 470, 450 i 442, będące szlakami łączącymi Kalisz z krajowym systemem autostrad i dróg ekspresowych.
- 1.2. Należy maksymalnie wykorzystywać linię kolejową nr 14 w celu zapewnienia optymalnie dogodnych połączeń z Wrocławiem, Poznaniem, Łodzią i Warszawą.
- 1.3. Należy dołożyć wszelkich starań już na etapie opracowywania koncepcji i projektu linii wielkich prędkości, aby projekt przewidywał zatrzymywanie się pociągów w Kaliszu.
- 1.4. Niezbędne jest podjęcie działań umożliwiających łatwiejszy dostęp mieszkańców do transportu lotniczego poprzez budowę regionalnego portu lotniczego w Michałkowie.

2. Wnioski dotyczące infrastruktury drogowej w Kaliszu:

- 2.1. Konieczne jest wyeliminowanie ruchu tranzytowego poza obszar intensywnej zabudowy miejskiej poprzez budowę drugiej obwodnicy i dokończenie Trasy Bursztynowej.
- 2.2. Należy kontynuować działania zapisane m.in. w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym (WPI), polegające na modernizacji, konserwacji i rozbudowie sieci ulic miasta.

- 2.3. Należy rozbudowywać system parkingów, głównie poza ścisłym Centrum, a w tym parkingów przeznaczonych dla autobusów i samochodów ciężarowych.

3. Wnioski dotyczące organizacji ruchu drogowego transportu publicznego:

- 3.1. Należy ograniczać ruch samochodów osobowych w Śródmieściu i zastępować go transportem miejskim publicznym.
- 3.2. Konieczne są maksymalne ułatwienia drogowe dla transportu publicznego (KLA) poprzez zmiany w organizacji ruchu, budowę nowych przystanków i maksymalne poszerzanie zasięgu terytorialnego dla tego transportu.
- 3.3. Należy rozbudowywać system płatnego parkowania w ścisłym Centrum i wprowadzać strefy, gdzie ruch samochodów osobowych będzie ograniczony lub wyeliminowany i zastąpiony ciągami pieszymi.

4. Wnioski dotyczące transportu kolejowego do obsługi ruchu lokalnego:

- 4.1. Należy rozważyć możliwość wprowadzenia wahadłowej komunikacji pomiędzy Kaliszem o Ostrowem Wielkopolskim i ewentualnie Opatówkiem (Sieradzem) z użyciem autobusów szynowych.
- 4.2. Należy przeprowadzić badanie oceny celowości zbudowania na terenie miasta dodatkowych przystanków kolejowych w celu wykorzystania kolei do transportu regionalnego, czy wręcz miejskiego, umożliwiającego dojazdy do pracy.

5. Wnioski dotyczące ścieżek rowerowych:

- 5.1. Konieczna jest rozbudowa systemu ścieżek rowerowych w mieście w celu umożliwienia wykorzystania roweru do bezpiecznych dojazdów do pracy i szkół.
- 5.2. Konieczne jest rozbudowanie szlaków rowerowych w regionie w celach rekreacyjnych i turystycznych.

6. Określenie celów i podstawowych zadań Strategii

6.1. Cele Strategii

Strategia Rozwoju Miasta Kalisza na lata 2004-2013 jako jeden z priorytetów rozwoju miasta określa poprawę zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej miasta, która jest jednym z kluczowych czynników określających atrakcyjność inwestycyjną miasta i jakość życia jego mieszkańców. Zapis ten był podstawą określenia celów niniejszej Strategii.

Przekształcenia systemu transportowego miasta zapisane w niniejszym opracowaniu powinny zapewnić warunki realizacji celu generalnego strategii Miasta Kalisza, który określono następująco:

Rozwój infrastruktury transportowej Kalisza i otaczających go obszarów oraz doskonalenie działającego na tym terenie systemu transportowego w celu zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych ludności, a także podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta poprzez poprawę jego dostępności komunikacyjnej i szersze włączanie w system transportowy Wielkopolski i kraju.

Osiąganie celu generalnego powinna odbywać się poprzez realizację 2 głównych celów strategicznych, w ramach których określono szereg celów operacyjnych i zadań podstawowych.

I Cel strategiczny

Szersza integracja systemu transportowego Kalisza i jego otoczenia z systemem transportowym regionu i kraju.

Cele operacyjne:

1. Rozbudowa i modernizacja dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, ułatwiająca dostęp mieszkańcom Kalisza i zlokalizowanym tu podmiotom gospodarczym do sieci dróg krajowych i wojewódzkich, a w szczególności do rozbudowywanej obecnie w Polsce sieci autostrad i dróg ekspresowych.
2. Modernizacja istniejących linii kolejowych obsługujących Kalisz i integrujących miasto z istniejącą siecią kolejową Polski i umożliwiającymi połączenie z głównymi ośrodkami kraju.

3. Budowa linii kolejowej wielkich prędkości Warszawa-Łódź-Kalisz-Wrocław i Poznań z zatrzymywaniem się części pociągów w Kaliszu, zapewniająca szybki dostęp do Poznania, Wrocławia, Łodzi i Warszawy.
4. Budowa regionalnego portu lotniczego w Michałkowie koło Ostrowa Wielkopolskiego.
5. Wzbogacenie oferty transportu publicznego dalekobieżnego (PKP i PKS) zapewniającego sprawną łączność miasta z głównymi ośrodkami gospodarczymi i administracyjnymi kraju.

II Cel strategiczny

Zapewnienie wewnątrzmięskiej i około miejskiej sprawności i spójności systemu transportowego Kalisza, przy rosnącym poziomie motoryzacji, w celu poprawy jego sprawności, warunków życia mieszkańców oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu i ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Cele operacyjne

1. Odciążenie systemu transportowego miasta poprzez eliminację ruchu tranzytowego i uaktywnienie alternatywnych gałęzi transportu odciążających motoryzację indywidualną.
 - 1.1. budowa drugiej obwodnicy miasta, która wraz z obwodnicą Nowych Skalmierzyc ograniczy tranzyt ruchu samochodowego przez Kalisz,
 - 1.2. szersze wykorzystanie transportu kolejowego w relacjach do Ostrowa Wielkopolskiego, Opatówka, Nowych Skalmierzyc i Sieradza poprzez zwiększenie częstotliwości połączeń z wykorzystaniem autobusu szynowego,
 - 1.3. stworzenie warunków rozwoju dla transportu publicznego,
 - 1.4. poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego poprzez rozbudowę ścieżek rowerowych jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej,
2. Poprawa jakości transportu zbiorowego poprzez dalsze doskonalenie pod względem ilościowym i jakościowym oferty transportu publicznego autobusowego poprzez poszerzanie jego zasięgu, zwiększenie dostępności i częstotliwości połączeń, w celu zapewnienia zrównoważonego dostępu do komunikacji miejskiej dla mieszkańców wszystkich dzielnic miasta.
3. Poprawa spójności i sprawności systemu transportowego w Kaliszu:

- 3.1. realizacja inwestycji drogowych zapisanych w planach wieloletnich w celu doskonalenia infrastruktury transportowej pod względem ilościowym i jakościowym (poprawa stanu technicznego ulic),
- 3.2. doskonalenie organizacji ruchu drogowego w mieście,
- 3.3. realizacja działań preferujących komunikację publiczną w mieście poprzez ułatwienia w organizacji ruchu dla transportu publicznego,
- 3.4. zracjonalizowanie systemu parkowania poprzez dalszą rozbudowę parkingów na obszarach otaczających centrum oraz budowę parkingów dla autobusów wycieczkowych i samochodów ciężarowych oraz stworzenie ciągu pieszego (ul. Śródmiejska, Główny Rynek i Zamkowa), z którego całkowicie wyeliminowany zostanie ruch (parkowanie) prywatnych samochodów osobowych.
- 3.5. zracjonalizowanie ruchu samochodów ciężarowych poprzez budowę parkingów dla tych samochodów wzdłuż istniejącej obwodnicy i obwodnic planowanych.
4. Poprawa spójności i sprawności systemu transportowego wewnątrz jednorodnych pod względem transportowym obszarów i osiedli mieszkaniowych:
 - 4.1. budowa nowych i modernizacja istniejących dróg osiedlowych zgodnie z istniejącym planem i zadaniami zapisanymi w budżecie miasta,
 - 4.2. rozbudowa parkingów osiedlowych,
 - 4.3. rozbudowa ścieżek rowerowych w osiedlach zarówno wewnętrznych, jak i łączących je z Centrum,
 - 4.4. poprawienie pod względem ilościowym, i jakościowym obsługi osiedli i obszarów transportowych przez komunikację publiczną.
5. Poprawa sprawności i spójności systemu transportowego w strefie okolicznej Kalisza:
 - 5.1. modernizacja i rozbudowa sieci dróg lokalnych, otaczających miasto i ułatwiających dostęp do Kalisza mieszkańcom okolicznych gmin,
 - 5.2. modernizacja połączeń drogowych (droga nr 25) i kolejowych łączących Kalisz z Ostrowem Wielkopolskim jako głównym sąsiadującym ośrodkiem gospodarczym,
 - 5.3. szersze wykorzystanie transportu kolejowego do połączeń komunikacyjnych z sąsiednimi miejscowościami,
 - 5.4. dalsza poprawa oferty autobusowej komunikacji publicznej w otoczeniu miasta z wykorzystaniem transportu miejskiego (KLA), PKS, przewoźników prywatnych i przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej z Ostrowa Wielkopolskiego,
 - 5.5. rozbudowa ścieżek rowerowych w otoczeniu Kalisza.
6. Poprawa dostępności do systemu transportowego dla osób niepełnosprawnych poprzez:

- 6.1. przyjęcie jako obowiązującego standardu zakupów taboru komunikacji publicznej dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych.
- 6.2. dostosowanie istniejących, planowanych i projektowanych dróg, ulic, sygnalizacji i systemu informacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

6.2. Podstawowe zadania inwestycyjne

6.2.1. Zadania dotyczące infrastruktury transportowej poza granicami Kalisza

Ze względu na niekorzystne położenie miasta w stosunku do rozbudowywanej obecnie sieci dróg ekspresowych i autostrad, zadania dotyczące rozbudowy infrastruktury transportowej, ułatwiającej dostęp do tej sieci, a w konsekwencji do głównych ośrodków gospodarczych i administracyjnych kraju mają istotne znaczenie. Trzeba podkreślić, że wpływ władz Kalisza na zakres i tempo tej grupy zadań inwestycyjnych jest ograniczony, gdyż finansowane są one z budżetu centralnego lub budżetów wojewódzkich, co ogranicza możliwości propagowania ich znaczenia i lobbowania na ich rzecz. Priorytetowe znaczenie mają poniższe zadania:

Zadania przewidziane na drogach:

1. Droga nr 25 (zadanie GDDKiA)

- dobudowa drugiej jezdni pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim,
- budowa obwodnicy Nowych Skalmierzyc (do 2008 r.).

Ponadto w zadaniach „Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2007-2020” przewidziano na drodze nr 25:

- budowę nowego wyjazdu z Kalisza,
- modernizację drogi krajowej nr 25 na całej długości do 2020 r.

2. Droga nr 12

Poza inwestycją GDDKiA, przewidującą budowę obwodnicy Jaraczewa „Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego” przewiduje budowę do 2020 r. na tej drodze:

- Północnej Obwodnicy Kalisza,
- obwodnicy Pleszewa.

3. Droga nr 11

Droga ta nie przebiega przez Kalisz, ma jednak dla obsługi komunikacyjnej miasta duże znaczenie, gdyż jest położona w niewielkiej odległości (przebiega przez Ostrów

Wielkopolski i Pleszew). Stanowisko Sejmiku Województwa Wielkopolskiego jest takie, aby droga ta została gruntownie zmodernizowana do 2012 roku. Stanowisko w tej sprawie przyjął Sejmik Województwa Wielkopolskiego w dniu 3.04.2007 roku.

Gdyby plany te udało się zrealizować, wówczas droga nr 11 (S11) byłaby najbliższą Kalisza położoną drogą ekspresową.

4. Drogi wojewódzkie nr 450 (Kalisz-Ołobok-Grabów-Opatów), nr 442 (Września-Pyzdry-Gizałki-Kalisz) i nr 470 (Kościelec-Marulew-Turek-Kalisz).

Inwestycje na powyższych drogach finansowane są ze środków budżetu województwa.

Przewidziana jest przebudowa drogi nr 470 na odcinku Ceków Kolonia-Kościelec o długości około 35 km, oraz niewielkiego 8 km odcinka drogi nr 450 na południe od Grabowa.

Na drodze nr 442 nie przewiduje się do roku 2012 żadnych prac.

Zakres prac na drogach wojewódzkich w rejonie Kalisza należy uznać jako niewystarczający. Do roku 2020 wszystkie te drogi powinny zostać zmodernizowane.

Zadania przewidziane dla kolei i transportu lotniczego:

5. Linia kolejowa nr 14 na odcinku Łódź-Zduńska Wola-Kalisz.

PLK S.A. przewiduje modernizację tego odcinka na lata 2012-2014 nakładem około 280 mln euro. Jest to jednak dla PLK S.A. projekt rezerwowy.

6. Linia kolejowa nr 279 Poznań-Ostrów Wielkopolski-Kluczbork.

Linia ta przewidziana jest do modernizacji do roku 2013 ze środków PLK S.A. i w ramach WRPO.

