



Kalisz

Diagnoza strategiczna Miasta Kalisza – aneks

Aneks do „Diagnozy strategicznej Miasta Kalisza” stanowiącej podstawę opracowania „Strategii rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku”, przyjętej uchwałą NR LVII/799/2022 Rady Miasta Kalisza z dnia 27 października 2022 r.

Kalisz, 28.08.2025 r.

Zamawiający:



Kalisz

Urząd Miasta Kalisza
Główny Rynek 20
62-800 Kalisz

Opracowanie:



A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

A2P2 architecture&planning
ul. Szczepana Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk

dr inż. arch. Łukasz Pancewicz
mgr inż. Maria Shashorina
mgr inż. arch. Michał Jabłonowski
mgr inż. Dawid Pesta
mgr inż. Konrad Korzistka
mgr inż. arch. Natalia Pawelec

Spis treści

Wstęp.....	5
Jak czytać diagnozę?.....	6
Zakres aktualizacji diagnozy	7
Część 1 – Sytuacja miasta Kalisza na tle innych miast,	7
Część 4 – Diagnoza sfery przestrzennej.....	10
Punkt 4.1. Uwarunkowania wynikające z położenia geograficznego (strona 159)	10
Po akapicie nr 387:	10
Punkt 4.2. Dostępność komunikacyjna, komunikacja miejska i sytuacja transportowa (strona 162)	11
Punkt 4.3. Środowisko naturalne i infrastruktura (strona 171)	14
punkt 4.7. Analiza SWOT dla sfery przestrzennej (strona 188)	19

Wstęp

Zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz powiązana z nią zmiana niektórych innych ustaw z 2023 r. wprowadzana nowy dokument planistyczny, jakim jest plan ogólny gminy. Plan ogólny będzie zastępował dotychczasowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz będzie miał charakter dokumentu operacyjnego, który przekłada na prawo miejscowe ustalenia i rekomendacje strategii rozwoju gminy w zakresie przestrzennym. W związku z tym model struktury funkcjonalno-przestrzennej wraz z ustaleniami i rekomendacjami w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie zawarte w strategii rozwoju stają się głównym „dokumentem” wyznaczającym kierunek rozwoju przestrzennego gminy. Pierwszy plan ogólny, uchwalony do końca czerwca 2026 r., może być uchwalony bez obowiązującej strategii rozwoju gminy, jeśli prace nad obowiązującą strategią rozwoju rozpoczęły się po wejściu w życie ww. zmiany ustawy. Opracowanie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz uwzględnienie jego ustaleń przy opracowywaniu pierwszego planu ogólnego jest więc fakultatywne. Równoległe opracowywanie lub aktualizacja modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz pierwszej wersji planu ogólnego gminy jest jednak działaniem korzystnym ze względu na ochronę ładu przestrzennego i zapewnienie spójnego rozwoju przestrzennego. W związku z powyższym Rada Miasta Kalisza podjęła uchwałę o aktualizacji strategii rozwoju miasta.

Do aktualizacji dokumentu pn. Strategia rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku przystąpiono na podstawie *Uchwały Nr VI/63/2024 Rady Miasta Kalisza z dnia 26 września 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia projektu aktualizacji „Strategii Rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku” oraz określenia szczegółowego trybu i harmonogramu opracowania projektu aktualizacji strategii, w tym trybu konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.*

W uzasadnieniu do ww. uchwały wskazano, iż główną przesłanką do aktualizacji strategii była wprowadzona w 2023 r. zmiana przepisów prawa w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego, tj. obowiązek sporządzenia planu ogólnego gminy, którego ustalenia określa się uwzględniając m.in. politykę przestrzenną gminy określoną w strategii rozwoju gminy na podstawie art. 13b pkt 1 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2024 poz. 1130). W tym celu Rada Miasta Kalisza za zasadne uznała, iż aktualizacji w obowiązującej strategii wymaga **model struktury funkcjonalno-przestrzennej** w zakresie, o którym mowa w art. 10e ust. 3 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2024 poz. 1465).

Zakres aktualizacji Strategii rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku obejmuje:

- zaktualizowanie podstawy i powodu zmiany strategii (rozdział 1.1.);
- ocena zgodności strategii z dokumentami wyższego szczebla, które zostały przyjęte po uchwaleniu obowiązującej strategii, tj. Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej oraz Plan Adaptacji do Zmian Klimatu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (rozdział 1.4.);
- podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (rozdział 1.5.);
- zaktualizowanie informacji o planowanych inwestycjach w zakresie infrastruktury transportowej, nienależących do zadań miasta Kalisza, tj. planowana budowa zachodniej obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25, przebiegającej poza granicami

administracyjnymi miasta Kalisza oraz planowana budowa w granicach administracyjnych miasta Kalisza kolei dużych prędkości w ramach projektu CPK (rozdział 2.4.);

- zaktualizowanie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wraz z ustaleniami i rekomendacjami w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej miasta w formie tekstowej i graficznej (rozdział 6.1.);
- zaktualizowanie obszarów strategicznej interwencji, zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego i Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, a także kluczowych dla miasta Kalisza na poziomie lokalnym (rozdział 6.2.).

Zgodnie z art. 10a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U.2025.198 t.j. z dnia 2025.02.14) podmiot opracowujący projekt strategii rozwoju, przygotowuje diagnozę sytuacji społecznej, gospodarczej, przestrzennej i klimatyczno-środowiskowej z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych, w tym miejskich obszarów funkcjonalnych. W związku z powyższym aktualizacja Strategii rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku wymagała również opracowania aktualizacji Diagnozy strategicznej Miasta Kalisza w Części 4 – Diagnoza sfery przestrzennej. Ze względu na zakres aktualizacji strategii (model struktury funkcjonalno-przestrzennej), sporządzono aneks do diagnozy strategicznej miasta Kalisza, opracowanej dla obowiązującej strategii rozwoju. Diagnozę strategiczną zaktualizowano w następującym zakresie:

- zapisy dotyczące dokumentów ponadlokalnych, które weszły w życie po uchwaleniu dotychczasowej strategii, tj. Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku oraz Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
- informacje o planowanych inwestycjach w zakresie infrastruktury transportowej, nienależących do zadań miasta Kalisza, tj. planowana budowa zachodniej obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25, przebiegającej poza granicami administracyjnymi miasta Kalisza oraz planowana budowa w granicach administracyjnych miasta Kalisza kolei dużych prędkości w ramach projektu CPK;
- diagnozę strefy przestrzennej w zakresie mającym wpływ na model struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz ustalenia i rekomendacje kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej miasta w formie tekstowej i graficznej.

