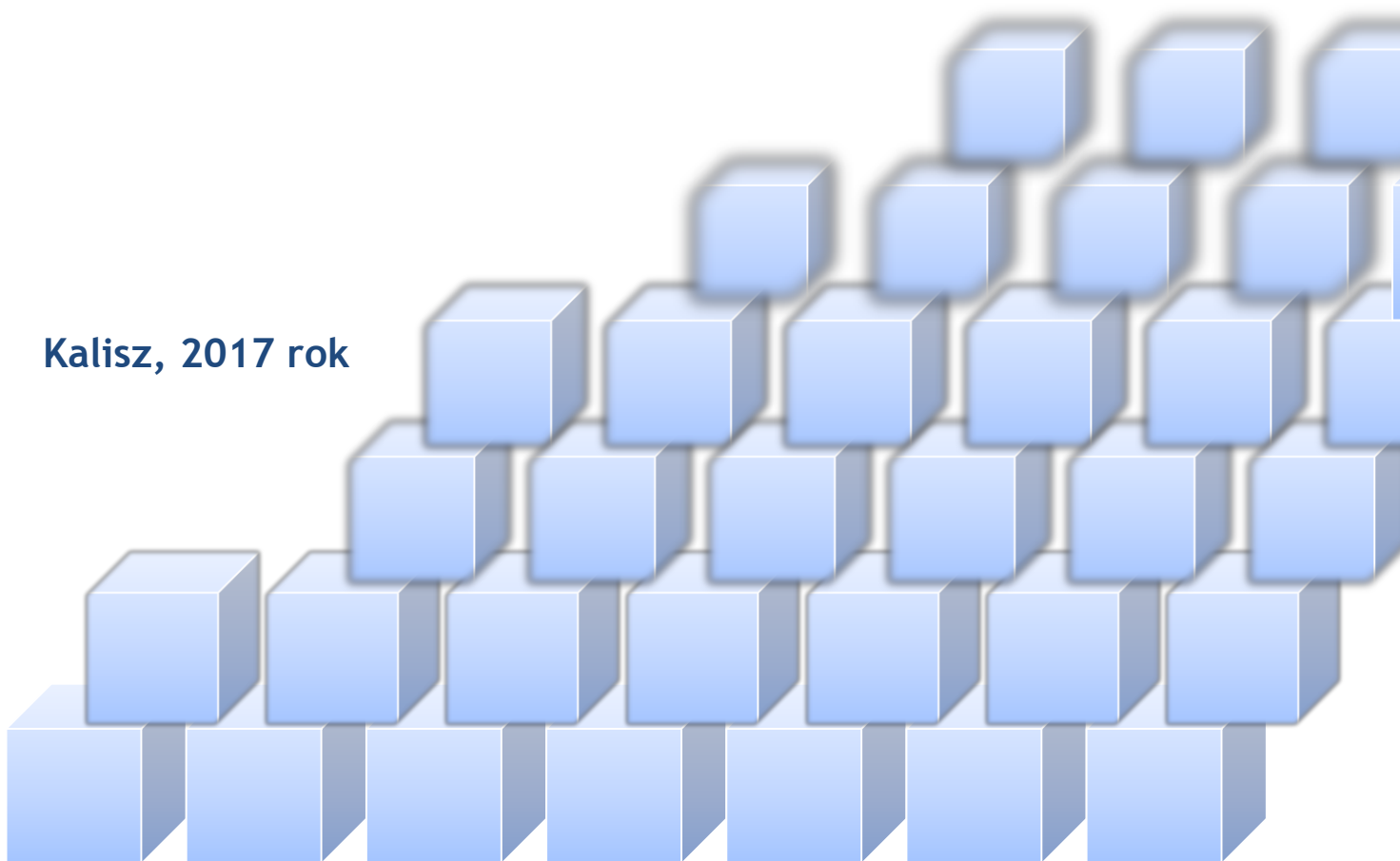




Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza

Kalisz, 2017 rok





Spis treści

1	Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza ..	4
1.1	Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	5
1.2	Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	5
1.3	Konsultacje społeczne	6
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym lanem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kalisza	7
2.1	Informacje ogólne	8
2.1.1	Obszar opracowania i gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych	8
2.2	System transportowy Miasta Kalisza	11
2.2.1	Układ drogowy	12
2.2.2	Transport publiczny	12
3	Sieć komunikacyjna	15
3.1	Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	16
3.2	Zasady budowy rozkładu jazdy	18
3.3	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	19
3.4	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej	21
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	25
4.1	Podstawowe dane demograficzne	26
4.2	Główne generatory ruchu	27
4.2.1	Osiedla mieszkaniowe i sołectwa	27
4.2.2	Placówki oświatowe	29
4.2.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	29
4.2.4	Instytucje publiczne	30
4.2.5	Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne	30
4.2.6	Inne generatory ruchu	30
4.3	Podaż na usługi przewozowe	31
4.3.1	Podaż usług przewozowych w zależności od pory dnia	31
4.3.2	Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia	31





5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	35
5.1	Źródła i formy finansowania	36
6	Taryfa przewozowa	37
6.1	System biletowy.....	38
6.2	Rodzaje biletów.....	39
7	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	41
7.1	Wskaźnik motoryzacji	42
7.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	43
7.2.1	Metodologia badania.....	43
7.2.2	Metryka respondentów	43
7.2.3	Analiza wyników przeprowadzonych badań marketingowych.....	45
7.3	Publiczny transport zbiorowy, a aspekt zrównoważonego rozwoju Miasta Kalisza.....	51
7.3.1	Strefy zróżnicowania podziału zadań przewozowych między środki transportu ..	52
7.3.2	Strefa płatnego parkowania	53
8	Zasady organizacji rynku przewozów	55
8.1	Miasto Kalisz jako organizator publicznego transportu zbiorowego	56
8.1.1	Realizacja funkcji organizatorskich	56
8.1.2	Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz	57
8.1.3	Nadawanie numeracji linii	58
8.2	Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	59
9	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	60
9.1	Realizacja postulatów przewozowych	61
9.2	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	62
9.2.1	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	63
9.2.2	Standard w zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej	63
9.2.3	Standard w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów.....	64
9.3	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska	65
9.4	Uwzględnienie w standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.....	66
10	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	68





11	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	72
12	Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza	76
13	Spis map, tabel i wykresów.....	78
	Spis tabel	79
	Spis rysunków	79





1 CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO *MIASTA KALISZA*





1.1 Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza

Celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Kalisza, zwany dalej „Planem transportowym Miasta Kalisza” jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie standardów obowiązujących w publicznych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie uwzględniał ze szczególną uwagą potrzeby osób o ograniczonej mobilności (niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym), a także zagrożenia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza

Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Kaliszu wykonuje funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na obszarze miasta Kalisza oraz wybrane linie komunikacyjne, w zakresie których zawarte zostały porozumienia międzygminne z gminami ościennymi.

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

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

Plan transportowy miasta Kalisza opracowany jest zgodnie z ustaleniami wynikającymi z zapisów Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008-2020, Studium zrównoważonego rozwoju Aglomeracji Kalisko Ostrowskiej (AKO), Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Kalisza - rozszerzonego o plan rozwoju mobilności miejskiej, Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 oraz planów inwestycyjnych miasta Kalisza.

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

Zgodnie z *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym*, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego Planu





transportowego obowiązuje Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.

1.3 Konsultacje społeczne

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

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





2 PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO MIASTA KALISZA





2.1 Informacje ogólne

2.1.1 OBSZAR OPRACOWANIA I GMINY, Z KTÓRYMI ZOSTAŁY ZAWARTE POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNE W ZAKRESIE OBSŁUGI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA WYBRANYCH LINIACH KOMUNIKACYJNYCH

Poniżej uwzględniono miasto Kalisz oraz gminy, z którymi na dzień sporządzania planu Miasto zawarło porozumienia międzygminne.

Miasto Kalisz



Miasto Kalisz jest miastem na prawach powiatu i siedzibą powiatu kaliskiego. Swym zasięgiem obejmuje obszar o powierzchni 69,42 km² i jest zamieszkiwane przez 102 808 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2015 r.). Kalisz jest drugim co do wielkości, po Poznaniu, miastem województwa wielkopolskiego.

Miasto Kalisz położone jest w środkowo-zachodniej Polsce, w południowej części województwa wielkopolskiego. Miasto od północy graniczy z gminami Blizanów oraz Żelazków, od wschodu z gminą Opatówek, od południa z gminą

Godziesze Wielkie, od południowego zachodu z gminą Nowe Skalmierzyce, zaś od północnego zachodu z gminą Gołuchów.

Gmina Gołuchów



Gmina wiejska Gołuchów, położona jest w powiecie pleszewskim. Od strony południowej graniczy z gminami Nowe Skalmierzyce i Ostrów Wielkopolski, od zachodu i północnego zachodu z gminą Pleszew, a od wschodu sąsiaduje z gminą Blizanów i miastem Kalisz. Wschodnia granica biegnie wzdłuż rzeki Prosny. Powierzchnia gminy wynosi 135 km² i jest zamieszkiwana przez 10 471 osoby (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS). Obszar gminy podzielony jest na 22

sołectwa: Bielawy, Bogustawice, Borczysko, Cieśle, Czechel, Czerminek, Gołuchów, Jedlec, Kajew, Karsy, Kościelna Wieś I, Kościelna Wieś II, Kościelna Wieś III, Krzywosądów, Kucharki, Kuchary, Macew, Pleszówka, Popówek, Szkudła, Tursko oraz Wszółów.

Przebiegają przez nią drogi krajowe nr 11 i 12 (Kalisz-Poznań-Łódź), drogi powiatowe oraz gminne. Gmina Gołuchów zlokalizowana jest w tzw. „podwójnym trójkącie”, tj.: „mały trójkąt” - wyznaczony przez Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Pleszew oraz „duży trójkąt” - wyznaczony przez Poznań - Wrocław - Łódź.





Gmina Godziesze Wielkie



Godziesze Wielkie to gmina wiejska, położona w województwie wielkopolskim, w powiecie kaliskim. Od północnego zachodu graniczy z miastem Kalisz, od północy z gminą Opatówek, od wschodu z gminą Szczytniki, od południowego wschodu i południa z gminą Brzeziny, a od zachodu z gminami Sieroszewice i Nowe Skalmierzyce. Zachodnia granica biegnie wzdłuż rzeki Prosnę. Powierzchnia gminy to ok. 105 km², zamieszkuje ją 9269 osób (stan na 31.12.2015 r. wg GUS). Obszar gminy podzielony jest na 25 sołectw: Bałdoń, Biała, Borek, Godziesze Małe (ul. Ostrowska), Godziesze Małe (ul. Zadowicka), Godziesze Wielkie, Godzieszki, Józefów, Kakawa-Kolonia, Kąpie, Końska Wieś, Krzemionka, Nowa Kakawa, Rafałów, Saczyn, Skrzatki, Stobno, Stobno Siódme, Takomyśle, Wola Droszewska, Wolica, Zadowice, Zajączki Bankowe, Żydów.

Gmina Nowe Skalmierzyce



Nowe Skalmierzyce to gmina miejsko-wiejska w północno-wschodniej części powiatu ostrowskiego. Graniczy z gminą Gołuchów, gminą Ostrów Wielkopolski, gminą Sieroszewice, gminą Godziesze Wielkie oraz z miastem Kalisz. Powierzchnia gminy wynosi 125 km² i zamieszkują ją 15264 osoby (stan na 31.12.2015 r. wg GUS). Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 25, droga wojewódzka nr 450 oraz magistrala kolejowa nr 14. W skład gminy wchodzi Miasto Nowe Skalmierzyce oraz 26 sołectw: Biskupice, Biskupice Ołoboczne, Boczków, Chotów, Droszew, Fabianów, Gałązki Małe, Gałązki Wielkie, Głóski, Gniazdów, Gostyczyna, Kościuszków, Kotowiecko, Kurów, Leżona, Mączniki, Miedzianów, Ociąż, Osiek, Skalmierzyce, Strzegowa, Śliwniki, Śmitów, Trkusów, Węgry oraz Żakowice.

Gmina Opatówek



Gmina wiejska Opatówek, położona jest w województwie wielkopolskim, w powiecie kaliskim. Od północnego zachodu graniczy z gminą Żelazków, od północy z gminą Ceków-Kolonia, od północnego wschodu z gminą Koźminek, od południowego wschodu z gminą Szczytniki, od południa z gminą Godziesze Wielkie, a od zachodu z miastem Kalisz. Powierzchnia wynosi 104 km² i jest zamieszkiwana przez 10850 osób (stan na 31.12.2015 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 28 sołectw: Borów, Chełmce, Cienia-Folwark, Cienia Pierwsza, Cienia Druga, Cienia Trzecia, Dębe-Kolonia, Janików, Józefów, Kobierno, Michałów Drugi, Michałów Trzeci, Nędzrzew, Opatówek, Porwity, Rajsco, Rożdżały, Sierzchów, Szale, Szulec, Tłokinia Kościelna, Tłokinia Mała, Tłokinia Nowa, Tłokinia Wielka, Trojanów, Warszaw, Zawady oraz Zduny. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 12 oraz droga wojewódzka nr 471.





Gmina Ostrów Wielkopolski



Gmina Ostrów Wielkopolski to gmina wiejska w województwie wielkopolskim, w powiecie ostrowskim, z siedzibą w mieście Ostrów Wielkopolski. Graniczy z 10 gminami: od północy z gminami Pleszew oraz Gołuchów, od wschodu z gminami Nowe Skalmierzyce oraz Sieroszewice, od południa z gminami Przygodzice oraz Odolanów, od zachodu z gminami Sulmierzyce oraz Krotoszyn, zaś od północnego zachodu z gminą Raszków. Gmina wiejska otacza miasto Ostrów Wielkopolski. Powierzchnia gminy wynosi 208 km², zaś liczba mieszkańców gminy wynosi 18 999 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS). Gmina składa się z 35 sołectw: Będzieszyn, Biniew, Borowiec, Cegły, Chruszczyny, Czekanów, Daniszyn, Franklinów, Gorzyce Wielkie, Górzeńko, Górzno, Gutów, Karski, Kołatajew, Kwiatków, Lamki, Lewkowiec, Lewków, Lewków-Osiedle, Łakociny, Mazury, Michałków, Młynów, Nowe Kamienice, Radziwiłłów, Sadowie, Słaborowice, Smardowskie Olendry, Sobótka, Szczury, Świeligów, Topola Mała, Wtórek, Wysocko Wielkie oraz Zacharzew.

Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski



Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski znajduje się w centralnej części powiatu ostrowskiego. Graniczy z 3 gminami: od południa z gminą Przygodzice, od zachodu, wschodu i północy z gminą Ostrów Wielkopolski zaś od północnego zachodu z gminą Raszków. Powierzchnia miasta to 42 km², co klasyfikuje je na 6 miejscu wśród największych miast województwa wielkopolskiego. Ostrów Wielkopolski zamieszkuje 72 635 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Miasto Kalisz wyraża gotowość do powiększania listy obsługiwanych gmin i podpisania nowych porozumień międzygminnych w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego.





2.2 System transportowy Miasta Kalisza

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

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

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

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

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

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





2.2.1 UKŁAD DROGOWY

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

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

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

Długość dróg, według ich kategorii, tworzących sieć drogową w Kaliszu przedstawia się następująco: drogi krajowe - 20,89 km, wojewódzkie - 9,6 km, powiatowe - 88,9 km oraz gminne - 191,6 km.

2.2.2 TRANSPORT PUBLICZNY

TRANSPORT DROGOWY

Transport miejski

Zadania związane ze świadczeniem usług w miejskich przewozach pasażerskich realizowane są na obszarze miasta Kalisza przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Publiczny transport zbiorowy o charakterze miejskim odbywa się także w ramach porozumienia z dnia 7 grudnia 2016 r., zawartego pomiędzy miastem Kaliszem a gminą miasto Ostrów Wielkopolski. Opis funkcjonującej sieci komunikacyjnej został zawarty w dalszej części niniejszego dokumentu.





Transport podmiejski

Transport podmiejski miasta Kalisza to usługi świadczone na zasadach komercyjnych w powiatowych i ponadpowiatowych przewozach pasażerskich. Przewozy te spełniają głównie funkcję dowozowo-odwozową z mniejszych ośrodków miejskich i ośrodków wiejskich do miasta Kalisza.

Transport regionalny i międzyregionalny

Miasto Kalisz posiada połączenia autobusowe zarówno krótko, jak i dalekobieżne. Większość z tych połączeń jest obsługiwanych przez PKS w Kaliszu Sp. z o.o. Ponadto, przewozy realizują też przewoźnicy tacy jak: PKS w Bytowie S.A., Telesfor, PKS Konin S.A., PKS Gostynin, Majer Bus, PKS w Ostrowcu Św., PKS Transport Sp. z o.o., Kujawsko - Pomorski Transport Samochodowy S.A.

Kalisz posiada bezpośrednie połączenie autobusowe między innymi ze stolicą województwa wielkopolskiego - Poznaniem oraz stolicą województwa dolnośląskiego - Wrocławiem, a także innymi miastami takimi jak: Bielsko - Biała, Częstochowa, Jarocin, Katowice, Kołobrzeg, Konin, Koszalin, Kraków, Kutno, Łódź, Oleśnica, Piła, Pleszew, Płock, Przemyśl, Rzeszów, Toruń, Wiśła, Włocławek oraz Zakopane.

TRANSPORT KOLEJOWY

Przez Kalisz przebiega linia kolejowa nr 14, która łączy stację Łódź Kaliska z polsko-niemieckim przejściem granicznym w Zasiekach. Na terenie miasta Kalisza linia jest dwutorowa i zelektryfikowana, a jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Na obszarze Kalisza znajdują się trzy przystanki kolejowe (dworzec oraz dwa przystanki osobowe):

- Kalisz,
- Kalisz Szczypiorno,
- Kalisz Winiary.

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

Według rozkładu jazdy pociągów na dzień 10.12.2016 r., w Kaliszu w dni robocze zatrzymują się pociągi pasażerskie następujących relacji.

Tabela 1. Połączenia kolejowe przebiegające przez Kalisz

Przewoźnik	Relacja	
	z	do
Regio - Przewozy Regionalne sp. z o.o.	Poznań Główny	Łódź Kaliska
	Łódź Kaliska	Poznań Główny
	Kalisz	Poznań Główny
	Poznań Główny	Kalisz
	Łódź Kaliska	Wrocław Główny
	Wrocław Główny	Łódź Kaliska
	Kalisz	Kępno





Przewoźnik	Relacja	
	z	do
	Kępno	Kalisz
	Kalisz	Ostrów Wielkopolski
	Ostrów Wielkopolski	Kalisz
	Łódź Kaliska	Ostrów Wielkopolski
	Ostrów Wielkopolski	Łódź Kaliska
	Wrocław Główny	Lubliniec
InterCity - PKP Intercity S.A.	Łódź Kaliska	Jelenia Góra
	Jelenia Góra	Łódź Kaliska
	Białystok	Jelenia Góra
	Jelenia Góra	Białystok
	Białystok	Wrocław Główny
	Wrocław Główny	Białystok
	Lublin	Wrocław Główny
	Wrocław Główny	Lublin
	Warszawa Wschodnia	Ostrów Wielkopolski
	Ostrów Wielkopolski	Warszawa Wschodnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.portalpasazera.pl, stan na 10.12.2016 r.

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym² miasto Kalisz zostało wymienione jako jeden z punktów handlowych, na których występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego. Dzięki temu powiązaniu Kalisz może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego. W chwili obecnej, planuje się budowę węzła integrującego wszystkie możliwe rodzaje środków transportu w okolicach dworca PKP. Miasto Kalisz jest także uznane za punkt handlowy, w którym potencjalnie wystąpi konieczność zapewnienia skomunikowania pociągów różnych kategorii.

TRANSPORT LOTNICZY

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

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





3 SIEĆ KOMUNIKACYJNA





3.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjną, na której obecnie wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, odzwierciedla układ linii komunikacyjnych i parametry ich obsługi według stanu aktualnego na dzień 14.11.2016 roku.

Sieć komunikacyjną, na której miasto Kalisz organizuje przewozy użyteczności publicznej, tworzą 24 linie komunikacyjne (w tym warianty literowe niektórych tras oraz linia nocna).

Przebieg linii użyteczności publicznej organizowanej przez miasto Kalisz został zaprezentowany w poniższej tabeli.

Tabela 2. Linie użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz

Nr linii	Przebieg linii
1	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Łódzka - Winiary Fabryka - Winiary Osiedle - LEŚNA WINIARY PĘTLA
1A	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Łódzka - Winiary Osiedle - Winiary - Zduny - Dróżnik - Hellenka - OPATÓWEK
1B	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Łódzka - Winiary Osiedle - Winiary - Zduny - Tłokinia Kościelna - Rożdżały - Tłokinia Wielka - Nowa Tłokinia - OPATÓWEK
2	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Złoty Róg - Pl. Jana Pawła II - 3 Maja - Nowy Rynek - Szopena - Harcerska - Poznańska - Nowy Szpital - Cmentarz Komunalny -
3A	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - SZALE PĘTLA
3B	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - Starożytna - Wolica Las - Borek - Wolica Szpital - Wolica - CHELMCE
3C	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - SKR - Rzymska - SULISŁAWICE
3D	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Ks. Jolanty - Piwonice - SKR - Rzymska - Sulisławice -
6	Elektryczna Pratt & Whitney - WSK - Częstochowska - Budowlanych - Polna - Legionów - Górnośląska - Podmiejska (Serbinowska) - Stanczukowskiego - Poznańska - Harcerska - Chopina - Nowy Rynek/Parczewskiego - Toruńska - Skarszewska/Kapłana - Warszawska - Półko
7	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Częstochowska - Trasa Bursztynowa - Spółdzielcza - Tatrzańska - Budowlanych - Częstochowska - Ks. Jolanty - Rzymska - SULISŁAWICE
8	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Wojska Polskiego - Długosza - Złota - POŁO/BAŻANCIA





9	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Dworzec PKP - Grunwaldzka - Tatrzańska - Spółdzielcza - Trasa Bursztynowa - Łódzka - Winiary Fabryka - LEŚNA WINIARY PĘTLA
10	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Harcerska - Poznańska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - Łódzka - WINIARY FABRYKA
11	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Legionów- Bankowa - Pl. Jana Pawła II - Łódzka - Kołobrzaska - Połaniecka - Będzińska - Lubelska - WINIARY OSIEDLE
12	F-KA DOMÓW - Podmiejska - Górnośląska - Legionów- Bankowa - Pl. Św. Józefa - 3 Maja - Nowy Rynek - Szopena - Harcerska - Poznańska - CMENTARZ KOMUNALNY
12K	F-KA DOMÓW - Podmiejska - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Jana Pawła II - 3 Maja - Nowy Rynek - Szopena - Harcerska - Poznańska - Nowy Szpital - Cmentarz Komunalny - Kampus PWSZ - KOŚCIELNA WIEŚ
13	H. SAWICKIEJ - Podmiejska - Górnośląska - Szopena - Parczewskiego/Nowy Rynek - Pl. Jana Pawła II - 3 Maja - Majkowska - Staffa - DŁUGA
15	SKALMIERZYCE - Szczypiorno - Nosków - Wrocławska - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Kilińskiego - Stawiszyńska - Żołnierska - Staffa/Szymanowskiego - DŁUGA PĘTLA/Nowy Rynek - Majkowska - Długosza - Polo - BAŻANCIA
16	OBOZOWA PĘTLA - (Metalowców) - Grunwaldzka - Tatrzańska - Spółdzielcza - Kresowa - Legionów - Nowy Świat - Szopena - Nowy Rynek - Długosza - Złota - BAŻANCIA
17	KOTOWIECKO - Droszew - Trkusów - Biskupice - Dobrzec - Dobrzecka - Wojska Polskiego - Harcerska - Szopena - NOWY RYNEK
18	H. SAWICKIEJ - Armii Krajowej - Wojska Polskiego - Wrocławska - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Św. Józefa - Stawiszyńska - Tuwima - Staffa - GODEBSKIEGO
19	H. SAWICKIEJ - Armii Krajowej - Wojska Polskiego - Górnośląska - Legionów - Bankowa - Pl. Jana Pawła II - Stawiszyńska - Tuwima - GODEBSKIEGO
19E	OSTRÓW WLKP. - Czekanów - Fabianów - Biskupice - Skalmierzyce - Szczypiorno - Nosków - Wrocławska - Wojska Polskiego - Górnośląska - Rogatka - Parczewskiego -
22	GODEBSKIEGO - Stawiszyńska - Staffa - Żeleńskiego - Tuwima - Żołnierska - Stawiszyńska - Babina - Wojska Polskiego - Dobrzecka - Mickiewicza - Serbinowska - Armii Krajowej - H. Sawickiej - Wojska Polskiego - Parczewskiego - Stawiszyńska - Żołnierska - Tuwima - Żeromskiego - Morelowa - Stawiszyńska - GODEBSKIEGO

Źródło: Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 14.11.2016 r.

Za pomocą linii komunikacyjnych obsługujących Kalisz realizowane są podróże w jego obrębie oraz gmin ościennych, w szczególności spełniając funkcję dowozowo-odwozową z gmin ościennych do miasta Kalisza. W ramach linii wykonywanych jest 659 kursów na łączną długość blisko 6,5 tys. wozokilometrów w dzień roboczy. W soboty wartości wynoszą odpowiednio 292 kursy i niecałe 4 tys. wozokilometrów, a w niedziele 284 kursy i ponad 3,7 tys. wozokilometrów (dane na dzień 17.10.2016 roku). Dodatkowo, w wybranych terminach kursują specjalne linie świąteczne (np. w okresie Wszystkich Świętych). Zazwyczaj są to linie z oznaczeniami literowymi: TK, T, K, KS. Przebieg tych linii zamieszczono w poniższej tabeli.





Tabela 3. Linie użyteczności publicznej (święteczne) organizowane przez Miasto Kalisz

Nr linii	Przebieg linii
TK	Cmentarz Tyniecki - Pl. Jana Pawła II - Bankowa- Harcerska - Cmentarz Komunalny
T	Pl. Jana Pawła II (przy fontannie) - Cmentarz Tyniecki
K	Parczewskiego - Cmentarz Komunalny
KS	H. Sawickiej - Stanczukowskiego - Cmentarz Komunalny

Źródło: Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 14.11.2016 r.

3.2 Zasady budowy rozkładu jazdy

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej różnią się w zależności od rodzaju dni tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela) oraz w zależności od faktu, czy dzień jest wolny od nauki szkolnej. Podział na różne rodzaje dni tygodnia, a w następstwie inny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i liczbie kursów) jest uzasadniony różnym popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego. Różnice w popycie są związane z dominacją innych motywów podróży w każdy z rodzajów dnia tygodnia.

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

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

Rozkład jazdy opiera się o zasadę budowy modułowego rozkładu jazdy, celem zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców Kalisza. Główną powtarzającą się trasą różnych linii jest odcinek ulic Górnośląskiej, Harcerskiej, Kopernika, Towarowej, Wodnej, Parczewskiego i Babina. Wynika to z konieczności zapewnienia dojazdu do centrum miasta z obszarów rozłożonych na dużej przestrzeni, przy ograniczonych możliwościach prowadzenia tras poprzez sieć innych ulic. Dla zapewnienia najlepszej jakości oferty przewozowej, kursy są w równomiernych odstępach, aby uniknąć wzajemnego pokrywania się kursów bądź krótkich kilkuminutowych różnic między kursami. Końcówki minutowe powtarzają się w kolejnych godzinach, czyniąc rozkład jazdy łatwym do zapamiętania. Wyznaczane są przystanki stanowiące punkty koordynacji dla których przeprowadza się synchronizację linii, między innymi celem możliwości skorzystania z połączeń przesiadkowych. Połączenia te zapewniają możliwość





przemieszczania się mieszkańców między obszarami poza centrum miasta, z przesiadką w trakcie podróży.

Planowane jest sprecyzowanie zasad nadawania numeracji linii na obszarze organizatora. Linie miejskie i podmiejskie organizatora będą się składać z jednocyfrowej bądź dwucyfrowej liczby oraz opcjonalnie, litery oznaczającej wariant linii. Linie kursujące jedynie w wybrane dni będą oznaczane literą bądź zestawem liter. Pozostałe linie będą oznaczane wg poniższego schematu:

- symbol typu przewozu - oznaczenie literowe określające typ przewozów („U” dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej, „R” dla regularnego przewozu osób, „RS” dla regularnego specjalnego przewozu osób),
- kod organu terytorialnego - dla miasta Kalisza 3061,
- numer ewidencyjny - kolejna liczba trzycyfrowa, opcjonalnie z dodatkowym oznaczeniem literowym określającym wariant linii.

3.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

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

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

Wprowadzenie zmian w ofercie przewozowej poprzedzone zostanie analizą sytuacji komunikacyjnej, a w uzasadnionych przypadkach badaniami marketingowymi wśród mieszkańców i pasażerów. W przypadku spadku napętnień oraz wiążącej się z tym konieczności ograniczania kosztów, zamiast zmniejszenia częstotliwości kursowania w pierwszej kolejności zastosowane zostanie zmniejszanie wielkości taboru.