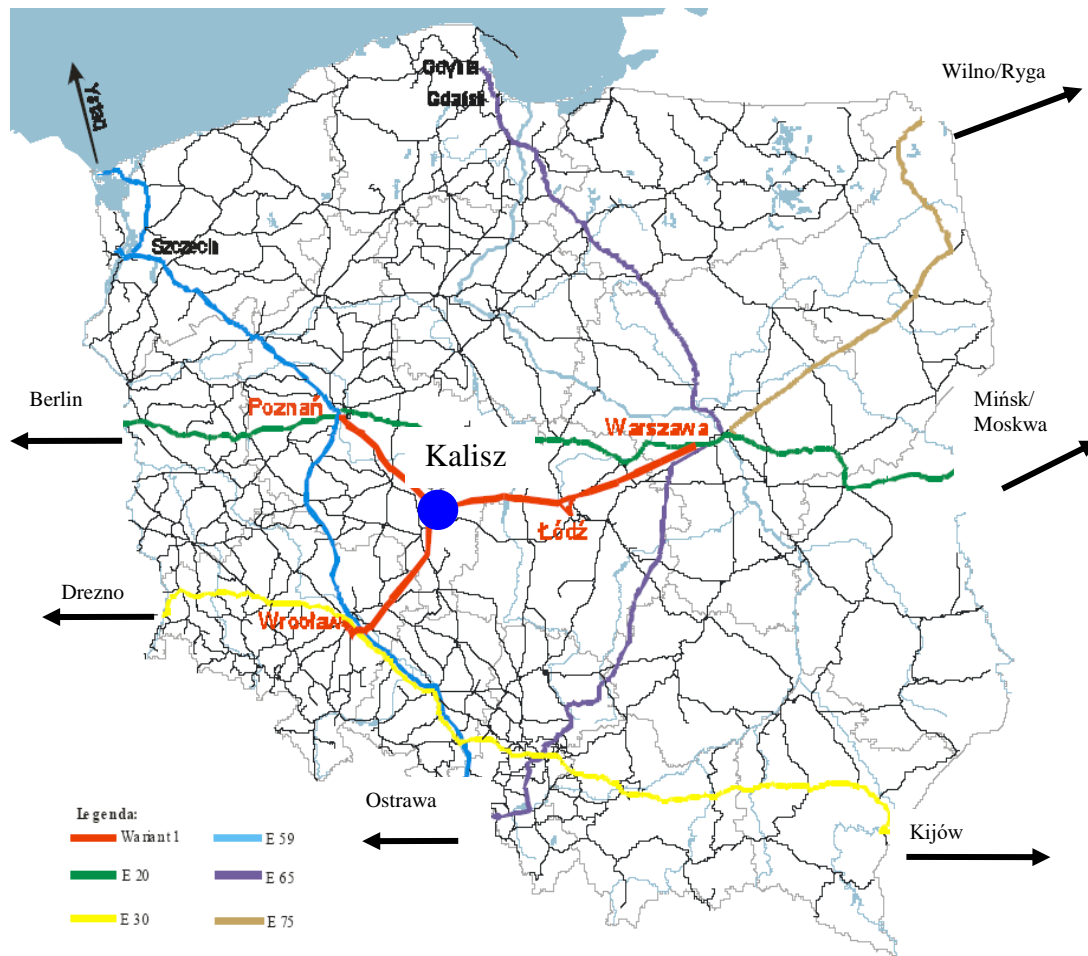
7. Linia kolejowa wielkich prędkości: Warszawa-Łódź-Kalisz-Poznań-Wrocław.

Na lata 2008-2012 PLK S.A. przewiduje prace przygotowawcze i projektowe do budowy tej linii. Budowa ma zostać podjęta po 2012 roku (rysunek poniżej).

8. Budowa portu lotniczego w Michałkowie koło Ostrowa Wielkopolskiego.

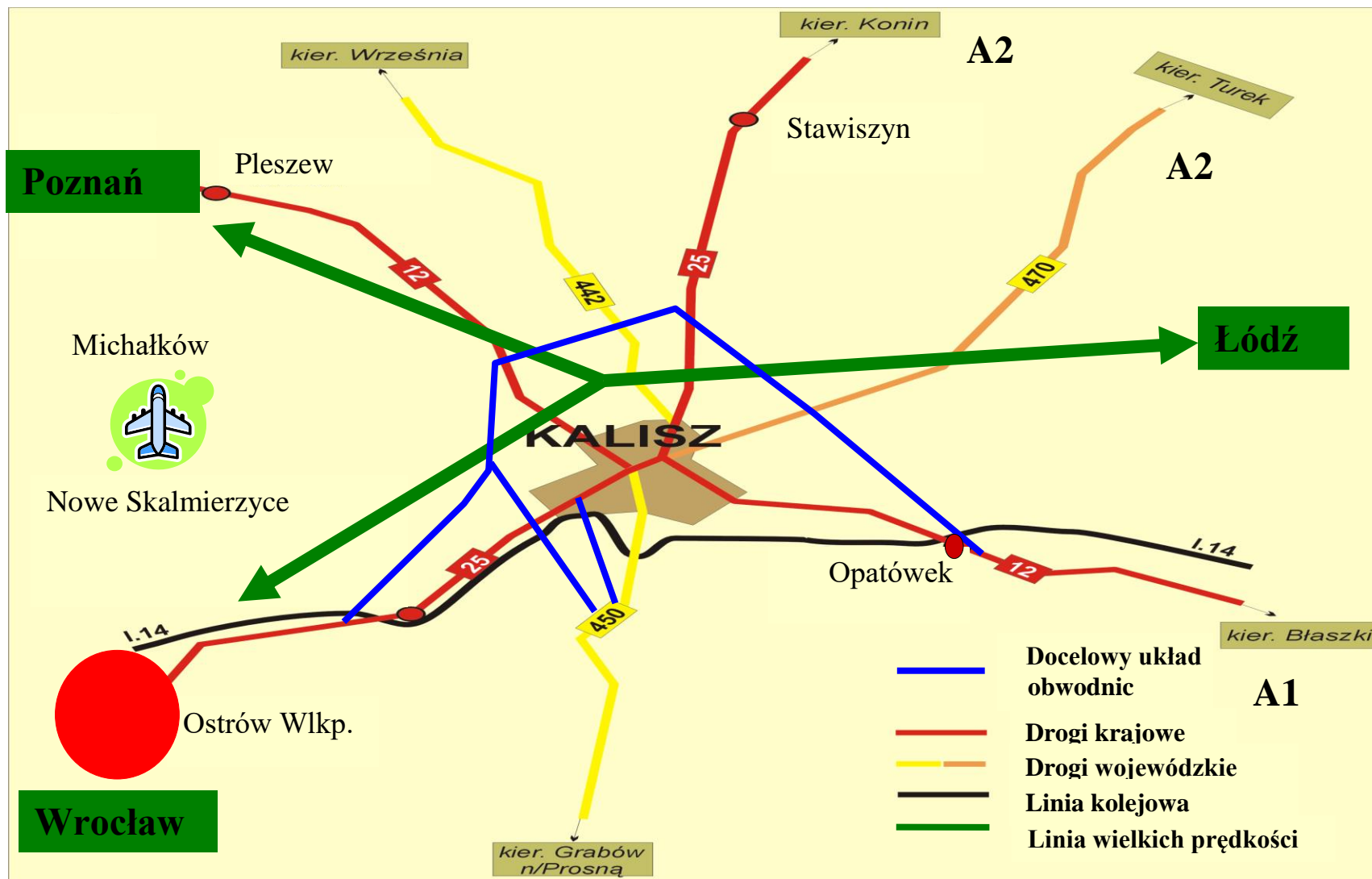
Docelowy układ zewnętrznych połączeń komunikacyjnych przedstawia poniższy rysunek:

Mapa 6. Linia wielkich prędkości (Y) – planowany przebieg



Źródło: CNTK.

Mapa 7. Zewnętrzne połączenia komunikacyjne Kalisza – układ docelowy



Źródło: Opracowanie własne.

6.2.2. Zadania dotyczące infrastruktury transportowej w Kaliszu

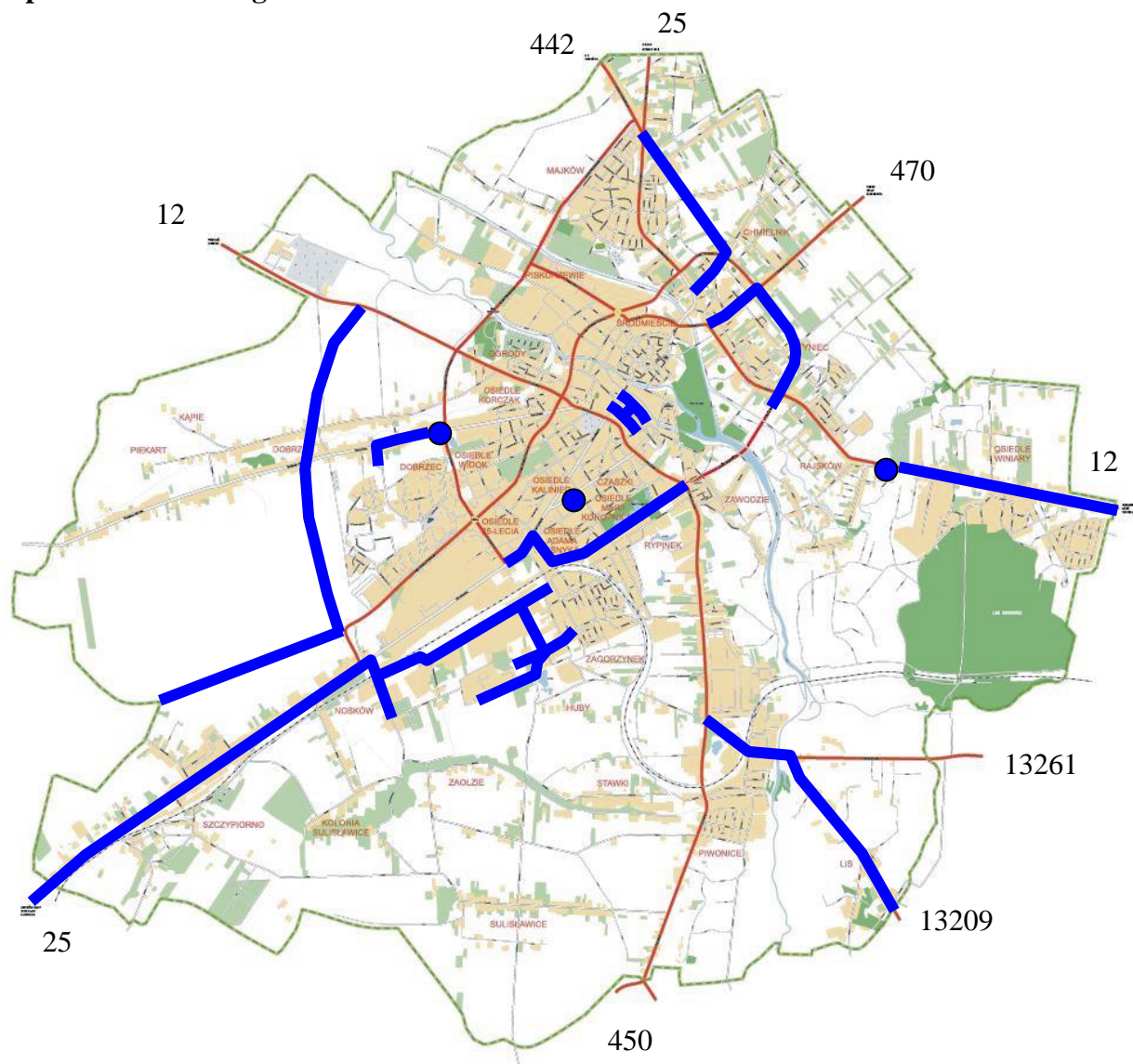
Wieloletni Program Inwestycyjny Kalisza na lata 2009-2012 przewiduje na ten okres szereg zadań mających uzupełniać sieć dróg i ścieżek rowerowych w mieście oraz poprawić stan techniczny istniejących dróg:

1. Połączenie dróg krajowych na odcinku od ul. Godebskiego do Łódzkiej do roku 2014.
2. Budowa Trasy Bursztynowej II etap (część południowo-zachodnia) do roku 2009.
3. Budowa i modernizacja ulic: Obozowej, Zachodniej (z wiaduktem), Metalowców, Sulisławskiej, Zagorzynek, Piwnonickiej i Noskowskiej, w celu uaktywnienia strefy gospodarczej do 2011 roku.
4. Budowa drogi nr 25 (Zachodnia Obwodnica Kalisza) od Alei Wojska Polskiego do ul. Poznańskiej do 2012 roku.
5. Modernizacja ul. Wrocławskiej od Alei Wojska Polskiego do granic miasta do 2012 roku.
6. Przebudowa ul. Skarszewskiej od Stawiszyńskiej do Sikorskiego wraz z budową ścieżki rowerowej do 2009 roku.
7. Budowa mostu na Swędrni i przebudowa ul. Łódzkiej od mostu do granic miasta do 2010 roku.
8. Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Podmiejskiej i Dobrzeckiej do 2009 roku.
9. Przedłużenie ul. H. Sawickiej do Dobrzeckiej i modernizacja Dobrzeckiej do ronda (Dobrzecka-Podmiejska) do 2011 roku.
10. Przebudowa i modernizacja ul. Księżnej Jolanty od Częstochowskiej do Starożytnej i ul. Starożytnej do granic miasta do 2011 roku.
11. Budowa drugiej jezdni ul. Nowy Świat – przebudowa ul. Lipowej, Handlowej i Rzemieślniczej do 2008 roku.
12. Modernizacja ul. Warszawskiej od Moniuszki do Łódzkiej, realizacja w latach 2011-2012.
13. Modernizacja ul. Fabrycznej, Pułaskiego, Joselewicza wraz ze skrzyżowaniem do 2009 roku.
14. Budowa dróg osiedlowych do 2013 roku.

15. Budowa parkingu przy skrzyżowaniu ul. Legionów z Polną do 2009 roku.

16. Budowa ścieżek rowerowych umożliwiających bezpieczny wjazd do Centrum – proces ciągły.

Mapa 8. Zadania drogowe WPI na lata 2009 -2012



Źródło: Materiały UM w Kaliszu i opracowanie własne.