Jak czytać diagnozę?

Dokument bazuje na diagnozie wykonanej w 2022 roku, stanowiącej podstawę do opracowania Strategii Rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku. Ze względu na aktualność diagnozy i jej ustaleń, zmiany wprowadzone w dokumencie odnoszą się jedynie do zakresu w jakim aktualizowana jest strategia. Niniejszy aneks stanowi załącznik do dotychczasowej diagnozy strategicznej Miasta Kalisza. W przypadku modyfikacji lub uzupełnienia treści diagnozy w dokumencie przywołano cały akapit, który modyfikowano lub uzupełniono. Dotychczasową treść oznaczono jako zwykły czarny tekst bez podświetlenia. Tekst dodany oznaczono **kolorem niebieskim**.

Zakres aktualizacji diagnozy

Część 1 – Sytuacja miasta Kalisza na tle innych miast,

Punkt 1.7. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska (AKO) (strona 37)

Akapit nr 93:

Trwały rozwój społeczno-gospodarczy i przestrzenny jest możliwy tylko, jeśli wykorzystane zostaną wewnętrzne (endogeniczne) zasoby znajdujące się na danym obszarze. Rozwój endogeniczny jest efektem aktywności i przedsiębiorczości miejscowej ludności skutecznie wspieranej przez władze samorządowe. Istota trwałego rozwoju sprowadza się do wykorzystania potencjału endogenicznego tkwiącego w samym obszarze, czyli lokalnych, ponadlokalnych zasobach ludzkich, kapitale, ziemi. [Na AKO składa się 25 samorządów znajdujących się w obszarze funkcjonalnym ośrodka regionalnego Kalisza z Ostrowem Wielkopolskim, w tym 2 miasta, 7 gmin miejsko-wiejskich, 13 gmin wiejskich oraz 3 powiaty.](#)

Akapit nr 94:

Członkami Stowarzyszenia AKO są:

- 2 miasta: Kalisz, Ostrów Wielkopolski,
- [7 gmin](#) miejsko-wiejskich: Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce, Gmina i Miasto Odolanów, Gmina i Miasto Opatówek, Gmina i Miasto Raszków, Gmina i Miasto Stawiszyn, Gmina i Miasto Koźminek, [Miasto i Gmina Pleszew](#),
- 13 gmin wiejskich: Gmina Blizanów, Gmina Brzeziny, Gmina Ceków-Kolonia, Gmina Godziesze Wielkie, Gmina Gołuchów, Gmina Lisków, Gmina Mycielin, Gmina Ostrów Wielkopolski, Gmina Przygodzice, Gmina Sieroszewice, Gmina Sośnie, Gmina Szczytniki, Gmina Żelazków,
- 3 powiaty: Powiat Kaliski, Powiat Ostrowski, Powiat Pleszewski (mapa 1.2.).

Akapit nr 95:

Najważniejszym aktualnie obowiązującym dokumentem definiującym kierunki rozwoju AKO jest [„Strategia rozwoju ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku”](#), przyjęta uchwałą Nr 9/2023 Rady Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej z dnia 29 września 2023 roku. Strategia ta określa [strategiczne cele i kierunki rozwoju](#) dla zespołu gmin i powiatów powiązanych funkcjonalnie z Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim, tworzących łącznie AKO. Organem wykonawczym jest Rada Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (RAKO).

[Uchwalona w 2023 r. „Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku” \(SRP AKO\)](#) określa kierunki rozwoju na poziomie ponadlokalnym dla gmin zrzeszonych w ramach Stowarzyszenia Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań funkcjonalnych pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi. Cel główny SRP AKO brzmi następująco: [„Aglomeracja Kalisko-Ostrowska w 2030 roku to lider integracji funkcjonalnej wśród miast subregionalnych w Polsce, wyróżniający się silną pozycją gospodarczą, wysoką jakością życia, dążący do neutralności klimatycznej, rozwijający lokalne potencjały, budujący tożsamość ponadlokalną, zorientowany na wszechstronny i zrównoważony rozwój oraz dający poczucie bezpieczeństwa.”](#)

Cele określone w strategii to:

Cel strategiczny 1. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska rozwijająca ekologiczny i zintegrowany transport oraz zrównoważoną mobilność.

1.1. Rozwój zintegrowanego transportu

1.2. Wsparcie przyjaznej środowisku, zrównoważonej mobilności

Cel strategiczny 2. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska zorientowana na zieloną transformację i poprawę jakości środowiska.

2.1. Wsparcie zrównoważonej gospodarki zasobami wodnymi i adaptacji do zmian klimatu

2.2. Rozwój terenów zieleni oraz wsparcie ochrony przyrody

2.3. Poprawa jakości powietrza oraz zwiększenie efektywności energetycznej

2.4. Wsparcie efektywnego i przyjaznego środowiska systemu gospodarowania odpadami oraz wdrażanie rozwiązań z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym

Cel strategiczny 3. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska integrująca lokalne wspólnoty i wzmacniająca wymiar społeczny.

3.1. Poprawa jakości i dostępności edukacji na wszystkich jej etapach

3.2. Przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu, wspieranie równego dostępu do wysokiej jakości usług zdrowotnych oraz deinstytucjonalizacja usług społecznych

3.3. Ochrona i popularyzacja dziedzictwa kulturowego

3.4. Poprawa infrastruktury turystycznej oraz integracja związanej z nią oferty dla mieszkańców

3.5. Integracja społeczności lokalnych i rozwój społeczeństwa obywatelskiego

Cel strategiczny 4. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska budująca silną, ponadlokalną pozycję gospodarczą.

