

**UCHWAŁA NR XVIII/330/2019
RADY MIASTA KALISZA**

z dnia 30 grudnia 2019 r.

w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Kalisza dotyczącego przebiegu drogi krajowej nr 25.

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 poz. 506 ze zm.) oraz § 13 ust. 3 uchwały Nr XLVIII/630/2018 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie Statutu Miasta Kalisza (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2018 r. poz. 967 ze zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Rada Miasta Kalisza przyjmuje stanowisko dotyczące przebiegu drogi krajowej nr 25, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miasta Kalisza, zobowiązując do przekazania niniejszej uchwały Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesowi Rady Ministrów, Ministrowi Infrastruktury oraz Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Przewodniczący
Rady Miasta Kalisza
/.../
Tadeusz Skarżyński*

UZASADNIENIE
DO UCHWAŁY NR XVIII/330/2019
RADY MIASTA KALISZA

z dnia 30 grudnia 2019 r.

w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Kalisza dotyczącego przebiegu drogi krajowej nr 25.

Rada Miasta Kalisza, mając na uwadze środowiskowe, przestrzenne i ekonomiczne aspekty inwestycji dotyczącej przebiegu drogi krajowej nr 25, a przede wszystkim dobro mieszkańców Kalisza, przyjmuje stanowisko dotyczące jednego z najistotniejszych elementów funkcjonowania Miasta.

W związku z powyższym przyjęcie uchwały jest uzasadnione.

Przewodniczący
Rady Miasta Kalisza
/.../
Tadeusz Skarżyński

**Załącznik
do uchwały Nr XVIII/330/2019
Rady Miasta Kalisza
z dnia 30 grudnia 2019 r.
w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Kalisza
dotyczącego przebiegu drogi krajowej nr 25.**

**Stanowisko
Rady Miasta Kalisza
dotyczące przebiegu drogi krajowej nr 25**

Rada Miasta Kalisza, w nawiązaniu do przeprowadzonych w dniu 11 września 2017 r. konsultacji społecznych związanych z opracowaniem wariantów przebiegu drogi krajowej nr 25 przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, wnosi o uznanie za jedynie możliwy wariant zakładający przebieg nowej drogi poza granicami administracyjnymi Kalisza.

Przeprowadzona analiza uwarunkowań jednoznacznie pokazuje, że realizacja drogi w Mieście jest rozwiązaniem, które przyczyni się do spotęgowania już istniejących negatywnych czynników, a w konsekwencji znacząco obniży jakość życia mieszkańców Kalisza.

W chwili obecnej największym problemem Miasta jest stan powietrza. Realizacja inwestycji polegającej na budowie jego obwodnicy pozwoli na wyprowadzenie znaczącej części ruchu tranzytowego i odciążenie głównych kaliskich arterii komunikacyjnych. Zmniejszenie ruchu w konsekwencji skróci czas przejazdu, w tym kosztów, poprawi warunki ruchu (wpłyne na ułatwienie włączania się do ruchu pojazdów z ulic podporządkowanych), podniesie bezpieczeństwo i usprawni działalność komunikacji miejskiej. Ponadto wpłyne korzystnie na stan techniczny kaliskich dróg i podniesie zasadność ich bieżących remontów.

Realizacja obwodnicy w Mieście znacząco podniesie koszty inwestycji. Wpływ na to będą miały przede wszystkim:

- konieczność realizacji ekranów akustycznych w celu zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów mieszkaniowych,
- wykup budynków stojących na planowanej trasie przebiegu (wariant poza Miastem nie przecina po drodze struktur osadniczych, w związku z czym nie będzie konieczności licznych wyburzeń budynków),
- konieczność poprowadzenia drogi na estakadach przez dolinę rzeki Krępiczy w Dobrzecu i przez szeroką w tym miejscu dolinę rzeki Proсны.

Realizacja drogi o charakterze obwodnicowym w Mieście niesie za sobą również konsekwencje przestrzenne. W przypadku Kalisza projektowane warianty przechodzą przez tereny, które mają zostać włączone w tereny cmentarza (obecnie trwają wykupy gruntów). Proponowane warianty przechodzą również przez tereny, które w projektowanym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przewidziane zostały pod zabudowę mieszkaniową

jedno i wielorodzinną i w przyszłości stanowiąc mają najważniejsze zaplecze mieszkaniowe. Niekorzystnym rozwiązaniem jest cięcie gęstej zabudowy Dobrzeca. Takie rozwiązanie dzieli na dwie części strukturę osadniczą o dużej przeszłości historycznej. Wariant czerwony dzieli ponadto zwartą zabudowę ul. Kruczkowskiego – w większości nową, a wariant niebieski przecina zabudowę wsi Warszówka. Efektem takich zamierzeń będą ogromne konflikty społeczne. Ponadto jest to niespójne z założeniem rozwoju dwóch największych ośrodków Aglomeracji Kalisko Ostrowskiej, gdyż spowoduje całkowitą blokadę rozwoju Kalisza w kierunku zachodnim – w stronę Ostrowa Wielkopolskiego.

Argumentem przemawiającym za wyprowadzeniem drogi poza Miasto jest nieuregulowany ciek Kręcicy i ogromne problemy Miasta z wodami opadowymi. Zaprojektowanie i wybudowanie odpowiedniej ilości zbiorników, które miałyby przejąć wody opadowe dodatkowo podniesie koszty realizacji inwestycji na tym terenie. Należy wziąć także pod uwagę możliwość zwiększenia się strefy ograniczonego użytkowania.

Bezsprzecznie trudno zgodzić się na brak obwodnicy dla stutysięcznego miasta borykającego się z problemami smogu, odprowadzaniem wód opadowych i ograniczoną możliwością rozwoju. Wszystkie brane pod uwagę aspekty środowiskowe, społeczne, przestrzenne i ekonomiczne wskazują jednoznacznie na najlepsze rozwiązanie, jakim byłoby poprowadzenie obwodnicy poza granicami administracyjnymi Kalisza.

*Przewodniczący
Rady Miasta Kalisza
/.../
Tadeusz Skarżyński*