Poza działaniami zapisanymi w WPI i przedstawionymi powyżej, działania dotyczące usprawnienia systemu transportowego w mieście powinny objąć:

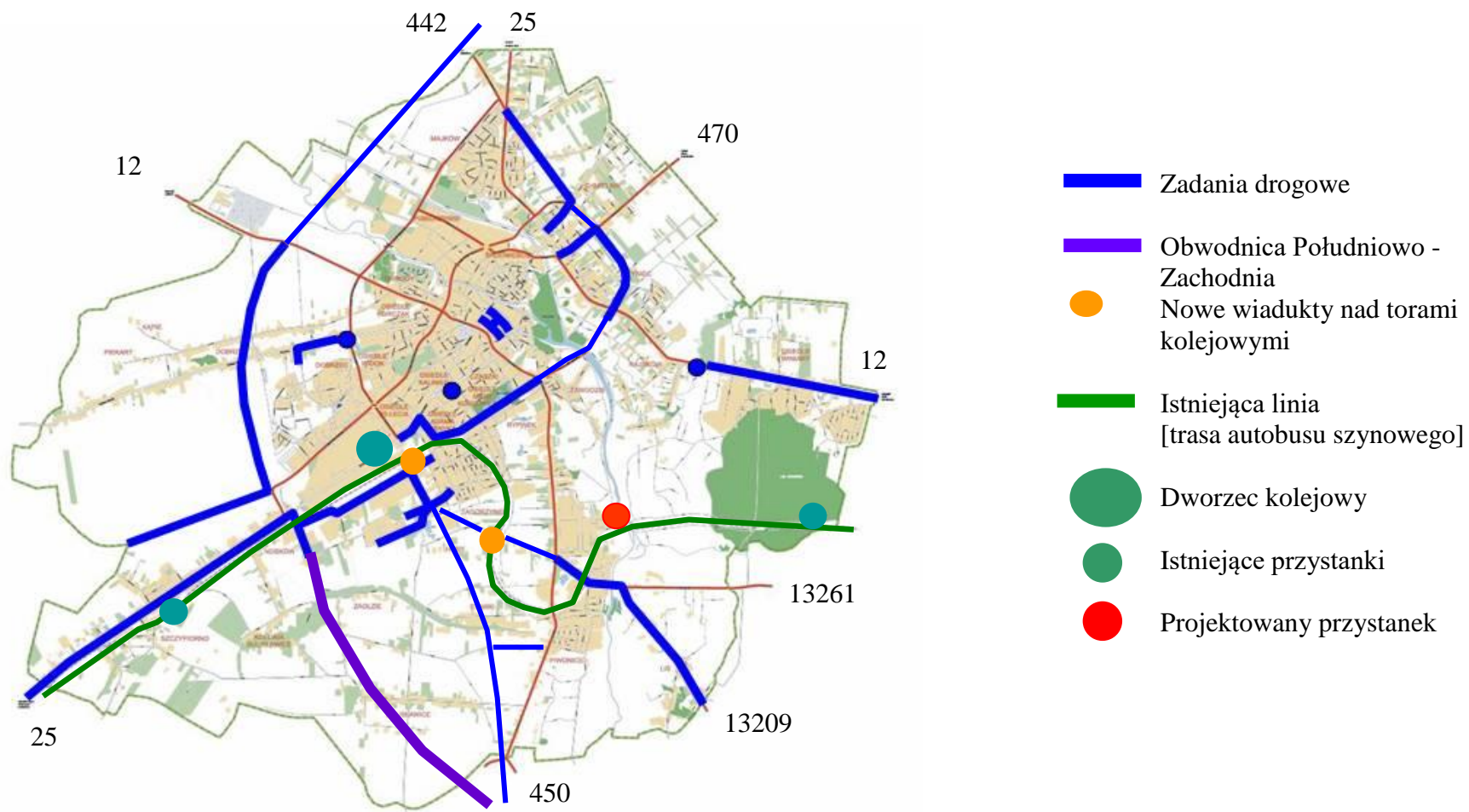
1. Dokończenie budowy drugiej – zewnętrznej obwodnicy Kalisza pomiędzy ulicą Dobrzecką, Poznańską a drogą krajową nr 25 (wylot na Konin w rejonie Niedźwiad i Kokanina) i docelowo pomiędzy drogą nr 25 a drogą nr 12 w rejonie Zdun (1. połączenie) i na wschód od Opatówka (2. połączenie).
2. Budowa parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów oraz parkingów dla samochodów osobowych w rejonie okalającym Centrum.
3. Budowa nowych rond w mieście na najbardziej obciążonych skrzyżowaniach poza obszarem Śródmieścia.
4. Przeniesienie zajezdni autobusowej KLA poza obszar Śródmieścia.
5. Rozwiązanie problemu parkingu i dojazdu do skansenu – rezerwatu archeologicznego w Zawodziu (także dla autobusów).
6. Poszerzenie strefy płatnego parkowania w Centrum.
7. Stworzenie ciągu pieszego na ulicach Śródmiejskiej (od Mostu Kamiennego), Główny Rynek i Zamkowej z ewentualnym wprowadzeniem, w ograniczonym zakresie, komunikacji publicznej.
8. Lokalizację w obrębie Śródmieścia dodatkowych przystanków autobusowych.
9. Zmianę organizacji ruchu przy Rogatce Wrocławskiej w celu ułatwienia ruchu autobusów komunikacji miejskiej, skręcających w ul. Harcerską.
10. Budowę pętli autobusowych w osiedlach Winiary, Rajsków, Tyniec i nowej pętli w osiedlu Dobrzec oraz uporządkowanie statusu prawnego funkcjonujących pętli.
11. Budowę ścieżek rowerowych umożliwiających dostęp do Centrum wraz z niezbędną infrastrukturą (parkingi rowerowe, stojaki, itp. – zwłaszcza w pobliżu szkół).
12. Pozyskanie ze środków Urzędu Marszałkowskiego w Poznaniu dużego autobusu szynowego (lub jednostki elektrycznej) w celu usprawnienia komunikacji pomiędzy tymi miastami. Ze względu na wysoką cenę należy rozważyć zakup taboru używanego.
13. Budowę przystanku kolejowego w rejonie ul. Elektrycznej w celu ułatwienia dojazdu do znajdujących się w tym rejonie zakładów przemysłowych.

14. Koordynację przewozów kolejowych i autobusowych w pobliżu dworca kolejowego i nowego przystanku kolejowego poprzez zlokalizowanie w ich pobliżu przystanków autobusowych i zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych w rejonie dworca.
15. Budowę Południowo-Zachodniej Obwodnicy Kalisza od Alei Wojska Polskiego i ulicy Wrocławskiej w ciągu ulicy Zachodniej na południe w kierunku drogi nr 450.
16. Budowę ciągu ulic Podmiejskiej i Piwonickiej wraz z wiaduktem nad torami kolejowymi w rejonie dworca. Ciąg ten powinien połączyć rejon dworca z drogą nr 450 w rejonie Żydowa.
17. Przebudowę ul. Księżnej Jolanty na zachód od ul. Częstochowskiej wraz z wiaduktem nad torami i połączenie jej z ul. Metalowców.
18. Budowę nowych sygnalizacji świetlnych oraz stworzenie miejskiego centrum sterowania ruchem umożliwiającego bieżące dostosowanie działania sygnalizacji do natężenia ruchu.
19. Działania władz miasta propagujące wśród mieszkańców zdrowy styl życia, ograniczanie korzystania z samochodów, szersze wykorzystanie roweru, itp.
20. Wprowadzenie elektronicznego systemu informacji i monitorowania autobusów miejskiej na terenie miasta wraz z wyposażeniem infrastruktury komunikacji miejskiej w nowoczesne przystanki, posiadające elektroniczne urządzenia systemu monitorowania kursów autobusów.

Realizacja powyższych zadań pozwoli usprawnić system transportowy miasta, który rozwijać się powinien zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, co w przypadku transportu oznacza tworzenie systemu sprawnego, chroniącego zdrowie ludzkie oraz ekosystem, minimalizujący uciążliwość dla otoczenia, a przede wszystkim wykorzystujący racjonalnie różne, alternatywne sposoby przemieszczania ludzi i ładunków.

Docelowy układ komunikacyjny w granicach miasta przedstawiono poniżej.

Mapa 9. Układ komunikacyjny w granicach Kalisza – kształt docelowy



Źródło: Opracowanie własne.

7. Czynniki wpływające na wielkość potrzeb transportowych w mieście

Głównymi czynnikami określającymi intensywność ruchu i wyznaczającymi wielkość potrzeb transportowych miasta są:

1. Liczba ludności w Kaliszu i najbliższej okolicy oraz jej rozmieszczenie i struktura demograficzna.
2. Liczba samochodów w mieście (stopień motoryzacji).
3. Intensywność wykorzystywania samochodów osobowych.
4. Intensywność ruchu tranzytowego na obszarze miasta.
5. Liczba pasażerów obsługiwana przez transport publiczny.
6. Sposób przestrzennego zagospodarowywania miasta.

Ad 1

Liczba ludności w Kaliszu wynosi obecnie około 108 tys. mieszkańców, przy czym w ostatnich latach zaznaczył się niewielki jej spadek. Według danych GUS liczba mieszkańców Kalisza będzie spadać nadal i osiągnie:

- w roku 2010 – 106,1 tys. mieszkańców,
- w roku 2015 – 103,3 tys. mieszkańców,
- w roku 2020 – 99,6 tys. mieszkańców.

Rys. 8. Prognoza ludności w Kaliszu.



Źródło: GUS.

Przyczyną tego stanu rzeczy jest niski przyrost naturalny, co jest tendencją ogólnopolską, jak również zaznaczająca się coraz wyraźniej tendencja do opuszczania miasta i osiedlania się w pobliskich gminach, np. Żelazków. Inną przyczyną zmniejszania się liczby ludności w mieście jest emigracja zarobkowa do dużych ośrodków gospodarczych w Polsce oraz podejmowanie pracy zarobkowej za granicą. Będzie też następować zmiana struktury demograficznej ludności w ten sposób, że będzie zwiększać się liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Należy oczekiwać, że tendencje te będą się nadal utrzymywały, natomiast ocena stopnia intensywności tych zjawisk i próba ich kwantyfikacji jest obecnie bardzo trudna.

Można przypuszczać, że czynnik demograficzny będzie sprzyjał lekkiemu spadkowi intensywności ruchu w mieście, aczkolwiek tendencja do osiedlania się mieszkańców w okolicy Kalisza może w pewnym stopniu zintensyfikować wzrost potrzeb przewozowych związanych z codziennymi dojazdami do miasta.

Ad 2

W roku 2007 liczba samochodów osobowych w mieście wynosiła prawie 47 tys., a ciężarowych 8,2 tys. Nasylenie pojazdami w Kaliszu jest bardzo wysokie i daje miastu drugie miejsce w Polsce w przeliczeniu na mieszkańca. W roku 2007 zarejestrowano 8,5 tys. pojazdów.

Zdecydowaną przewagę mają samochody stare, liczące powyżej 10 lat. Jest ich 63,1%, podczas gdy samochodów wyprodukowanych w ciągu ostatnich 3 lat – tylko 5,8%.

Z tych powodów można spodziewać się, że liczba samochodów osobowych w mieście będzie się utrzymywała na poziomie zbliżonym do obecnego, a główna tendencja będzie polegała na zastępowaniu pojazdów starych – nowymi. Sprzyjać tej tendencji powinna stabilizacja liczby ludności i rosnący odsetek osób starszych, skłonnych do rezygnacji z posiadania samochodów ze względu na wiek, stan zdrowia i stosunkowo niskie dochody.

Wymianie pojazdów starszych na nowe będzie sprzyjać przede wszystkim zaostrzenie przepisów chroniących środowisko i niedopuszczanie do rejestrowania i utrzymania w ruchu pojazdów nie spełniających norm ekologicznych.

Jeżeli natomiast chodzi o pojazdy ciężarowe, a w tym dostawcze, to można spodziewać się wzrostu ich liczby ze względu na potrzeby rozwijającej się gospodarki, w której coraz większą rolę odgrywać będą handel i usługi, wymagające właściwej obsługi transportowej.

Ad 3

Tendencje odnośnie intensywności wykorzystywania przez mieszkańców samochodów osobowych są bardzo trudne do oceny.

Obecnie jest ona wysoka, o czym świadczy znaczne natężenie ruchu w mieście, i znaczny stopień wykorzystania miejsc parkingowych w Centrum. Dzieje się tak, pomimo tłoku na ulicach, tworzących się korków i znacznej liczby wypadków. Samochody wykorzystywane są do dojazdów do pracy, szkół a także na zakupy i do szeregu innych przejazdów o charakterze okazjonalnym. Analiza stopnia natężenia ruchu zmierzonego na najważniejszych skrzyżowaniach wskazuje na to, że wiele przejazdów wykonywanych jest na krótkich dystansach w strefie śródmiejskiej. Zmiana tych tendencji jest trudna i zależy nie tylko od oferty, jaką tworzy transport publiczny, cen paliwa czy też możliwości wykorzystania ścieżek rowerowych, których rozbudowę przewiduje się. Jest to też kwestia przyzwyczajęń, stylu życia i podatności na propagowanie rezygnacji z samochodu, zwłaszcza przy przemieszczaniu się na krótsze dystanse (do sklepu, kościoła, na dłuższe spacery i wycieczki, itp.).

Należy mieć nadzieję, że w miarę upływu czasu, poprawy oferty transportu publicznego, rozbudowy ścieżek rowerowych oraz propagowania zdrowego trybu życia, nastąpi pewna racjonalizacja w wykorzystywaniu własnych pojazdów, co przyczyni się do pewnego uspokojenia ruchu.

Ad 4

Obecnie ruch tranzytowy kierowany jest głównie na drogi krajowe i wojewódzkie, przebiegające przez miasto, a w szczególności na istniejącą obwodnicę. Ze względu na rozbudowę miasta w kierunku zachodnim (Osiedle Dobrzec) i intensywną rozbudowę wzdłuż obwodnicy handlowych obiektów wielkopowierzchniowych, obwodnica stała się ciągiem komunikacyjnym, który oprócz obsługi tranzytu jest po prostu jedną z ulic miejskich. Dlatego też skumulowanie ruchu tranzytowego i lokalnego stało się bardzo uciążliwe i niebezpieczne.

Przewidywane inwestycje drogowe, a w szczególności: budowa drugiej zachodniej obwodnicy połączonej z obwodnicą Nowych Skalmierzyc oraz dokończenie budowy trasy Bursztynowej w kierunku zachodnim i północno-wschodnim powinny wyeliminować znaczną część ruchu tranzytowego poza obszar zabudowany.

Można oczekiwać, że po zrealizowaniu w.w. inwestycji ruch ciężkich pojazdów tranzytowych przez miasto przestanie być uciążliwy.

Ad 5

Transport publiczny w Kaliszu obsługiwany jest przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., jest to główny przewoźnik zbiorowy w mieście.

Liczba przewiezionych w ostatnich latach pasażerów wynosi:

- rok 2004 – 13,76 mln pasażerów,
- rok 2005 – 11,80 mln pasażerów,
- rok 2006 – 12,06 mln pasażerów,
- rok 2007 – 12,1 mln pasażerów.