4.1. Zapewnienie wysokiej aktywności gospodarczej i konkurencyjności Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej

4.2. Wsparcie rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego

4.3. Integracja i wzmocnienie współpracy między samorządami, sektorem nauki i biznesu

4.4. Wsparcie lokalnego rynku pracy

Cel strategiczny 5. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska inteligentnie zarządzana, rozwijająca zdolności zarządcze i usługi publiczne o znaczeniu ponadlokalnym.

5.1. Integracja lokalnych polityk przestrzennych, ograniczenie rozlewania się zabudowy oraz rewitalizacja przestrzeni publicznych miast i wsi

5.2. Rozwój cyfrowy, zmniejszenie poziomu wykluczenia cyfrowego oraz wdrażanie inteligentnych rozwiązań technologicznych

5.3. Wspieranie efektywnego zarządzania oraz budowanie pozytywnego wizerunku Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej na zewnątrz

Akapit nr 96:

Diagnozę AKO podzielono na trzy sfery: społeczną, gospodarczą i przestrzenną (tabele 1.4.-1.6.). Głównym źródłem informacji była „Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej

Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej”, stanowiąca Załącznik nr 1 do „Strategii rozwoju ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku”. Wykorzystano także dane zawarte w „Strategii Rozwoju Miasta Kalisza na lata 2014-2024”, „Statystycznym Vademecum Samorządowca 2020”, Załączniku do uchwały Nr TO/3/2021 Rady Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej z dnia 29 stycznia 2021 roku pt. „Ochrona i racjonalna gospodarka wodna na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej”, „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Kalisza” oraz dane z Banku Danych Lokalnych (BDL).

W diagnozie Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku wskazano problemy rozwojowe oraz potencjały rozwojowe aglomeracji. W przypadku Kalisza jako jednego z miast rdzeniowych oraz ośrodka skupiającego największą liczbę mieszkańców w aglomeracji, wykorzystanie potencjałów oraz rozwiązywanie problemów będzie istotnie powiązane z działaniami i funkcjonowaniem miasta.

Wskazane w diagnozie problemy rozwojowe to:

LP.	PROBLEMY DOTYCZĄCE SYTUACJI TRANSPORTOWO-MOBILNOŚCIOWEJ I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
1.	Niezintegrowany transport publiczny kołowy i szynowy oraz brak spójnej sieci dróg rowerowych.
2.	Niski odsetek powierzchni pokrytej planami miejscowymi, rozproszona zabudowa i brak integracji planowania przestrzennego.
3.	Brak istotnych węzłów przesiadkowych i obwodnic oraz niezadowalający stan dróg.
	PROBLEMY W ZAKRESIE ŚRODOWISKA I INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
4.	Teren silnie lub ekstremalnie zagrożony suszą oraz inne problemy przyrodnicze (jakość wód i powietrza).
5.	Braki w infrastrukturze wodno-ściekowej i infrastrukturze gospodarki odpadami oraz niski poziom dostępności do dobrej jakości sieci telekomunikacyjnej.
6.	Konsekwencje zmian klimatu.
	PROBLEMY DOTYCZĄCE SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ
7.	Drenaż kapitału ludzkiego przez odpływ młodych osób do ośrodków regionalnych.
8.	Następstwa ekonomiczne i społeczne pandemii COVID-19 oraz niedostatki w zakresie infrastruktury teleinformatycznej.
9.	Depopulacja i starzenie się społeczeństwa.
10.	Niski poziom zainteresowania szkolnictwem zawodowym wśród dzieci i młodzieży szkół podstawowych.
11.	Obniżenie poziomu dochodów własnych JST na skutek zmian podatkowych.
12.	Konkurencja ośrodków regionalnych w zakresie pozyskiwania inwestorów.

Wskazane w diagnozie potencjały rozwojowe to:

LP.	POTENCJAŁY DOTYCZĄCE SYTUACJI TRANSPORTOWO-MOBILNOŚCIOWEJ I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
1.	Rozbudowa układu drogowego o znaczeniu ogólnopolskim (S11, DK25).
2.	Budowa kolei dużych prędkości, zwiększenie liczby połączeń kolejowych, stworzenie i rozwój kolei aglomeracyjnej.
3.	Reforma planowania przestrzennego.
4.	Nowoczesny tabor autobusowy przewoźników miejskich wraz z infrastrukturą towarzyszącą i węzłami przesiadkowymi w głównych ośrodkach AKO.
	POTENCJAŁY W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA I INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
5.	Priorytety Zielonego Ładu zgodne z potrzebami gmin AKO.
6.	Potencjał pod rozwój wysokiej jakości rolnictwa oraz energii odnawialnej: biomasa, biogaz, energia wiatrowa.
7.	Cenne zasoby przyrodnicze podnoszące jakość i warunki życia (w tym obszary chronione).
	POTENCJAŁY DOTYCZĄCE SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ
8.	Duża liczba podmiotów usługowych o ponadlokalnym znaczeniu.
9.	Tereny inwestycyjne (w tym w ramach SSE), klastry i instytucje otoczenia biznesu.
10.	Zinstytucjonalizowane formy współpracy JST, w tym szczególnie w formie Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska.
11.	Dobra sytuacja na rynku pracy (niski poziom bezrobocia).
12.	Wzrastająca świadomość ekologiczna, w tym zainteresowanie żywnością ekologiczną i zdrowym stylem życia oraz aktywność fizyczna społeczeństwa.
13.	Dziedzictwo historyczne – układy urbanistyczne, zabytki, kolej wąskotorowa.