Sieć komunikacyjna, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, będzie obejmować miasto Kalisz oraz gminy, które przekazały bądź przekażą zadania organizatorskie w zakresie komunikacji zbiorowej Miastu Kalisz.

Na terenie objętym dokumentem planowana jest budowa węzłów przesiadkowych. Ich liczba, lokalizacja i wyposażenie będzie zależne od faktycznych potrzeb i analiz sytuacji komunikacyjnej. Obecnie wskazuje się zapotrzebowanie na dwa węzły przesiadkowe. Pierwszy





powstanie na terenie byłej zajezdni Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. znajdującej się przy ulicy Majkowskiej. Drugi węzeł będzie się znajdować przy dworcu kolejowym i autobusowym. Węzły zostaną wyposażone w stanowiska parkingowe systemów K&R, B&R i P&R, postój taxi, wiaty przystankowe z podświetlanymi gablotami, elementy systemu informacji przestrzennej.





3.4 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na dzień 01.10.2016 roku, liczba pojazdów używanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. wynosi 65 pojazdów, w tym 48 jest własnością Spółki, a 17 należy do Miasta Kalisza.

Poniższa tabela przedstawia wykaz taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej w Kaliszu.

Tabela 4. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w Kaliszu

l.p.	Nr boczny	Rok produkcji	Marka	Właściciel
1	100	1996	VOLVO B10BLE	KLA
2	101	1998	VOLVO B10L	KLA
3	102	1998	VOLVO B10L	KLA
4	103	1998	VOLVO B10L	KLA
5	104	1998	VOLVO B10L	KLA
6	105	1998	VOLVO B10L	KLA
7	106	1999	VOLVO B10L	KLA
8	107	1999	VOLVO B10L	KLA
9	108	1999	VOLVO B10L	KLA
10	109	1999	VOLVO B10L	KLA
11	110	1999	VOLVO B10L	KLA
12	111	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
13	112	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
14	113	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
15	114	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
16	115	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
17	117	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
18	118	2000	VOLVO 7000 R7C6	KLA
19	120	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
20	121	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
21	122	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
22	123	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
23	124	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
24	125	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
25	126	1997	VOLVO SN12 B10L	KLA
26	127	1999	VOLVO SN12 B10L	KLA
27	128	1998	VOLVO SN12 B10L	KLA
28	129	1998	VOLVO SN12 B10L	KLA
29	130	2006	VOLVO 7700	KLA
30	211	2001	SCANIA OMNILINK	KLA





l.p.	Nr boczny	Rok produkcji	Marka	Właściciel
31	212	2001	SCANIA OMNILINK	KLA
32	213	2001	SCANIA OMNILINK	KLA
33	214	2001	SCANIA OMNILINK	KLA
34	215	2001	SCANIA OMNILINK	KLA
35	216	2002	SCANIA OMNILINK	KLA
36	217	2002	SCANIA OMNILINK	KLA
37	218	2007	SCANIA OMNILINK	KLA
38	219	2007	SCANIA OMNILINK	KLA
39	220	2007	SCANIA OMNILINK	KLA
40	221	2007	SCANIA OMNILINK	KLA
41	222	2007	SCANIA OMNILINK	KLA
42	400	2010	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
43	401	2010	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
44	402	2010	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
45	403	2010	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
46	404	2010	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
47	405	2011	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
48	406	2011	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
49	407	2011	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
50	408	2011	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
51	409	2011	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
52	410	2011	SOLARIS URBINO 12	Miasto Kalisz
53	411	2013	SOLARIS UBRNIO 10	Miasto Kalisz
54	412	2013	SOLARIS UBRNIO 10	Miasto Kalisz
55	413	2004	SOLARIS UBRNIO 10	KLA
56	414	2004	SOLARIS UBRNIO 10	KLA
57	600	2011	IVECO KAPENA 65C	Miasto Kalisz
58	601	2011	IVECO KAPENA 65C	Miasto Kalisz
59	602	2005	IVECO 50C	KLA
60	603	2006	IVECO DAILY 50C17	KLA
61	604	2005	IVECO 50C17	KLA
62	804	1997	MAN NG312	KLA
63	900	2007	SOLARIS URBINO 18	KLA
64	901	2011	SOLARIS URBINO 18	Miasto Kalisz
65	902	2011	SOLARIS URBINO 18	Miasto Kalisz

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 01.10.2016 r.





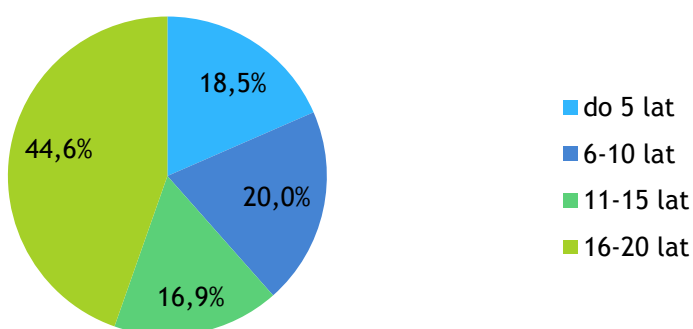
Poniższa tabela przedstawia wiek taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej.

Tabela 5. Wiek pojazdów

Pojazdy Miasta Kalisz		Pojazdy KLA	
Wiek pojazdu (w latach)	Liczba pojazdów	Wiek pojazdu (w latach)	Liczba pojazdów
3	2	3	0
5	10	5	0
6	5	6	0
9	0	9	6
10	0	10	2
11	1	11	1
12	0	12	2
14	0	14	2
15	0	15	5
16	0	16	7
17	0	17	6
18	0	18	7
19	0	19	8
20	0	20	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 01.10.2016 r.

Na poniższym wykresie przedstawiono tabor wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej ogółem.



Rysunek 1. Wiek taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej w Kaliszu z podziałem na grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 01.10.2016 r.

Obecnie blisko 45% autobusów to pojazdy mające od 16 do 20 lat. Najnowsze pojazdy, których wiek nie przekracza 5 lat, stanowią 18,5% taboru KLA. Co piąty pojazd należy do grupy z przedziału wiekowego 6-10 lat, zaś w wieku od 11 do 15 lat - 16,9%. Analizując powyższe dane





stwierdza się, że pojazdy należące do Miasta Kalisz są znacznie młodsze w porównaniu do autobusów należących do Kaliskich Linii Autobusowych.

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

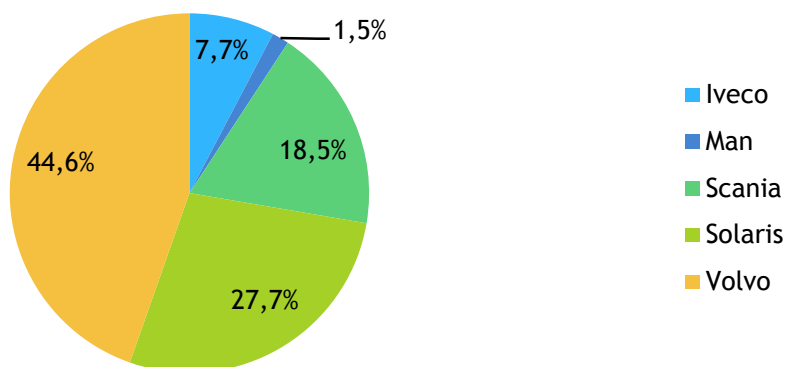
Do obsługi sieci komunikacyjnej eksploatowane są obecnie autobusy marek takich jak: Iveco, Man, Scania, Solaris i Volvo. Liczba pojazdów poszczególnych marek przedstawia tabela poniżej.

Tabela 6. Liczba pojazdów poszczególnych marek używanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

Pojazdy Miasta Kalisz		Pojazdy KLA	
Marka	Liczba pojazdów	Marka	Liczba pojazdów
Iveco	3	Iveco	2
Man	0	Man	1
Scania	0	Scania	12
Solaris	15	Solaris	3
Volvo	0	Volvo	29

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 01.10.2016 r.

Dominującą marką pojazdów jest Volvo - pojazdy tej marki stanowią blisko 45% całkowitej liczby taboru. Autobusy marki Solaris i Scania stanowią odpowiednio 27,7% i 18,5% całkowitej liczby taboru, zaś najmniejszą liczbę tworzą pojazdy marki Iveco i Man, odpowiednio 7,7% i 1,5% całkowitej liczby taboru. Udział procentowy pojazdów poszczególnych marek przedstawia w formie graficznej poniższy wykres.



Rysunek 2. Udział pojazdów poszczególnych marek w całości taboru używanego przez KLA Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 01.10.2016 r.

W okresie od kwietnia do sierpnia w Kaliszu uruchamiana jest linia turystyczna, która obsługiwana jest zabytkowym autobusem SAN H-100B wyprodukowanym w 1973 roku.





4 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH





Zapotrzebowanie na przemieszczanie się za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt na te usługi. Wiedza o popycie na usługi przewozowe oraz jego rozkładzie w czasie i przestrzeni jest niezbędna do właściwego skonstruowania oferty przewozowej oraz ukształtowania podaży usług przewozowych.

4.1 Podstawowe dane demograficzne

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

Według informacji z Banku Danych Lokalnych, w roku 2015 w Kaliszu mieszkało 102 808 osób. Porównując dane lat poprzednich liczba ta spada. Przyrost naturalny w Kaliszu w roku 2015 był ujemny, liczba urodzin wyniosła 870 a liczba zgonów 1 238.

Średnia gęstość zaludnienia miasta Kalisza jest równa 1 481 osób na km². Stopa bezrobocia dla miasta Kalisza w 2015 roku wynosiła 5,5%.

W roku 2015 liczba mieszkańców gmin, z którymi Miasto Kalisz zawarło porozumienia międzygminne w sprawie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na wybranych liniach jest następująca:

- Gmina Gotuchów - 10 471 mieszkańców,
- Gmina Godziesze Wielkie - 9 269 mieszkańców,
- Gmina Nowe Skalmierzyce - 15 264 mieszkańców,
- Gmina Opatówek - 10 850 mieszkańców,
- Gmina Ostrów Wielkopolski - 18 999 mieszkańców,
- Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski - 72 635 mieszkańców.

Struktura wiekowa mieszkańców Kalisza przedstawiona jest w poniższej tabeli.

Tabela 7. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Kalisza (zameldowanych na pobyt stały i czasowy)

Wiek	Dane na rok 2013	Dane na rok 2014	Dane na rok 2015
przedprodukcyjny	17 648	17 431	17 272
produkcyjny	63 732	62 665	61 682
poprodukcyjny	22 617	23 277	23 854

Źródło: Bank danych lokalnych GUS

Analizując zmianę liczebności poszczególnych grup wiekowych miasta Kalisza na przestrzeni ostatnich trzech lat, można zauważyć, że największy wzrost liczebności dotyczy grupy w wieku poprodukcyjnym. W pozostałych strukturach liczba ludności maleje. Odpowiada to globalnym trendom starzenia się społeczeństwa.

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





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

- standardu taboru,
- drogi dojścia do przystanku oraz z przystanku,
- gęstości przystanków.

4.2 Główne generatory ruchu

Największymi generatorami ruchu na obszarze Kalisza są:

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

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

4.2.1 OSIEDLA MIESZKANIOWE I SOŁECTWA

Liczbę mieszkańców zamieszkujących poszczególne jednostki pomocnicze, według danych na lata 2012 i 2015, przedstawia poniższa tabela.

Tabela 8. Rozmieszczenie mieszkańców według jednostek pomocniczych (zameldowanych na pobyt stały i czasowy)

Nazwa jednostki pomocniczej	Liczba mieszkańców rok 2012	Liczba mieszkańców rok 2015
Osiedle Śródmieście I	10497	9070
Osiedle Śródmieście II	8865	8188
Osiedle Rogatka	2924	2720
Osiedle Majków	3428	3311
Osiedle Chmielnik	3700	3612
Osiedle Tyniec	3812	4189





Nazwa jednostki pomocniczej	Liczba mieszkańców rok 2012	Liczba mieszkańców rok 2015
Osiedle <i>Rajsków</i>	1852	1884
Osiedle <i>Winiary</i>	2380	2491
Osiedle <i>Ogrody</i>	2371	2073
Osiedle <i>Piskorzewie</i>	1934	1915
Osiedle <i>Piwonice</i>	2751	2660
Osiedle <i>Czaszki</i>	7517	7130
Osiedle <i>Asnyka</i>	5926	5697
Osiedle <i>Rypinek</i>	3608	3708
Sołectwo <i>Sulistawice</i>	768	835
Sołectwo <i>Sulistawice-Kolonia</i>	144	164
Osiedle <i>Korczak</i>	4708	4459
Osiedle <i>Dobro</i>	636	597
Osiedle <i>Dobrzec P</i>	8911	8599
Osiedle <i>Dobrzec W</i>	6361	5503
Sołectwo <i>Dobrzec</i>	809	867
Osiedle <i>Zagorzynek</i>	2991	2773
Osiedle <i>Widok</i>	6244	6516
Osiedle <i>XXV-lecia</i>	5121	5094
Osiedle <i>Kaliniec</i>	4330	4685
Osiedle <i>Szczypiorno</i>	1615	1529

Źródło: baza ewidencji ludności Miasta Kalisza

W 9 jednostkach pomocniczych zanotowano wzrost liczby ludności, a w pozostałych 17 wartość ta spadła. W porównaniu z 2012 rokiem, w 2015 największy spadek dotyczył osiedli Śródmieście I (o 13,59%), Dobrzec W (o 13,49%) i Ogrody (o 12,57%). Z kolei największe przyrosty dotyczą sołectwa Sulistawice-Kolonia (wzrost o 13,89%) oraz osiedli Tyniec (9,89%) i Kaliniec (8,20%).

Zgodnie z ustaleniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza³, rozwój przestrzenny miasta w większym stopniu będzie wynikać ze wzrostu standardów zamieszkania i wypoczynku, niż ze wzrostu liczby ludności. Dla rozwoju mieszkalnictwa wyznaczono tereny głównie w rejonie dzielnic i osiedli: Huby, Celtycka - Słowiańska, Piwonice, Sulistawice, Szczypiorno, Dobrzec, Majków, Chmielnik, Tyniec Północ i Lis. Dla wszystkich terenów występowania zabudowy mieszkaniowej, zarówno jednorodzinnej, jak i wielorodzinnej wskazuje się konieczność dogęszczania i koncentracji, przy spełnieniu zasad

³ SUiKZP Miasta Kalisza, Instytut Rozwoju Miast, Kalisz, wrzesień 2009 (Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXVIII/543/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009r.)





rozwoju przestrzennego ustalonych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza.