Wielkość ta ma skłonność do stabilizacji, gdyż KLA jest przedsiębiorstwem, którego zadaniem jest osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego z działalności, co powoduje, że obsługa nowych, słabiej zaludnionych obszarów miasta nie zapewnia dostatecznej liczby pasażerów, a w konsekwencji nie gwarantuje poprawy efektywności działania.

Wydaje się, że ze względów społecznych należy rozważyć możliwość częściowego dotowania przez budżet miasta przewozów, które obsługiwałyby mniej zaludnione rejony Kalisza, których mieszkańcy pozbawieni są obecnie transportu publicznego. Skazuje ich to na korzystanie z motoryzacji indywidualnej.

Drugim czynnikiem umożliwiającym zwiększenie przestrzennego zasięgu KLA jest konieczność rozbudowy dróg i pętli autobusowych w osiedlach Winiary, Rajsków, Tyniec i w osiedlu Dobrzec w celu ułatwienia dotarcia tam autobusów.

Rolę transportu publicznego powinno też zwiększyć podjęcie działań dotyczących ułatwień organizacyjnych w ruchu i preferujących transport zbiorowy.

Znaczenie transportu publicznego będzie zwiększało się w miarę narastania zjawiska migracji mieszkańców miasta na obszary poza jego granicami, tj. do strefy podmiejskiej, co stworzy zapotrzebowanie na korzystanie z usług KLA.

Ze znaczącym zwiększeniem roli transportu zbiorowego łączy się intensywniejsze wykorzystanie kolei (poprzez wykorzystanie do obsługi komunikacyjnej miasta autobusu szynowego) w relacjach do/z południowej części miasta a także Szczypiorna i Winiar.

Rola kolei w obsłudze transportowej Kalisz jest drugorzędna, gdyż linia przebiega po obrzeżu miasta, co utrudnia wykorzystanie tej gałęzi transportu do dojazdów do pracy i szkół. Dlatego też wszelkie przedsięwzięcia mające zwiększyć rolę kolei w obsłudze transportowej miasta

muszą być poprzedzone analizami marketingowymi i efektywnościowymi, oceniającymi ich celowość.

Zastosowanie autobusu szynowego musi więc zostać poprzedzone przeprowadzeniem analizy efektywności tego przedsięwzięcia. Podobne analizy muszą też poprzedzać ewentualną budowę nowych przystanków kolejowych.

Warunkiem wzrostu roli transportu publicznego i powrotu tendencji wzrostowych w przewożach zbiorowych jest zatem podjęcie przez władze miejskie działań organizacyjnych i inwestycyjnych preferujących większy udział autobusów i kolei w obsłudze transportowej Kalisza.

Ad 6

Przestrzenny rozwój miasta odbywa się głównie w kierunku zachodnim (osiedle Dobrzec i Korczak), gdzie zlokalizowane są główne rejonry wielorodzinnego budownictwa mieszkalnego. Budownictwo jednorodzinne rozwija się bardziej równomiernie we wschodniej (Winiary, Rajsków), północnej (Majków, Chmielnik i Tyniec) i południowej (Zawodzie, Sulisławice) części miasta na obszarach otaczających Centrum.

Równolegle następuje intensyfikacja obszarów gospodarczych położonych w okolicach dworca kolejowego, gdzie zlokalizowana została strefa aktywności gospodarczej oraz terenów wzdłuż istniejącej obwodnicy, gdzie koncentruje się handel w obiektach wielkopowierzchniowych oraz handel hurtowy.

Jednocześnie zmniejsza się znaczenie Centrum, którego obiekty handlowe tracą swoją pozycję. Są to czynniki wpływające na wzrost zapotrzebowania na transport. Jest rzeczą bardzo istotną, aby ujawniające się nowe potrzeby transportowe były w maksymalny sposób zaspokajane przez transport zbiorowy, a w jak najmniejszym przez motoryzację indywidualną.

Podsumowując oddziaływanie powyższych czynników można ocenić, że następować będzie wzrost potrzeb transportowych w mieście, jednakże wzrost ten będzie wolniejszy niż w latach dotychczasowych.

8. Instrumenty i środki wdrażania strategii

Zadania przedstawione w Strategii dzielą się na 2 podstawowe grupy:

1. Grupa zadań zewnętrznych dotyczących otoczenia miasta, które finansowane są z innych źródeł niż budżet miasta. Chodzi tu głównie o inwestycje:
 - na drogach krajowych – finansowane z budżetu państwa,
 - na drogach wojewódzkich – finansowane z budżetu wojewódzkiego,
 - na sieci PKP – finansowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Zadania dotyczące infrastruktury transportowej w obrębie miasta, których finansowanie jest zadaniem budżetu miasta Kalisza.

Zakres i harmonogram zadań inwestycyjnych określa inwestor. W przypadku dróg krajowych jest nim Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która posiada 16 oddziałów wojewódzkich, w tym oddział w Poznaniu.

Dla dróg wojewódzkich zarządcą i investorem jest Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich – jednostka podległa Wielkopolskiemu Urzędowi Marszałkowskiemu i realizująca zadania w zakresie rzeczowym i finansowym oraz według harmonogramu określanego przez Wieloletni Plan Inwestycyjny, a następnie corocznie przez budżet Województwa Wielkopolskiego. Zadania na głównych liniach kolejowych, a do takich zaliczają się linie kolejowe nr 14 i nr 279, leżą w gestii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a źródłem finansowania są środki własne PKP PLK S.A., budżet państwa i środki pomocowe UE.

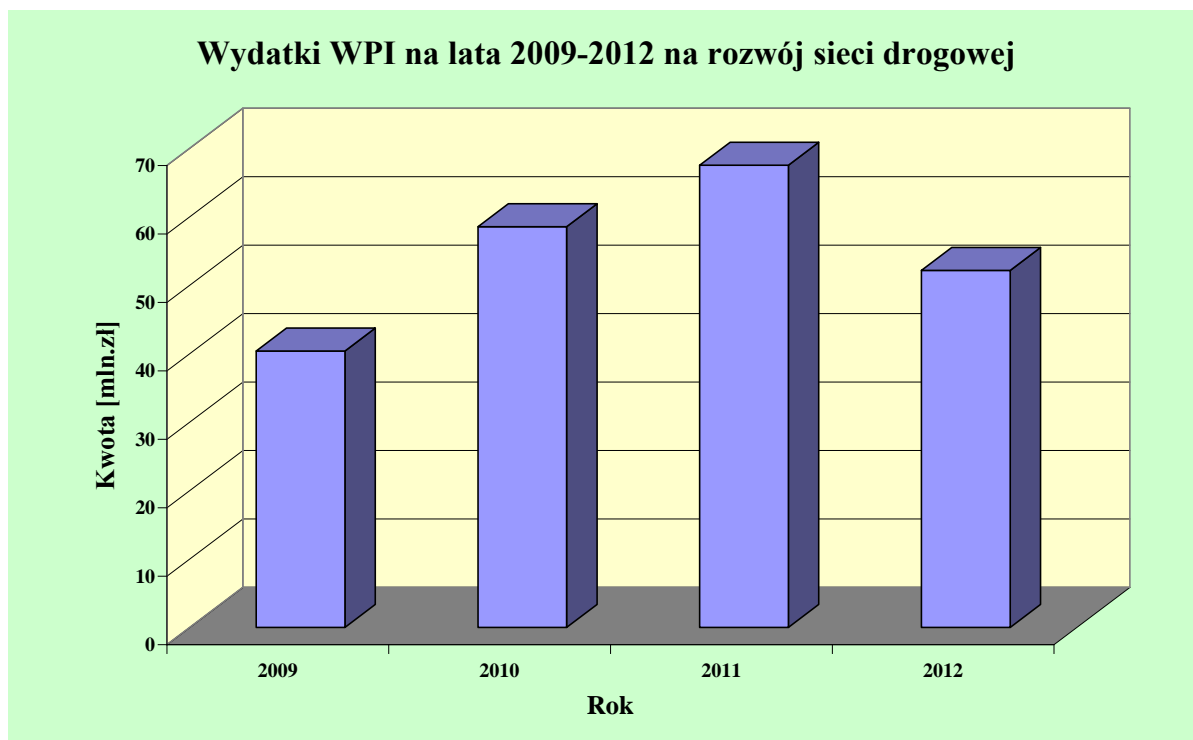
W przypadku zadań dotyczących inwestycji transportowych Kalisza są one określone w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym na lata 2009-2012, który przyjęty został uchwałą Rady Miejskiej Kalisza z dnia 27 grudnia 2007 roku.

Plan ten określa nazwę zadań, ich zakres rzeczowy, przewidywane źródła finansowania, przewidywane nakłady na lata 2008, 2009, 2010, 2011 i 2012, a także docelowy termin realizacji inwestycji, jeżeli wybiega on poza termin 2012 r.

W WPI na lata 2009-2012 na rozwój sieci drogowej przewidziano następujące wydatki:

- rok 2009 – 40 378 tys. zł,
- rok 2010 – 58 540 tys. zł,
- rok 2011 – 67 521 tys. zł,
- rok 2012 – 52 150 tys. zł.

Rys. 9. Wydatki WPI na rozwój sieci drogowej



Źródło: Dane Urzędu Miejskiego.

Są to kwoty łączne, przewidujące finansowanie inwestycji z następujących źródeł:

- budżet miasta,
- kredyty komercyjne,
- pożyczki preferencyjne,
- środki unijne,
- inne.

Oprócz działań inwestycyjnych wymienionych w Strategii możliwe są działania prawne i organizacyjne, mogące służyć racjonalizacji polityki transportowej w mieście. Do najważniejszych instrumentów tego rodzaju, jakie ma do dyspozycji Rada Miejska należą uchwalone bezpośrednio przez Radę:

- budżet miasta,
- wieloletnie programy inwestycyjne,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
- miejscowe plany przestrzennego zagospodarowania,
- strategie i programy rozwoju różnych gałęzi gospodarki miasta.

Ponadto wiele kwestii związanych z transportem może być przedmiotem uchwał Rady Miejskiej. Mogą to być zarówno uchwały o charakterze organizacyjnym, dotyczące służb miejskich, systemu parkingowego (zasięg strefy płatnego parkowania, wysokość opłat itp.), tworzeniu, likwidacji i reorganizacji jednostek budżetowych podległych Radzie Miejskiej, jak również sposobów pozyskiwania środków na cele zapisywane w budżecie, planach i strategiach. Mogą to być kredyty zaciągane przez miasto, emisja obligacji, sprzedaż majątku miasta, itp.

9. Zasady monitoringu i wskaźniki realizacji Strategii

Władze samorządowe Kalisza powinny dokonywać monitorowania systemu transportowego w następujących podstawowych płaszczyznach:

1. Monitoring stanu zewnętrznej infrastruktury transportowej, to jest: dróg krajowych (nr 12 i nr 25), wojewódzkich (nr 470, nr 442 i nr 450) i powiatowych (nr 13.209 i 13.261), a także linii kolejowych nr 14 i nr 279.

Chodzi tu ocenę stanu technicznego infrastruktury jak również o systematyczne zaznajamianie się z wynikami pomiarów natężenia ruchu drogowego oraz z ustaleniami monitoringu częstotliwości i jakości połączeń kolejowych.

Działania te powinny być prowadzone we współpracy z:

- zarządcą dróg krajowych (GDDKiA – Oddział Poznań),
 - zarządcą dróg wojewódzkich (Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich),
 - zarządcami dróg powiatowych,
 - PKP PLK S.A. – zarządcą sieci kolejowej oraz spółką PKP Przewozy Regionalne – operatorem ruchu w regionie,
 - jednostkami prowadzącymi badania natężenia ruchu na drogach.
2. Monitoring stanu realizacji zadań inwestycyjnych zapisanych w „Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2007-2020”, odnoszących się do dróg i linii kolejowych wymienionych powyżej i mających wpływ na zewnętrzną obsługę transportową miasta.
 3. Bezpośrednie monitorowanie realizacji zadań zapisanych w Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu oraz sytuacji transportowej w mieście.

Konieczne jest dokonywanie systematycznych pomiarów natężenia ruchu w mieście w taki sposób, aby wyniki pomiarów z kolejnych lat były ze sobą porównywalne poprzez dokonywanie pomiarów w tych samych punktach i godzinach. Podobna zasada powinna obowiązywać w odniesieniu do pomiarów hałasu i wpływu transportu na środowisko. Porównywalność wyników pozwoli lepiej ocenić tendencje w rozwoju sytuacji transportowej w mieście i skuteczność realizacji przyjętych zadań inwestycyjnych i przedsięwzięć inwestycyjnych.

Jednocześnie konieczne jest monitorowanie stanu inwestycji transportowych, przyjętych do realizacji w WPI i uwzględnionych w kolejnych planach zadań wymienionych w Strategii i zaakceptowanych przez władze samorządowe Kalisza. Przyjęta Strategia powinna być przynajmniej co 2 lata analizowana i aktualizowana pod kątem nowych potrzeb i zadań.

10. Program Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2013

10.1 Podstawowe zadania wraz z uzasadnieniem

Po określeniu celu generalnego, celów strategicznych i operacyjnych oraz najważniejszych zadań, jakie powinno zrealizować miasto w celu usprawnienia systemu transportowego, określone zostały szczegółowe zadania zapisane w formie programu.

Program zawiera specyfikację zadań w mieście i jego najbliższym otoczeniu, proponowany harmonogram realizacji oraz korzyści, na jakie można liczyć w związku z ich realizacją.

Zawiera także przewidywaną wysokość nakładów, źródła finansowania zadań oraz wymienia podmioty odpowiedzialne za realizację.

Dodatkowo w programie zapisane zostały najważniejsze zadania inwestycyjne, prawne i organizacyjne przedstawione z punktu widzenia ich znaczenia dla poszczególnych obszarów transportowych, na jakie podzielono miasto z punktu widzenia ich roli w systemie funkcyjnym, osadniczym i transportowym Kalisza.