Część 4 – Diagnoza sfery przestrzennej

Punkt 4.1. Uwarunkowania wynikające z położenia geograficznego (strona 159) Po akapicie nr 387:

Rozwój zabudowy mieszkaniowej miasta następuje przede wszystkim na jego obrzeżach jako zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Najwięcej wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę dla budynków mieszkaniowych znalazło się w dzielnicach Sulisławice, Chmielnik, Dobrzec, Szczypiorno, Majków, Winiary oraz Rajsków. Pomimo znacznego pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego terenów podmiejskich, główne skupiska powstawania zabudowy mieszkaniowej, wyłączając osiedla Chmielnik oraz Sulisławice, występują poza terenami objętymi planami. Może to prowadzić do powstawania obszarów rozproszonej zabudowy o niemiejskim charakterze, co byłoby nieefektywne ze względu na konieczność budowy infrastruktury technicznej, transportowej, dostępność do usług oraz przeciwdziałanie zmianom klimatu.

Punkt 4.2. Dostępność komunikacyjna, komunikacja miejska i sytuacja transportowa (strona 162)

Akapit nr 395:

W pierwszej połowie lat 90. XX w. w Kaliszu rozpoczęto, nadal nieukończoną, budowę dróg kwalifikowanych jako obwodnice miasta, mające na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum. Dotychczas powstały one w części, przy czym Zachodnia Obwodnica, funkcjonująca jako „Trasa Stanczukowskiego”, jest obwodnicą miejską, natomiast fragmentem obwodnicy śródmiejskiej jest Szlak Bursztynowy. Obecnie GDDKiA planuje realizację zachodniej obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25, która będzie przebiegać poza granicami miasta i ma rozwiązać problem ruchu tranzytowego odbywającego się obecnie po drogach miejskich.

Akapit nr 407:

Przez Kalisz przechodzi linia kolejowa numer 14, będąca linią znaczenia państwowego. Łączy ona Warszawę, Łódź, Kalisz i Wrocław. Ze względu na niezbyt dobry stan techniczny, nie jest jednak w pełni wykorzystywana. Pociągi w relacji Warszawa-Wrocław prowadzone są głównie przez Konin, Poznań i Leszno, co automatycznie obniża dostępność kolejową Kalisza. Przez Kalisz przebiegać ma linia Kolei Dużych Prędkości, która planowana jest do realizacji w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jej budowa daje szansę na zapewnienie bezpośredniego i szybkiego połączenia kolejowego Kalisza z Poznaniem, ale także Łodzią czy Warszawą.

Dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej powstała koncepcja budowy kolei aglomeracyjnej. Opracowanie powstało na podstawie Umowy nr DT/III/212/2023 z dnia 11 listopada 2023 r. na zlecenie Województwa Wielkopolskiego oraz Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska. Głównym celem dokumentu jest opracowanie koncepcji dodatkowych połączeń kolejowych na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej poprawiających uwarunkowania komunikacji w transporcie zbiorowym, określenie ich głównych parametrów, kosztów organizacji, wpływu na międzygałęziowy podział podróży, zapotrzebowania na tabor, identyfikacja wąskich gardeł oraz określenie niezbędnych działań infrastrukturalnych, formalnych i organizacyjnych. Zgodnie z koncepcją na terenie Kalisza miałby powstać nowy przystanek kolejowy – Kalisz Piwonice.

Akapit nr 431:

W Koncepcji przebiegu tras rowerowych dla Miasta Kalisza (2017) określono cztery bariery ruchu rowerowego w Kaliszu, tj. brak spójnego szkieletu tras rowerowych, niewystarczającą ilość ulic przyjaznych dla rowerzystów, brak ciągłych tras wzdłuż rzeki Prosny oraz występowanie tras rowerowych wyznaczonych na chodnikach. Dla ograniczenia wymienionych barier przyjęto koncepcję stworzenia kluczowego szkieletu w systemie tras rowerowych w Kaliszu, dotyczącej określenia 8 rekomendowanych tras głównych oraz 14 tras pozostałych (Koncepcja przebiegu tras rowerowych dla Miasta Kalisza 2017, s. 17-23). W realizacji tej koncepcji występują opóźnienia. W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej opracowano koncepcję rozwoju infrastruktury rowerowej w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Koncepcja zakłada powstanie metropolitalnych tras rowerowych podstawowych oraz uzupełniających. Na terenie Miasta Kalisza trasy metropolitalne wykorzystują częściowo już istniejącą liniową infrastrukturę rowerową.

Po akapicie nr 436:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej

W 2023 roku aglomeracja Kalisko-Ostrowska przyjęła „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” (PZMM AKO). Plan jest dokumentem strategicznym, który ma integrować działania w zakresie zrównoważonej mobilności na poziomie ponadlokalnym w perspektywie operacyjnej do 2030 roku oraz w perspektywie strategicznej w dłuższym horyzoncie czasowym. Cele strategiczne, operacyjne i działania wskazane w dokumencie odpowiadają na szereg

zdiagnozowanych w całej aglomeracji i Mieście Kaliszu problemów przywoływanych we wcześniejszych punktach opisujących dostępność komunikacyjną, komunikację miejską i sytuację transportową. PZMM AKO to dokument sektorowy, dotyczący przede wszystkim transportu i mobilności, ze względu jednak na kompleksowe podejście do tematu mobilności, uwzględnia również działania w zakresie polityki przestrzennej, turystyki oraz ochrony środowiska.

Cele strategiczne PZMM AKO:

- I. Wzrost udziału podróży nie samochodowych.
- II. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z transportu.
- III. Poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.
- IV. Wzrost dostępności transportu zbiorowego.

Dla poszczególnych celów operacyjnych wskazane są działania przewidziane do realizacji w krótkiej perspektywie czasowej. Działania te mają charakter zarówno organizacyjny, polegający przede wszystkim na współpracy poszczególnych samorządów jak i infrastrukturalny np. dotyczący rozbudowy infrastruktury węzłów przesiadkowych, dróg rowerowych czy połączeń drogowych. W dokumencie wskazano docelową planowaną siatkę połączeń transportu zbiorowego oraz sieć dróg rowerowych.

Cele operacyjne i przypisane do nich działania PZMM AKO:

1. Zintegrowany aglomeracyjny system mobilności.

- 1.1. Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.
- 1.2. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.
- 1.3. Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.
- 1.4. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.
- 1.5. Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.
- 1.6. Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.
- 1.7. Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.
- 1.8. Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.
- 1.9. Wyposażanie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.
- 1.10. Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.
- 1.11. Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.
- 1.12. Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.
- 1.13. Koordynacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.
- 1.14. Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.