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

4.2.2 PLACÓWKI OŚWIATOWE

W tabeli przedstawiono liczbę osób (stan na rok szkolny 2016/2017), uczęszczających do placówek oświatowych w Kaliszu (przedszkoli, szkół podstawowych, szkół ponadgimnazjalnych i innych).

Tabela 9. Liczba uczniów uczęszczających do placówek oświatowych

Rodzaj placówki	Liczba uczęszczających osób
Szkoły podstawowe	4614
Szkoły gimnazjalne	1037
Szkoły ponadgimnazjalne	2856
Zespoły szkół	6807
Pozostałe	1395
Suma	16709

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z placówek oświatowych w Kaliszu, stan na 02.11.2016 r.

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

4.2.3 STREFY PRZEMYSŁOWE I DUŻE ZAKŁADY PRACY

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

Oprócz jednostek zlokalizowanych na terenie miasta, istotnie na miejski transport oddziałują również te poza jego granicami. Poniżej przedstawiono dojazdy mieszkańców Kalisza do pracy poza miejsce zamieszkania; uwzględniono przeptywy powyżej 100 osób. Ruch ten prowadzi zazwyczaj do większych ośrodków miejskich (np. Poznań, Warszawa), jak i do miejscowości, gdzie pracę oferują takie zakłady pracy - np. Com40, Nestle, Correct, Teknia, Portos i Colian.





Tabela 10. Dojazdy do pracy mieszkańców Kalisza poza gminę zamieszkania

Gmina pracy	Liczba osób
Nowe Skalmierzyce - obszar wiejski	776
Poznań	574
Opatówek	388
Warszawa	335
Blizanów	265
Ostrów Wielkopolski	222
Żelazków	222
Nowe Skalmierzyce - miasto	135
Wrocław	122
Gołuchów	112

Źródło: opracowano na podstawie danych NSP 2011, Warszawa 2014 r.

4.2.4 INSTYTUCJE PUBLICZNE

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

4.2.5 OBIEKTY SPORTOWE, REKREACYJNE, KULTURALNE

Kolejną grupą generatorów ruchu są ośrodki kulturalne (np. Teatr im. Wojciecha Bogusławskiego, Muzeum Okręgowe Ziemi Kaliskiej, Muzeum Diecezji Kaliskiej, Muzeum Historii Przemysłu, Muzeum Historii Szczypiorna, Muzeum Techniki i Uzbrojenia Wojskowego, Centrum Kultury i Sztuki, Miejski Ośrodek Kultury, Młodzieżowy Dom Kultury im. Władysława Broniewskiego, Ośrodek Kultury Plastycznej "Wieża Ciśnień" czy Filharmonia Kaliska, galerie sztuki, kina, biblioteki) oraz sportowe (m.in.: Miejski Ośrodek Wypoczynku i Rekreacji OSRiR, Hala Kalisz-Arena, Ośrodek Sportu, Rehabilitacji i Rekreacji, Aquapark Kalisz).

4.2.6 INNE GENERATORY RUCHU

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





4.3 Podaż na usługi przewozowe

4.3.1 PODAŻ USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD PORY DNIA

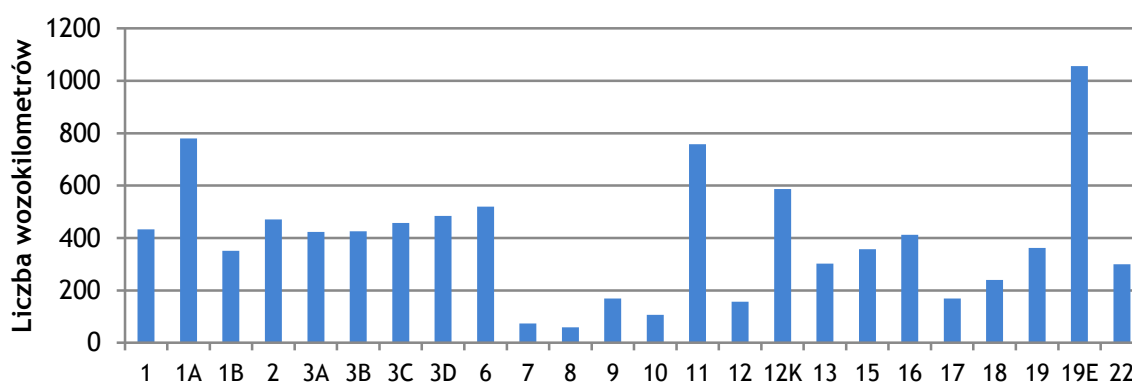
Podaż linii, rozumiana jako liczba miejsc oferowanych w pojazdach na danej linii w badanym przedziale czasu, zależy od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności. Podaż miejsc odzwierciedla popyt zróżnicowany w funkcji czasu. Typowymi porami dnia, dla których różnicuje się podaż są:

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

Planuje się, aby docelowo napętnienie względne (liczba pasażerów względem liczby miejsc w pojeździe) na każdym kursie nie przekraczało 70% pojemności autobusu realizującego kurs. Przy czym wartość ta odnosi się do najbardziej obciążonego odcinka danego kursu. W zależności od różnic w popycie, obserwowanych na poszczególnych liniach w różnych porach dnia, planuje się jak najbardziej optymalny dobór wielkości taboru do popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

4.3.2 PODAŻ USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD TYPU DNIA TYGODNIA

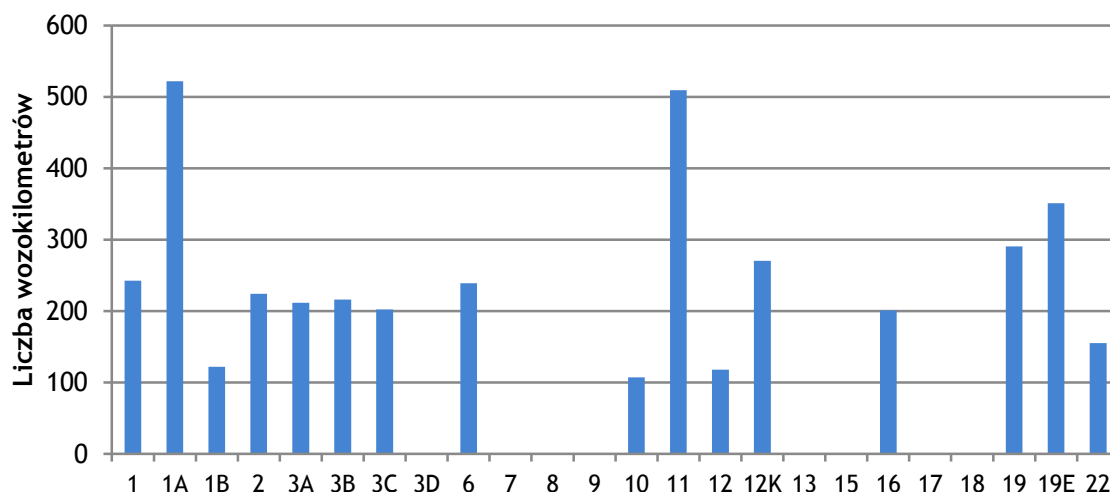
Podaż usług przewozowych, wyrażona liczbą zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz różni się w poszczególnych typach dni tygodnia. Przedstawiona jest na poniższych wykresach.



Rysunek 3. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w dzień roboczy

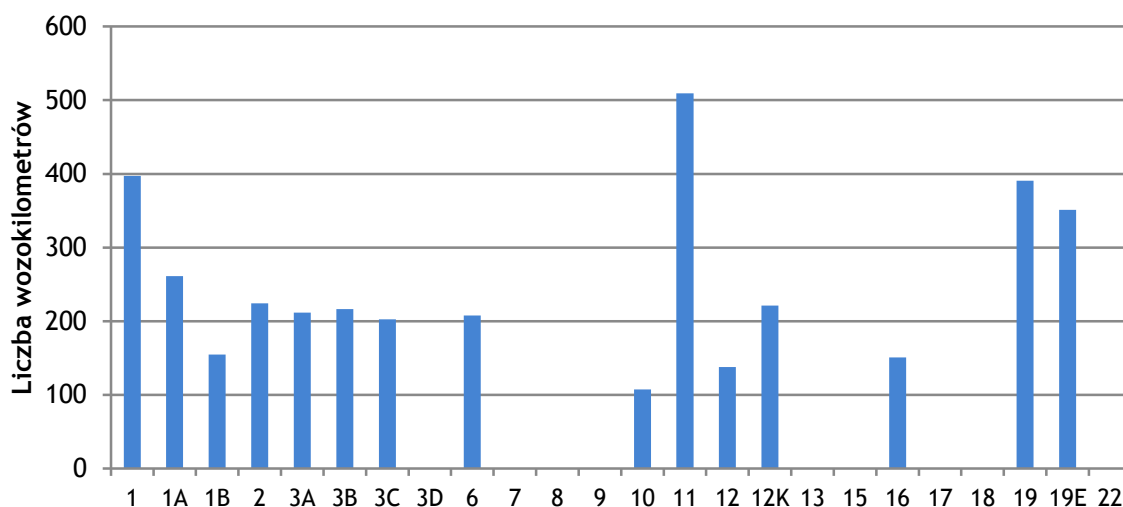
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 17.10.2016 r.





Rysunek 4. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w sobotę

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 17.10.2016 r.

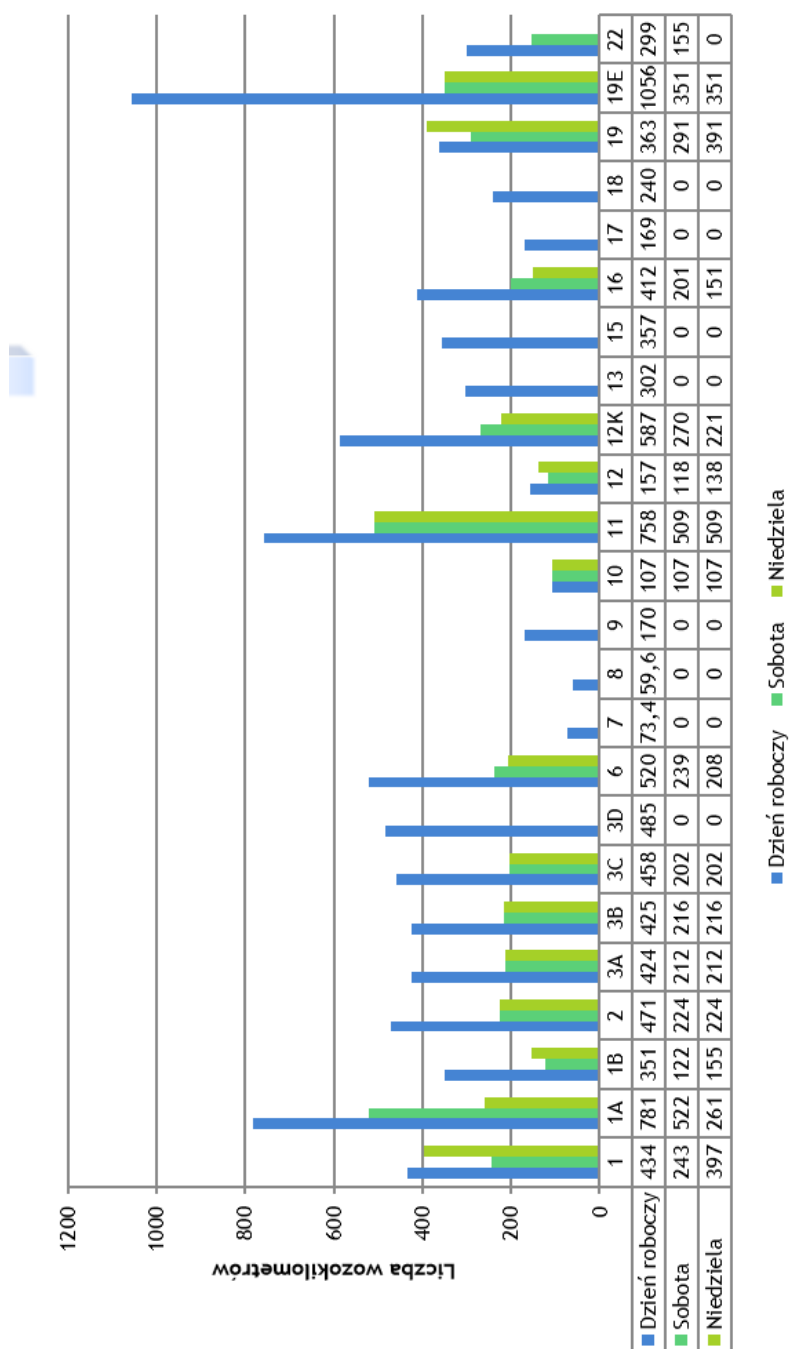


Rysunek 5. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w niedzielę i święta

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 17.10.2016 r.

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





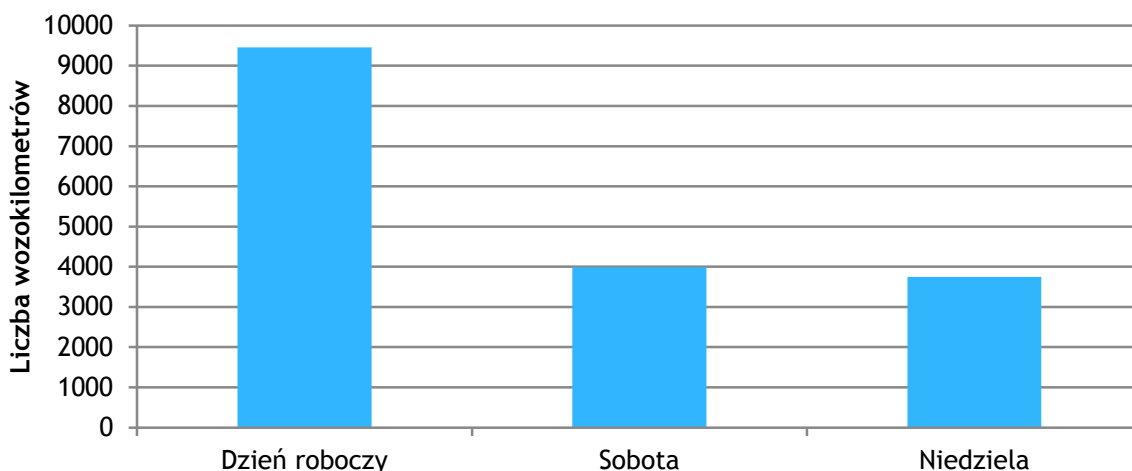
Rysunek 6. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 17.10.2016 r.





Podaż usług przewozowych wyrażona w liczbie zaplanowanych wozokilometrów do wykonania na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz w dzień roboczy jest równa 9 457,7 wozokilometrów. W sobotę liczba ta wynosi 3 984,2 wozokilometrów, a w niedzielę i święta 3 743,7 wozokilometrów. Liczby te przedstawione zostały w formie graficznej, na poniższym wykresie.