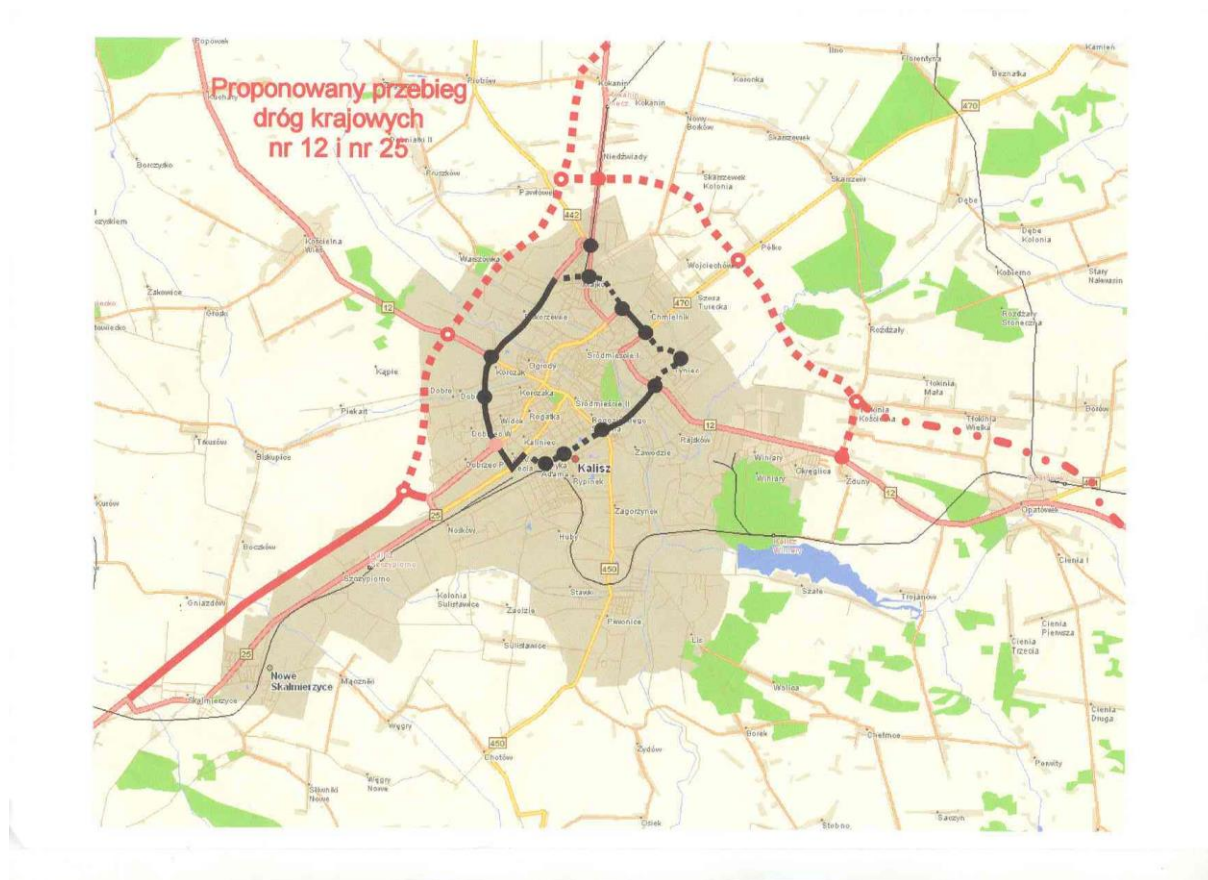
Program Rozwoju Transportu przedstawiony zostanie dla tych zadań, które dotyczą celu strategicznego, polegającego na zapewnieniu wewnątrzmięskiej i okołomiejskiej spójności systemu transportowego miasta. Są to zadania finansowane (współfinansowane) bezpośrednio z budżetu miejskiego, mające bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców oraz na atrakcyjność gospodarczą Kalisza z punktu widzenia funkcjonujących tu podmiotów gospodarczych, tworzących miejsca pracy i będących podatnikami, których wpłaty podatkowe przekładają się na kondycję finansową miasta.

Zadania te dzielą się na kilka podstawowych grup:

1. Zadania dotyczące budowy dróg o charakterze obwodnic i tras przelotowych. W tej grupie zadań najistotniejsze inwestycje to:
 - 1.1. Budowa zewnętrznej obwodnicy Kalisza od Alei Wojska Polskiego (droga nr 25 – wylot na Ostrów Wielkopolski) do ul. Poznańskiej (droga krajowa nr 12 – wylot na Jarocin i dalej na Poznań) a następnie pomiędzy ul. Poznańską a drogą krajową nr 25 (wylot na Konin) w rejonie Niedźwiad i Kokanina. W dalszej kolejności należy zbudować obwodnicowe połączenie drogi nr 25 (wylot na Konin) i drogi nr 12 (wylot na Sieradz i Łódź) – i na wschód od Opatówka – koniec obwodnicy, z łącznikiem obwodnicy i drogi nr 12 w rejonie Zdun.

Docelowy kształt systemu obwodnic przedstawia poniższa mapa.

Mapa. 10. Docelowy przebieg obwodnic w Kaliszu



Źródło: ZDM Kalisz.

Uzasadnienie:

Realizacja tego zadania pozwoli zamknąć od zachodu, północy i wschodu zewnętrzną obwodnicę miasta, co umożliwi połączenie dróg krajowych nr 25 i 12 oraz dróg wojewódzkich nr 442 (wylot na Wrześnię) i 470 (połączenie z autostradą A2) i w konsekwencji wyeliminuje z miasta zdecydowaną większość ruchu tranzytowego. Dzięki realizacji obwodnicy odciążeniu ulegnie ciąg ulic: Wojska Polskiego, Podmiejska, Stanczukowskiego, Piłsudskiego i Godebskiego – który obecnie pełni rolę zarówno obwodnicy jak i ciągu komunikacyjnego wewnątrzmijskiego.

1.2. Dokończenie budowy Trasy Bursztynowej poprzez:

- budowę południowej części Trasy Bursztynowej od ulicy Nowy Świat, Częstochowskiej do ul. Górnośląskiej w pobliżu dworca kolejowego,

- budowę połączenia dróg krajowych nr 12 i 25 w północno-wschodniej części miasta na odcinku od ul. Godebskiego do ul. Warszawskiej (droga nr 470) wraz z budową ronda Godebskiego – Stawiszyńska i do ul. Łódzkiej w rejon wylotu obecnego Szlaku Bursztynowego.

Uzasadnienie:

Realizacja tego zadania pozwoli w pełni zamknąć wewnętrzny pierścień ulic otaczający Centrum miasta i najważniejsze dzielnice mieszkaniowe. W efekcie ruch lokalny wewnątrz miasta będzie mógł odbywać się z pominięciem Śródmieścia. Ma to szczególnie istotne znaczenie w związku z planami rozwoju strefy aktywności gospodarczej w rejonie dworca. Jednocześnie nowo przeprowadzony ciąg ulic stworzy wewnętrzną obwodnicę Śródmieścia od wschodu i przede wszystkim od południa, co pozwoli przerwaniu tu ruchu tranzytowego przynajmniej do czasu budowy obwodnicy północno-wschodniej i usprawnienia ruchu tranzytowego na południu miasta.

Jest to przedstawione na mapie na str. 92.

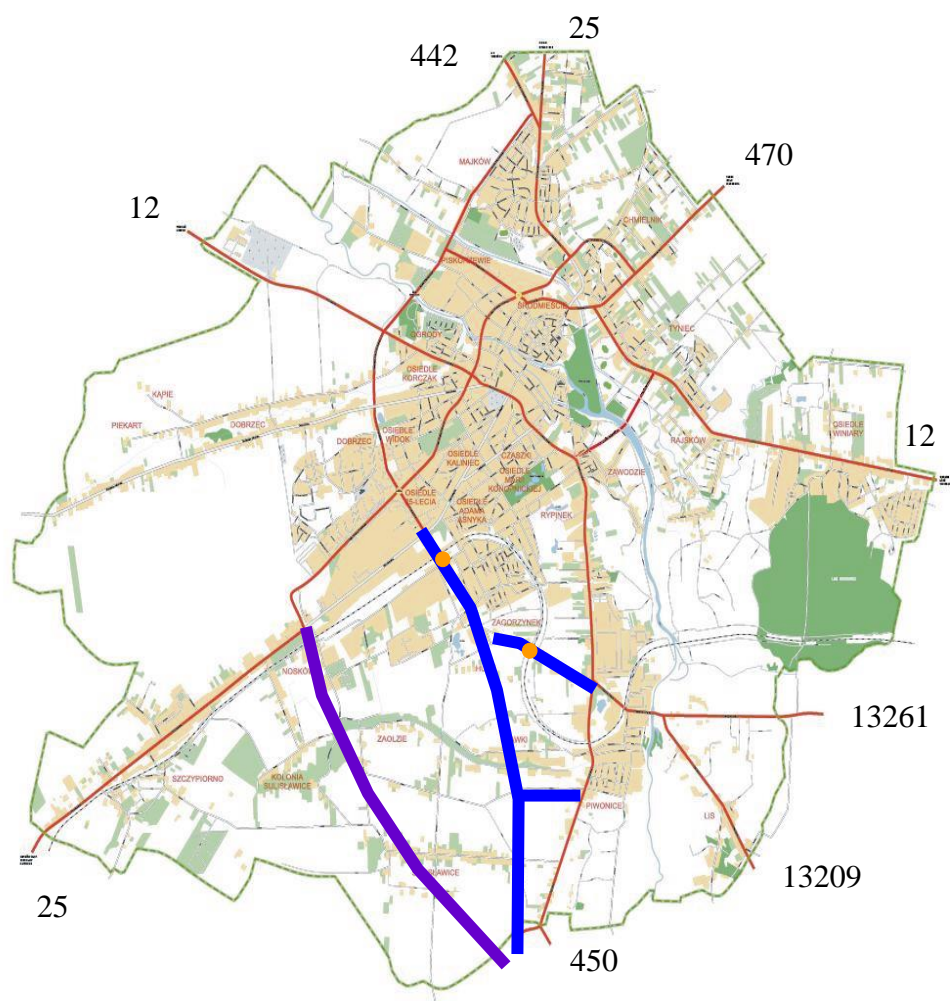
- 1.3. Budowa Południowo-Zachodniej obwodnicy Kalisza od połączenia ulic Wrocławskiej i Alei Wojska Polskiego ulicą Zachodnią na południe przez tory kolejowe i następnie do drogi nr 450.




Uzasadnienie:

Budowa Obwodnicy Południowo-Zachodniej pozwoli uzupełnić pierścień obwodnic zewnętrznych w południowej części miasta i wyeliminować część ruchu tranzytowego ze Śródmieścia. Droga ta usprawni też dojazd do tworzonej strefy aktywności gospodarczej i przyczyni się do aktywizacji tej części Kalisza. Budowa jej odciąży także od ruchu pojazdów ulicę Częstochowską.

Zadanie powyższe oraz zadanie dotyczące nowego ciągu komunikacyjnego na południe od dworca (punkt 1.7) a także zadanie budowy ulicy Księżnej Jolanty (punkt 2.6.) przedstawione są na poniższym rysunku.

Mapa 11. Zadania drogowe w południowej części miasta



-  Ciąg komunikacyjny dworzec – ul. Piwonicka i ul. Księżnej Jolanty
-  Obwodnica Południowo – Zachodnia
-  Nowe wiadukty nad torami kolejowymi

Źródło: Opracowanie własne.

1.4. Modernizacja ul. Wrocławskiej od Alei Wojska Polskiego do granic miasta.

Uzasadnienie:

Realizacja tego zadania przyczyni się do poprawienia warunków ruchu na obecnej drodze nr 25 (wylot na Ostrów Wielkopolski), której obciążenie ruchem pozostanie znaczne, nawet po zakończeniu realizacji obwodnicy Nowych Skalmierzyc, która przejmie większą część ruchu drogowego między Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim.

1.5. Przebudowa ul. Łódzkiej od mostu na rzece Swędrni do granic miasta wraz z modernizacją mostu.

Uzasadnienie:

Modernizacja ulicy Łódzkiej będącej drogą wylotową w kierunku na Sieradz i Łódź poprawi warunki przejazdu i bezpieczeństwo ruchu w tym kierunku, a remont i modernizacja mostu, będącego w nienajlepszym stanie technicznym pozwoli uniknąć problemów i utrudnień związanych z tym obiektem (ograniczenie nośności, zwężenia, remonty awaryjne itp.).

1.6. Przebudowa i modernizacja ulicy Księżnej Jolanty od ul. Częstochowskiej do ul. Starożytnej i ul. Starożytnej do granic miasta (Trakt Kalisko-Wieluński).

Uzasadnienie:

Realizacja tego zadania ułatwi dojazd do miasta z obszaru gminy Godziesze Wielkie, co ma istotne znaczenie zwłaszcza z powodu lokalizacji przy ul. Częstochowskiej giełdy owocowo-warzywnej, mającej duży udział w tworzeniu ruchu samochodowego.

1.7. Budowa ciągu komunikacyjnego od dworca kolejowego (wraz z wiaduktem nad torami) w ciągu ul. Podmiejskiej i Piwoniczkiej, a następnie ul. Piwoniczką na południe trasą przecinającą ul. Celtycką i Romańską i łączącego się z drogą 450 w rejonie Żydowa.

Uzasadnienie:

Trasa ta przewidziana w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego usprawni ruch w południowej części miasta, a w szczególności odciąży ul. Częstochowską. Przyczyni się też do poprawy obsługi transportowej giełdy owocowo-warzywnej oraz strefy aktywności gospodarczej.

2. Zadania dotyczące budowy i modernizacji dróg w obrębie miasta:

2.1. Budowa i modernizacja ulic ułatwiających dojazd i zagospodarowanie strefy aktywności gospodarczej na południe od dworca kolejowego.

Przewidziana jest modernizacja następujących ulic: Zachodniej (z budową wiaduktu nad torami, Obozowej, Metalowców, Sulisławskiej, Zagorzynek, Piwonickiej i Noskowskiej – do roku 2010), a także budowę wiaduktu w ciągu ul. Piwonickiej (po 2010 r.).

Uzasadnienie:

Realizacja tych zadań umożliwi dojazd i sprawną obsługę transportową strefy aktywności gospodarczej, co powinno znacznie podnieść atrakcyjność inwestycyjną tego obszaru i przyciągnąć do niego inwestorów. Budowa ulic i wiaduktów usprawni też warunki dojazdu do pracy dla osób, które podejmą pracę w podmiotach gospodarczych powstających w tej strefie.