2. Dobrze zaplanowana i dostępna Aglomeracja.

- 2.1. Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.
- 2.2. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.
- 2.3. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.
- 2.4. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.

3. Zintegrowany system aglomeracyjnego transportu publicznego.

- 3.1. Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.
- 3.2. Nawiązanie współpracy z samorządami i spółkami kolejowymi w celu uwzględnienia projektów na terenie AKO do realizacji w ramach rządowych kolejowych programów modernizacyjnych (np. Program Przystankowy, Dworcowy).
- 3.3. Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.
- 3.4. Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.
- 3.5. Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.
- 3.6. Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.
- 3.7. Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.
- 3.8. Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.
- 3.9. Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.
- 3.10. Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.
- 3.11. Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.

4. Rozwój mobilności rowerowej.

- 4.1. Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.
- 4.2. Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.
- 4.3. Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.
- 4.4. Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.
- 4.5. Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.
- 4.6. Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.
- 4.7. Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.
- 4.8. Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.
- 4.9. Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.
- 4.10. Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.
- 4.11. Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).

5. Bezpieczny i mniej energochłonny system transportowy.

- 5.1. Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.
- 5.2. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.
- 5.3. Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.
- 5.4. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu.
- 5.5. Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.
- 5.6. Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.
- 5.7. Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.

- 5.8. Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.
 - 5.9. Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.
 - 5.10. Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.
 - 5.11. Uporządkowanie parkowania na chodnikach.
 - 5.12. Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.
 - 5.13. Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.
 - 5.14. Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.
6. Aglomeracyjny system logistyki miejskiej.
- 6.1. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).
 - 6.2. Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznicy kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.
 - 6.3. Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.
 - 6.4. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.
7. Świadomi mieszkańcy mobilnego AKO.
- 7.1. Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.
 - 7.2. Poprawa wizerunku transportu publicznego.
 - 7.3. Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.
 - 7.4. Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.
 - 7.5. Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.
 - 7.6. Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.
 - 7.7. Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.
 - 7.8. Organizacja szkoleń dla kierowców z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.

W kontekście polityki przestrzennej Miasta Kalisza kluczowe ustalenia PZMM AKO, to te przywołane w zakresie realizacji celu operacyjnego Dobrze zaplanowana i dostępna Aglomeracja. W PZMM AKO *planowanie przestrzenne jako działanie, którego celem jest efektywne wykorzystanie przestrzeni, godzące interesy różnych jej użytkowników oraz realizujące cele społeczne i gospodarcze* wskazywane jest jako nieodłączny element mobilności. Przywoływane w dokumencie kierunki rozwoju przestrzennego aglomeracji to także spójny rozwój przestrzenny ukierunkowany na transport zbiorowy, rozwój nowej zabudowy w dogodnym dostępie do istniejących lub planowanych przystanków transportu zbiorowego oraz racjonalna gospodarka terenami mieszkaniowymi dostosowana do prognoz demograficznych oraz zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Punkt 4.3. Środowisko naturalne i infrastruktura (strona 171)

Tabela 4.7. Programy ochrony środowiska

Nazwa programu	Opis
Program ochrony środowiska dla Kalisza - miasta na prawach powiatu na lata 2021–2030	Program ten zastąpił wcześniejszy dokument obowiązujący do 2018 roku z perspektywą do 2022 roku. W oparciu o diagnozę stanu środowiska województwa wielkopolskiego, w Programie zdefiniowano zagrożenia i problemy oraz prognozowane zmiany stanu środowiska, przedstawiono cele i kierunki interwencji Programu oraz typy zadań zgłoszonych przez samorządy dla poszczególnych obszarów interwencji. 1. Ochrona klimatu i jakości powietrza – cele:

	1.1 Dobra jakość powietrza atmosferycznego bez przekroczeń dopuszczalnych norm w strefach; 1.2. Adaptacja do zmian klimatu; 1.3. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych; 2. Zagrożenie hałasem – cele: 2.1. Dobry stan klimatu akustycznego, brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu; 2.2. Zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas; 3. Pola elektromagnetyczne – cel: 3.1. Utrzymanie poziomów pól elektromagnetycznych na poziomach nieprzekraczających wartości dopuszczalnych; 4. Gospodarowanie wodami – cele: 4.1. Zwiększenie retencji wodnej województwa; 4.2. Racjonalizacja i ograniczenie zużycia wody; 4.3. Przeciwdziałanie skutkom suszy; 4.4. Osiągnięcie lub utrzymanie co najmniej dobrego stanu wód; 5. Gospodarka wodno-ściekowa - cele: 5.1. Poprawa jakości wody; 5.2. Wyrównanie dysproporcji pomiędzy stopniem zwodociągowania i skanalizowania na terenach wiejskich; 6. Zasoby geologiczne – cele: 6.1. Ograniczenie presji wywieranej na środowisko podczas wydobywania kopalin; 6.2. Rekultywacja terenów poeksploatacyjnych; 7. Gleby – cele: 7.1. Ochrona gleb przed degradacją, utrzymanie dobrej jakości gleb; 7.2. Rekultywacja i rewitalizacja terenów zdegradowanych; 8. Gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów – cele: 8.1. Redukcja ilości wytwarzanych odpadów, w szczególności zmieszanych odpadów komunalnych; 8.2. Ograniczenie ilości odpadów komunalnych przekazywanych do składowania; 8.3. Ograniczenie nielegalnego obrotu odpadami; 9. Zasoby przyrodnicze – cel: 9.1. Zwiększenie lesistości województwa i zachowanie dobrego stanu terenów leśnych; 9.2. Zachowanie różnorodności biologicznej; 10. Zagrożenie poważnymi awariami – cel: 10.1. Brak incydentów o znamionach poważnej awarii. Poza głównymi obszarami interwencji w strategii ochrony środowiska uwzględniono również zagadnienia horyzontalne takie, jak działania edukacyjne, czy monitoring środowiska: 11. Edukacja – cel: 11.1. Świadome ekologicznie społeczeństwo; 12. Monitoring środowiska – cel: 12.1. Zapewnienie aktualnych i wiarygodnych informacji o stanie środowiska.
Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu PM _{2,5} dla strefy miasto Kalisz”	Program ochrony powietrza (dalej POP lub Program) został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 roku przekroczenia normy jakości powietrza w strefie w zakresie pyłu PM_{2,5}, w konsekwencji czego stwierdzono konieczność realizacji działań naprawczych mających na celu poprawę jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia ludzi. Celem utworzenia programu ochrony powietrza jest poprawa jakości powietrza i dotrzymanie norm jakości powietrza określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu na obszarach, gdzie występują przekroczenia. Program zawiera analizę przyczyn występowania wysokich stężeń substancji oraz wskazuje działania naprawcze mające na celu ich