Rysunek 7. Liczba zaplanowanych wozokilometrów do wykonania na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz w dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 17.10.2016 r.

Liczba wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w sobotę jest o blisko 58% mniejsza od wartości zaplanowanej do wykonania w dzień roboczy. Natomiast liczba wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w niedzielę oraz święta jest o 60,5% mniejsza od wartości zaplanowanej do wykonania w dzień roboczy oraz o 6% mniejsza od wartości zaplanowanej do wykonania w sobotę. Mniejsza liczba wozokilometrów zaplanowanych do wykonania w sobotę i w niedzielę związana jest z nie kursowaniem autobusów niektórych linii w te rodzaje dni tygodnia oraz ograniczeniem liczby kursów (co bezpośrednio wpływa na liczbę wozokilometrów zaplanowanych do wykonania) na liniach komunikacyjnych.

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





5 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH





5.1 Źródła i formy finansowania

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

- pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w postaci biletów, przy czym maksymalną cenę biletów za usługi komunikacyjne określają obowiązujące akty prawa miejscowego uchwalane przez Radę Miejską Kalisza,
- przekazywaniu operatorowi środków własnych z budżetu Miasta Kalisza w postaci rekompensaty, zgodnie z zapisami Rozporządzenia Wspólnot Europejskich nr 1370/2007, Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.12.2010 r. oraz Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- oraz innej działalności prowadzonej przez operatora np. ekspozycja reklam, wynajem autobusów.

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

- ze sprzedaży biletów,
- dotacji celowych z budżetów wyżej wymienionych gmin przekazywanych do Miasta Kalisza,

zaś w przypadku Gminy Ostrów Wielkopolski oraz Miasta Ostrów Wielkopolski, finansowanie funkcjonowania komunikacji następuje jedynie ze sprzedaży biletów.

Planowane formy finansowania i zlecenia usług przewozowych nie ulegną w przyszłych okresach istotnym zmianom i będą kontynuowane na dotychczasowych zasadach, tj. będzie to operator wewnętrzny, któremu powierzono zostało zadanie wykonywania autobusowych przewozów pasażerskich na sieci komunikacyjnej, na podstawie zawartej umowy.





6 TARYFA PRZEWOZOWA





6.1 System biletowy

W Kaliszu dostępne są bilety jednorazowe (papierowe) normalne i ulgowe, które obowiązują na terenie miasta Kalisza. Bilety jednorazowe na linie podmiejskie dostępne są u kierowcy, a ich cena uzależniona jest od strefy i odległości. Bilety okresowe oraz jednorazowe (równoległe do papierowych) dostępne są na karcie elektronicznej.

System Pobierania Opłat Kartą Elektroniczną to elektroniczny system pobierania opłat oparty na bezstykowej karcie elektronicznej. System ten był pierwszym tego typu systemem w Polsce.

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

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

Wybrane korzyści dla operatora:

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

Najważniejsze korzyści dla pasażera:

- możliwość rozbudowania funkcji karty elektronicznej,
- prosta obsługa,
- brak konieczności użycia gotówki,
- pewność transakcji i eliminacja fałszerstw,
- ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i dzieci,
- łatwość przeprowadzania transakcji nawet podczas ekstremalnych warunków,
- brak konieczności znajomości szczegółów taryfy.





6.2 Rodzaje biletów

Rodzaje obowiązujących biletów przedstawione są w poniższej tabeli. Wyjątkiem są linie łączące Kalisz z Ostrowem Wielkopolskim, gdzie w autobusach Kaliskich Linii Autobusowych honorowane są także bilety okresowe emitowane przez Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim.

Tabela 11. Rodzaje biletów obowiązujących w autobusach Kalisza

Podział ze względu na strefę obowiązywania	Kalisz Miasto	
	Podmiejskie	0 do 5 km
		ponad 5 do 10 km
		ponad 10 do 15 km
	Kalisz - Ostrów Wielkopolski	0 do 10 km
		ponad 10 do 20 km
		ponad 20 do 30 km
Podział ze względu na okres ważności	Jednorazowy	
	Okresowy	tygodniowy pn.-pt. 1 linia
		tygodniowy 1 linia
		tygodniowy pn.-pt. miasto
		tygodniowy miasto
		miesięczny pn.-pt. 1 linia
		tygodniowy 1 linia + miasto
		miesięczny 1 linia
		miesięczny 1 linia pn.-pt.
		miesięczny pn.-pt. miasto
		miesięczny miasto
		miesięczny 1 linia pn.-pt. + miasto
		miesięczny 1 linia + miasto
		kwartalny 1 linia
		kwartalny miasto
		kwartalny 1 linia + miasto
	- Wszystkie warianty biletu na 1 linię dostępne są tylko dla stref innych niż miasto Kalisz - Bilety oznaczone jako „miasto” dostępne są we wszystkich wariantach strefy obowiązywania; umożliwiają nieograniczoną liczbę przejazdów, na wszystkich liniach, w granicach m. Kalisza	





Inne rodzaje biletów

Bilet weekendowy - umożliwia okazicielowi wraz z osobą towarzyszącą dowolną ilość przejazdów wszystkimi liniami Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. w granicach miasta Kalisza podczas jednego dowolnie wybranego weekendu (sobota + niedziela)

Bilet rodzinny - umożliwia grupie pasażerów jeden przejazd na dowolnej linii autobusem Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. w granicach miasta Kalisza, uprawnia do przejazdu dwóch osób dorosłych z maksymalnie trojgiem dzieci w wieku do 16 lat lub jednej osoby dorosłej z maksymalnie pięciorgiem dzieci w wieku do 16 lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 16.12.2016 r.

Bilety okresowe dostępne są wyłącznie w formie karty elektronicznej. Bilety jednorazowe dostępne są w formie elektronicznej oraz w formie biletów papierowych, przy czym przejazdy jednorazowe opłacone kartą elektroniczną są tańsze od przejazdów odbywanych na podstawie biletu papierowego. Jednorazowe bilety papierowe, obowiązujące na terenie Kalisza, dostępne są w sprzedaży detalicznej oraz u kierowcy autobusu. Jednorazowe bilety na linie podmiejskie są do nabycia wyłącznie u kierowcy autobusu. Również bilet weekendowy oraz bilet rodzinny dostępne są tylko u kierowcy autobusu, bez opłaty manipulacyjnej. Planuje się analizę i ewentualne wprowadzenie biletów jednorazowych czasowych lub jednodniowych umożliwiających realizację dowolnej liczby przejazdów w czasie zgodnym z nominałem biletu. Taki bilet podczas pierwszego przejazdu powinien być skasowany niezwłocznie po wejściu do pojazdu i od tego momentu bilet jest ważny przez liczbę minut zgodną z nominałem biletu (bądź przez cały dzień). W przypadku pozytywnej decyzji dotyczącej wprowadzenia biletów czasowych, operacja ta zostanie poprzedzona synchronizacją rozkładów jazdy dla całej sieci komunikacyjnej. Nominały czasowe biletów zostaną dobrane na podstawie stosownych badań i analizy czasu odbywanych podróży.

Ceny biletów przedstawione są w ogólnodostępnym cenniku. Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz inne zasady transportu osób i bagażu podręcznego regulowane są przez Regulamin Przewozów.

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, emisją i dystrybucją biletów może zajmować się organizator lub operator. Obowiązująca obecnie umowa między organizatorem a operatorem reguluje, że za zadania te odpowiada operator.





7 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU



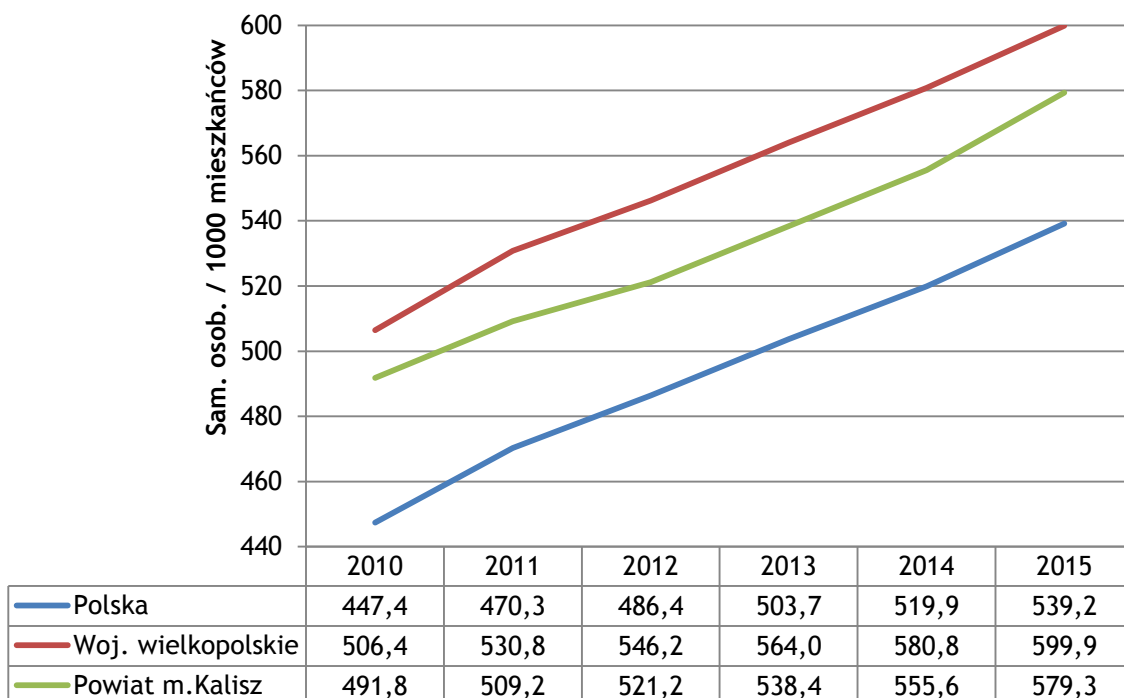


7.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilku lat obserwuje się wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego. Jest to związane z rozwojem motoryzacji, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

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

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla miasta Kalisza w latach 2010 - 2015 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa wielkopolskiego oraz Polski.



Rysunek 8. Wskaźnik motoryzacji miasta Kalisza, województwa wielkopolskiego oraz Polski w latach 2010 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, stan na 31.12.2015 r.

Wskaźniki motoryzacyjne we wszystkich trzech analizowanych jednostkach terytorialnych w latach 2010 - 2014 rósł. Wartość wskaźnika motoryzacji w Kaliszu była wyższa niż w Polsce, ale niższa niż w województwie wielkopolskim. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w Kaliszu przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy Kalisza mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.





7.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

7.2.1 METODOLOGIA BADANIA

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

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

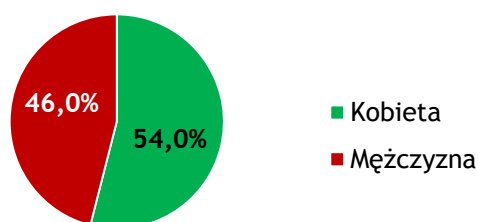
Próba badawcza została dobrana przy uwzględnieniu rozkładu cech populacji mieszkańców Kalisza, w szczególności płci, wieku oraz wykształcenia. Badania zostały przeprowadzone tzw. metodą CATI (od ang. Computer Assisted Telephone Interview), czyli metodą polegającą na przeprowadzaniu wspomaganych komputerowo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

7.2.2 METRYKA RESPONDENTÓW

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

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

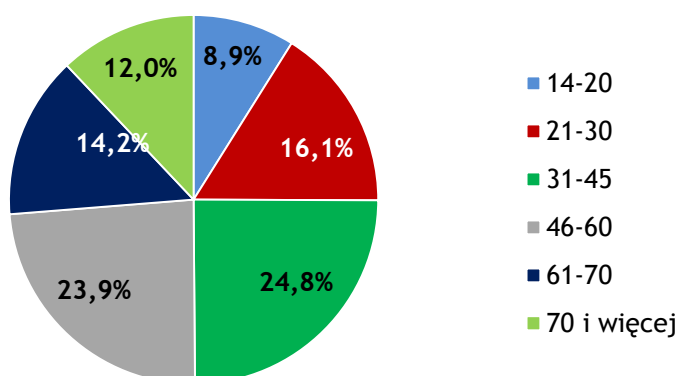




Rysunek 9. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

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

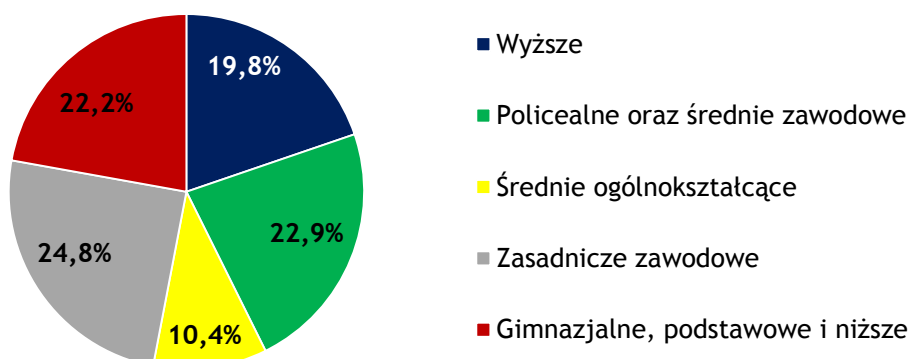


Rysunek 10. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

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

Podział respondentów ze względu na wykształcenie przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 11. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie

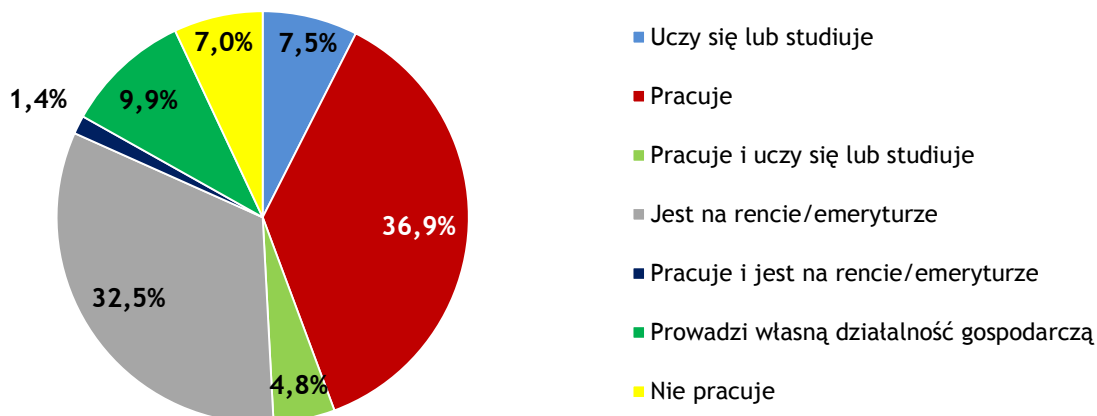
Źródło: opracowanie własne





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

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



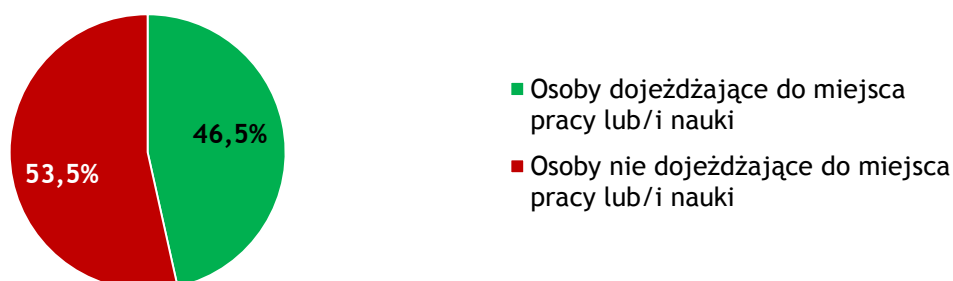
Rysunek 12. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

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

7.2.3 ANALIZA WYNIKÓW PRZEPROWADZONYCH BADAŃ MARKETINGOWYCH

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



Rysunek 13. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki

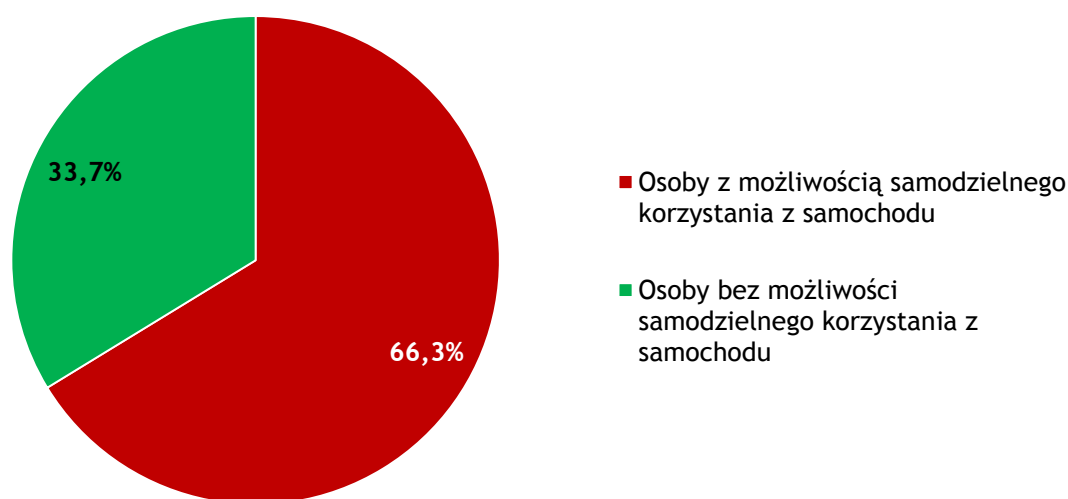
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.





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

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



Rysunek 14. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

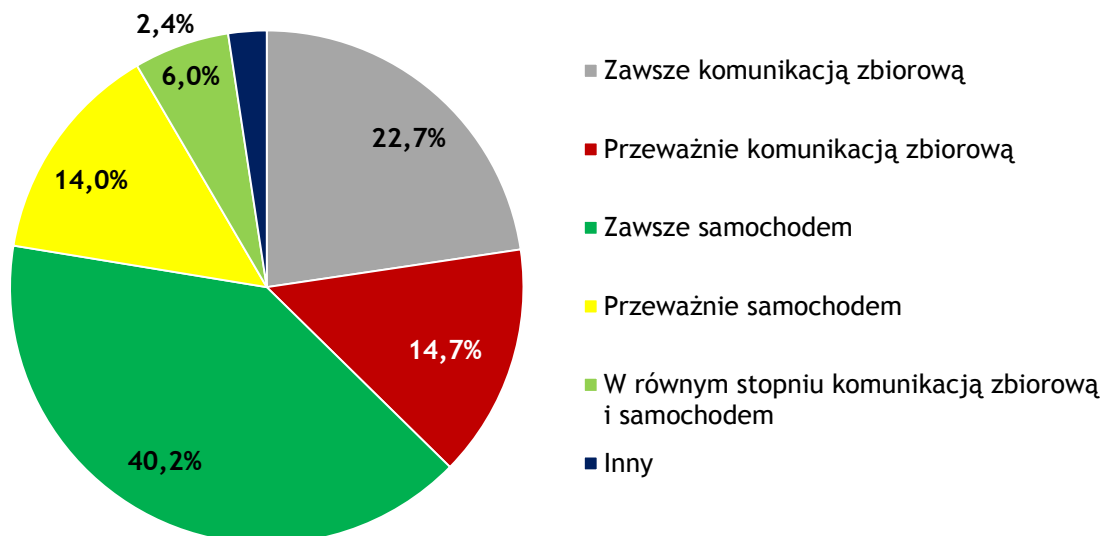
Aż 66,3% respondentów zadeklarowało, że ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Pozostali (33,7%) zadeklarowali, że takiej możliwości nie mają. Osoby mające możliwość samodzielnego korzystania z samochodu są grupą trudną do pozyskania przez publiczny transport zbiorowy. Podróże komunikacją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

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

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

Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.





Rysunek 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu jakim najczęściej dokonują podróży

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

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

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

Na wybór środka, jakim podróżują respondenci, ma wpływ możliwość (lub brak tej możliwości) samodzielnego korzystania z samochodu. Wśród osób nie mających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, jako środek transportu, którym odbywają podróże, dominuje komunikacja zbiorowa. Grupa ta stanowi 55% badanych i deklaruje, że zawsze podróżuje komunikacją zbiorową a 20,7%, że przeważnie komunikacją zbiorową.

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

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





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

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

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

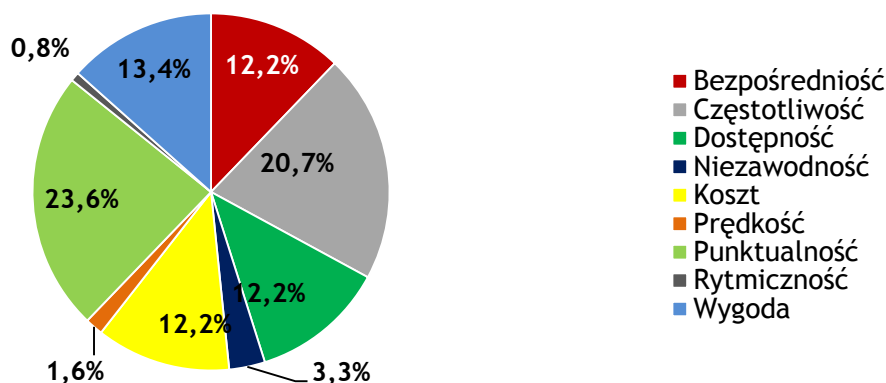
W **piątym pytaniu** respondenci mieli wskazać, który postulat przewozowy uważają za najważniejszy, pod względem realizacji go przez komunikację zbiorową. Na pytanie odpowiadały wyłącznie osoby podróżujące (z dowolną częstotliwością) komunikacją zbiorową. Badane były następujące postulaty:

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





Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



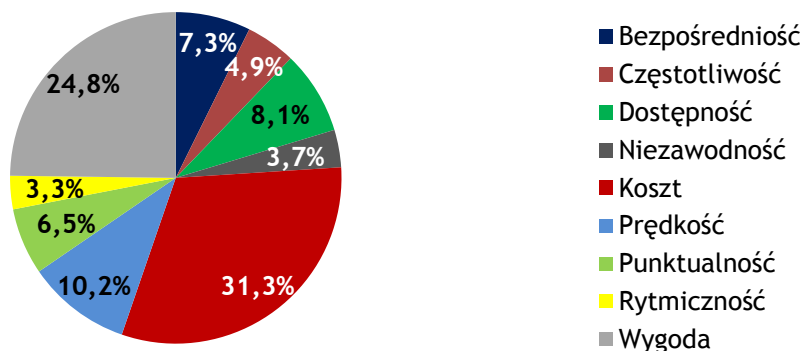
Rysunek 16. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najważniejszego postulatu przewozowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

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

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

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



Rysunek 17. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najmniej ważnego postulatu przewozowego

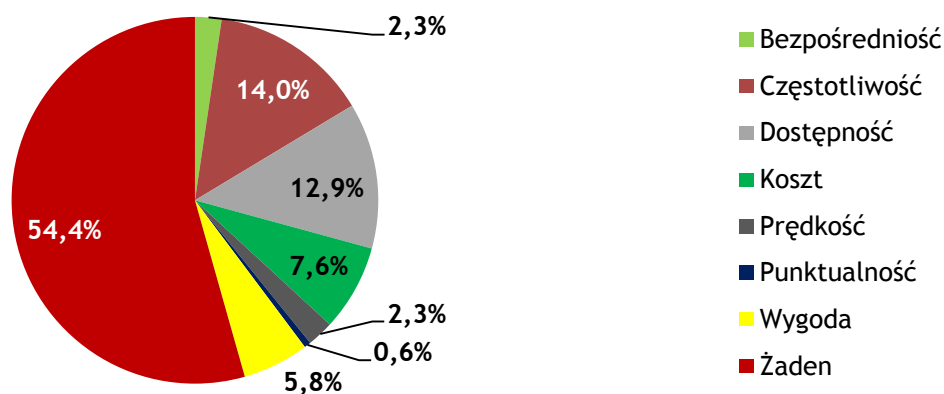
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.





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

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



Rysunek 18. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań z lutego 2013 r.

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

Na podstawie analizy uzyskanych odpowiedzi widać, że podejmowanie działań promujących i podnoszących jakość oraz efektywność publicznego transportu zbiorowego w Kaliszu nie jest wystarczające do wyraźnego zwiększenia popytu na usługi komunikacji miejskiej. Dlatego planuje się podejmowanie działań mających na celu zachęcenie mieszkańców Kalisza do





zmniejszenia liczby podróży odbywanych transportem indywidualnym. Do takich działań można zaliczyć:

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

Wyniki badań marketingowych dotyczących preferencji wyboru środka transportu oraz rangi postulatów przewozowych pokazały, że publiczny transport zbiorowy nie jest obecnie traktowany przez mieszkańców Kalisza, jako realna alternatywa dla transportu indywidualnego. Wśród pasażerów komunikacji zbiorowej przeważają osoby niemające możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Głównie są to osoby młode oraz osoby starsze. W ocenie mieszkańców Kalisza najważniejszym postulatem transportowym jest postulat punktualności kursowania publicznego transportu zbiorowego, a najmniej ważnym koszt komunikacji zbiorowej. Wobec powyższego, planuje się ciągle doskonalenie oferty przewozowej do oczekiwań pasażerów, a także działania mające na celu podnoszenie jakości usług publicznego transportu zbiorowego w celu pozyskania nowych pasażerów wśród osób korzystających z transportu indywidualnego. Działania te będą również powiązane z realizacją zadań wynikających z planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Kalisza. Podejmowane kroki będą miały na celu zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną oraz rowerową skutkujące zmniejszeniem wykorzystania samochodów osobowych. Zostaną podjęte działania w zakresie zmiany taryf biletowych, zwiększenia dostępności informacji o rozkładzie jazdy oraz wzrost świadomości mieszkańców w zakresie zachowań komunikacyjnych.

7.3 Publiczny transport zbiorowy, a aspekt zrównoważonego rozwoju Miasta Kalisza

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





7.3.1 STREFY ZRÓŻNICOWANIA PODZIAŁU ZADAŃ PRZEWOZOWYCH MIĘDZY ŚRODKI TRANSPORTU

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

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza⁴, w celu ułatwienia organizacji i zarządzania ruchem, Kalisz został podzielony na trzy strefy, charakteryzujące się zróżnicowanym podziałem zadań przewozowych między środki transportu, przy przyjęciu współdziałania podsystemów transportowych na różnych zasadach (wynikających z przyznanych im priorytetów). Są to:

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

⁴ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza przyjęte Uchwałą nr XXXVIII/543/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009 roku





ruch pieszy powinien być prowadzony w sposób dogodny do przystanków komunikacji zbiorowej.

Potrzebę zmiany podziału zadań przewozowych pomiędzy różne środki transportu w strefie centralnej wskazuje między innymi „Koncepcja modernizacji placu wokół Ratusza oraz ulic: Śródmiejskiej, Zamkowej i Kanonickiej”, sporządzona przez Miasto Kalisz w 2011 roku. Jednym z kluczowych założeń opracowania jest wyłączenie głównych ulic Starego Miasta z ruchu kołowego i parkowania. Powodem takiej decyzji jest intensywny ruch samochodowy i parkujące pojazdy, które dominują nad ruchem pieszym utrudniając tym samym swobodny dostęp do atrakcyjnych miejsc Starego Miasta.