2.2. Przedłużenie ul. Sawickiej do Dobrzeckiej i modernizacja Dobrzeckiej do skrzyżowania Dobrzecka-Podmiejska (do 2011 r.) wraz z budową ronda Dobrzecka-Podmiejska, Stanczukowskiego (do 2010 r.).

Uzasadnienie:

Inwestycja zapewni alternatywny dojazd do rozbudowywanego Osiedla Dobrzec z wykorzystaniem ul. Dobrzeckiej. Nastąpi odciążenie od intensywnego ruchu ul. Podmiejskiej, a w szczególności bardzo obciążonego Ronda Westerplatte. Inwestycja ta wraz z budową ronda przyczyni się też do usprawnienia obsługi komunikacyjnej osiedla Dobro.

2.3. Modernizacja ul. Warszawskiej od ul. Moniuszki do ul. Łódzkiej (do 2009 r.).

Uzasadnienie:

Ulica Warszawska spełnia obecnie rolę zarówno drogi wylotowej w kierunku na Turek i autostradę A2, jak też dojazdu łączącego Śródmieście z osiedlem Chmielnik. Jest to ulica znacznie obciążona ruchem, a sytuacja taka utrzyma się aż do momentu przedłużenia Trasy Bursztynowej w kierunku wschodnim i północnym. Dlatego też pilna jej modernizacja jest niezbędna.

2.4. Budowa dojazdu do Skansenu Archeologicznego na Zawodziu z pominięciem ul. Bolesława Chrobrego i ul. Bolesława Pobożnego.

Uzasadnienie:

Nowo powstały Skansen Archeologiczny na Zawodziu stanie się znaczącą atrakcją turystyczną Kalisza i celem licznych wycieczek. Dotychczasowy dojazd przez willowe osiedle Zawodzie byłby zbyt uciążliwy dla jego mieszkańców, a wąskie ulice Bolesława Chrobrego i Bolesława Pobożnego są nieprzystosowane do ruchu autobusów wycieczkowych. Budowa dojazdu do Skansenu jest więc niezbędna w celu zapewnienia wygody mieszkańcom Zawodzia jak i turystom.

2.5. Budowa nowych rond.

Przewiduje się budowę rond na następujących skrzyżowaniach:

- Dobrzecka /Stanczukowskiego, Podmiejska
- Stanczukowskiego, Piłsudskiego/Poznańska
- Stawiszyńska/Godebskiego
- Częstochowska/Księżnej Jolanty

Uzasadnienie:

Budowa rond zrealizowana będzie na najbardziej obciążonych ruchem skrzyżowaniach i ma na celu znaczne zwiększenie ich przepustowości. Jest to rozwiązanie korzystne i uzasadnione, jednak możliwość jego zrealizowania wymaga zajęcia dość znacznego obszaru i nie jest możliwa do zastosowania w ścisłym centrum miasta.

2.6. Przebudowa ul. Księżnej Jolanty na zachód od ul. Częstochowskiej wraz z budową wiaduktu nad torami kolejowymi i połączenie jej z ul. Piwonicką i ul. Metalowców.

Uzasadnienie:

Inwestycja pozwoli na usprawnienie ruchu w południowej części miasta, usprawni dojazd do giełdy owocowo-warzywniej oraz do strefy aktywności gospodarczej, a także do planowanej Strefy Gospodarczej Rypinek. Pozwoli też w części odciążyc przejazd pod torami kolejowymi przy ul. Częstochowskiej i Rzymskiej, będący obiektem nienormatywnym i praktycznie niemożliwym do przebudowy.

3. Zadania inwestycyjne, organizacyjne i prawne mające na celu poprawę oferty transportu publicznego i zapewnienie jak najszerszego dostępu do komunikacji zbiorowej.

3.1. Poszerzenie zasięgu terytorialnego oferty świadczonej przez KLA i objęcie nią jak największego obszaru miasta.

Uzasadnienie:

Obecna oferta KLA, w zakresie zasięgu terytorialnego, oceniona być powinna pozytywnie, gdyż obsługuje zdecydowaną większość obszaru Kalisza i jego bliskiego otoczenia. Istnieją jednak pewne obszary w mieście, do których komunikacja ta nie dociera lub nie obsługuje ich w sposób w pełni zadowalający. Wymienić tu trzeba osiedla: Kolonia Sulisławie, Rajsków, Tyniec, Stawki, Zawodzie i Winiary. Przyczyną jest z jednej strony brak wystarczającej infrastruktury transportowej, to jest utwardzonych ulic, zatok autobusowych i pętli, a także czasami niedostateczna liczba potencjalnych pasażerów, zamieszkujących te rejony, co nie gwarantuje przedsiębiorstwu KLA rentowności tych przewozów bez częściowej ich refundacji z budżetu miasta.

- 3.2. Budowa nowych pętli autobusowych w osiedlach Winiary, Rajsków i Tyniec oraz w osiedlu Dobrzec oraz uporządkowanie statusu prawnego funkcjonujących pętli.

Uzasadnienie:

Brak pętli w wymienionych osiedlach oraz niejasny pod względem prawnym status większości pętli w mieście i za miastem stanowi znaczącą barierę ograniczającą zasięg terytorialny komunikacji autobusowej w mieście. Konieczna jest zmiana tej sytuacji, jak również uwzględnienie w nowo projektowanych ulicach i trasach komunikacyjnych obiektów niezbędnych do rozwijania transportu publicznego.

- 3.3. Przeniesienie zajezdni autobusowej KLA przez obszar Śródmieścia.

Uzasadnienie:

Obecna lokalizacja zajezdni przy ul. Majkowskiej – w centrum miasta dodatkowo zwiększa zatłoczenie ulic w najbliższej okolicy poprzez tworzenie dodatkowych przejazdów takich jak: zjazdy i wyjazdy z zajezdni, ruch pojazdów usuwających awarie, dojazdy do pracy pracowników KLA, itp. Ponadto zajezdnia zajmuje atrakcyjny teren w Centrum miasta, który mógłby być wykorzystany do celów komercyjnych. Nowa lokalizacja zajezdni nie została jeszcze przesądzona, wydaje się jednak, że mogłaby ona zostać zlokalizowana w rejonie ul. Wojska Polskiego i Wrocławskiej. Teren ten jest zlokalizowany korzystnie pod względem komunikacyjnym, a zarazem znajduje się w obszarze przeznaczonym do zabudowy przemysłowej, składowej, o funkcjach produkcyjnych i usługowych.

- 3.4. Uruchomienie na najważniejszych przystankach nowoczesnych systemów informacji dla pasażerów dotyczących bieżącej sytuacji, czasu oczekiwania na przejazd, itp.

Uzasadnienie:

Nowoczesne systemy informacji pozwalają na bieżące informowanie pasażerów korzystających z komunikacji publicznej o sytuacji i czasie oczekiwania na połączenie. Ze względu na koszty tego rodzaju systemów są one instalowane w najważniejszych i najbardziej obciążonych punktach.

- 3.5. Zakup autobusu szynowego lub jednostki elektrycznej w celu usprawnienia komunikacji pomiędzy Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim oraz Nowymi Skalmierzycami i Opatówkiem. Zakup taki musi być poprzedzony przeprowadzeniem analizy rozstrzygającej o celowości inwestycji.

Uzasadnienie:

Zasada zrównoważonego rozwoju przewiduje wykorzystanie w systemie transportowym różnych gałęzi transportu. W Kaliszu istnieje sytuacja, w której komunikacja publiczna zdominowana jest przez transport autobusowy. Jednocześnie istnieje linia kolejowa, którą można wykorzystać do obsługi transportowej najbliższych Kaliszowi regionów. Sytuacja taka uzasadnia podjęcie działań, których efektem będzie zastosowanie autobusu szynowego do obsługi transportu publicznego.

- 3.6. Budowa przystanku kolejowego w rejonie ul. Elektrycznej, poprzedzona analizami oceniającymi efektywność tego przedsięwzięcia.





Uzasadnienie:

Inwestycja ta stwarza możliwość zastosowania transportu kolejowego do obsługi transportowej zakładów przemysłowych, znajdujących się w południowej części miasta (WSK, Pratt&Whitney, elektrociepłownia). Dojazdy do pracy przynajmniej części pracowników koleją (autobusem szynowym) pozwoliłyby na ograniczenie ruchu samochodowego w tej części miasta.

Zadanie dotyczące transportu kolejowego (p. 3.5, 3.6) przedstawione zostały na poniższym rysunku.

Mapa 12. Zadania wewnątrzmięskie związane z transportem kolejowym



-  Istniejąca linia [trasa autobusu szynowego]
-  Dworzec kolejowy
-  Istniejące przystanki
-  Projektowany przystanek

Źródło: Opracowanie własne.

- 3.7. Koordynacja przewozów kolejowych i autobusowych w pobliżu dworca kolejowego i nowego przystanku kolejowego w rejonie ul. Elektrycznej poprzez zwiększenie częstotliwości połączeń i koordynację z kolejowym rozkładem jazdy.

Uzasadnienie:

Koordynacja działań obu gałęzi transportu publicznego przyczyni się do poprawy obsługi komunikacyjnej rejonów miasta w pobliżu linii kolejowej i zmniejszenia intensywności ruchu samochodów osobowych.

4. Zadania organizacyjne, prawne i inwestycyjne reorganizujące system parkowania w mieście oraz korekty w organizacji ruchu w Śródmieściu.

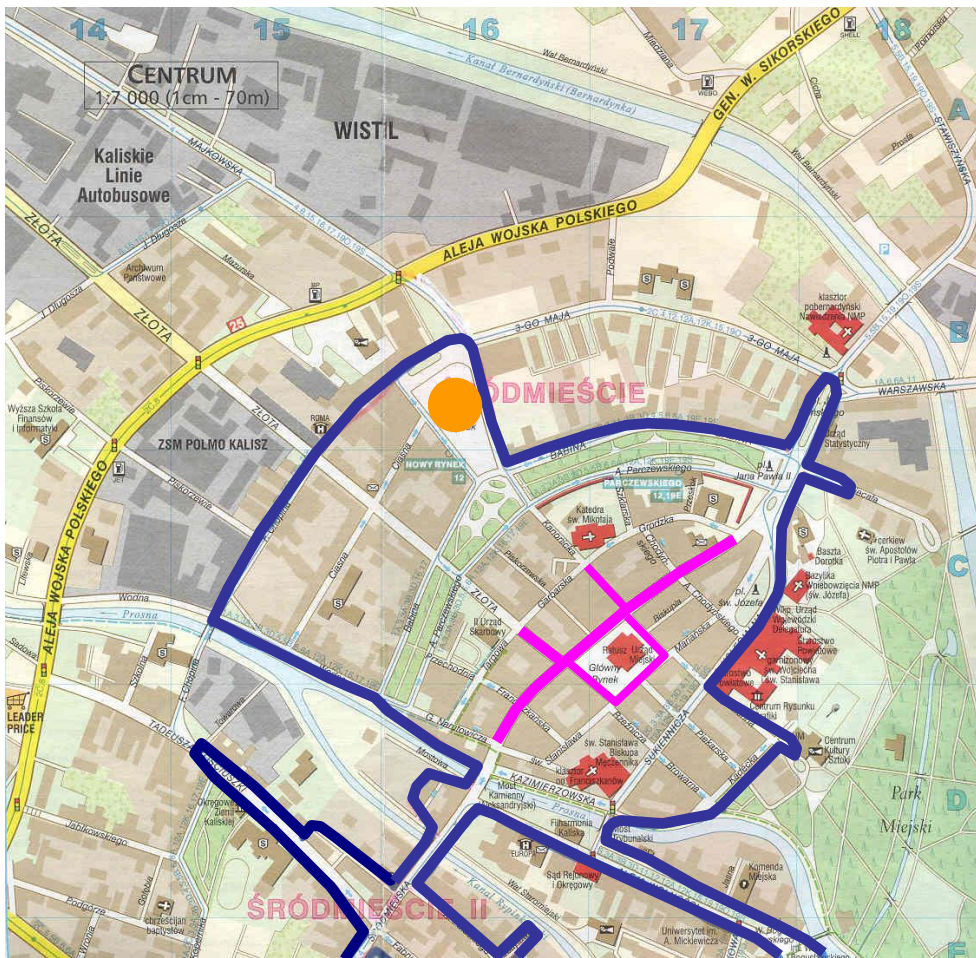
- 4.1. Stworzenie ciągu pieszego na ul. Śródmiejskiej (za jej skrzyżowaniem z ul. Narutowicza/Główny Rynek i Zamkowej/przed Placem Jana Pawła II) oraz przylegających odcinkach ulic Żłotej i Kanoniczej i wyeliminowanie z tego ciągu ruchu samochodów indywidualnych, a pozostawienie jedynie ruchu pojazdów dostawczych, i to w ograniczonych godzinach.




Uzasadnienie:

Tworzenie obszarów i ciągów ruchu pieszego podnosi atrakcyjność centrum miasta i przyciąga do niego mieszkańców oraz osoby przyjezdne. Na obszarze takim rozwija się handel w sklepach zlokalizowanych wzdłuż ulic. W Kaliszu dotychczas brak jest ciągu pieszego, w efekcie czego działalność handlowo-usługowa przenosi się poza obszar Śródmieścia do nowo tworzonych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Utworzenie ciągu pieszego – deptaka powinno zahamować tę niekorzystną tendencję.

Zadanie to przedstawiono na poniższym rysunku.

Mapa 13. Ciąg pieszy i nowe miejsca parkingowe



-  Ciąg pieszy
-  Parking dwupoziomowy
-  Strefa płatnego parkowania

Źródło: Opracowanie własne.

4.2. Budowa i organizowanie nowych parkingów w Centrum miasta.

Uzasadnienie:

Stworzenie ciągu pieszego: Śródmiejska, Główny Rynek, Zamkowa i organizacja nowych przystanków w mieście spowoduje likwidację pewnej liczby miejsc parkingowych. W celu częściowej rekompensaty podaży miejsc parkingowych proponuje się utworzenie nowych tego typu obiektów, głównie w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia:

- parking podziemny pod Nowym Rynkiem na miejscu przewidzianego do likwidacji targowiska i w sąsiedztwie nowo budowanego obiektu handlowego,
- miejsca parkingowe na części placu targowego pomiędzy ulicami 3 Maja, Al. Wojska Polskiego i Kanałem Bernardyńskim,
- nowe miejsca parkingowe w rejonie Wału Bernardyńskiego,
- ewentualne nowe miejsca parkingowe w rejonie Al. Wojska Polskiego na terenach poprzemysłowych,
- ewentualna budowa parkingu podziemnego w rejonie Pl. Św. Stanisława,
- budowa parkingu przy skrzyżowaniu ul. Legionów i Polnej.