	redukcję do poziomów nieprzekraczających norm. Program obejmuje również plan działań krótkoterminowych.
Plan Adaptacji do Zmian Klimatu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej	Przyjęty w 2024 r. „Plan Adaptacji do Zmian Klimatu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” (PAZK AKO) jest dokumentem strategicznym, który określa m.in. poziomy zagrożenia poszczególnych zjawisk klimatycznych, potencjalne konsekwencje z nimi związane oraz poziomy ryzyka w poszczególnych sektorach i obszarach. Ponadto stanowi on podstawę do kształtowania lokalnej polityki rozwoju w oparciu o zidentyfikowane możliwe zagrożenia klimatyczne, konkretyzując zakres działań odpowiadających na wyzwania zarówno globalne, jak i lokalne. Cele PAZ AKO, to: A. Zredukowanie do minimum emisji gazów cieplarnianych oraz innych zanieczyszczeń ze stosowania paliw kopalnych w paleniskach domowych, w transporcie oraz dla celów energetycznych i gospodarczych. B. Zwiększenie retencji wody w ekosystemach na terenach rolnych i leśnych. C. Zwiększenie przejmowania wody opadowej przez grunt dzięki rozszczelnieniu i zwiększeniu powierzchni biologicznie czynnej w obrębie intensywnej zabudowy miejskiej oraz rozwijanie zdolności ekosystemów zurbanizowanych do retencji wody. D. Upowszechnienie rozwiązań opartych na przyrodzie w obrębie zwartej zabudowy miejskiej, na terenach rolniczych oraz w gospodarce wodnej. E. Zminimalizowanie zapotrzebowania na energię budynków i procesów gospodarczych.

Po akapicie nr 506:

Ustalenia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku w zakresie polityki przestrzennej dla Miasta Kalisza

Uchwalona w 2023 r. „Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku” (SRP AKO) zawiera model struktury funkcjonalno-przestrzennej, ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej oraz obszary strategicznej interwencji. Zgodnie z art. 10e ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2024.1465 t.j. z dnia 2024.10.03) strategia rozwoju gminy jest spójna ze strategią rozwoju województwa oraz strategią rozwoju ponadlokalnego, obejmującą tę gminę. W związku z tym strategia Miasta Kalisza w swoich ustaleniach powinna uwzględniać m.in. zapisy dotyczące polityki przestrzennej ww. strategii ponadlokalnej. Kluczowe z nich przywołano poniżej.

Kalisz został wskazany jako ośrodek subregionalny tworzący razem z Ostrowem Wielkopolskim ośrodek regionalny. *Istotnym aspektem działań na tym obszarze jest wzbogacanie funkcji usługowych wyższego rzędu stanowiących uzupełnienie oferty stolicy województwa - Poznania. Ośrodek predysponowany jest do rozwoju funkcji obsługi biznesu, kulturalnych, akademickich oraz inteligentnych specjalizacji regionalnych.*

W oparciu o ustalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego Miasto Kalisz wraz z Ostrowem Wielkopolskim oraz ich najbliższym otoczeniem w SRP AKO zostało włączone do strefy wysokiej intensywności procesów osadniczych. *Obszar ten charakteryzuje się najwyższą intensywnością przekształceń przestrzeni, związaną przede wszystkim ze zmianami sposobu użytkowania terenów rolniczych na funkcje mieszkaniowe, usługowe i produkcyjne. Dobra lokalizacja, bezpośrednie związki przestrzenne z największymi ośrodkami miejskimi i silne procesy suburbanizacji generują dużą aktywność budowlaną, która często powoduje zapotrzebowanie na nowe tereny inwestycyjne. Intensywność procesów urbanizacyjnych skutkować może pojawianiem się nowych konfliktów przestrzennych na styku różnych form użytkowania i zagospodarowania terenów. Zapewnienie zrównoważonego rozwoju strefy wymagać będzie koordynacji polityk przestrzennych dla przeciwdziałania niekorzystnym skutkom suburbanizacji, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z konieczności ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz powiązań komunikacyjnych*

i infrastrukturalnych. Strefa preferowana jest do rozwoju zróżnicowanych form zainwestowania oraz ograniczania intensyfikacji działalności rolniczej mogącej powodować negatywne oddziaływania na tereny mieszkaniowe.

Określone w strategii cele strategiczne i kierunki działań przypisano jako priorytetowe do odpowiednich stref wskazanych w modelu. W kontekście polityki przestrzennej miasta Kalisza przywołane jako priorytetowe cele i kierunki, to:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach;
- zapewnienie wysokiej dostępności infrastruktury kolejowej, w tym utworzenie i rozwój Kolei Aglomeracyjnej;
- tworzenie zintegrowanej i bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
- poprawa retencji wodnej i ograniczanie zjawiska suszy;
- rozwój błękitno-zielonej infrastruktury;
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury gospodarki wodno-ściekowej;
- rozwój i doposażenie infrastruktury edukacyjnej, w tym dla osób ze specjalnymi potrzebami;
- rozwój infrastruktury turystycznej;
- wsparcie terenów inwestycyjnych oraz integracja oferty inwestycyjnej.

Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej określono w oparciu o cele polityki przestrzennej określone w PZPWW oraz w odniesieniu do wyznaczonych w modelu stref o zróżnicowanych procesach osadniczych. Rekomendacje wskazane w pierwszej grupie, to m.in.:

- uzupełnianie zabudowy w jednostkach osadniczych charakteryzujących się intensywnym zagospodarowaniem i niewielką powierzchnią terenów przeznaczonych pod nowe zainwestowanie;
- rozwój zabudowy na obszarach o wysokich predyspozycjach do zainwestowania, przede wszystkim w granicach i w sąsiedztwie miast centralnych;
- zachowanie otwartej przestrzeni pomiędzy terenami zabudowanymi lub wskazanymi do zabudowy;
- ograniczanie rozwoju zabudowy w obrębie terenów leśnych i otwartych terenów rolnych;
- dostosowanie powierzchni nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę o zróżnicowanych funkcjach do faktycznego zapotrzebowania, z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych, drogowych i infrastrukturalnych oraz kulturowych, jak również prognoz demograficznych;
- rozwój sieci drogowej w szczególności w zakresie dróg ekspresowych, dróg krajowych, obwodnic i obejść drogowych;
- poprawa parametrów technicznych istniejącego układu drogowego;
- modernizacja istniejących linii kolejowej oraz uruchomienie nowych połączeń w granicach Aglomeracji;
- zwiększenie dostępności sieci kolejowej obejmujące modernizację i budowę nowych stacji i przystanków kolejowych;
- uwzględnienie planowanej linii KDP, w tym zapewnienie pełnej jej funkcjonalności i integracji z innymi systemami transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
- integracja transportu zbiorowego;
- budowa centrum logistycznego na obszarach dobrze skomunikowanych, ze szczególnym wykorzystaniem komunikacji kolejowej;
- zachowanie dziedzictwa i krajobrazu kulturowego oraz efektywne wykorzystanie dziedzictwa kulturowego;
- wyznaczanie terenów zalewowych o znacznej retencji (poldery) na otwartych terenach podmiejskich;
- ograniczanie zabudowy w sąsiedztwie kompleksów leśnych, w obrębie lądowych korytarzy ekologicznych oraz pozostałych obszarów zagrożenia powodziowego;
- zapewnianie rezerw terenu dla ewentualnej relokacji zabudowy z terenów zagrożonych powodzią;

- poprawa retencji wód opadowych w obszarach gęstej zabudowy dla zmniejszenia wezbrań powodziowych;
- zapewnianie wymiany powietrza poprzez ochronę przed zainwestowaniem korytarzy ekologicznych wzdłuż dolin rzek: Proсны, Swędrni, Trojanówki (Pokrzywnicy) i Ołoboku dla utrzymania łączności przestrzennej pomiędzy zielonym pierścieniem a wewnątrzmiastowymi systemami zieleni;
- wyznaczanie, skomunikowanie i uzbrajanie terenów inwestycyjnych, w szczególności położonych w pobliżu ośrodków miejskich, węzłów dróg krajowych i linii kolejowych;
- ograniczanie rozwoju nowej zabudowy mieszkaniowej i wyznaczenie stref buforowych, w tym ochronnych, wokół terenów przeznaczonych pod obiekty przetwórstwa rolno-spożywczego oraz instalacje służące wytwarzaniu energii ze źródeł odnawialnych;
- utrzymanie i modernizacja istniejącej ponadlokalnej infrastruktury technicznej.

Należy wskazać, że część rekomendacji odnosi się przestrzennie do terenu miasta Kalisza, ale ich realizacja jest możliwa jedynie na poziomie ponadlokalnym, regionalnym lub krajowym, jak np. modernizacja istniejących linii kolejowych. Rekomendacje te są jednak istotnym tłem dla polityki przestrzennej Miasta Kalisza i powinny być w niej uwzględnione.

W drugiej grupie rekomendacji, odnoszących się do strefy wysokiej intensywności procesów osadniczych wskazano przede wszystkim na konieczność ograniczania konfliktów przestrzennych, m.in. poprzez:

- tworzenie stref buforowych pomiędzy uciążliwymi funkcjami a inną zabudową;
- racjonalne gospodarowanie przestrzenią przeznaczoną pod inwestycje mieszkaniowe, m.in. poprzez zapewnienie dobrego dostępu do transportu zbiorowego;
- stymulowanie rozwoju gospodarczego poprzez wyznaczanie nowych terenów dla przemysłu i usług, położonych w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej;
- ochronę terenów otwartych przed zabudową;
- przeciwdziałanie zmianom klimatu;
- tworzenie i rewitalizację przestrzeni publicznych;
- wykorzystanie istniejących walorów historyczno-kulturowych w polityce.

W SRP AKO określono dwa obszary strategicznej interwencji, OSI rozwojowe – Strefa wysokiej intensywności procesów osadniczych oraz OSI problemowe – Strefa ograniczania intensywności procesów osadniczych. Miasto Kalisz znajduje się w obszarze OSI rozwojowego. W strategii wskazano ogólnie działania przypisane do wyznaczonych OSI. Mają polegać m.in. na *wzmocnieniu powiązań transportowych, w tym poprzez dążenie do integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej transportu publicznego, zwiększeniu dostępu do wysokiej jakości usług o wymiarze ponadlokalnym, uzupełnieniu braków i zwiększeniu efektywności zarządzania infrastrukturą komunalną, np. poprzez rozwijanie systemów infrastruktury wodno-ściekowej, prowadzenie wspólnej polityki na poziomie AKO dotyczącej selektywnej zbiórki odpadów, czy też integracji planowania strategicznego i planowania przestrzennego w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.*

Ustalenia Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego dla Miasta Kalisza

“Audyt krajobrazowy województwa wielkopolskiego” Sejmik Województwa Wielkopolskiego przyjął uchwałą NR LI/1000/23 Sejmiku z dnia 27 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego.