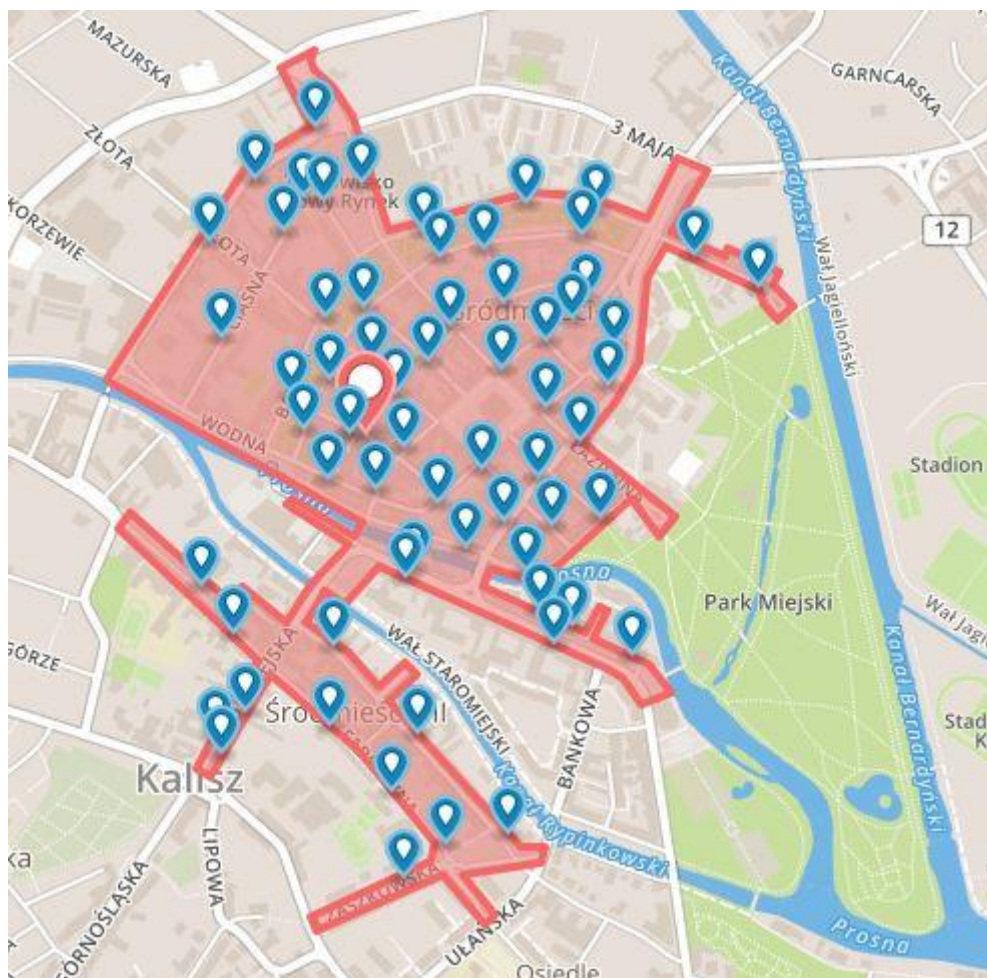
7.3.2 STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA

Ograniczenia zastosowane w stosunku do transportu indywidualnego mają wpływ na podział zadań przewozowych pomiędzy środki transportu. Jednym z nich jest wprowadzenie strefy płatnego parkowania, czyli obszaru miasta, na którym istnieje obowiązek uiszczania opłaty za korzystanie z miejsca parkingowego. Strefa Płatnego Parkowania (SPP) w Kaliszu została ustalona uchwałą Rady Miejskiej Kalisza nr XIII/173/2003 z dnia 27 listopada 2003 r., która została zmieniona uchwałą nr XII/114/2015 z dnia 25 czerwca 2015r. Obejmuje ona pasy drogowe następujących ulic: Babina, Biskupia, Browarna, Plac Wojciecha Bogustawskiego, Ciasna, Czaszkowska, Adama Chodyńskiego, Fryderyka Chopina (odc. Nowy Rynek - Wodna), Fabryczna, Franciszkańska, Garbarska, Grodzka, Plac Jana Pawła II, Berka Joselewicza, Kadecka, Kanonicka, Kazimierzowska, Plac Jana Kilińskiego, Kolegialna, Tadeusza Kościuszki (odc. Śródmiejska - Mikołaja Kopernika), Kredytowa, Krótka, Łazienna, Majkowska (odc. Nowy Rynek - Al. Wojska Polskiego), Mariańska, Mostowa, Gabriela Narutowicza, Niecała, Nowy Rynek, Alfonsa Parczewskiego, Piekarska, Piskorzewska, Przechodnia, Kazimierza Pułaskiego (odc. Śródmiejska - Czaszkowska), Bolesława Rumińskiego (odc. Czaszkowska - Ułańska), Rzeźnicza, Św. Stanisława, Sukiennicza, Szklarska, Śródmiejska, Plac Św. Józefa, Targowa, Wodna (odc. Alfonsa Parczewskiego - Fryderyka Chopina), Al. Wolności, Zamkowa, Złota (odc. Śródmiejska - Fryderyka Chopina).





Dokładny zasięg SPP został przedstawiony na kolejnym rysunku.



Rysunek 19. Zasięg strefy płatnego parkowania w Kaliszu

źródło: <http://www.mzdik.kalisz.pl/>

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

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

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

Rozważane jest wprowadzenie ulg dla posiadaczy pojazdów elektrycznych oraz niskoemisyjnych.





8 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW





8.1 Miasto Kalisz jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

Miasto Kalisz, w ramach organizacji rynku przewozów, jest odpowiedzialne również za opiniowanie wniosków i na ich podstawie wydawanie stosownych zezwoleń dla przewoźników prywatnych, którzy świadczą swoje komercyjne usługi transportu zbiorowego, również na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym Miasta Kalisza.

8.1.1 REALIZACJA FUNKCJI ORGANIZATORSKICH

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - dostępności i ujednolicenia systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,





- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji, czyli jednostka budżetowa Miasta Kalisza, utworzona w 2016 roku decyzją Rady Miejskiej, działając w imieniu Prezydenta Miasta Kalisza, zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego na terenie Kalisza oraz gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego. Do głównych zadań MZDiK należą m.in.:

- zarządzanie siecią drogową oraz parkingami na terenie Kalisza (utrzymanie, rozbudowa, inżynieria ruchu, ewidencja, okresowa kontrola, analiza itp.),
- zarządzanie komunikacją miejską,
- prowadzenie ewidencji przewoźników zajmujących się zarobkowym przewozem osób i rzeczy,
- kontrola przedsiębiorców w zakresie zgodności wykonywania transportu drogowego lub przewozów na potrzeby własne z warunkami udzielonej licencji, zezwolenia lub zaświadczenia,
- zarządzanie komunikacją miejską (zapewnienie odpowiedniego standardu publicznego transportu zbiorowego w zakresie: infrastruktury przystankowej i dworcowej, pętli autobusowych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, systemu informacji dla pasażera, systemu taryfowo - biletowego, taboru itp.),
- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym,
- kontrola świadczonych usług przewozowych,
- promowanie transportu zbiorowego i komunikacji miejskiej itp.

8.1.2 PRZYSTANKI KOMUNIKACYJNE, KTÓRYCH WŁAŚCIELEMLUB ZARZĄDZAJĄCYM JEST MIASTO KALISZ

Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz oraz warunki korzystania z tych przystanków, są wskazane w Uchwale Nr XXXIX/528/2013 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 26 września 2013 roku (z późniejszymi zmianami) w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz. Ze wskazanych przystanków komunikacyjnych korzystać mogą wyłącznie operatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz przedsiębiorcy zajmujący się przewozem osób, którym zostało wydane uzgodnienie. Warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Kalisz, w sposób szczegółowy wskazane są w Załączniku nr 2 do wyżej wymienionej uchwały.





Wyposażenie przystanków zlokalizowanych na terenie gmin, od których Miasto Kalisz przejęło na podstawie porozumień międzygminnych zadanie publiczne, polegające na świadczeniu usług transportu zbiorowego, stanowi własność tych gmin i jest przez nie utrzymywana i naprawiana na ich koszt. Do obowiązku gminy należy utrzymanie czystości, odśnieżania oraz konserwacji nawierzchni na drogach gminnych w obrębie przystanków i pętli położonych na ich terenie oraz nieodpłatnego udostępnienia na rzecz operatora przystanków i pętli położonych na ich terenie w celu realizacji porozumień międzygminnych, a w przypadku odpłatności za użytkowanie pętli i przystanków, ponoszenia kosztów tej odpłatności.

Zarządzaniem infrastrukturą przystankową i dworcową w Kaliszu zajmuje się Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji.

8.1.3 NADAWANIE NUMERACJI LINII

Miasto Kalisz, jako organizator i zarządca infrastruktury przystankowej, sprecyzuje zasady nadawania numeru linii, o których mówi Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2012 poz. 451). Numeracja i uporządkowanie linii wymagana jest dla celów ewidencyjnych. Numeracja zamieszczona będzie na tablicach informacyjnych, rozkładach jazdy i tabliczkach przystankowych.

W przypadku linii komunikacyjnych planowanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, numer linii będzie składał się z następujących elementów składowych:

- [od 0 do 99][od A do Z] - zakłada się, iż podane oznaczenia na obszarze miasta Kalisza będą zarezerwowane wyłącznie dla komunikacji publicznej - zastosowanie do linii typu miejskiego lub miejsko - podmiejskiego, gdzie:
 - pierwszy człon - numer linii zaczynający się od cyfry, maksymalnie dwucyfrowy,
 - drugi człon - pojedyncza litera oznaczająca wariant linii,
- [od A do Z] - zakłada się, iż podane oznaczenia na obszarze miasta Kalisza będą zarezerwowane wyłącznie dla komunikacji publicznej - zastosowanie do linii, które kursują w określone dni, np. dni świąteczne), gdzie:
 - pierwszy człon - pojedyncza litera lub zestaw liter.

W przypadku pozostałych linii komunikacyjnych dla przewozów regularnych, regularnych specjalnych i użyteczności publicznej, numer linii składał się będzie z następujących elementów składowych:

- [symbol typu przewozu] / [kod organu terytorialnego] / [od 100 do 999], gdzie:
 - pierwszy człon - litery odpowiadające oznaczeniu typu przewozu”,
 - Litera „U” - przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
 - Litera „RS” - przewozy regularne specjalne,
 - Litera „R” - regularny przewóz osób,
 - drugi człon - numer właściwego organu terytorialnego (dla Miasta Kalisza 3061),
 - trzeci człon - kolejny numer ewidencyjny trzycyfrowy, zaczynający się od liczby 100.





Wyżej wymienione oznaczenia nie powinny być używane do oznaczeń linii organizowanych przez innych organizatorów nie posiadających podpisanych porozumień z Miastem Kalisz lub przewoźników prywatnych.

8.2 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

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





9 POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ





9.1 Realizacja postulatów przewozowych

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

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

Tabela 12. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	ciągłe monitorowanie potrzeb mieszkańców w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców połączeń bezpośrednich.
Częstotliwość	- zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi, - w przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru, a dopiero później ewentualna likwidacja kursów.
Dostępność	- wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację bądź rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego, - zapewnienie dostępu do przystanków poprzez optymalne usytuowanie i gęstość przystanków, - eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków.
Niezawodność	dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru.
Koszt	- możliwie tani koszt biletów, - wzrost udziału biletów okresowych, - analiza możliwości i zasadności wprowadzenia nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się na podstawie jednego biletu jednorazowego.
Prędkość	wzrost prędkości podróży poprzez podjęcie działań mających na celu poprawienie płynności ruchu w Kaliszu oraz zastosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu zapewniających priorytety dla publicznego transportu zbiorowego.





Punktualność	- wzrost punktualności kursowania, - eliminacji odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.
Rytmiczność	kategoryzacja linii względem modułowej częstotliwości kursowania. Interwały międzypojazdowe będą pochodzić ze zbioru dzielników liczby 60.
Wygoda	- poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach, - poprawa standardu taboru poprzez sukcesywną wymianę taboru, - poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Źródło: opracowanie własne

9.2 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

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

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

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

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





9.2.1 STANDARD W ZAKRESIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

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

- likwidację barier na drodze dojścia od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży,
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- lokalizację przystanków możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej (przykładowo placówek służby zdrowia - m.in. lokalizacja przystanku na ul. Długiej przy ul. Podkowińskiego w celu ułatwienia dostępu do SZOZ „Konsylium”),
- lokalizację przystanków komunikacji zbiorowej połączoną z lokalizacją ciągów pieszych,
- dostosowanie wysokości peronów do wysokości progów wejściowych taboru,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

Informatory na przystankach komunikacji publicznej będą zgodne z Nowoczesnym Systemem Informacji Miejskiej, który został zrealizowany w ramach Budżetu Obywatelskiego.

9.2.2 STANDARD W ZAKRESIE TABORU WYKORZYSTYWANEGO DO OBSŁUGI SIECI KOMUNIKACYJNEJ

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

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

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

Umowa zawarta pomiędzy Miastem Kalisz a Spółką Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. określa m.in. wymagane parametry techniczno - użytkowe pojazdów używanych przez Operatora do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Dopuszczalne klasy autobusów używanych





do świadczenia usług to autobusy jednoczłonowe MAXI, MIDI lub MINI oraz autobusy dwuczłonowe MEGA. Dopuszczalne rodzaje napędów w autobusach to: silnik diesla, silnik elektryczny, napęd hybrydowy, silnik zasilany gazem (CNG, LNG, LPG, Biogaz, Wodór). Preferowaną skrzynią biegów jest skrzynia automatyczna. Autobusy powinny być wyposażone w:

- urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów - przyciski stop umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzebę zatrzymania na przystanku na żądanie, które powinny być rozmieszczone równomiernie w całym pojeździe, w tym przy każdych drzwiach,
- kasowniki - elektroniczne z jednakowym dla danego pojazdu systemem kodowania, w liczbie co najmniej równej liczbie drzwi w pojeździe,
- tablice kierunkowe informujące o linii - z przodu (czołową) i z boku (boczną), na których zamieszczone będą informacje o numerze linii i przystanku końcowym, a także w tablicę z tyłu (tylną) z numerem linii i w tablicę w środku pojazdu (wewnętrzna) z numerem linii i przystankiem końcowym.

Zawarta umowa z KLA Sp. z o.o. określa kolor oraz standard malowania autobusów: żółto - niebieski (RAL 1021 i 5002). Operator może użyć do świadczenia usług przewozowych pojazdów o innych parametrach, po wcześniejszym uzyskaniu zgody MZDiK.

Przy wymianie taboru należy rozważyć zakup autobusów z wyposażeniem dostosowanym do miejskich systemów ITS takich jak: monitoring, sterowanie świateł, SIP (System Informacji Przestrzennej) itp.

9.2.3 STANDARD W ZAKRESIE INFORMACJI DOSTĘPNEJ DLA PASAŻERÓW

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

- informację dźwiękową pozwalającą osobom niewidomym i słabowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- informację dźwiękową pozwalającą osobom niewidomym i słabowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek na którym autobus się aktualnie znajduje,
- informację wizualną ułatwiającą podróż osobom niedostępnym.

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





zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

Ponadto, celem poprawy dostępności biletów komunikacji publicznej, planuje się umieszczanie biletomatów stacjonarnych na przystankach cieszących się największym zainteresowaniem wśród pasażerów.

9.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.





9.4 Uwzględnienie w standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (miejsca zamieszkania, miejsca pracy, instytucji publicznych itp.) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 metrów od przystanku komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut (przyjmując średnią prędkość pieszego na poziomie około 5 km/h). Natomiast według standardów niemieckich maksymalna droga dojścia pasażera do przystanku autobusowego nie powinna przekraczać 300 m⁵. Należy mieć na uwadze, że czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu związanych między innymi z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

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

Mapa przedstawiona poniżej przedstawia dostępność do przystanków komunikacji miejskiej.

⁵ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)





Rysunek 20. Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej (promień 300 metrów)

Źródło: Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Kaliszu, stan na 21.12.2015 r.