4.3. Budowa parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów.

Uzasadnienie:

W mieście brak jest tego rodzaju obiektów. Szczególnie rozwijający się ruch turystyczny, także pielgrzymkowy, realizowany jest w przeważającej części z wykorzystaniem autobusów wycieczkowych, które mają kłopoty z parkowaniem. Również tranzytowy ruch pojazdów ciężarowych stwarza podobne problemy, zwłaszcza w pobliżu przebiegających przez miasto dróg krajowych.

4.4. Stworzenie miejskiego centrum sterowania ruchem w zależności od jego natężenia celem obszarowego zarządzania.

Uzasadnienie:

Realizacja zadania pozwoli na lepszą organizację ruchu w mieście, a w szczególności przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa. Szczególnie istotnym zadaniem jest stworzenie centrum sterowania ruchem dostosowującym działanie sygnalizacji

światlnych do natężenia ruchu. Jest to bardzo istotne z powodu znacznego natężenia ruchu samochodowego w mieście, co wykazują prowadzone pomiary. Ponieważ ruch rozkłada się w mieście w sposób równomierny, a gęsta zabudowa Centrum Kalisza utrudnia budowę nowych dróg, tras i ulic, które powstają głównie na obrzeżach miasta, należy stworzyć system elastycznego reagowania, automatycznie dostosowujący istniejącą i wciąż rozbudowywaną sygnalizację do bieżącego obciążenia układu transportowego w mieście.

5. Modernizacja i budowa dróg osiedlowych.

5.1. Przewiduje się budowę 43,45 km jezdni oraz 27,22 km chodników. Ponadto zostanie wykonane oświetlenie na 9,8 km i zbudowane odwodnienie 15,03 km. Łączna kwota nakładów wyniesie 88 mln zł, a prace modernizacyjne wykonane zostaną na 163 ulicach.

Uzasadnienie:

W Kaliszu aż 42,63% dróg, głównie osiedlowych, stanowią drogi o nawierzchni gruntowej. Dróg takich jest 125,71 km, na drogach brakuje odwodnienia i oświetlenia. Stwarza to bardzo trudne warunki dla mieszkańców i działających tu firm oraz zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu. Dlatego realizacja programu budowy dróg osiedlowych jest warunkiem koniecznym do poprawy systemu transportowego miasta i wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej.

6. Budowa ścieżek rowerowych.

Zgodnie z „Koncepcją przebiegu dróg rowerowych na terenie Miasta Kalisza” z 20.12.2004 r. przewiduje się budowę 85,65 km ścieżek rowerowych.

Uzasadnienie:

Niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych w mieście jest jednym z powodów nadmiernego ruchu samochodów osobowych w mieście. Budowa ścieżek powinna przyczynić się do tego, że przynajmniej część ruchu drogowego zostanie wyeliminowana na rzecz przejazdów rowerami.

Docelowo planuje się w Kaliszu budowę następujących tras rowerowych:

1. Trasa 0 – długość 12 km

Trasa obwodowa przebiegająca od Ronda Westerplatte następującymi ulicami: Podmiejska, Moniuszki, Stanczukowskiego, Wyspiańskiego, Sikorskiego, Pszenna, Trasa Bursztynowa, Górnośląska, Podmiejska.

2. Trasa 1 – długość – 3,8 km

Trasa wyprowadzająca ruch rowerowy z osiedla Nosków, dzielnic przemysłowo-składowych wzdłuż ul. Obozowej i Al. Wojska Polskiego, osiedli Dobrzec, Widok i XXV-lecia w kierunku Śródmieścia.

3. Trasa 2 – długość 2,6 km

Trasa dla osiedla Dobrzec.

4. Trasa 3 – długość 3,66 km.

Trasa wyprowadzająca ruch rowerowy z osiedli Dobrzec, Widok i Korczak do Śródmieścia.

5. Trasa 4 – długość 2,19 km.

Trasa od ul. Stanczukowskiego, wzdłuż Poznańskiej do obiektów Państwowej Szkoły Zawodowej.

6. Trasa 5 – długość 11,41 km.

Trasa łącząca Śródmieście z zalewem Szałe.

7. Trasa 6 – długość 9,81 km.

Trasa łącząca Śródmieście z zalewem Szałe.

8. Trasa 7 – długość 6,3 km.

Trasa łącząca Śródmieście z osiedlem Majków oraz cmentarzem i ogrodami działkowymi na skarpie doliny rz. Swędrni.

9. Trasa 8 – długość 2,62 km.

Trasa łącząca Śródmieście z osiedlem Chmielnik.

10. Trasa 9 – długość 6,05 km.

Trasa łącząca ul. Łódzką w rejonie cmentarza tyńieckiego z rejonem zbiornika Szałe.

11. Trasa 10 – długość 4,61 km.

Trasa łącząca osiedle Zagorzynek z rejonem ul. Częstochowskiej i Elektrycznej.

12. Trasa 11 – długość 10,89 km

Trasa łączy rejon ul. Celtyckiej z trasą nr 10.

13. Trasa 12 – długość 4,24 km.

Trasa łączy osiedle Zagorzynek z zalewem Szałe.

14. Trasa 13 – długość 4,04 km.

Trasa łączy osiedle Nosków i Dobrzec z trasą nr 12 i 5, a poprzez nie z rejonem ul. Częstochowskiej i Elektrycznej.

15. Trasa 14 – długość 4,88 km.

Trasa łączy rejon ul. Celtyckiej z rejonem przemysłowym ul. Częstochowskiej i Elektrycznej i zalewem Szałe.

10.2. Harmonogram realizacji zadań, wysokość nakładów, możliwe źródła finansowania oraz odpowiedzialni za realizację zadań

1. Budowa zewnętrznej obwodnicy Kalisza

Etap I. Budowa obwodnicy od Al. Wojska Polskiego do ul. Poznańskiej

Termin realizacji:	2007-2013
Nakłady:	47.000 tys. zł (zapisane w WPI)
Źródła finansowania:	budżet miasta: 500 tys. zł
	kredyt komercyjny: 6 975 tys. zł
	środki UE: 39 535 tys. zł
Podmiot odpowiedzialny:	Urząd Miejski, GDDKiA, inne podmioty

Etap II. Budowa obwodnicy od ul. Poznańskiej do wylotu na drogę nr 25 w rejonie Niedźwiad i Kokanina

Termin realizacji:	po 2012 r.
Źródła finansowania:	budżet miasta
	kredyt komercyjny
	środki UE
Podmiot odpowiedzialny:	Urząd Miejski, GDDKiA, inne podmioty

Etap III. Budowa obwodnicy od drogi nr 25 do drogi nr 12 w rejonie Zdun i Opatówka

Termin realizacji: po 2012 r.
Źródła finansowania: budżet centralny
środki UE:
Podmiot odpowiedzialny: GDDKiA, inne podmioty

2. Dokończenie budowy Trasy Bursztynowej

Budowa południowej części Trasy (II etap)

Termin realizacji: do 2009 r. (od 2006)
Nakłady: 27 590 tys. zł (zapisane w WPI)
Źródła finansowania: budżet miasta: 9 001 tys. zł
kredyty komercyjne: 18 589 tys. zł
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

Budowa wschodniej i północnej części Trasy

Termin realizacji: po 2012 r.
Źródła finansowania: budżet miasta
kredyty komercyjne

3. Budowa Południowo-Zachodniej Obwodnicy Kalisza od połączenia ulicy Wrocławskiej i Alei Wojska Polskiego w ciągu ulicy Zachodniej na południe do drogi nr 450.

Termin realizacji: po 2013 r.
Źródła finansowania: budżet miasta:
kredyty:
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

4. Modernizacja ul. Wrocławskiej od Al. Wojska Polskiego do granic miasta

Termin realizacji: do 2012 r. (od 2005)
Nakłady: 20 320 tys. zł
Źródła finansowania: budżet miasta: 9 624 tys. zł
kredyty: 10 696 tys. zł
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

5. Przebudowa ul. Łódzkiej od mostu na rzece Swędrni do granic miasta
- Termin realizacji: do 2010 r. (od 2006)
- Nakłady: 9 900 tys. zł
- Źródła finansowania: budżet miasta: 1 300 tys. zł
- kredyty: 8 600 tys. zł
- Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski
6. Przebudowa ul. Księżnej Jolanty od Częstochowskiej do Starożytnej i Starożytnej do granic miasta.
- Termin realizacji: do 2011 r. (od 2007)
- Nakłady: 8.500 tys. zł
- Źródła finansowania: budżet miasta: 1 318 tys. zł
- kredyty: 1 077 tys. zł
- środki UE: 6 105 tys. zł
7. Budowa południowo-zachodniego ciągu komunikacyjnego w ciągu ulicy Piwonickiej od dworca kolejowego wraz z wiaduktem nad torami do drogi nr 450 w rejonie Żydowa.
- Termin realizacji: po 2012 r. (do 2020 r.). Zadanie to łączy się z aktywizacją strefy aktywności gospodarczej – Rypinek.
- Źródła finansowania: budżet miasta
- kredyty
- środki UE
- Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski
8. Budowa ulic zapewniających obsługę transportową strefy gospodarczej.
- Termin realizacji: do 2011 r. (od 2006)
- Nakłady: 21 000 tys. zł
- Źródła finansowania: budżet miasta: 3 685 tys. zł
- środki unijne (w tym środki ZPORR): 8 600 tys. zł
- Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski
9. Przebudowa ul. Skarszewskiej od Stawiszyńskiej do Sikorskiego
- Termin realizacji: do 2009 r. (od 2007)
- Nakłady: 2 050 tys. zł

Źródła finansowania: kredyt
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

10. Przedłużenie ul. Sawickiej do Dobrzeckiej wraz z modernizacją ul. Dobrzeckiej

Termin realizacji: 2008-2011
Nakłady: 8 000 tys. zł
Źródła finansowania: kredyt
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

11. Modernizacja ul. Warszawskiej od Moniuszki do Łódzkiej.

Termin realizacji: 2011-2012
Nakłady: 2 200 tys. zł
Źródła finansowania: kredyt 2 200 tys. zł
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

12. Budowa nowego dojazdu do Skansenu Archeologicznego na Zawodziu

Termin realizacji: 2008-2009
Źródła finansowania: budżet miasta (ew. rezerwa inwestycyjna)
środki UE
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

13. Budowa nowych rond

Termin realizacji: rocznie należy oddawać do użytku przynajmniej 1 rondo do 2012 r.
Nakłady: około 2 000 tys. zł na 1 rondo
Źródła finansowania: budżet miasta (ew. rezerwa inwestycyjna)
środki sieci handlowych
kredyt
Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski, inne podmioty

14. Przebudowa ul. Księżnej Jolanty na zachód od ul. Częstochowskiej wraz z budową wiaduktów nad torami i połączenie jej z ul. Piwonicką i Metalowców

Termin realizacji: realny po 2012 r. – pożądanym wcześniej do 2012 r.

18. Budowa sygnalizacji świetlnych w mieście oraz stworzenie miejskiego centrum sterowania ruchem

Termin realizacji: zadanie budowy centrum ocenić należy jako bardzo pilne i konieczne do realizacji w jak najszyczym terminie

Źródła finansowania: budżet miasta

Kredyt

środki UE

Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

19. Zadania usprawniające działania publicznej komunikacji autobusowej, o charakterze prawnym i organizacyjnym oraz wymagające niewielkich nakładów inwestycyjnych możliwe do zrealizowania w krótkim terminie.

- Dostosowanie funkcjonowania komunikacji do potrzeb Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.
- Budowa nowych pętli lub umożliwienie przejazdu okrężnego w osiedlach Dobrzec, Winiary, Rajsków i Tynec.
- Uruchomienie na najważniejszych przystankach nowoczesnych systemów informacji dla pasażerów.
- Lepsza koordynacja przewozów kolejowych i autobusowych w pobliżu dworca i nowego przystanku przy ul. Elektrycznej w celu skomunikowania obu rodzajów komunikacji.

Termin realizacji: zadania możliwe do zrealizowania w ciągu 1 roku.

Nakłady i źródła finansowania: niewielkie nakłady możliwe do pokrycia z rezerwy budżetowej i kredytu

Podmiot odpowiedzialny: Urząd Miejski

20. Stworzenie ciągu pieszego na ul. Śródmiejskiej, Głównym Rynku, Zamkowej, Złotej Kanoniczej. Jest to zadanie o charakterze prawno-organizacyjnym nie wymagające znaczących nakładów. Konieczne jest podjęcie uchwały Rady Miejskiej i zmiana organizacji ruchu samochodów.

21. Zakup (pozyskanie) autobusu szynowego na trasę Ostrów Wielkopolski-Nowe Skalmierzyce-Kalisz-Opatówek, poprzedzony przeprowadzeniem analiz oceniających efektywność tego przedsięwzięcia.

Termin realizacji:	2008-2009
Nakłady:	2-5 mln zł w zależności od rozmiarów pojazdu i tego, czy będzie to pojazd nowy czy używany
Źródła finansowania:	budżet województwa z ewentualną pomocą środków UE

22. Budowa przystanku dla autobusu szynowego w rejonie ul. Elektrycznej, poprzedzona przeprowadzeniem analiz oceniających efektywność tego przedsięwzięcia.

Termin realizacji:	2008-2009
Źródła finansowania:	budżet miasta środki UE

23. Przeniesienie zajezdni KLA poza obręb Śródmieścia.

Termin realizacji:	uwarunkowany pozyskaniem nowej lokalizacji i zbudowaniem nowego obiektu (1-2 lata)
Źródła finansowania:	kredyt spłacany przede wszystkim ze środków uzyskanych ze sprzedaży terenu na ul. Majkowskiej

24. Częściowa refundacja przez miasto nierentownych przewozów autobusowych obsługujących rzadko zamieszkane fragmenty miasta. Jest to zadanie do rozważenia zarówno z punktu widzenia wygospodarowania środków finansowych, jak również z punktu widzenia trudności prawno-proceduralnych związanych z przepisami o pomocy publicznej.