Audyt odnosi się do Kalisza w następujących aspektach:

1. Miasto Kalisz zaliczono do priorytetowych krajobrazów wielkomiejskich województwa.
2. W kontekście dziedzictwa kulturowego miasto wymieniono pośród kilku miast w Wielkopolsce, gdzie zachowały się najstarsze ślady związane z historią powstawania państwa polskiego i kształtowaniem się tożsamości narodowej Polaków oraz szeregu innych obiektów

zabytkowych w tym chronionych układów urbanistycznych - podtyp krajobrazu: Zespoły urbanistyczne o zachowanych założeniach historycznych.

3. Najbardziej charakterystyczne dla miasta zabytki skupione są w okolicy rynku. Układ przestrzenny miasta wynika z pierwotnej lokacji o owalnicowym układzie wokół prostokątnego rynku. Charakterystycznymi dla układu urbanistycznego miasta są wnętrza ulic: Staromiejskiej, Zamkowej, Sukienniczej, Kolegialnej, alei Wolności, Mariańskiej, Kanoniczej, Złotej, Niecałej oraz placów: Główny Rynek, św. Józefa, Jana Pawła II, Bogusławskiego. Szczególnym elementem układu urbanistycznego jest także, usytuowana na wyspie na południe od miasta lokacyjnego, reprezentacyjna al. Wolności wraz ze zlokalizowanym wzdłuż niej zespołem obiektów oraz monumentalnym budynkiem teatru, który wieńczy jej oś. W układzie zidentyfikowano szereg dominant, akcentów i wnętrz krajobrazowych wyeksponowanych na osiach widokowych:
 - a. Dominanty – ratusz, sanktuarium św. Józefa, katedra pw. św. Mikołaja oraz historyczne centrum miasta – miasto lokacyjne w granicach dawnych murów miejskich, jako dominanta obszarowa.
 - b. Akcenty - Teatr im. Wojciecha Bogusławskiego, Pałac Trybunalski oraz Planty Miejskie i Park Miejski wraz z cmentarzem Żołnierzy Radzieckich,
 - c. Wnętrza - place w centrum miasta – Główny Rynek, aleja Wolności i plac św. Józefa,
 - d. oddzielnie wskazano wał Matejki jako ciąg widokowy na rzekę Prosnę.
4. Kalisz-Zawodzie został zidentyfikowany jako jeden z wyszczególnionych krajobrazów w audycie, oznaczony jako podtyp Obszary zabudowy mieszkaniowej.
5. W mieście wyróżniono trzy strefy krajobrazowe:
 - a. centrum historyczne – obejmuje najstarszą część śródmieścia ze średniowiecznym miastem lokacyjnym wraz z położoną na południu wyspą, oddzieloną od pozostałej części miasta rzeką Prosną i jej kanałami. Charakterystycznym elementem w strukturze przestrzennej historycznego centrum są Planty Miejskie powstałe na przebiegu średniowiecznych murów, okalające północno-zachodnią część strefy. Układ kompozycyjny posiada owalnicowy kształt z kwadratowym rynkiem pośrodku i okazałym budynkiem ratusza, od którego symetrycznie odchodzi siatka ulic. W strukturze historycznego centrum szczególnie wyróżnia się także osiowe założenie alei Wolności rozpoczynające się na Moście Kamiennym, a kończące się budynkiem Teatru im. Wojciecha Bogusławskiego i przepływającą rzeką Prosną, która dzieli tę strefę na część północną i południową.
 - b. strefa zieleni miejskiej – obejmuje w przeważającej części tereny rekreacyjno-wypoczynkowe zieleni urządzonej: Park Miejski, park im. Ignacego Jana Paderewskiego, cmentarz Żołnierzy Radzieckich oraz fragment koryta rzeki Prosną.
 - c. strefa mieszkaniowo-usługowa – obejmuje ulice: Staromiejską, Fryderyka Chopina, 3 Maja, Złotą, Ułańską, Częstochowską oraz plac Nowy Rynek. W strefie znajdują się zarówno kwartały zabudowy usługowej z licznymi gmachami użyteczności publicznej oraz zabudowa mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna z usługami.
6. Do zjawisk istniejących zagrażających możliwości zachowania wartości krajobrazu, które mają lub mogą mieć niekorzystny wpływ na odbiór krajobrazu, zaburzają jego estetykę oraz oddziałują negatywnie na jego wartości zaliczono:
 - a. wysokie kominy (w kwartałach zabudowy przy ulicach: Niecałej, Fryderyka Chopina i Bolesława Pobożnego),
 - b. linia elektroenergetyczna wysokiego napięcia 110 kV oraz targowiska przy ulicy 3 Maja i na Nowym Rynku.

Natomiast do zagrożeń potencjalnych zaliczono brak dokumentów planistycznych, stanowiących prawo miejscowe, dla całego obszaru krajobrazu priorytetowego.

Punkt 4.7. Analiza SWOT dla sfery przestrzennej (strona 188)

Tabela 4.11. Analiza SWOT sfery przestrzennej

Uwarunkowania wynikające z położenia geograficznego	
Szanse	Zagrożenia
Rozwijająca się współpraca w ramach Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Ustalenie wspólnej strategii rozwoju, w tym sektorowej strategii transportowej tj. Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poprawa dostępności transportowej dużych miast dla mieszkańców Kalisza ze względu na planowaną budowę Kolei Dużych Prędkości.	Ograniczony potencjał zwiększonej dostępności transportowej Kalisza do dużych miast ze względu na niepewny przebieg i organizację połączeń Kolei Dużych Prędkości na terenie Kalisza.
Mobilność miejska - transport zbiorowy – sieć transportowa	
Szanse	-
Ustalenie wspólnych celów oraz pakietów działań w celu rozwoju zrównoważonej mobilności oraz integracji systemów i infrastruktury transportowej w obszarze Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.	-
Środowisko naturalne i infrastruktura	
Szanse	
Ograniczenie presji inwestycyjnej na tereny otwarte w wyniku opracowania planu ogólnego Kalisza, który na tych terenach może wprowadzić strefy otwarte z zakazem zabudowy.	
Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne (w tym rewitalizacja)	
Szanse	-
Ograniczenie ryzyka powstawania rozproszonej i nieuporządkowanej zabudowy w wyniku opracowania i przyjęcia planu ogólnego dla Kalisza.	-