Na powyższej mapie zaznaczono obszary w promieniu 300 m (w linii prostej) wokół przystanków komunikacyjnych. Punkty zaznaczone kolorem czerwonym odzwierciedlają miejsca, w których mieszkańcy są oddaleni o więcej niż 300 m od najbliższego przystanku komunikacyjnego.





10

PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA





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

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

Aktualne i kompleksowe informacje w zakresie transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system i być dostępne dla pasażerów (także potencjalnych pasażerów) we wszystkich fazach procesu transportowego, w szczególności:

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

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

- strona internetowa Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, na której znajdują się informacje dotyczące wszystkich możliwych środków transportu dostępnych w Kaliszu,
- strona internetowa Miasta Kalisza, na której znajduje się informacja o systemie informacji pasażerskiej zapewnionej przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.,
- strona internetowa Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., na której istnieje możliwość uzyskania informacji między innymi w zakresie:
 - rozkładów jazdy wszystkich linii komunikacyjnych dostępnych w formie tabelarycznej i graficznej,
 - przepisów Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., w szczególności Regulaminu Przewozu Środkami Transportu Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o., uprawnień do bezpłatnego otrzymania karty elektronicznej, uprawnień do ulgowych przejazdów, uprawnień do przejazdów bezpłatnych,
 - obowiązujących opłat za przejazd oraz możliwości obliczenia ceny biletu przy uwzględnieniu różnych typów biletów na wybranym odcinku linii komunikacyjnej (określonym poprzez wskazania przystanku początkowego oraz przystanku końcowego) za pomocą dostępnego Kalkulatora Cen Biletów,
- Punkt Obsługi Klienta, który jest czynny od poniedziałku do piątku; Punkt Obsługi Klienta udziela informacji także telefonicznie,
- rozkład jazdy dostępny w telefonie komórkowym za pomocą aplikacji Mobilny Serwis Informacyjny,
- system w formie platformy internetowej wybranego dostawcy usług SIP oraz aplikacji mobilnej.





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

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

Standard usług w odniesieniu do systemu informacji dla pasażera ulegnie podwyższeniu w wyniku wdrożenia, na wybranych przystankach, systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

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

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

W celu ujednolicenia rozkładów jazdy na przystankach i dworcach na terenie Miasta Kalisza, planuje się wprowadzenie wymagań odnośnie wyglądu tabliczek przystankowych. Wymagania te będą się różniły w zależności od rodzaju przewozów:

Przewozy wykonywane w ramach komunikacji miejskiej oraz organizowane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego

Tabliczka prezentowana będzie na białym tle w rozmiarze A5 (wydruk czarno-biały) i zawierała będzie następujące pola:

- pole numeru linii - zawiera numer linii komunikacyjnej,
- pole opisu kierunku - od lewej nazwa przystanku oraz kierunek, po prawej data, od kiedy obowiązuje rozkład jazdy,
- pole znaku graficznego - zawiera znaki graficzne (logotypy) organizatora przewozów oraz operatora. Logo powinno być w kolorze czarnym na białym tle, w rozmiarze zapewniającym dobrą czytelność. Pod logo wyróżniony jest na czarnym tle numer kontaktowy w białym kolorze,
- pola zawierające godziny odjazdów - podzielone na trzy kolumny, w których znajdują się kolejno wymienione godziny odjazdu z przystanku. Odjazdy prezentowane w minutach podzielone są na robocze, sobotnie, niedziela i święta,
- pole listy przystanków - zawiera listę przystanków znajdujących się na trasie linii, zaczynając od przystanku początkowego, bieżący przystanek wyróżniony czarnym tłem z tekstem w kolorze białym. W przypadku kiedy występuje większa ilość przystanków niż przewiduje rozmiar tabeli, w wymaganym miejscu przystanków dopuszcza się stosowanie wielokropek,
- pole wyjaśnienia oznaczeń - umieszczone w dolnej części tabliczki zawierające objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli, po prawej stronie dane dot. organizatora (nazwa, tel., itp.).





Przewozy regularne, regularne specjalne i użyteczności publicznej, które nie są przewozami o charakterze przewozów miejskich:

Wszystkie rozkłady jazdy będą prezentowane na tle innym niż białe (chyba że reguluje to indywidualna umowa z przewoźnikiem lub jego organizatorem). Minimalny rozmiar tabliczki to A5 (wydruk czarno - biały). W przypadku występowania dużej liczby kursów, dopuszcza się powiększenie tabliczki do rozmiaru A4.

Prezentowane informacje składać się będą z następujących pól:

- pole nazwy przystanku - umieszczone w górnej części, od lewej strony będzie nazwa przystanku, po prawej stronie data od kiedy dany rozkład jazdy obowiązuje,
- pole znaku graficznego - zawiera znaki graficzne (logotypy) organizatora przewozów oraz operatora, a w przypadku przewozów komercyjnych - przewoźnika (jeśli przewoźnik posiada znak graficzny i go udostępni). Logo powinno być w kolorze czarnym na białym tle, w rozmiarze zapewniającym dobrą czytelność. Pod logo wyróżniony jest na czarnym tle numer kontaktowy w białym kolorze,
- pole tabeli z odjazdami - zamieszczone w środkowej części tabliczki składające się z trzech kolumn:
 - nazwy i numeru linii,
 - trasy przejazdu - nazwy miejscowości, przez które przebiega trasa przejazdu,
 - godziny odjazdów - czas odjazdu z przystanku wraz z dodatkowymi oznaczeniami,
- pole wyjaśnienia oznaczeń - umieszczone w dolnej części tabliczki zawierające objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli, po prawej stronie dane dot. przewoźnika lub organizatora (nazwa, tel., itp.).

Ponadto planuje się uregulowanie sposobu informowania pasażera o rozkładach jazdy. Obowiązek ten będzie spoczywał na Miejskim Zarządzie Dróg i Komunikacji w Kaliszu (MZDiK). Na podstawie wniosku przewoźnika pobierana będzie opłata. Na dworcach i przystankach zamieszczane będą jedynie informacje wytworzone przez kaliskiego organizatora lub przez przewoźników, jednak informacje wytwarzane przez przewoźników będą musiały ulec zatwierdzeniu przez zarządcę infrastruktury przystankowej. Pozytywnie zaopiniowana informacja zostanie zaopatrzona w pieczętkę celem akceptacji treści oraz jej formy.

Miejski Zarząd Dróg oraz Komunikacji w Kaliszu planuje uruchomić telefoniczną informację celem udzielenia informacji zainteresowanym pasażerom na temat usług wszystkich przewoźników wykonujących transport publiczny na terenie miasta Kalisza.





11 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO





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

Sieć komunikacyjna będzie wyznaczona na podstawie wcześniejszej analizy kierunków oraz natężeń ruchu pasażerskiego. Rozwój sieci komunikacyjnej, pod względem nowych kierunków obsługi, będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z kierunków rozwoju przestrzennego obszaru, na którym Miasto Kalisz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego oraz powstawaniem nowych generatorów ruchu na tym terenie.

Rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego w Kaliszu i okolicznych gminach będzie oparty przede wszystkim na następujących założeniach:

- koncentracja usług transportowych do centrum miasta, zachowanie dostępności dla każdego obszaru funkcjonalnego (osiedla) w mieście i okolicy oraz w miarę możliwości finansowych i technicznych do przylegających do Kalisza osiedli sąsiednich gmin,
- dalsza modernizacja taboru autobusowego, infrastruktury przystankowej, budowa węzłów przesiadkowych łączących różne formy transportu,
- ciągłe dostosowywanie oferty przewozowej do faktycznych potrzeb mieszkańców, monitorowanie wykonania i aktualizacje rozkładów jazdy,
- rozbudowa infrastruktury towarzyszącej, w tym między innymi: elektronicznych kasowników, monitoringu w pojazdach, elektronicznych tablic do wyświetlania informacji o odjazdach oraz biletomatów na przystankach,
- rozbudowa i modernizacja systemu sygnalizacji świetlnej w celu nadawania priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego,
- tworzeniu w miarę faktycznych potrzeb punktów przesiadkowych, umożliwiających przesiadkę z innych form transportu na transport zbiorowy,
- modernizacji i budowy pętli autobusowych.

Planuje się realizację ww. założeń do roku 2026 według poniższego harmonogramu (harmonogram został podzielony na etapy w celu ułatwienia monitorowania realizacji prac).





Etap I

1. Planuje się zakup taboru autobusowego minimum 9 sztuk, w tym 5 o napędzie hybrydowym i 4 o napędzie diesla. Tabor będzie użytkowany przez KLA celem wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
2. Planuje się modernizację infrastruktury przystankowej w tym ujednolicenie jej zgodnie z miejskimi standardami informacji przestrzennej. Jednocześnie planuje się standaryzację sposobu prezentowania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników na terenie miasta Kalisza.

Etap II

Ważnym elementem dobrze działającego systemu komunikacyjnego są węzły przesiadkowe. Umożliwiają dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe dla samochodów osobowych, rowerów, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne. Głównym celem tworzenia węzłów przesiadkowych będzie ułatwienie podróżnym zmiany indywidualnego środka transportu (samochodu, roweru) na transport zbiorowy. W pierwszej kolejności planuje się budowę dwóch zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- w obrębie dworca kolejowego/ autobusowego, o charakterze zintegrowanego centrum przesiadkowego. Planowany węzeł przesiadkowy będzie posiadał między innymi :

- stanowiska dla autobusów komunikacji miejskiej jak i dalekobieżnej,
- wiatę dla pasażerów oczekujących na terenie węzła,
- parking dla samochodów osobowych - pasażerów komunikacji zbiorowej,
- stanowiska Kiss & Ride,
- zadaszony parking dla rowerów (Park & Ride),
- stanowiska dla samochodów TAXI.

- w obrębie byłej zajezdni Kaliskich Linii Autobusowych Sp. z o.o. znajdującej się przy ulicy Majkowskiej. Funkcją tej inwestycji będzie uzyskanie nowoczesnej pętli autobusowej, na którą kierowane będą między innymi autobusy obecnie parkujące w centrum miasta. Zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców tego rejonu oraz poprawienie możliwości dojazdu osób do poradni specjalistycznej Medix. W ramach tego działania planuje się między innymi:

- stanowiska dla autobusów komunikacji miejskiej,
- wiatę dla rowerów,
- wiatę dla pasażerów,
- parking dla autobusów osobowych.

- w przyszłości Miasto Kalisz będzie monitorować potrzeby mieszkańców dotyczące powstawania kolejnych węzłów przesiadkowych. W przypadku wystąpienia faktycznych (uzasadnionych) potrzeb zostaną wytypowane kolejne lokalizacje, w których docelowo powstaną węzły przesiadkowe.

1. Planowana jest również rozbudowa przystanków o elementy ułatwiające przesiadanie się z transportu indywidualnego na transport zbiorowy, między innymi wyznaczenie parkingów dla samochodów osobowych, montaż stojaków rowerowych, budowa infrastruktury dodatkowej np. typu „Rower Miejski” itp.





Etap III

1. Planuje się kolejny zakup taboru autobusowego minimum 10 sztuk (12 metrowych) oraz 5 autobusów klasy mini (7 metrowych) w celu uruchomienia nowych linii autobusowych łączących nieobsługiwane części miasta.
2. Planuje się modernizację infrastruktury przystankowej celem zmniejszenia kosztów jej obsługi i zapewnienia bezpieczeństwa osób z nich korzystających.
3. Rozważone zostanie przejęcie przez MZDiK sprzedaży biletów oraz zakup nowego elektronicznego systemu biletowego.

Etap IV

Planuje się integrację systemów biletowych w Kaliszu i Ostrowie Wielkopolskim w celu uruchomienia elektronicznej karty Aglomeracyjnej.

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

Oprócz inwestycji wymienionych w poszczególnych etapach, równolegle planuje się modernizację/przebudowy/budowy nowych przystanków, punktów przesiadkowych, pętli w miejscach gdzie wystąpią potrzeby ich powstania.

Oprócz wyżej wymienionych elementów ważna jest regularna wymiana taboru na nowy bardziej ekologiczny. Realizacja tego założenia pozwoli na zachowanie optymalnego średniego wieku eksploatowanych pojazdów, nie przekraczającego 7 lat.





12 WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO *MIASTA KALISZA*





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

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





13 SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW





SPIS TABEL

Tabela 1. Połączenia kolejowe przebiegające przez Kalisz	13
Tabela 2. Linie użyteczności publicznej organizowane przez Miasto Kalisz	16
Tabela 3. Linie użyteczności publicznej (święteczne) organizowane przez Miasto Kalisz	18
Tabela 4. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w Kaliszu	21
Tabela 5. Wiek pojazdów	23
Tabela 6. Liczba pojazdów poszczególnych marek używanych przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	24
Tabela 7. Struktura wiekowa mieszkańców miasta Kalisza (zameldowanych na pobyt stały i czasowy)	26
Tabela 8. Rozmieszczenie mieszkańców według jednostek pomocniczych (zameldowanych na pobyt stały i czasowy)	27
Tabela 9. Liczba uczniów uczęszczających do placówek oświatowych.....	29
Tabela 10. Dojazdy do pracy mieszkańców Kalisza poza gminę zamieszkania	30
Tabela 11. Rodzaje biletów obowiązujących w autobusach Kalisza	39
Tabela 12. Realizacja postulatów przewozowych.....	61

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Wiek taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej w Kaliszu z podziałem na grupy wiekowe	23
Rysunek 2. Udział pojazdów poszczególnych marek w całości taboru używanego przez KLA Sp. z o.o.	24
Rysunek 3. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w dzień roboczy	31
Rysunek 4. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w sobotę	32
Rysunek 5. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w niedzielę i święta.....	32
Rysunek 6. Liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Kalisz.....	33
Rysunek 7. Liczba zaplanowanych wozokilometrów do wykonania na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Kalisz w dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę.....	34
Rysunek 8. Wskaźnik motoryzacji Miasta Kalisza, województwa wielkopolskiego oraz Polski w latach 2010 - 2015.....	42
Rysunek 9. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na płeć	44
Rysunek 10. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek.....	44





Rysunek 11. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie	44
Rysunek 12. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na aktywność zawodową	45
Rysunek 13. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki	45
Rysunek 14. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu	46
Rysunek 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na środek transportu jakim najczęściej dokonują podróży	47
Rysunek 16. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najważniejszego postulatu przewozowego	49
Rysunek 17. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego najmniej ważnego postulatu przewozowego.....	49
Rysunek 18. Wskazanie przez respondentów badania marketingowego postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową	50
Rysunek 19. Zasięg strefy płatnego parkowania w Kaliszu	54
Rysunek 20. Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej (promień 300 metrów)	67

*Przewodniczący
Rady Miejskiej Kalisza
/.../
Andrzej Plichta*