10.3. Zadania Strategii w odniesieniu do obszarów komunikacyjnych Kalisza

Zadania inwestycyjne, prawny i organizacyjny oddziaływające na system transportowy miasta kształtują go zarówno w wymiarze powiązań zewnętrznych Kalisza, jak i w odniesieniu do spójności wewnętrznych. Zostały one przedstawione w Strategii i Programie. Ze względu jednak na to, że podstawą oceny sytuacji transportowej z punktu widzenia jego mieszkańców jest ocena najbliższego otoczenia, swojej dzielnicy a nawet ulicy najważniejsze zadania przedstawiono poniżej w odniesieniu do poszczególnych obszarów komunikacyjnych, na

które podzielono miasto (patrz str. 18-26 – opis obszarów, ich granic i uwarunkowań transportowych).

1. Obszary 1 i 2 – historyczne Centrum oraz obszary okalające Centrum. Dla obu tych obszarów najistotniejsze znaczenie będą miały następujące inwestycje:

- 1.1. Stworzenie ciągu pieszego na ul. Śródmiejskiej, Głównym Rynku i Zamkowej i wyeliminowanie z tego ciągu samochodów osobowych.
- 1.2. Budowa nowych parkingów na obrzeżu Śródmieścia, w tym parkingu podziemnego przy Nowym Rynku.
- 1.3. Stworzenie centrum aktywnego sterowania sygnalizacją świetlną w dostosowaniu do natężenia ruchu.
- 1.4. Stworzenie nowoczesnego systemu informacyjnego na przystankach.
- 1.5. Budowa w Centrum nowych ścieżek rowerowych.
- 1.6. Modernizacja ulic: Agrestowej, Niskiej, Jagodowej, Malinowej, Jarzębinowej i Wydarte w osiedlu Ogrody.

Efekty działań:

W rezultacie realizacji powyższych działań Centrum miasta powinno zostać w pewnym stopniu odciążone od nadmiernego ruchu. Dzięki stworzeniu ciągu pieszego wzrośnie atrakcyjność tego obszaru dla mieszkańców i turystów oraz znaczenie znajdujących się tu obiektów handlowych i usługowych.

2. Obszar nr 3 (zabudowa z XX w. pomiędzy Śródmieściem a istniejącą obwodnicą).

Najważniejsze inwestycje dla tego obszaru są następujące:

- 2.1. Budowa południowej części Trasy Bursztynowej wraz z przebudową okolic dworca i budową wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Podmiejskiej.
- 2.2. Budowa 2 rond w ciągu istniejącej obwodnicy (Poznańska i Dobrzecka).
- 2.3. Lepsze wykorzystanie dworca kolejowego poprzez połączenia autobusem szynowym i koordynację komunikacji autobusowej z kolejową.
- 2.4. Budowa parkingów osiedlowych.
- 2.5. Budowa Centrum aktywnego sterowania sygnalizacją świetlną.
- 2.6. Budowa ścieżek rowerowych.

Efekty działań:

Szczególne znaczenie ma budowa Trasy Bursztynowej (część południowa) oraz Centrum sterowania sygnalizacją. Inwestycje te powinny odciążać najbardziej

ruchliwe ulice np. Górnośląską poprzez racjonalizację ruchu i częściowe przeniesienie go na Trasę Bursztynową.

3. Obszar nr 3 (osiedle Dobrzec).

Na sytuację transportową tego obszaru największy wpływ będą miały następujące inwestycje:

3.1. Budowa Zachodniej Obwodnicy Kalisza.

3.2. Budowa nowego wylotu z osiedla ulicą H. Sawickiej, ul. Dobrzecką i poprzez nowe rondo Dobrzecka-Podmiejska.

3.3. Poprawa funkcjonowania komunikacji KLA poprzez budowę nowej pętli.

3.4. Budowa ulic osiedlowych: Bujnickiego, Polanowskiego, Szpilowskiego i Otwinowskiego.

Efekty działań:

Realizacja działań pozwoli odciążyć istniejącą obwodnicę, która stać się powinna arterią wewnętrzną. Powstanie też nowy wyjazd z osiedla z wykorzystaniem ul. Dobrzeckiej i nowego ronda. Pozwoli to zmniejszyć natężenie ruchu na bardzo obciążonym obecnie rondzie Westerplatte.

4. Obszar 5a (obszar przemysłowy w zachodnim sąsiedztwie Śródmieścia). Najważniejsze inwestycje planowane i postulowane dla tego obszaru są następujące:

4.1. Budowa zewnętrznej zachodniej obwodnicy Kalisza.

4.2. Przeniesienie zajezdni KLA poza granice obszaru.

Efekty działań:

W rezultacie działań wzrośnie atrakcyjność obszaru, który uzyska nowe tereny do rozwoju. Odciążenie istniejącej obwodnicy uatrakcyjni tereny za zachód od niej. Możliwe będzie lepsze wykorzystanie całego obszaru.

5. Obszar 5b i 5c (obszary przemysłowo-składowe na południu miasta). Najważniejsze inwestycje dla tych obszarów mają następujące działania:

5.1. Budowa południowej części Trasy Bursztynowej.

5.2. Budowa południowo-zachodniej obwodnicy miasta od ulicy Wrocławskiej i Alei Wojska Polskiego do drogi nr 450.

5.3. Budowa ciągu komunikacyjnego od dworca kolejowego w ciągu ulicy Piwonickiej do drogi nr 450.

- 5.4. Modernizacja ul. Księżnej Jolanty od Częstochowskiej do Metalowców wraz z wiaduktem kolejowym.
- 5.5. Modernizacja i budowa ulic w rejonie dworca kolejowego na obszarze strefy aktywności gospodarczej.
- 5.6. Aktywizacja na omawianych obszarach komunikacji kolejowej poprzez wykorzystanie autobusów szynowych i budowę nowego przystanku na ul. Elektrycznej.
- 5.7. Modernizacja następujących ulic osiedlowych: Zielona, Wielka, Wygon, Głogowska, Sulisławicka, Gwiaździsta, Grunwaldzka, Skalna, Chochołowska, Pienińska, Smrekowa, Izerska, Łomnicka, Łysogórska, Babiogórska, Sudecka, Torowa, Źródłana, Śnieżna, Karkowska, Halna, Dusznicka, Bukowińska i Zagorzynek.

Efekty działań:

Realizacja działań inwestycyjnych pozwoli wykreować omawiane obszary na główne tereny gospodarcze (przemysłowe, usługowe i magazynowe) miasta, przy wykorzystaniu transportu samochodowego i kolejowego. Tworzy też szansę otwarcia miasta na południe, a dotychczasowa bariera przestrzenna zamykająca rozwój miasta w tym kierunku staje się dodatkowym atutem rozwoju.

6. Obszar 6a – Winiary. Dla obszaru Winiar najważniejsze są następujące inwestycje:
 - 6.1. Budowa północno-wschodniej części zewnętrznej obwodnicy Kalisza.
 - 6.2. Przebudowa ul. Łódzkiej od mostu na rz. Swędrni do granic miasta.
 - 6.3. Umożliwienie wjazdu autobusów KLA w głąb osiedla Winiary – budowa pętli autobusowej lub stworzenie warunków do przejazdu przez osiedle.
 - 6.4. Modernizacja ulic osiedlowych: Lubelska, Kujawska, Chocimska, Cieszyńska, Będzińska, Barska, Połaniecka, Dobrzyńska, Niedzicka, Malborska, Łomżyńska, Kruszwicka, Tęczyńska, Nieszawska, Nałęczowska, Raclawicka, Budziszynska.

Efekty działań:

Realizacja inwestycji odciążą ul. Łódzką i pozwoli objąć komunikacją publiczną osiedle Winiary w sposób wygodny dla mieszkańców, co poprawi warunki bezpieczeństwa.

7. Obszar 6b – Szczypiorno. Dla Szczypiorna najważniejszymi działaniami są:
 - 7.1. Budowa obwodnicy Nowych Skalmierzyc do Al. Wojska Polskiego.
 - 7.2. Modernizacja ul. Wrocławskiej od Al. Wojska Polskiego do granic miasta.

7.3. Aktywizacja transportu kolejowego i lepsze wykorzystanie przystanku Kalisz–Szczypiorno.

7.4. Modernizacja ulic osiedlowych: Sąsiedzka, 25 Pułku Artylerii, 25 Dywizji, 29 Pułku Piechoty, Piechurów, Szczypiornicka, Domowa, Gościnna, Potulna, Pogodna, Daleka.

Efekty działań

Modernizacja ul. Wrocławskiej i aktywizacja linii kolejowej pozwolą lepiej skomunikować odległą dzielnicę miasta z jego Centrum, a także z powstającym w pobliżu dworca obszarem aktywności gospodarczej.

8. Obszar 7a – Majków i Chmielnik. Dla obu tych obszarów najistotniejsze znaczenie będą miały następujące inwestycje:

8.1. Budowa północno-zachodniej zewnętrznej obwodnicy Kalisza.

8.2. Budowa północno-wschodniej zewnętrznej obwodnicy Kalisza.

8.3. Budowa połączenia dróg 12 i 25 w północnej części miasta – dokończenie budowy Trasy Bursztynowej na wschód i północ.

8.4. Przebudowa ul. Skarszewskiej od Stawiszyńskiej do Sikorskiego.

8.5. Modernizacja ul. Warszawskiej od Moniuszki do Łódzkiej.

8.6. Modernizacja ulic osiedlowych: Szeroka, Botaniczna, Bukowa, Świerkowa, Modrzewiowa, Dębowa, Wierzbowa, Klonowa, Topolowa, Pusta, Michałowskiego, Stanisławskiego, Podkowińskiego, Wanata, Kątna, Zjazd, Kręta, Cementowa, Srebrna, Hutników, Artylerzystów, Kosynierów, Sienkiewicza, Wieniawskiego, Fredry, Wyspiańskiego, Kubalskiego, Poziomkowa, Kruczkowskiego, Tuwima, Nałkowskiej, Morcinka.

Efekty działań:

W rezultacie realizacji inwestycji uporządkowany zostanie ruch tranzytowy, który prowadzony będzie obwodnicami. Usprawnione zostaną połączenia drogowe do Centrum, a modernizacja wielu ulic osiedlowych poprawi warunki życia w tej części miasta.

9. Obszar 7b – Tyniec. Najważniejsze działania inwestycyjne dla tego obszaru są następujące:

9.1. Dokończenie budowy Trasy Bursztynowej na wschód i północ.

9.2. Modernizacja ul. Warszawskiej od Moniuszki do Łódzkiej.

- 9.3. Budowa pętli autobusowej lub umożliwienie przejazdu przez osiedle Tyniec.
- 9.4. Modernizacja ulic osiedlowych: Biernackiego, Szaniawskiego, Dybowskiego, Kopernickiego, Raciborskiego, Radoszewskiego, Perzyny, Radwana, Rolna, Miła, Braci Niemojewskich, Hoża, Zbożowa, Owsiana i Moniuszki.

Efekty działań::

Dokończenie budowy Trasy Bursztynowej pozwoli na lepsze skomunikowanie Tyńca z Centrum miasta, a modernizacja ulic osiedlowych poprawi warunki życia mieszkańców i warunki działania podmiotów gospodarczych.

10. Obszar 7c – Zawodzie. Najważniejsze inwestycje przewidziane dla Zawodzia są następujące:

- 10.1. Budowa połączenia drogowego pomiędzy ul. Częstochowską a skansenem archeologicznym z pominięciem zabudowanej części osiedla oraz parkingów przy skansenie.
- 10.2. Modernizacja ulic osiedlowych: Stefana Batorego, Władysława Łokietka, Władysława Jagiełły, Bolesława Krzywoustego, Mieszka I, Henryka Brodatego, Zawodzie.

Efekty działań:

Realizacja powyższych zadań pozwoli uniknąć prowadzenia przez osiedle ruchu autobusów turystycznych, a modernizacja nawierzchni ulic poprawi warunki życia mieszkańców.

11. Obszar 7d – Rajsków. Najważniejsze inwestycje transportowe w Rajskowie są następujące:

- 11.1. Budowa pętli autobusowej w osiedlu bądź przejazdu okrężnego dla autobusów.
- 11.2. Modernizacja ulic osiedlowych: Łęgowa, Próżna, Pionierska, Murarska, Kowalska, Stolarska, Wapienna, Żwirowa, Pontonowa, Paprotna, Sobótki, Dożynkowa, Wiankowa.

Efekty działań:

Realizacja powyższych inwestycji pozwoli poprawić warunki życia mieszkańców poprzez objęcie osiedla komunikacją publiczną i modernizację nawierzchni wielu ulic osiedlowych.

12. Obszar 8a – na południu miasta. Dla tego obszaru rozległego obszaru najważniejszymi inwestycjami transportowymi są:

- 12.1. Budowa południowo-zachodniej obwodnicy miasta.
- 12.2. Budowa ciągu komunikacyjnego w ciągu ulicy Piwonickiej do drogi nr 450.
- 12.3. Modernizacja ul. Księżnej Jolanty i Starożytnej do granic miasta.
- 12.4. Poszerzenie zasięgu komunikacji publicznej do osiedla: Stawki, Kolonia Sulisławice.
- 12.5. Modernizacja ulic: Sulisławskiego, Olszynowa, Celtycka, Sulisławicka, Pałacowa, Milenijna, Antyczna, Tracka, Perska, Panońska, Gotów, Macedońska, Galijska, Dacka, Spartańska, Ateńska, Prastara, Łowicka, Bizantyńska.

Efekty działań:

Najistotniejsze znaczenie ma poszerzenie zasięgu komunikacji publicznej oraz modernizacja ulic osiedlowych, co poprawia warunki życia mieszkańców oraz warunki prowadzenia działalności gospodarczej.

13. Obszar 8b – na zachodzie miasta. Na tym obszarze najistotniejsze znaczenie mają:

- 13.1. Budowa zachodniej zewnętrznej obwodnicy Kalisza.
- 13.2. Modernizacja ulic: Wiejska, Kąpie i Piekary.

Efekty działań:

Realizacja działań inwestycyjnych spowoduje przecięcie dawnej wsi Dobrzec i Dobro przez obwodnicę, co stworzy pewne uciążliwości dla ich mieszkańców. Z drugiej jednak strony otwarte zostaną znaczne obszary na zachód od Centrum, do inwestowania pod budownictwo mieszkaniowe i działalność gospodarczą, co jest warunkiem przyszłego rozwoju miasta.